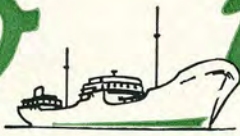




# texaco tanker



*Juli 1968*

15. årgang

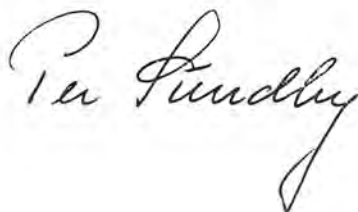
Da krigen var slutt og Regjeringens krigs-rederi, Nortraship, leverte våre båter tilbake til oss, gikk vi inn på en avtale med Texaco-konsernet at våre skip skulle beskjefliges på tids-sertepartier. Tidsbefraktning er, og har i alle år vært, den vanligste befraktningsform for norske tankskip.

Etter mer enn 20 års varighet er nå vår befraktningsavtale forandret, idet vi fra 1. april i år ble enige med Texaco's Marine Department i New York om at vi skulle gå over til å befrakte båtene på reise-basis. Da det er lite hensiktsmessig å slutte skipene og skrive ut sertepartier for enkelte reiser for hver eneste tur, har vi laget en generell fraktavtale med de Texaco-selskaper som trenger transport, og utferdiget et standard serteparti som gjelder for alle reiser. Den frakt vi får for våre transporttjenester skal være den såkalte AFRA-raten som forutsettes å utgjøre gjennomsnittsfrakten for samtlige tankskip innen de forskjellige størrelsesgrupper. AFRA-raten beregnes av et utvalg skipsmevlere i London for hver måned, hvert kvartal eller hvert halvår, avhengig av markedsbevegelsene.

Etter at vi har inngått avtalen om reisebefraktning, er vi i den situasjon at vi riktignok får en høyere frakt for hver reise vi utfører, men denne skal dekke ikke bare de tidligere løpende utgifter til mannskap, vedlikehold, amortisasjon og renter. Vi må nå også dekke utgiftene til bunkers og havneanløp, los, slepebåter, agent-honorarer og alle andre utgifter.

Det sier seg selv at når vi får betaling for hver reise vi utfører, gjelder det for oss å få med mest mulig last og utføre reisen og havneoppholdet så raskt som mulig. Det økonomiske resultat av driften vil heretter sterkt avhenge av vår evne til effektivitet. Når fraktmarkedet nå etter hvert faller til ro etter Suez-krisen for et års tid siden, må vi vel vente at det kan bli smalhans for skipsfartsnæringen som helhet. Jeg håper derfor på en aktiv innsats fra alle, slik at vi kan oppnå den effektivitet som er nødvendig, ikke bare for å få endene til å møtes, men for å legge oss opp midler til fornyelse.

Jeg ønsker alle våre lesere på sjø og land en riktig god sommer.



H. THUNE:

## På prøvetur med en supertanker



*Texaco's nye emblem.*

Ship No. 2026 «Texaco Westminster» var klar til å gjøre sin første sjøreise på den dagen som var blitt fastsatt måneder i forveien, 28. mai. På grunn av sin store lengde, 800 fot, og 101 000 tonn dødvekt, måtte «Texaco Westminster» gå med akterenden først nedover River Tyne til det ble såpass plass at skuta kunne snu nede ved South Shields. Så bar det ut gjennom pierene — og dermed var alle gode planer borte, for vi gikk rett inn i et tåkehav og forskipet forsvant i ertesuppa og ble ikke synlig igjen før vi kom tilbake 3 dager senere.

Å gjøre full fartsprøve ved Newbiggin var utelukket, for mesteparten av tiden hadde en bare en sikt på 30—40 meter. Tåken lå tykk over hele Nordsjøen og det var ikke med i programmet, men ved hjelp av Radar-Decca-peileren og Ekko kunne en utføre en god del av de prøver som var bestemt.

Det hender i land en gang i blant at strømmen blir borte. Slik også ombord. Årsaken kan være så mangt, men skulle det hende i trangt farvann, kommer man i en nødsituasjon som kan få alvorlige følger. Skulle en eller begge turbogeneratorene stoppe, har «Texaco Westminster» en god reserve i nød-dieselmotoren. Siden den er på hele 400 KW, overtar den i løpet av 20 sekunder de viktigste funksjoner for å holde skuta manøverdugelig.

Vi laget en «black-out» — to kom av seg selv. I vanlige tilfelle blir det nærmest panikk blant maskinistene. Her sørget elektronikken for å sette igang det som var falt ut uten at noen løftet en finger. Startingen av en så stor diesel må

foretas med en Elektrisk Bendix fra kalium batterier. B. O. T. som skal sørge for sikkerheten, mente at batteriene kunne utlades, og man måtte da i tillegg installere en liten diesel som drev en kompressor som ved hjelp av en luftmotor satte nøddieselen i gang. Det ble ikke bruk for den.

Ankrene som veier over 3 tonn hver, ble dropet og hivd inn igjen langt under den tid som Lloyds forlanger. Dette sørget «Norwinch» hydraulic for — et anerkjennende nikk til Bergen som har levert utstyret.

Lasteoljepumpene fylte ballast og pumpet den ut igjen ved hjelp av fjernstyring fra kontrollrommet. 107 Butterfly ventiler og 12 sluseporter må til for å klare 12 lastetanker pluss 2 ballast-tanker og en sloptank. Hovedledningen har en diameter på 20" eller ½ meter, så det går an å krabbe gjennom den. De fire store sentrifugal-pumpene blir drevet av hver sin turbin på 1700 hestekrefter. Damptrykket er 800 lbs superheated. Pumpene er utstyrt med det såkalte gas ejetektor system etter «Drysdale»s metode som også har ansvaret for automatikken og fjernavlesning i tankene. Pumpemann er en saga blott, for en av offiserene klarer jobben alene ved å følge et program for hurtig lastning og lossing.

Et slikt skip som koster sine 70 millioner kroner er bare bygget i det ene øyemed — å oppnå den billigst mulige transport av lasten, og hovedregelen er ganske enkel: Et godt skrog for lasten, gode pumper for å få den i land på kortest mulig tid, og det aller viktigste: et godt maskineri som kan ta skuta over alle hav uten forsinkelser.



*Fotografen sto på bakken — og skorstenen tilhører den samme båten.*

Det er ingen tvil om at Swan Hunter har klart å lage et slikt skip. Det er et verksted med stor erfaring og lange tradisjoner. Blant annet ble gamle «Mauritania», den mest berømte av alle passasjerskip, bygget her. Parson's «Turbinia» med sine 35 knop snudde rundt på alt som hadde med krigsskip å gjøre. Slike tradisjoner tør en ikke miste, og de har sikkert vært en spore for Sir Hunter til å se fremover og utbygge verkstedet for å møte den nye tid. «Walls end» som en del av verkstedet heter, er av ganske ny dato, men Keiser Hadrian lot år 120 A.D. bygge en høy mur tvers over hele England for å beskytte sine tinnminer. Muren skulle forhindre at skottene, som Hadrian ikke kunne holde styr på, kom og stjal hester og kreatur samt slo ihjel hans legionærer. Enden på muren, altså «Walls end», ble oppdaget i 1903 da de skulle grave ut beddingen til S/S «Carpatia», et annet berømt skip. Swan Hunter kan bygge skip på over 1 000 fots lengde, og har etter sigende kontrakt på 26 skip innen Swan Hunter gruppen.

#### MASKINERIET

For litt over 4 år siden ble det i Amerika foretatt nøyaktige beregninger og bygget 4 skip som gjorde kjeleanlegget meget enklere i et turbinskip. Man hadde jo forlengst gått over fra å ha 2 dieselmotorer i et skip til bare en motor. Selvsagt kunne en gå over fra to kjeler til bare en. Besparelsen er meget stor når en tenker på de tykke, store og kostbare stålrør som må til for å forbinde to kjeler med dobbelt automatikk og utstyr forøvrig. De fleste nye turbin-

skip blir derfor bygget etter dette prinsipp, så også «Texaco Westminster». Storkjelen er riktig nok så høy som et 3-etasjers hus, og klarer å fremstille ca. 100 tonn damp i timen med en virkningsgrad på 89,9 %. Trykket ved turbinen blir 850 lbs og 950° F, tilsvarende 58 kg og 510° C. Dette er tilstrekkelig for alt forbruk samt for å drive en hovedturbin på 26 000 hestekrefter med 93,2 omdreininger som gir skuta en fart på nesten 17 knop. Brennstofforbruket blir forholdsvis lavt med 0,4693 lbs pr. hestekraft/time. Det trenges allikevel en god del olje til alle hestene, så forbruket blir ca. 118 tonn pr. 24 timer. Skuta kan ta ombord bunkers for 22 dager, og i dette tidsrom gjøre en reise på 8 400 nautiske mil.

Det nyeste på området er allerede uteksperimentert. Kjelen blir laget med det formål å kunne brenne jordoljen som den er, altså det samme som lasten. Til dette kreves en del sikkerhetsforanstaltninger, for jordoljen har jo sin propan, butan, bensin etc. i seg. Dermed kan den også være kraftigere og billigere samtidig som en bare behøver bunkers på ballastreiser, og utvider aksjonsradiusen til det dobbelte. For «Texaco Westminster»s vedkommende til 16 800 mil.

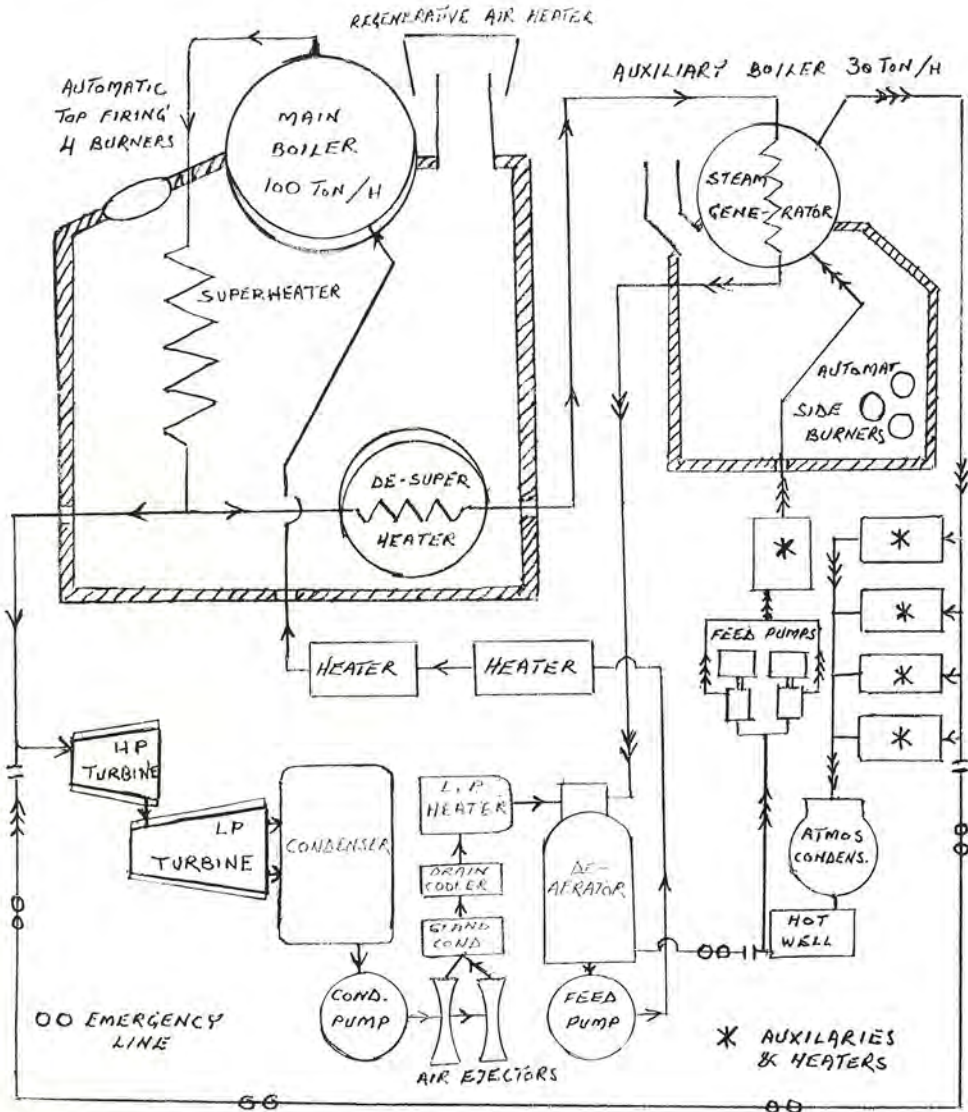
Da det hittil ikke er fremstilt noe maskineri som er 100 % sikkert, er det best å gardere seg. Skulle noe gå galt med hovedkjelen, kan en bruke hjelpekjelen som en reserve. Denne produserer normalt ca. 30 tonn damp i timen til diverse hjelpemaskineri. Den virker dessuten som dampgenerator slik at man ikke har noen ekstra sådan. Trykket er forholdsvis lavt, bare 250 lbs eller 17 kg uten overheting. Virkningsgraden er 70 % og oljeforbruket under fyring blir ca. 47 tonn i timen. Dette tilsvarende 1,357 lbs. pr. hestekraft/time, når en kjører hovedturbinen med 46,6 omdreininger som utgjør 3 250 hestekrefter. Skulle uhellet være ute og storkjelen ute av bruk, kan en med noen få ventiler i løpet av den tid det tar å kjøle ned høytrykksturbinen, fortsette med ca. 9 knops fart til en har fått storkjelen i orden igjen. Billedet viser en forenklet skisse over arrangementet. I grunnen er et turbinmaskineri også ganske enkelt, og jeg har mot min vilje kalt det for vindmøller, mest fordi spesielt amerikanerne kaller dieselmotoren for en steinknuser.

Hvorom allting er, så er det fremstillet av menneskehender, og kan ødelegges av den samme hånd.

Da vi gikk ut fra Newcastle var det ombord 235 mann, hvorav 210 i maskinen, det blir 70 mann på skiftet. Etter at alle ventiler og automatikken er justert og arbeider som det skal, klarer 2 mann jobben.

«Texaco Westminster» er foreløpig det største skip i «The Large Fleet», men det varer ikke lenge. I bestilling kommer det 8 stykker til som

blir dobbelt så store. Det seiler snart 100 slike supertankere, og 120 er under bygging. Fantasien har ingen grenser når det kommer til størrelse, og på papiret bygger en nå 800 000 tonnere. De mer moderate legger ikke alle eggene i en kurv, men holder seg på omkring 200 000 tonn. Selv disse supertankere blir bygget for en forut bestemt lasteplass og et par lossehavner. For å klare distribueringen av bensin og pertokjemikalier, trengs det også i fremtiden de vanlige tankere på 20 000 tonn.



En annen ulempe med de store tankskip er at når de går med full fart, tar det 3—4 nautiske mil for å stoppe dem. Å kjøre full fart akterover hjelper lite til å begynne med. Propelleren bare roter i sjøen med omtrent samme virkning som når en bråbremses en bil på glatt vei. Erfaring har ført til at det er best å stoppe maskinen før deretter å sette i gang med sakte akterover til propelleren får tak, og så full fart.

Naturligvis sitter det dusinvis av oppfinnere rundt om i verden for å ta ut et patent på området. Det dreier seg om alt, fra en stor stålplate foran baugen, finner som skyves ut gjennom skutesiden til en omvendt snøplog senket ned akter. Den verste var vel han som kunne stoppe en tanker på 19 sekunder ved hjelp av to raketter, en på hver side. At raketene kostet 75 000 dollar hver og satte fyr i skuta, spilte mindre rolle.

Selv om jeg ikke fikk se hva «Texaco Westminster» dugde til under full fart, hadde vi maskinen opp i 90 omdreininger for en kort tid — ingen vibrasjon og alt normalt. Det var første gang i mitt liv at jeg var på en prøvetur uten å ha ansvar for noen ting, og uten å ta imot noen som helst kritikk. Gikk bare rundt og kikket, gjorde notater om alt som var nytt for meg, og så nøye etter om det var noe jeg kunne gjøre bedre. Siden det ikke var mulig, får det oppfattes som et kompliment, men det er ikke min skyld.

Når en tenker seg tilbake til gamle «Solitaire» på 4 500 tonn, synes jeg at «Texaco Westminster» var altfor stor. Lengde BP 800' 0", bredde på spant 127' 6", dybde på spant 65' 0", tonnasje 101 000 dødvekt.



*Utkikken har det tørt og godt her.*

## SIKKERHET

I de senere år er sikkerheten blitt viet stadig mer oppmerksomhet på alle arbeidsplasser. Skipsfarten er ingen unntagelse, og vi selv har forsøkt å følge opp arbeidet for å øke sikkerheten. Vi har en sikkerhetskomité på kontoret som tar seg spesielt av disse spørsmålene, og hvert av skipene har opprettet sin egen sikkerhetskomité ombord for å drøfte problemene og fremme forslag til øket sikkerhet ombord.

Som i de fleste andre forhold, er det også her viktig å holde kontakt utad for å få impulser, og vi står i nær forbindelse med de øvrige Texaco-selskaper som driver et aktivt sikkerhetsarbeide. Vi har i den anledning tatt kontakt med Captain E. V. Schaerer i Texaco Overseas Tankship i London, som arbeider som en koordinator og formidler ideer mellom de forskjellige selskaper når det gjelder sikkerhetsarbeidet.

Captain Schaerer vil forøvrig også stå for utgivelsen av en Safety Bulletin som skal komme ut fire ganger i året og bringe nyttig stoff om sikkerhetsarbeidet.

Sikkerhet defineres ofte for snevert idet man i første rekke tenker på brann og livbåtmanøver samt bruk av utstyr som hjelm, sikkerhetssko, sikkerhetsbelter, sikkerhetsnett o.s.v. Temaet favner imidlertid langt videre og rommer all daglig aktivitet ombord og håndtering av skipet i de forskjellige havner og farvann.

Et viktig ledd i sikkerhetsarbeidet er brannvern, og vi har i den senere tid forsøkt å arrangere brannvernkurs for offiserer og mannskap mens skipene ligger ved verksted. Dette ble gjort for «Texaco Europe» i Kristiansand, «Texaco North America» i Bremerhaven og «Texaco Norge» i Schiedam.

I tillegg har vi sendt deltagerer til de fire dagers kursene i Oslo og Stavanger i SAFs regi. Disse er i første rekke for offiserer som vi håper skal få impulser til bedre instruksjon under brannøvelsene ombord.

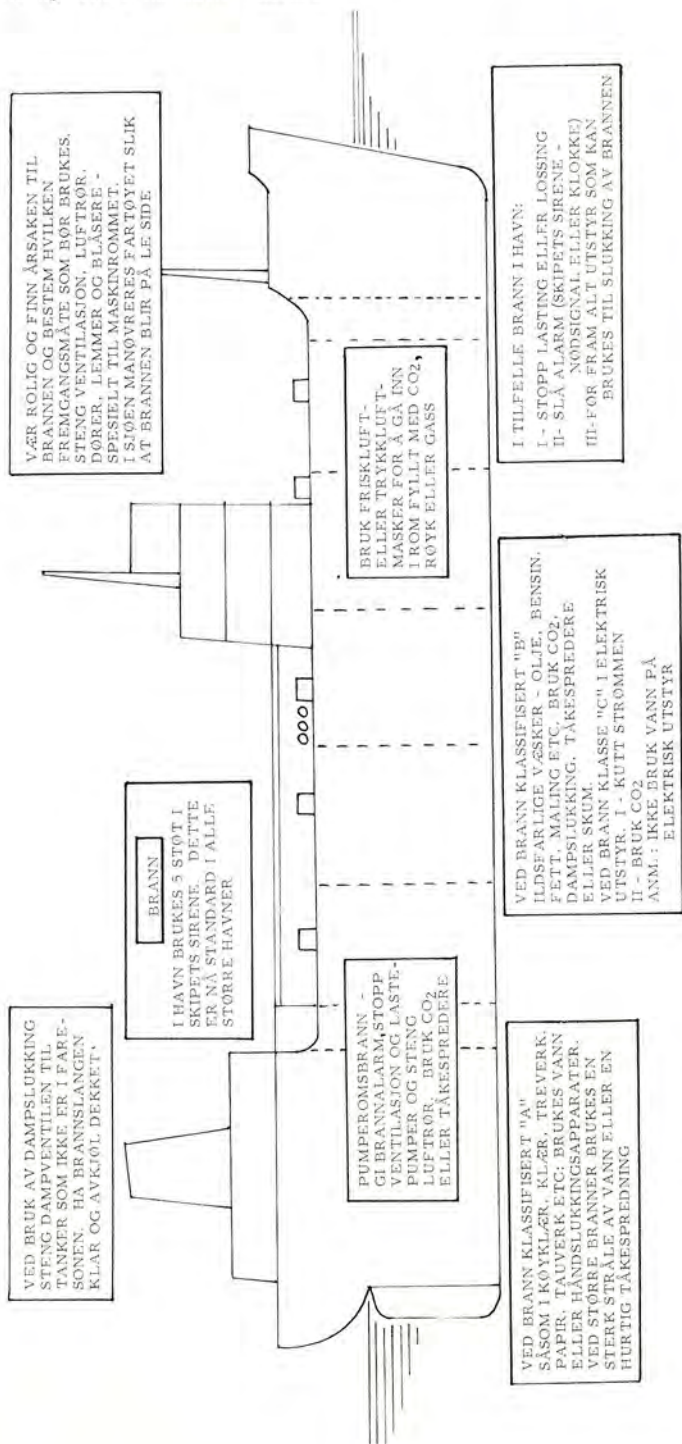
Vi har hørt mange lovord om disse kursene, og annen sted i bladet vil leserne finne gjengitt brev fra en av deltagerne på kurset i Bremer-

haven. Det gleder oss at kursene blir tatt alvorlig, og de vil derfor sikkert være til nytte.

Texaco Tanker vil i dette og senere nummer

av bladet ta med noen plansjer som vi mener er illustrerende og nyttige momenter til øket sikkerhet.

## SLUKKING AV BRANN I TANKER OG PÅ DEKK



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

## Våre jubilarer

25  
ÅR



Vi er sent ute med å gratulere 25-års jubilarer, overstyrmann Markus Gjersø. Han feiret dagen ute den 8. januar 1967, men fikk ikke beviset for sin innsats før i april i år da han var kommet hjem og deltok i vår årlige middag.

Markus Gjersø startet altså sin karriere hos oss den 8. januar 1942 da han begynte som 3. styrmann på gamle «Europe». Etter noen måneder ble han forfremmet til 2. styrmann. Sammenhengende tjenestetid ombord i «Europe» var nesten 4 år. Det skulle vise seg å være karakteristisk for Gjersø med lange tjenesteperioder. Han er så stø og pålitelig som Dovre. Det er visst ikke mye han har sett av verden, forresten, for det går noen år mellom hver gang han er på land, uansett hvor skipet måtte anløpe.

Etter å ha tjenestegjort på «El Caribe» et par år, gikk han tilbake til «Europe» igjen. Senere har han vært på «Texaco North America», «Galilia» og «Texaco Britannia», og han hadde oppsyn med gamle «Skandinavia» i Sandefjord før hun ble solgt. I 1960 gikk han ombord i «Texaco North America» som overstyrmann. Etter å ha hatt samme stilling på «Texaco Bogota» i 2 perioder, gikk han ombord i «Texaco North America» igjen. Høsten 1967 kom han hjem for ferie.

Vi gratulerer jubilarer — et skoleeksempel på en «stayer».

Vi har hatt flere jubilarer som vi har forsomt å nevne, og vi har også noen som nylig har feiret sitt jubileum:

### 20 år i 1967:

På kontoret:

Adm. direktør Per Sundby .....	1/3
Avdelingssjef Th. Strengen .....	1/3
Kontorsjef B. R. Halvorsen .....	4/8
Sekretær Erik Hornfelt .....	20/8

Seilende personell:

1. maskinist Johs. Johannessen .....	2/1
Maskinsjef J. G. Hedberg .....	20/3
Kaptein H. Helmersen .....	30/3
Maskinsjef L. Sandal .....	30/3
Stuert O. Hansen .....	15/6
Kaptein R. G. Jensen .....	1/12

### 15 år i 1967:

Maskinsjef T. Wedén .....	7/4
Kaptein I. Bakke .....	11/11

### 10 år i 1967:

Maskinsjef T. Strandlid .....	1/4
Stuert J. Waage .....	18/5
Tømmermann Ch. Bailey .....	16/9
Tømmermann A. Skårn .....	14/10
Overstyrmenn H. Hagen .....	15/11

### 15 år i 1968:

På kontoret:

Arkivar Knut Hoel .....	4/5
-------------------------	-----

### 10 år i 1968:

På kontoret:

Sivilingeniør L. Tranberg .....	1/2
---------------------------------	-----

Seilende personell:

1. kokk Arne Flaten .....	20/5
2. maskinist Roald Grande .....	20/5
Stuert Hans Aandahl .....	19/6

---

Vinner av julenummerets kryssordoppgave ble  
Frk. Hilde Granlund,  
Ostadalsveien 4 b,  
Oslo 7.

Vi gratulerer! Bokpremie blir sendt i posten.



# BRANNVERNKURS

Av smører Åge Svendsen

Mens «North America» lå på verksted i Bremerhaven fikk alle ombord, både offiserer og mannskap ta del i en grundig orientering om skipsbrann, om de apparater vi får over, og hvordan vi best skal utnytte disse, hvis ulykken en gang skulle inntreffe.

Denne orienteringen varte i tre timer, som den hyggelige og interessante verten, Mr. Zwan-sig benyttet til teori om emnet skipsbrann. Som avslutning tok han oss med på land hvor han demonstrerte alle apparatene og hvordan vi best skulle bruke dem. Uten alt for store språk-vanskeligheter klarte han å holde oss alle i tre timer uten at noen syntes at dette var kjedelig. Og det må jo være klart, er en brann først ute, og da særlig på en tanker, så må en vite hvordan en best skal klare seg med de muligheter en har. Kanskje er en midt i sjøen, og hva da, Her er det ingen brannbil å ringe etter, kanskje er det ikke skip på mange mange mil som kan tre til assistanse. Nei, vi er overlatt til oss selv. Da er ikke tiden inne til å fortelle hvordan vi skal bære oss at, hvilke apparater og masker vi skal bruke. Dette har en ikke tid til idet en må prøve å redusere faren mest mulig på kortest mulig tid, slik at sjansen for at ilden skal spre seg skal bli liten. Så ille kan det også gå, at mannskap kan gå tapt ved uriktig bruk, eller ved mangelfull forklaring om hvordan apparatene skal benyttes. De detaljer og forklaringer som vi fikk mener jeg er absolutt nødvendige for enhver å vite. For å understreke dette om hvor farlig det var med åpen ild ombord i et skip, viste foredragsholderen vår noen bilder av en skipsbrann. Denne brannen hadde oppstått ved røyking på køya, og hadde i det tilfellet utviklet seg katastrofalt. Det var ikke noen vakre bilder, men de virket som de skulle, det var noe som var lett å se etter tilskuernes ansikter å domme. Da så verten vår hadde forlatt oss, satt vi alle tilbake med den følelsen av å ha lært noe viktig, noe som vi nå kan, men som vi håper aldri å få bruk for.

Alle skip har en brannmanøver, men hva hen-

der egentlig da. En brannmanøver på en halvtime sier oss ingenting. Det eneste en får greie på da er hvor en skal møte og hvilke apparat en skal betjene. Men ikke om *hvordan* en skal betjene det. Det beste som kan gjøres for å få greie på dette er å ta en grundig undervisning under land med kyndige folk som lærere for ulykken er ute.

For det må alle være enig i. Det er bedre å få greie på dette med en gang slik at vi slipper å miste kanskje både skip og mannskap p.g.a. altfor dårlige kunnskaper om hvordan vi best skal slokke en skipsbrann.



## Spredte glimt fra Trinidad

Når vi ser tilbake på tiden vi har vært her, så har den gått fort. Det var et sjokk for oss begge å møte tropene, og den først tiden tenkte jeg at tre år er lang tid å være her. Men snart sluttet en å tenke slik. Arbeidet tok en helt, og dessuten var det også interessant å se og høre hvordan folk lever her.

Vi skulle nok gjerne sett det hadde vært flere norske båter som anløp Pointe-a-Pierre. Av og til kommer flere norske båter på en gang og det kan være ganske fullt på kirken. Men så er det perioder med bare utenlandske. Det kan tenkes at noen norske synes det kan være vel mange utlendinger her somme tider. Da må vi fortelle dem om Texacos store hjelp til bygging av kirken og at overenskomsten var at alle sjøfolk fra Texaco's båter uansett flagg skulle ha adgang her. Så får vi jo også T. T. \$17,— for hvert anløp av disse båtene, likeså fra det svenske dieriet Olje-Konsumenterna så de er med å holde kirkens drift igang. Det betyr meget for kirken hver måned å få fra T. T. \$300,- — 500,- til driften. Fra Texaco Norway får vi et stort årlig beløp. Det er mange som tror at alle utgifter dekkes av Sjømannsmisjonen, men det er bare lønningene til prest, assistent og husmor vi får fra Bergen i likhet med alle sjømannskirker.

I det hele er vi jo veldig glad for alt vi har fått og får til kirken. Husmor nevnte ifjor i

*Forts. side 13.*



*Kamehameha den store.*

## *Sightseeing på Hawaii*

*Av kaptein Lars Lyng*

Det er sikkert mange hjemme som hadde ønsket seg å være med «Texaco Britannia» på turene til Hawaii i vinterhalvåret. Sol og varme hver dag med bading i svømmebassenget og solbad på båtdekket.

«Texaco Britannia» var den første av rederiets båter som kom til Honolulu etter krigen. Den først turen fra Pointe-a-Pierre til Honolulu var i juni 1967. Siden har det vært tre turer til.

Skipet losses ved en øy som kalles Sand Island, eller Rainbow Island som den heter i lastepapirene. Texaco har opprettet eget anlegg, men kaien er ikke ferdig, så det blir å fortøye langs lektere inntil kaien blir ferdig i mai måned 1968. Sand Island er helt flat og ligger ut mot sjøen. Under krigen ble øya brukt som fangeleir for japanske krigsfanger. Noen skyte-tårn fra den tiden står fremdeles igjen.

På siste tur ble vi enige om å ta en sightseeingtur, og torsdag morgen så man 25 glade ansikter vente på bussen. Sjøføren var en innfødt som også fungerte som guide.

Vårt første mål var Iolani Palace hvor Hawaii's siste konge hadde bodd under sin regjeringstid. Vi ble vist rundt i salen og i kjelleren

hvor det ble oppbevart ting som kongen hadde brukt. Vi fikk lov til å fotografere både ute og inne, og et populært fotoobjekt var statuen av kongen, Kamehameha den store.

Neste stopp var National Memorial Cemetery of the Pacific. Kirkegården ligger på en høyde over byen i krateret på en utbrent vulkan. Soldater som falt i siste verdenskrig, Korea-krigen



*Kirkegården i det gamle krateret.*

og Vietnam-krigen ligger begravet her. Gravstene er flate heller som er lagt ned i marken, og der er tusenvis av dem. Kapellet er en vakker, hvit bygning med fin utsmykning.

Reisen fortsatte oppover fjellet. Sjøføren hadde alltid noen historier å fortelle, og når han synes vi var uoppmerksomme ropte han «Alloha». Dette betyr alt fra velkommen til adjø. Lugarmannen Shorty underholdt med sang.

Etter å ha nydt den fabelaktige utsikten fra toppen, gikk ferden ned mot sjøen. Her passerte vi en sukkerfabrikk. Sukkerrørene ble tatt med grabb og sluppet opp i en sjakt, og på løpebånd fraktet inn i fabrikk. Hele tiden ble sukkerrørere overrislet med en mengde vann. Så langt øyet kunne se var det plantasjer med sukkerrør. Disse ble høstet 2 ganger årlig, og sukkeret er Hawaii's viktigste eksportartikkel. I 1967 ble det eksportert 1 191 042 tonn til en verdi av 192 millioner dollars.

Turen fortsatte videre langs sjøen med fine og store badestrender. Vi kjøpte tropehjelmer av palmeblad med blomster på siden. Vi prøvde tørket blekksprut også, men det smakte ikke noe videre, så vi inntok istedet middag på en restaurant nede ved sjøen.

Etter middag fortsatte reisen til Mormontemplet. Parken med alle de forskjellige portaler og søyler er det peneste jeg noen gang har sett. Her var røking både ute og inne strengt forbudt. Vi ble bedt inn i kirken og fikk se en fargefilm om mennesket fra det ble født til voksen alder. Mormonene har sitt hovedsete i Salt Lake City i staten Utah. Denne sekten var kjent for at det var tillatt å ha flere koner, men dette er senere blitt forbudt. Sekten er meget opptatt av humanitære saker. Templet



*Sukkerfabrikken.*



*Mormontemplet.*

fikk vi ikke se, det var forbeholdt sektens medlemmer.

Turen fortsatte gjennom store ananasplantasjer. Jordene sto helt grønne av busker på størrelse med våre hjemlige stikkelsbærbusker. Hver busk hadde 3 frukter av forskjellig størrelse. Innhøsting foretas 3 ganger årlig. Eksporten av ananas fra Hawaii var i 1967 44 millioner pund. I tillegg kommer alt som blir eksportert hermetisk.

Vi fikk ikke tid til å stoppe flere steder, men på veien tilbake til skipet passerte vi Pearl Harbour, hvor jeg selv hadde vært en gang under krigen med gamle «Skandinavia», men den gang kom jeg ikke i land. Her er det reist et minnesmerke over dem som omkom med slagskipet «Arizona» da det ble bombet av japanerne og sank under siste verdenskrig. Minnesmerket er bygget over vraket, og man må ta båt ut for å se på det. Det fortelles at 1 500 mann fant sin grav her.

Vi skulle gjerne sett mer, da Hawaii er fullt av alt som kan tiltrekke turister: badestrender, flotte hoteller, restauranter og nattklubber. Hula Hula dans med stråskjørt og Hawaii gitar fikk vi heller ikke se, men mange har nok kjøpt med seg bastskjørt hjem som souvenir. Turismen er da også en av Hawaii's viktigste inntektskilder. Her er 19 000 hotellrom, og i 1967 ble øyene besøkt av 718 000 turister.

Vi sier «Alloha» for denne gang, og håper å komme tilbake med flere inntrykk ved en senere anledning.



*Her viser skolens stolte representanter de fire kunstverk som ble overrakt skipet.*

## Haslum skole besøker «Texaco Europe».

I februar lå «Texaco Europe» for reparasjon i Kristiansand. Hver gang skipet har vært i Norge har adopsjonsskolen, Haslum skole i Bærum, vært invitert ombord. Denne skolen har vært særlig ivrig i sin kontakt med adopsjonsskipet, og vi synes det er hyggelig hvis vi kan invitere elevene til å se denne båten som de stadig har kontakt med. Hittil har «Texaco Europe» reparert i Sandefjord, og da har det vært forholdsvis enkelt å ta en busstur med hele klassen på omkring 30 elever. Denne gangen lå båten et godt stykke lenger unna, og vi var lei for at vi måtte gjøre det på den måten at vi inviterte bare seks stykker. Det ble foretatt loddtrekning i klassen, og de heldige som fikk en flytur til Kristiansand var Vera Øverås, Gro Johansen, Ellen Thorsager, Ola Idland, Erik Pande-Rolfsen og Lars Wiik. De kom sammen med sin klasseforstander, frk. Salvesen og sløydlærer Risnes.

Klassen hadde bedt om å få lage en ting til båten, og sløydlæreren hadde da hjulpet dem med å få istand noe ganske usedvanlig dekorativt. Fire store fargerike glass- og stenmosaikker hadde de laget. Det er dessverre ikke mulig å få det rette inntrykk av disse på et sort/hvitt bilde. Mosaikkene forestiller havet, jorden og himmelrommet. Det var en flott gave som vi vet at de ombord kommer til å sette pris på å ha på veggen.

Elevene ble traktert på aller beste vis, og kaptein Lindtner fulgte dem selv omkring og forklarte dem alt de ville vite. De ble sikkert bestormet med spørsmål fra de elevene som måtte være hjemme, og vi håper de husket såpass mye av alle de nye inntrykk de fikk, at de kunne bringe noe av det videre til sine kamerater. Dagen ble avsluttet med den tradisjonelle bløtkake, og kapteinen takket på egne og mannskapets vegne for den flotte gaven som elevene hadde hatt med seg.



*Kaptein O. Lindtner omgitt av glade elever.*

## «Texaco Skandinavia» adopterer bort»

Nylig ble «Texaco Skandinavia» adoptert av Brunla Ungdomsskole i Stavern. Vi vet at brevbunker er sendt begge veier mellom skip og skole, og vi håper at denne kontakten vil holde og vise seg å bli like fruktbar som for «Texaco Europe» og dets adopsjonsskole. Vi har nettopp videresendt til «Texaco Skandinavia» en avis som elevene ved Brunla Ungdomsskole har laget. Skal vi dømme ut fra dette produkt, kommer det sikkert ikke til å mangle på interesse fra skolens side, og det er også helt på det rene at mannskapet kommer til å ha stor glede av å lese den innholdsrike avisen. Her er beretninger om Brunlanes, Norsk Hydro, Helgeroa, Nevlunghavn, Stavern, Fredriksvern og fra skolen og elevenes virksomhet. Alle artikler er rikt illustrert med tegninger og fotografier. At interessen for sjøen er tilstede forstår vi av skolestyretens hilsen som kan stå som et eksempel på ideen bak adopsjonssaken. Vi tillater oss å gjengi noe av hva han skriver:

Gode venner på havet!

Det er med glede og stor interesse jeg har fulgt utviklingen av dette tiltaket med adopsjonsskip. Elevenes interesse har heller ikke vært til å ta feil av. Det er første gang jeg har

sett denne ideen praktisert, og jeg er overbevist om at det kan komme veldig mye bra ut av den. Og i våre dager da vi rår over både foto og film og lydbånd i tillegg til skriving, så skulle vi kunne få denne kontakten veldig «levende» etterhvert. Dette er praktisk samfunnskunnskap, hvis noe er det. Og vi skolefolk er altfor hardt bundet til fjern teoretisk bok-kunnskap til vanlig. Det er virkelig hyggelig å kunne bryte muren mellom yrkesliv og skoleliv såpass. Når folk lærer hverandre personlig å kjenne tvers gjennom avstander og yrkesbås-vegger, kan en vel regne med at resultatene bare kan bli gode.

I skoleåret som kommer får vi satt i gang en elevgruppe (16 gutter) som får 5 timers sjøfartskunnskap ukentlig, svært praktisk lagt opp. Vi får en kaptein Marum til å ta seg av denne gruppa. Flere av disse guttene er ikke altfor glade i for mye teori og vanlig pulstetting. Jeg håper og tror at dette skal gi dem en nyttig og opplivende avveksling. Og denne gruppa kommer naturligvis til å bli tilkoplest spesielt sterkt i denne forbindelse med dere — sikkert til gjensidig glede. Det er jo gutter som har en helt spesiell interesse for livet til sjøs.

Og med det, takk for denne gangen. La meg også få slutte meg helhjertet til stuertens ønske: På ustanselig «gjenskriv».

Hjertelig hilsen til dere alle fra skolestyrer  
Paal Vedeld

Redaksjonen ønsker skolen og skipet lykke til med den nyopprettede forbindelsen.

### SPREDTE GLIMT (forts. fra s. 9)

Texaco Tanker de forskjellige ting vi hadde fått fra båtene. Lår var stupebrettet helt kaputt. På «Texaco Brasil» samlet de inn penger ombord til et nytt som vi kjøpte i Canada da vi var der på ferie.

Idrettsuken var meget vellykket og både lederen Olav Rettestøl, Walter Jess og Hjalmar Andersen var meget begeistret. Det ble drevet idrett på Texacobanen og her på kirken. Texaco Brasil fikk 3. plassen, og premieutdelingen ble foretatt sist båten var her. Fra Statens Velferds-kontor for handelsflåten fikk kirken et meget hyggelig brev med takk for all hjelp i idretts-

uken, og som synlig takk overrakte velferdssekretær Hagen kirken fotballutstyr til et lag.

Ved de fleste sjomannskirker er det en norsk koloni. På Trinidad bor det også endel norske, og vi samler dem til gudstjeneste hver 1. søndag i måneden i Mariners Club i Port of Spain. Vi har en kvinneforening som møtes en gang i måneden og vi har vært opptil 20 stk. på møtet. Også disse yder kirken sin støtte. Båtmotoren måtte ha en kraftig reparasjon som kom på over 300 T. T. \$. Pengene til dette fikk vi av en norsk kaptein i kolonien. Idet hele forstår vi at mange er glad i kirken her.

Det viser også besøket som kommer opp i over 10 000.  
Ragnbild Thorbjørnsen.

# Texaco-mesterskapet -67



Som nevnt i vårt julenummer ble det en meget spennende innsjutt i november og desember, og da sluttresultatene forelå, viste det seg at M/T «Texaco Nueva Granada» hadde tatt sitt første napp i vandrepremien som beste båt, og at veteranen stuert Olav Hansen hadde sikret seg den første aksje i vandrepokalen for enkeltdelegerte. Vi bringer nedenfor resultatene:

1. Texaco Nueva Granada	gj.sn.poeng	401
2. Texaco Britannia		300
3. Texaco Brasil		263
4. Texaco Belgium		222
5. Texaco Skandinavia		175
6. Texaco Oslo		142
7. Texaco Bogota		98
8. Texaco North America		59

## Enkeltmannskonkurransen:

1. Olav Hansen, Texaco Belgium	..	2121 poeng
2. Erling Lian, Texaco Britannia	..	2104 poeng
3. Sigfred Weschung, Texaco Britannia	.....	2039 poeng
4. Håkon Bjugan, Texaco Skandinavia	.....	2035 poeng

Premiene i de enkelte øvelser ble fordelt således:

## 100 meter:

1. Hans Borgersen, Texaco Britannia	11,8 sek.
2. Sigfred Weschung, Texaco Britannia	12,0 sek.
3. Hans Bjugan, Texaco Skandinavia	12,2 sek.

## Kule:

1. Arnulf Sveen, Texaco Skandinavia	..	11,68 m
2. Sigfred Weschung, Texaco Britannia		11,28 m
3. Hans Borgersen, Texaco Britannia	..	10,55 m

## Høyde:

1. Håkon Bjugan, Texaco Skandinavia	..	1,67 m
2. Ivar Sliper, Texaco Europe	.....	1,61 m
3. Arne Eliassen, Texaco Nueva Granada		1,60 m
3. Sigfred Weschung, Texaco Britannia		1,60 m
3. Harry Royes, Texaco Nueva Granada		1,60 m

## Lengde:

1. Håkon Bjugan, Texaco Skandinavia	5,64 m
1. Harald Vestrum, Texaco Skandinavia	5,64 m
3. Harald Tønnesen, Texaco Nueva Granada	..... 5,53 m

## 60 m veteraner:

1. Olav Hansen, Texaco Belgium	....	8,8 sek.
2. Erling Lian, Texaco Britannia	.....	9,0 sek.
3. Aage Jensen, Texaco Britannia	....	9,6 sek.

Texaco-mesterskapet er ment som en massemonstring av våre kvinnelige og mannlige sjøfolk. I tillegg til å holde kroppen i form, er idrett sunn fritidsbeskjeftigelse, og vi tviler ikke på at de forskjellige konkurransene bidrar til å skape et hyggelig og sammensveiset miljø ombord.

Vi gratulerer premievinnerne, men takker også alle dere som deltok og som ikke nådde opp på premielisten, men som likevel i stor grad bidro til et vellykket mesterskap.

Vi sender også en hjertelig takk til våre venner i Sjømannskirken på Trinidad og til Velferdssekretæren for det arbeide de har nedlagt og fortsatt nedlegger i forbindelse med utviklingen av Texaco-mesterskapet.

## TEXACO-MESTERSKAPET FOR 1968

Årets mesterskap er vel i gang, og vi bringer nedenfor en del resultater pr. 18. april:

1. Texaco North America ..... 14 505 poeng
2. Texaco Britannia ..... 11 680 poeng
3. Texaco Belgium ..... 6 110 poeng
4. Texaco Skandinavia ..... 5 037 poeng

*Enkeltmannskonkurransen:*

1. Erling Lian, Texaco Britannia .. 2040 poeng
2. Håkon Bjugan,  
Texaco Skandinavia ..... 2030 poeng
3. Sigfred Weschung,  
Texaco Britannia ..... 1943 poeng
4. Harald Vestrum,  
Texaco Skandinavia ..... 1605 poeng

I årets mesterskap konkurreres det i følgende 5 klasser og øvelser:

- |                           |   |        |
|---------------------------|---|--------|
| 1. Junior (under 21 år)   | } | 100 m  |
| 2. Senior (21—35 år)      |   | Kule   |
| 3. Old Boys (36—45 år)    |   | Høyde  |
|                           |   | Lengde |
|                           |   |        |
| 4. Veteraner (over 45 år) | } | 60 m   |
| 5. Kvinner (alle aldre)   |   | Kule   |
|                           |   | Høyde  |
|                           |   | Lengde |

*Premiering:*

1. Vandrepremie til beste båt (må vinnes 3 ganger).
2. Miniatur av vandrepremieen til årets beste båt.
3. Vandrepremie til beste kvinne/mann uansett klasse (må vinnes 3 ganger).
4. Miniatur av vandrepremien til årets beste kvinne/mann.
5. Medaljer til de tre beste i hver øvelse og hver klasse.

Vi anbefaler årets mesterskap på det beste, og går ut fra at det i år blir bred oppslutning fra alle rederiets skip. Da vi nå har fått egen klasse for kvinner, ser vi frem til sterk innsats fra det «svake» kjønn.

Øvelser på Trinidad arrangeres og kontrolleres av Sjømannskirken, evt. Velferdssekretæren.

For øvelser som avholdes utenom Trinidad må resultatlister attestert av kaptein og skipets tillitsmann, og sendes Sjømannskirken på Trinidad.

Årets mesterskap avsluttes den 31. desember.

## NEPTUNIADEN 1968

Fra Statens Velferdskontor for Handelsflåten er innbydelse til Neptuniaden 1968 sendt ut til samtlige skip i handelsflåten. Neptuniaden arrangeres i tiden 7. juni—25. oktober, og vi tar det som gitt at rederiets skip følger opp den aktivitet og oppfinnsomhet som ble vist ved forrige Neptuniade, og som bragte en del av våre skip høyt opp på premielisten.

Vi foreslår at skipets velferdsklubb, idrettslag eller en spesielt oppnevnt Neptuniade-komité tar initiativet, og det oversendte hefte «Stormsuppe» skulle gi mange gode ideer til arrangementer. Som det fremgår av konkurransereglene vil det bl. a. bli lagt vekt på hvor stor deltagelsen har vært i de forskjellige arrangementer ombord, og det er derfor av viktighet at flest mulig, d.v.s. alle — deltar.

Øvelsene i Texaco-mesterskapet i friidrett vil selsagt også telle, men separat rapport om slike idrettsarrangementer må selsagt da sendes til Velferdskontoret i Oslo.

Rederiet ønsker lykke til med arrangementene, og setter opp en premie til beste Texaco-båt.

Det ville være hyggelig og interessant om båtene sender oss kopi av de Neptuniade-rapporter som blir innsendt.

# LØST OG FAS

VED LOY

## Hvor befinner de forskjellige seg:

Skip	Kaptein	Overstyr.	1. styrmann	2. styrmann	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist
T/T «Texaco Belgium»	O. Brath	S. Einvik	I. Jensen*	J. Lango*	E. Wetlesen	L. Nygård	L. Johannesen
M/T «Texaco Bogota»	O. Granlund	T. Salvesen	J. Chr. Hvoselef	J. Skjønsvjell*	Ch. Hoem	T. J. Hansen	L. Johannesen
M/T «Texaco Brasil»	T. Stensrud	K. E. Kristiansen	E. Søbstad	M. Grav*	T. Strandelid	J. Johannesen	K. Rogne
M/T «Texaco Britannia»	P. Brandal	Th. Svanteson	Th. Svendsen	O. J. Olsen*	E. Lian	T. Meling	L. Petersen
M/T «Texaco Europe»	O. Lindtner	K. Helberg	K. Rønning	T. Fossum	J. Cock	R. Volstad	Ø. Dyrvik
M/T «Texaco Norge»	S. Myran	J. Holt	H. Liseth	K. Fredriksen	T. Soldal	S. Langseth	H. Gilberg
M/T «Texaco North America»	R. Horseng	B. Johansen	T. Pedersen	S. Barland	T. Weden	A. Schefte	B. Nodeland
M/T «Texaco Nueva Granada»	O. Isaksen	S. Flø	K. Johansen	J. Mellem-sæther	R. Pedersen	A. Dahle	D. Sorvik
M/T «Texaco Oslo»	R. G. Jensen	A. Nodland	J. Eriksen	B. Eide*	T. Pedersen	E. Løvstrand	A. Santos
M/T «Texaco Skandinavia»	H. Sukke	T. Skarsvåg	W. Aaslund	E. Langseth	L. Sandal	A. Sorvik	H. Båtvik
M/T «Texaco South America»	R. Pettersen	J. Paulsen	A. Hanstveit	R. Ebbesvik	A. Vestre	R. Karlsen	H. Sørø

\*) Overstyr- \*) 1. styr-  
mann jr. mann jr.

## På ferie eller skoler:

Kaptein	I. Bakke	2. styrmann	H. Hansen	Maskinsjef	A. M. Hval
»	J. C. Christensen	»	O. Henriksen	»	E. Lian
»	H. Helmersen	»	H. Rosø	»	B. Madsen
»	Y. Konnestad	»	Å. Storstein		
»	L. Lyng	Telegrafist	A. Elliassen	1. maskinist	K. Jensen
»	A. Strand	»	J. Klepper	»	E. Johnsen
		»	D. Truelsen	»	N. S. Hansen
				»	M. Monsen
Overstyrmann	R. Frøyland	Tømmermann	H. Johnsen		
»	M. Gjersøe	»	L. Jossund	2. maskinist	K. Andersen
»	H. Hagen	»	O. Omholt	»	H. H. Granlund
»	O. Ludvigsen	»	A. Srøllann	»	K. Hagen
				»	S. Haugan
1. styrmann	O. Aune	Båts./arb.l.	P. Altøy	»	
»	H. Billvik	»	P. Arntsberg	»	T. Ophaug
»	E. Bolandsås	»	I. Kristiansen	»	F. Pettersen
»	A. Kristensen	»	B. Martinsen	»	H. Pettersen
»	K. Kristiansen	»		»	L. Rømuld
»		Maskinsjef	R. Aagesen	»	B. Stensrud
»	K. Pedersen	»	K. Aamann	»	Ø. Størdal
»		»	H. Engseth	»	R. Wisloff
»	G. Stallvik	»	J. G. Hedberg	»	J. E. Vargdal
»	O. Strømme	»			



# FRA SKIPENE

RANLUND

Maskinist	Maskinass./rep.	Telegrafist	Båtsmann	Tømmermann	Pumpemann	Elektriker	Stuert	1. kokk
avdal*	A. Kristiansen	K. Roaldseth	K. Jacobsen	J. Johannesen	H. Grøtting		P. Fredriksen	H. Pedersen
ll	B. Anshus	H. Hogstad	A. Sveen	K. Wavik	P. Pedersen	L. Amundsen	Bj. Kjørstad	D. Øverkil
ldby*	H. Dyndal	E. Midthaug	F. Wangberg	B. Høyland	G. Strifeldt	L. Rokvam	T. Johannesen	T. Johnsen
ande	C. Maillard	P. Gulbrandsen	N. Nilsen	H. W. Ruud	O. Jensen	W. Jensen	E. Almkvist	B. Andersen
oro	T. Johansen	I. Sliper	S. Nodland	Chr. Bailly	O. Folgerø	T. Hoff	K. J. Vikse	W. Waaden
o	A. Bersås	Å. R. Olsen	A. Andresen	L. Melum	M. Nordmo	K. Busch	J. Waage	R. Fladby
	R. Eilertsen	K. Hundvebakke	Y. Paulsen	S. Kleven	S. Aune	Chr. Fiskaaen	H. Aandahl	A. Ervik
Wick	B. Halvorsen	T. Kjølstad	A. Ekker	J. Harbak	L. Johansen	W. S. Clausen	B. Roaldseth	A. Bach
stad	S. Bøe	H. P. Hoff	S. Nordbotten	P. Midtsæther	J. Myran	O. Christensen	R. Vegel	A. Grøttan
estrum	F. Petersen	I. Riseng	B. Groven	A. Skårn	M. Bjellevåg	H. Bjugan	J. Millerjord	O. Wang
Jacob-	G. Benati	K. Fricke	B. Bjørgen	J. Spencer	R. Madsen	T. Eide	K. Grøttan	T. Horsfjord

maski-  
st jr.

3. maskinist	Ø. Andreassen
»	J. Häberg
»	T. Olufsen
»	J. Langerud
»	O. Pettersen
»	T. Sæter
»	T. Wiggen
Elektriker	A. Asp
»	H. Pettersen
Pumpemann	M. Busch
»	H. Håkonsen
»	R. Skauge
»	J. Veiga
Stuert	A. Bjerkan
»	J. Bakketun
»	O. Hansen
»	E. Skjørestad
1. kokk	A. Flaten
»	S. Grønnbech
»	W. Johansen
»	O. Jøssing
»	E. Malm

Redaksjonen avsluttet medio juni.

## T/T «TEXACO BELGIUM»

fikk i slutten av november en kortere laste-reise i Vest India før skipet en av de første da-gene av desember la ut på en reise mot Nord-Europa. Etter snaue 10 døgn dokket skipet i Themsens ved anlegget i Canvey Island. 1. kokk H. Pedersen og matros J. Johansen benyttet anledningen til å mønstre av. Som ny 1. kokk kom Z. Drazkowski. Skipet anløp Rotterdam et par døgn senere, for så å avslutte lossingen i Ham-burg den 17. desember. Under anløpet her fant det sted noen forandringer blant besetningen. Tømmermann L. Jøssund skulle få avløsning. I hans sted kom J. Johannessen som nå har mange år i rederiet. 1. maskinist Ø. Toppen ønsket også avløsning, og da passet det bra at vi kunne forfremme maskinist K. Jensen. Re-paratør R. Myhre ble etterfulgt av O. M. Berg som sist var ombord i «Texaco Brasil». Videre kom matros W. Johannesen ombord. Han hadde seilt hos oss tidligere, og nå kom han ombord i skipet hvor hans bror allerede hadde seilt en tid.

Kursen ble på ny lagt mot Trinidad, og jule-høytiden ble feiret i sjøen på tradisjonelt vis

da julepakker og all post kom vel ombord før avgang Hamburg. Den 29. desember ble det for-  
tøyet ved lasteplass i Pointe-a-Pierre. De siste  
par dager av reisen var telegrafist L. Kunst syk,  
og måtte på sykehus for legebehandling. Han  
kom seg snart, men vi måtte hurtigst mulig for-  
hyre en ny mann. Heldigvis var K. Roaldseth fer-  
dig med sin ferie, og han tok syvmilsstøvlene  
på. Reisen var lang, og det var trangt om plassene  
i flyet på grunn av høytiden.

Nyttårsaften var skipet fullastet på vei mot  
Boston, Bayonne, Eagle Point og Port Everglades.  
Den 18. januar dukket igjen Trinidad opp  
foran baugen. 1. maskinist K. Jensen var så  
heldig å ha fått plass på maskinsjefskolen, og vi  
ønsker ham lykke til. Nå ble maskinist K. An-  
dersen forfremmet ombord, og ny 2. maskinist,  
L. G. Johannessen, reiste herfra for å begynne  
sin tjeneste. To døgn gikk med for å få de for-  
skjellige laster ombord. Westville, Bayonne og  
Port Everglades fikk igjen hver sin del av skipets  
dyrebare last. Ny last ventet igjen på Trinidad,  
og siden alle gode ganger er tre, gikk «Texaco  
Belgium» sin tredje lastereise til de kjente  
havner på U. S. østkyst.

I midten av februar da skipet seilte fra Bay-  
onne, var et par matroser ikke ombord i tide,  
og de er senere kommet hjem. Man må nok  
være forsiktig i disse store byene, ellers risi-  
kerer man nokså uskyldig å komme bort i litt  
av hvert. I dette tilfelle gikk det forholdsvis  
godt, selv om hendelsen kostet noen penger  
og gjorde guttene en erfaring rikere.

Til en liten avveksling lastet skipet neste gang  
i Puerto la Cruz, men denne lasten skulle bare  
fraktes den korte veien over til Trinidad. Her  
ble det derfor først lossing, og så lasting etter  
forhaling. Nok en gang lød lastepapirene på  
U. S. havner. Den 6. mars var siste rest av lasten  
vel i land i Bayonne. Som ny lastehavn kom til  
en forandring Port Arthur hvor smøreolje ble  
lastet som partlast, restlasten hentet skipet på  
Trinidad.

Den 17. mars tok en ny reise mot Europa til.  
Terneuzen og London tok mot lasten, og her  
fant det igjen sted noen forandringer blant be-  
setningen. Kaptein J. C. Christensen skulle  
hjem til familiebegivenhet. Mens han er hjemme,  
er kaptein O. Brath fører av skipet. Maskinsjef

R. Aagesen ønsket også avløsning. I hans stil-  
ling kom maskinsjef E. Wetlesen som er kjent  
ombord fra tidligere. 3. maskinist T. Olufsen  
hadde fått jobb i land, og i hans sted forhyrte  
vi 2. maskinist jr. A. Grandal. Reparatør O.  
M. Berg roet seg ikke lenge ombord, og ble  
avløst av S. Winther som nå bare mangler noen  
måneders verkstedspraksis for å kunne løse sitt  
maskinistsertifikat. Båtsmann P. Altøy hadde  
sin tjenesteperiode ute, men kommer nok tilbake  
bare ferien er over. I mellomtiden «båser» K.  
Jacobsen gutta ombord. 1. kokk Drazkowski  
hadde også akseptert arbeide i land, og det pas-  
set da godt at 1. kokk H. Pedersen kom tilbake  
til skipet igjen. Videre var det 4-5 av den under-  
ordnede besetning som foretrakk å mønstre av  
da tjenesteperioden var utløpt. Det var således  
en del nye ansikter å se da skipet den 4. april  
la ut på en ny reise mot Vest India.

Denne gang ble lasten hentet i Punta Car-  
don i Venezuela, og anleggene i Carteret og Se-  
waren, New York, tok imot alt det skipets indre  
hadde å by på. Den 22. april stakk «Texaco Bel-  
gium» igjen til sjøs, og kursen ble lagt mot  
Trinidad. En av de siste dagene av april var  
nok en last ombord, og dokumentene viste at  
Rotterdam, Norrkøping og Stockholm skulle  
ha hver sin part av lasten. Under anløpene i  
Sverige ble det igjen noen forandringer blant be-  
setningen. Skipet hadde seilt i ca. 3 uker med  
bare 3 maskinister, da 2. maskinist L. Jo-  
hannessen måtte forlate skipet i New York den  
20. april og komme hjem for legekontroll. Denne  
viste at alt var i orden, og nå kom han derfor  
tilbake til skipet. Elektriker A. Asp hadde lang  
tid ombord, og mens han nå ferierer i Stein-  
kjer, tar elektriker H. Fjellvær vare på elektri-  
kerens plikter og gjøremål ombord. Stuert Olav  
Hansen sto også for tur til ferie, og i hans sted  
kom Petter Fredriksen ombord. 1. styrmann O.  
Strømme måtte forlate skipet i Gøteborg i mid-  
ten av mai av helsemessige grunner, og E. Ed-  
wardsen kom ombord for en kort stund.

Fra 1. til 15. juni lå skipet ved verksted i Bre-  
merhaven, og her ble det skifte av 1. styrmann  
igjen. Ny mann i rederiet, I. Jensen kom ombord  
for å bli til eventuell overstyrmannsstilling blir  
ledig. Før avgang fra Bremerhaven ble elektriker  
H. Fjellvær syk, og skipet måtte seile uten elek-  
triker.

## M/T «TEXACO BOGOTA»

losset i Teesport og Terneuzen i begynnelsen av desember, og i sistnevnte havn måtte konsulen foreta en del forandringer i mannskapslisten. Kaptein O. Granlund ønsket en kortere ferie for å feire julen hjemme sammen med familien. Det samme var tilfelle med maskinsjef E. Wetlesen. Avløserer ble henholdsvis O. Brath og Ch. Hoem. Den siste er ny mann hos oss, og vi ønsker ham velkommen i «familien» og håper på mange års hyggelig samarbeide. Tømmermann A. Skårn fikk avløsning av K. Wavik. Båtsmann F. Schelvan var frisk igjen og mønstret på sammen med fruen. Som elektriker G. Fredriksen's etterfølger kom L. Amundsen. Videre var det noen av skipets underordnede besetning som benyttet anledningen til å få avløsning for å feire julehøytiden hjemme.

Fra Holland la skipet kursen mot Trinidad hvor det såvidt rakk å komme seg ut med full last før høytiden var inne. Denne ble feiret som seg hør og bør med gaver og post hjemmefra. Frem og tilbake er like langt, og Terneuzen var «Texaco Bogota»s første anløpshavn på nyåret. All lasten ble imidlertid ikke losset her, anlegget i Hamburg ventet også på sin del. Skipet anløp Trinidad igjen i slutten av januar og forsynte seg med last som skulle til forbrukere i Europa. En litt pussig losserotasjon fikk skipet denne gang, da lossing tok til i den engelske havnen Teesport og ble avsluttet i Canvey Island mens skipet i mellomtiden hadde losset både i Gøteborg og Rotterdam. Slik må det gjø-

res for at partiene skal komme i land på rett sted uten å bli sammenblandet.

Så er det på tide å ta en titt på mannskapslisten igjen. Kaptein Granlund's ferie var omme, og han overtok nå kommandoen igjen, mens kaptein O. Brath kom hjem en snartur. Matros J. Kamphuis ønsket å feriere, og da han bor i Rotterdam, var det greit for ham å mønstre av når han allikevel var hjemme.

Til en forandring kom nå Puerto la Cruz inn i bildet. Her hentet «Texaco Bogota» sin neste last i månedskiftet februar-mars. Lasten skulle til havner i Vest Afrika. Til tross for de urolige politiske forhold, ble lasten pumpet vel i land i Lome, Cotonou og Lagos. På denne tiden hadde 1. styrmann J. Eriksen og stuert E. Skjørestad sin tid ute og fikk avløsning av henholdsvis J. Hvoslef og Bj. Kjørstad. Reparatør E. Skillingshaug skadet seg, og kom hjem for behandling her. Anløpene i Afrika tok sin tid, og det var derfor først den 30. mars at skipet igjen befant seg i Vest India. Raffineriet på Trinidad hadde lasten klar og kursen skulle denne gang legges mot Sverige.

I midten av april klappet skipet til kai i Gøteborg, og Karlshamn ble neste lossehavn. 2. styrmann Å. Storstein hadde tiden ute, og som hans avløser forhyrte vi J. Skjønsfjell. Båtsmann F. Schelvan og frue roet seg ikke lenge ombord denne gang. Som ny arbeidsleder kom A. Sveen som var ferdig med sin ferie. Pumpemann T. Arntsen måtte hjem en tur, og som etterfølger ombord kom P. Pedersen som var



*Kielerkanalen ved Brunsbüttelkoog.*

kjent fra tidligere fart med skipet, da riktignok med andre plikter. Skipet fikk igjen reparatør, nemlig B. Anshus som sist var ombord i «Texaco Norge». «Texaco Bogota» seilte fra Karlshamn den 19. april og denne gang ble det bare en meget kort ballastreise siden skipet hadde ordre om å hente neste last i Göteborg. To døgn senere finner vi skipet vel fortoyd langs siden av S/S «Caledonia» som rommet så uendelig mange tonn petroleumsprodukter i sitt indre. Karlshamn fikk igjen besøk, og Stockholm fikk resten av lasten.

«Texaco Bogota» la ut på reise mot Trinidad, men ble omdirigert til Pembroke. Stud. teol. Hans Jacobsen som skal vikariere for sjømannsprest Thorbjørnsen på Trinidad, og E. Taranger som skulle til sjømannskirken på Curacao som vaktmester, hadde begge fått reisemulighet over med «Texaco Bogota». Nå måtte herrerne forlate skipet etter bare få dager ombord, og få flybillett til Fredericia for å bli med «Texaco Skandinavia».

Siden begynnelsen av mai har «Texaco Bogota» seilt langs Englands kyster med forskjellige oljeprodukter fra raffineriet i Pembroke. Lossehavner har vært de som vi kjenner så godt fra tidligere: Dingle, Avonmouth, Canvey Island, Immingham, Killingholme og Granton. I midten av mai var det 1. maskinist E. Johnsen's tur til ferie. Som avløser kom T. J. Hansen som nå kom tilbake til kjente omgivelser. Blant den underordnede besetning er det også noen skiftingsetter som kontraktstiden går ut for de enkelte. Av offiserene er det vel 2. maskinist T. Ophaug som står for tur til å få avløsning for å komme hjem for ferie etter å ha fullført nok en periode i vår tjeneste. Han vil bli avløst av L. Johannessen.

#### M/T «TEXACO BRASIL»

kom inn i Pembroke-farten i slutten av desember. København, Fredericia og Aalborg tok imot lastene. Den 10. januar hentet skipet en last i Pembroke som Dingle ventet på. Den 17. samme måned var skipet igjen sjøklart og klarerte ut for Trinidad, og har siden holdt seg på den vestlige halvkule. San Juan i Puerto Rico fikk skipets første last fra Pointe-a-Pierre raffineriet. Deretter kom ordre for lasting på Curacao for Santo Domingo. Dette er jo bare korte maseturer, så

det ble vel godt mottatt ombord da neste lasteordre lød på lasting Trinidad for Tampa, Port Everglades, Baltimore og Philadelphia. Med så mange anløp går tiden fort, og det er blitt mars før skipet er tilbake på Trinidad for partlast. Restlasten ble levert av raffineriet i Bullen Bay, Curacao. Med full last ombord ble kursen lagt for de sentral-amerikanske havner Cristobal, Balboa, San Jose og Acajutla, El Salvador. Det var første gang et Texaco-skip losset i denne havnen som er helt åpen uten noen slags beskyttelse som molo eller lignende. Det er god ankerbunn, og det trenges, for der er meget svell. Det losses til en helt ny stykk-gods-kai, den er meget godt fendret slik at det skal mye dønning til for det oppstår skade på skipet. Lossingen tar sin tid da lagringstankene i land ligger 2,2 km fra kaien, og mottrykket er gjennomsnittlig 7,5 kg, og det gikk da i land bare 130 tonn i timen. Akterskipet ligger utenfor kaihodet, så man må fortoye med minst 5 bau- og aktertrosser samt dobbelt spring. Som vanlig gikk alt greit, og tidlig om morgenen den 21. mars så besetningen landet forsvinne i horisonten.

Skipet var igjen underveis gjennom Panama-kanalen, først mot Aruba for dellasting, resten av lasten forsynte skipet seg med i Emmastad, Curacao. Under oppholdet her kom maskinsjef T. Strandelid tilbake til «sitt skip» igjen etter ferie, og R. Pedersen kom hjemom for noen dagers ferie før nye plikter kalte ham ut. Overstyrmann K. Helberg skulle ha tidlig ferie i år for å ordne husspørsmål. Han reiste hjem fra Curacao, og K. E. Kristiansen vikarierte som overstyrmann ombord. Puerto Barrios, San Anders og Limon, alle i Sentralamerika, ble enige om fordelingen av lasten.

Nå lå igjen Trinidad i skipets rute, og siden det var såpass langt på året at isen var i ferd med å forsvinne i Sea-way'en, så ble det nå en Canada-tur. Den siste dagen i april var «Texaco Brasil» vel fortoyd i Montreal for å losse en del av lasten. Resten skulle leveres i Port Credit ved Toronto i Ontariosjøen. I Montreal ble det igjen noen forandringer i skipets mannskapliste. Stuert E. Malm var lovet tidlig ferie i år, og som hans etterfølger kom T. Johannessen som har seilt hos oss tidligere, men dette er første gang som stuert. Pumpemann H. Håkonsen øn-

sker seg tilbake etter en kortere ferie, og imens kjører G. Strifeldt pumper. Videre kom 3-4 underordnede mannskaper ombord, blant andre motormannspirant D. Fjellstad for systematisk opplæring. Nå er det i alt 4 av skipene som er med på denne spesielle opplæring- eller utdanningsmetoden for sjøfolk.

Oppholdet i Port Credit tok sin tid, og det var først den 8. mai at skipet fikk salt vann under kjølen. Ferden gikk mot Vest India. Lastehavne skiftet som været en vårdag, og da er det sannelig ikke lett for oss som skal sende post etc. til skip og besetning. Alt gjøres her for at ingen ting skal «butte», men når det av og til svikter, så er det av årsaker som vi ikke er herre over. Trinidad gikk av med seieren som lasteavskiper. Skipet kom til Pointe-a-Pierre dagen før grunnlovsdagen, og ble opptatt der i 3 døgn. I snaue to døgn ble lasten ombord før den ble pumpet i land i Santo Domingo.

«Texaco Brasil» seiler stadig mellom havner i Vest India med enkelte avstikkere til havner rundt New York. Av nye havner kan nevnes Tela, Almirante og Turbo. Vi skulle meget gjerne ha noen linjer om dem i våre spalter. I midten av juni kommer 1. styrmann E. Bolandsås til å mønstre av, og ny offiser, M. Grav, tar et vikariat i sommerferien.

#### M/T «TEXACO BRITANNIA»

ble nok noe forsinket i Vest Afrika i november. Hverken skip eller besetning led noen overlast, men med de usikre forhold som råder der nå for tiden, tar alle anløpene ekstra lang tid. Ett er imidlertid sikkert, olje og bensin er alle interessert i å få, uansett hvem som sitter med makten.

Et stykke ut i desember befant skipet seg igjen ved vanlig lasteplass på Trinidad. Lasten skulle til flere havner på USA's østkyst, rekkefølgen ble Boston, Bayonne, Port Everglades. Nå nærmet julehøytiden seg. Da kontrakten var ute for en del av besetningen, foretrakk disse å mønstre av og komme hjem for vinterferie. 3. maskinist J. Langerud var blant de heldige. Som hans etterfølger kom R. Grande. Stuert R. Vegel skulle hjem på en kortere ferie, mens E. Almkvist var klar for ny tjeneste hos oss. Videre var det 4 underordnede mannskaper som gikk

i land, og et tilsvarende antall nye overtok ombord.

Selve juleaften ble feiret i sjøen. Først 26. desember ble det landkjenning utenfor Pointe-a-Pierre. Etter 2 døgn langs kai her kom ca. 9 døgn i sjøen mens skipet strevet seg over til Dakar som ble første lossehavn. Her kom tømmermann Ruud og motormann Chollhaug ombord for å ta over etter et par mann som forlot skipet på Trinidad. Abidjan, Monrovia og Lagos sto også i konossementet. Siden skipet nå var i disse forvann, ble det like godt lastet i Tema. Den nye lasten ble pumpet i land i Takoradi, så det ble faktisk vest-afrikansk kystfart. Den 22. januar hadde skipet 10-11 døgn foran seg i sjøen, og bestemmelsesstedet var Trinidad. Ved ankomsten hit måtte overstyrmann J. Paulsen på sykehus, og skipet måtte seile uten ham. T. Svantesson fløy over og overtok overstyrmannens plikter da skipet passerte Panama-kanalen på vei til Hawaii. At lasten kom vel med, er det visst ingen tvil om, for besetningen forteller at på flyplassen lander og starter de største jettfly i jevn, tett rekkefølge døgnet rundt. Losseplassen er like ved flyplassen, så flyene flyr nesten mellom mastetoppene ved landing og start. Den 24. februar la skipet ut på en ny reise over Stillehavet tilbake til Trinidad, og den 13. mars fortoydes det ved vanlig lasteplass.

«Texaco Britannia» utførte nok en reise fram og tilbake til Honolulu. Ved tilbakekomsten til Vest India var vi kommet langt ut i april. Partlast ble hentet på Curacao 24.—26. april, resten



«Texaco Britannia»s mannskap på sightseeing i Honolulu.

leverte raffineriet på Aruba. Lasten gikk til Cristobal og Balboa. Vi finner skipet under lasting igjen på Aruba allerede 8. mai. Mange av besetningen hadde sin tjenestetid ute, og ferien sto for døren. Vi måtte da ordne med en del avløsere mens lasting pågikk. Kaptein Brandal var igjen frisk, og sto klar til å løse av kaptein L. Lyng. Ny 1. styrmann Th. Svendsen med frue som offisersmesspike, kom for å løse av F. Sannerød og frue som nå reiste hjem for å bygge hus. 1. styrmann R. Henriksen's avløser ble O. J. Olsen som hadde hatt et kort sykdomsopphold på Trinidad etter at han måtte gå i land fra «Texaco North America». 2. maskinist Ø. Stordal fikk avløsning av L. Petersen som var kjent ombord fra tidligere, men som nå i 15 måneder hadde hatt blåkraven. Av de underordnede var det to som ikke lenger viste bra oppførsel. Disse måtte reise hjem for egen regning, den ble stor, og det ble sikkert en lærepenge.

Nok en gang la «Texaco Britannia» ut på en reise til Honolulu hvor hun losset i slutten av mai.

#### M/T «TEXACO EUROPE»

losset i Houston i slutten av november. 1. styrmann J. Chr. Hvoslef hadde regnet med å stå til verksted, men da det dro ut med tur hjemover, mønstret han nå av for ferie siden tjenestetiden var ute. Etterfølger, K. Rønning, ventet på skipet ved ankomsten til Trinidad noen dager senere. Elektriker J. Larsen og pumpemann O. Folgerø fikk avløsning av henholdsvis T. Hoff og M. Busch. Videre var det tre mann som ikke husket tidspunkt for avgang, noe som ble en dyr lærepenge for dem.

Neste last ble hentet på Trinidad, og nå var det anlegget ved Fall River som skulle ta imot lasten. Under anløpet her var det igjen noen forandringer blant besetningen. Kaptein R. Petersen ønsket å få julen hjemme, og kaptein O. Lindtner overtok kommandoen av skipet igjen. Overstyrmann H. Rode hadde lang tid ombord og gikk nå i land for å nyte ferien. Som ny overstyrmann mønstret vi O. Ludvigsen. Maskinsjef A. M. Hval var også blant de heldige som nå fikk avløsning for en kortere ferie. T. Wedén var klar for å løse ham av. Dette var hans

første stilling som maskinsjef, men han er jo en av dem som gått alle gradene i rederiet.

Neste lastereise bragte skipet til Puerto la Cruz for å hente fyringsolje som anlegget i Portland tok vel imot. Anløpet her kom midt i julehøytiden. Resten av lasten fløt villig i land i Fall River. Ved avgang herfra kom så den lenge etterlengtede sailing order: Lasting i Vest India for Europa og verksted. Lasteplassen denne gang er vel ikke så godt kjent av oss ennå, den heter Puerto Ordaz og ligger i Venezuela. Hele lasten ble losset i Thameshaven. Etter endt utlossing foretok man også tanksjau her, for dirty skip har nå ikke lenger anledning til å pumpe overbord oljeholdig vann i Nordsjøen. Det var derfor først den 31. januar at skipet forlot engelsk farvann etter et opphold på 5 døgn. Allerede neste ettermiddag var skipet vel fortoyd ved verksted i Kristiansand.

Mens arbeidet gikk med liv og lyst ved verkstedet, skjedde det igjen en del forandringer blant besetningen. Som det siste i rekken av våre skip, var det nå «Texaco Europe»'s tur til å gå over til særbemanning. Båtsmann B. Johansen gikk fra borde, og i hans sted kom S. Nodland tilbake. Ellers var det blant den underordnede besetning nokså store forandringer, da de fleste hadde lang tid ombord, og nå tok vinterferie. I maskinen var det også en del skiftninger. Her kom maskinsjef A. M. Hval tilbake og overtok overoppsynet med sine kjære hester. Maskinsjef Wedén kom hjemom for å vente på nye oppdrag som ikke lot vente lenge på seg. 1. maskinist F. Gabrielsen reiste hjem til Larvik etter endt tjeneste. I hans sted kom T. Soldal inntil høyere stilling blir ledig for ham. Blant motormennene som kom ombord var O. Folgerø og M. Olsvik som begge har flere år i rederiet.

Den 29. februar var skipet klar for nye ferder. Kaptein R. Pettersen kom ombord som observatør og for å dosere særbemanning/rasjonalisering. Etter så lang tid ved verksted var det nok et utbredt ønske ombord om å få en langtur for å få alt ship shape. Imidlertid ble Göteborg første lastehavn, og lasten skulle nesten ikke få roe seg i tankene en gang. Anleggene i København og Fredericia var klar til å ta imot hver sin del. Under anløpene her mønstret stuerter E. Berg-Pedersen av, og på meget kort varsel

overtok K. Vikse. Den 8. mars la skipet kursen via Kieler-kanalen til Brunsbüttelkoog. Her ventet en last på å bli fraktet over Nord-Atlanteren til Portland, Me. Hit kom skipet den 21. mars og seilte videre et par døgn senere mot Trinidad. Så var skipet igjen kommet inn i sin tidligere fart med lasting på Trinidad og lossing i forskjellige havner på USA's østkyst. Enkelte avstikkere fra den vanlige ruten har man jo også tillatt seg. I slutten av april ble partlast lastet i La Estacada, Venezuela, restlasten sørget raffineriet på Aruba for. Hele lasten kom vel i land i Puerto Cortez, Honduras. Deretter ble det Trinidad/Statene igjen inntil slutten av mai. Da anløp «Texaco Europe» Puerto la Cruz og førte en last derfra til La Romana, Domingorepublikken, for deretter å hente last i La Estacada for Puerto Cortez. Av de seneste forandringer i skipets mannskapliste nevner vi at overstyrmann O. Ludvigsen ønsket ferie, og K. Helberg kom som vikar til han skal tilbake til «Texaco Brasil», og vi forhyrte T. Fossum som 2. styrmann. Maskinsjef A. M. Hval ba om avmønstring for legebehandling, og J. Cock vikarierer for ham. Pumpemann M. Busch mønstret av på grunn av sykdom hjemme, og O. Folgerø vikarierer for ham.

#### M/T «TEXACO NORGE»

seilte stadig Pembroke-farten i slutten av 1967, men lossing foregikk ikke bare i engelske havner. Foruten lossing i Rotterdam ble det enkelte «langturer» over Nordsjøen både til Brunsbüttelkoog og Fredericia og Nørresundby. I midten av desember lykkedes oss å forhyre en ekstra 2. styrmann, J. Mellemsæther. Dette er påkrevet i denne shuttle-farten med alt det maslike korte laste- og ballastreiser medfører. Julehøytiden ble feiret delvis i Pembroke med lasting etc., og senere i Nordsjøen underveis til Stockholm. Hit kom skipet den nest siste dag i det gamle året og seilte ikke igjen før året etter. Det nye året var ikke mange timene gammelt før kursen ble lagt mot Sundsvall og Halmstad. Neste sailing order lød på lasting på Trinidad, og ekstra 2. styrmann J. Mellemsæther mønstret av for å tjenestegjøre ombord i «Texaco Nueva Granada» som nå var i kystfarten. Maskinassistent Ø. Andreassen's tjenesteperiode var omme, og nå tok han vinterferie.

På Trinidad ventet den nye lasten som bare



Glimt fra Madurodam — den store lilleputtbyen.

skulle fraktes den korte veien til Tallaboa. Det var derfor ikke mange dagene før skipet igjen seig inn på vanlig kai plass i Pointe-a-Pierre. Purfleet i Themsen sto denne gang oppført som losse plass. Nå var tjenesteperioden ute for båtsmann J. Rasmussen og fru en som var lugarpike, samt for tømmermann P. Pedersen. Nye avløsere B. Andersen, A. Sætherhaug og L. Mælum, sto klar for å løse av dem som nå dro hjem på ferie. Etersom skipet først var i engelsk farvann, ble kursen like godt lagt mot Pembroke med lasting for Malmø. Verkstedopphold som både skip og besetning hadde ventet på, måtte utstå ennå en tid. Milazzo ble ballastreisens mål. Hit kom skipet i begynnelsen av mars og roet seg der nede i 3 døgn da en mindre reparasjon måtte utføres før lastingen tok til. Første lossehavn ble Genoa, en havn vi ikke har anløpt med våre skip på en tid. Restlasten gikk i land i Terneuzen og Brunsbüttelkoog. Her måtte 1. styrmann A. Kristensen forlate skipet da sykdom hjemme gjorde det nødvendig. Nå var imidlertid alt klart for verksted etter mange utsettelse og forandringer. Hele skipets lasteseksjon skulle repareres, sandblåses og males — en stor og tidskrevende jobb. Arbeidet var overlatt til Wilton-Fijenoord i Schiedam, Holland, og det skulle vise seg at det omfattende arbeide kom til å ta sin tid. I maskinen var det også

meget å henge fingrene i, så vi bestemte at 1. maskinist T. J. Hansen og 2. maskinist L. Johansen skulle ombord som ekstra maskinister for assistanse og avløsning.

«Texaco Norge» ble liggende i Schiedam i vel 2 måneder, og forskjellige arrangementer ble ordnet som hygge og atspredelse for besetningen. Vi kjenner bl. a. til at langfredag evakuerte hele besetningen i busser, bare de nødvendige vakter var igjen ombord. Turen varte fra tidlig formiddag til sent på kvelden. Mange steder og severdigheter ble besøkt underveis, bl. a. lilleputtbyen Madurodam hvor lunsj ble servert. Turen ble avsluttet med samvær i Sjømannskirken. Under det lange verkstedsoppholdet var det flere av besetningen som fikk anledning til å reise hjem for litt ferie mens vikarer holdt øye med verkstedsoffiserenes «herjinger». Telegrafist A. Opem's første tur til sjøs var vel utført, Som hennes avløser kom Å. R. Olsen som har seilt hos oss tidligere. 1. maskinist S. Langeseth og pumpemann M. Nordmo var av dem som hadde kort ferie og kom ombord igjen før avgang. Mens Langeseth var hjemme fikk han utstedt sitt maskinsjefsattest som vi gratulerer med. 2. maskinist L. Rømuld tok nå sin ferie, og i hans sted ombord mønstret vi H. Gilberg som var godt kjent fra tidligere tjeneste. Maskinassistent G. Boysen og reparatør Lilleler tok også ferie, og her forhyrte vi henholdsvis B. Sørø som 3. maskinist og A. Bersås. Maskinist Sørø har trofast seilt hos oss siden han mønstret ut første gang, sist var han forhyrt med søsterskipet, «Texaco Skandinavia». Ny 1. styrmann hadde vi også gjort avtale med, men så hindret dessverre helsen ham i å reise ut. Så nødig vi enn ville, måtte vi anmode styrmann A. Kristensen om å avbryte sin ferie, og gå ombord for en kortere periode. Vi er meget takknemlig for at han aksepterte dette selv om huset i Sandefjord nå står halvmalt med en miserabel pipe. Når skolene er ferdig ved St. Hans tider får vi en ny styrmann. Så var det kaptein H. Helmersen og maskinsjef J. G. Hedberg som gikk i land til en velfortjent ferie. Skip og hester ble overlatt til kaptein S. Myran og maskinsjef T. Soldal.

«Texaco Norge» seilte fra verkstedet i Schiedam den 1. juni, og gikk da rett inn i den hektiske Pembroke-farten, mens alle håper på en langtur for at alt kan bli «ship shape» igjen.

#### M/T «TEXACO NORTH AMERICA»

seilte fra verkstedet i Bremerhaven 18. november, og de fleste var vel glade for at verkstedoppholdet var over for denne gang. Bl. a. har vi hørt at messemannen ikke var begeistret for alt oljesølet på de lyse dørkene. Det tar nok lang tid å få alt ship shape igjen etter verksted. Pembroke ble skipets første lastehavn, og nå skulle skip og besetning huske seg over Nord-Atlanteren mot Pennsauken, N. J. Etter 3 døgns reise fikk skipet en orkan etter seg. Heldigvis gikk alt godt, og lasten kom vel i land i USA i begynnelsen av desember, og så bar det den samme veien tilbake til Pembroke. Denne gang var det Vlissingen som ventet på lasten. På veien dit feiret man juleaften som seg hør og bør. Fra Holland gikk ferden til Milazzo. Etter hva vi har hørt er det meget gode forhold ombord. Hobbyvirksomhet sveiser mannskapet sammen. Båtsmann I. Kristiansen er litt av en tusenkunstner når det gjelder tauarbeider, knoper, spleiser, stikk o. l. På skottene rundt om henger mye pent til pryd og glede og vitner om tålmodighet og positiv fritid for besetningen under båtsmannens velvillige instruksjon. Vi håper snart å bringe et foto av noe av dette. Messemann Sæther har fotografering som hobby, og har man klart å løse problemet med mørkerom, så er det kursvirksomhet også i fremkalling og kopiering. Språkundervisning er også på ønskelisten, så mulighetene



En liten hilsen fra «Rasmus».



er mange. Vi hjelper så gjerne med materiell bare noen tar fatt ombord.

Det nye året var ikke mer enn kimet inn for «Texaco North America» ankom til Milazzo, og lasten som strømmet ombord var bestemt for enda varmere strøk. Monrovia fikk først sin del, resten ble pumpet i land i Las Palmas. Den 21. januar var skipet klart for nye oppdrag, og lastehavn ble Gamba i Vest Afrika. Det er vel første gang et av rederiets skip laster der. Lasten ble frakten over til raffineriet i Pointe-a-Pierre. Det var i midten av februar at skipet kom tilbake til kjente farvann. Da Vest-Afrika-lasten var vel i land, var det bare å ta inn fyringsolje som skulle til bunkringsanleggene i Cristobal og Balboa. Bajo Grande er også en av de havner som ikke figurerer så ofte i våre posisjonslister, men nå lastet skipet der og anløp Amuay Bay for bunkers. Lasten skulle leveres oppe i Norfolk og Baltimore. I midten av mars var skipet atter på reise til Vest India, og det ser ut til at det er kommet inn i sin gamle fart med lasting enten i Puerto la Cruz eller på Trinidad, og så lossing i de forskjellige havnene på USA's østkyst. I begynnelsen av april tok skipet riktignok en avstikker fra Trinidad til en av de tidligere danskeie øyene i Vest India, St. Croix, Jomfruøyene, hvor hovedstaden ennå heter Christianstadt. Av lossehavner i USA nevnes Mobile. Under anløpet her 20.—21. april kom maskinsjef T. Wedén ombord for å seile sammen med maskinsjef B. Madsen litt da sistnevnte hadde anmodet om ferie. I Marrero forlot maskinsjef Madsen skipet og er kommet hjem, etter en tjenesteperiode hvor mange av maskineriets alderdomssvakheter fikk den nødvendige pleie og reparasjon.

Under neste opphold på Trinidad måtte overstyrmann Frøyland og frue i all hast monstre av på grunn av sykdom hjemme. 1. styrmann B. Johansen rykket opp, og så var det planen at kaptein Horseng skulle ta skuta opp til USA med bare to styrmenn. Like før avgang ble imidlertid 1. styrmann O. Olsen uforskyt overfalt i land og måtte på sykehus. Her var gode råd dyre, men ved gode venners hjelp ordnet det seg. Den norske visekonsulen på Trinidad, A. Gotteberg, som har seilt som styrmann hos oss i flere år, fikk tillatelse fra konsul Thorsen til å følge med «Texaco North America» til Baltimore som 1. styrmann. Vi takker for den hjelp vi fikk og for

Gottebergs velvillighet. Fra Baltimore fløy visekonsul Gotteberg tilbake til Trinidad, for nå sto 1. styrmann T. Pedersen og 2. styrmann S. Barland og leverte sine mønstringspapirer til kaptein Horseng.

Neste last ble delt mellom Portsmouth, Mobile og Marrero i slutten av mai. Her måtte 1. maskinist M. Monsen monstre av og komme hjem for legebehandling. Som hans avløser mønstret vi A. Schefte som midlertidig hadde tjenestegjort som 2. maskinist ombord i «Texaco Nueva Granada». Bridgeport og Revere, Boston, ble også besøkt med oljeprodukter fra Trinidad.

#### M/T «TEXACO NUEVA GRANADA»

var tilbake på lasteplass på Trinidad 22. november, og la derfra ut på en langreise til Hawaii. Ved passering av Panamakanalen ble telegrafist A. Eliassen som hadde vært ombord i lang tid, avløst av T. Kjølstad. Telegrafist Eliassen roet seg ikke lenge hjemme, for blåkraven ventet på ham på nyåret. Som avløser for båtsmann L. Brannbakken kom B. H. Hansen ombord. Han er kjent fra flere av rederiets skip. Maskinsjef B. Chr. Utviks tjeneste var omme, og H. Engseth overtok nå kommandoen nede i «kjelleren». Han fikk assistanse av ny 1. maskinist O. Dahle som ikke har seilt hos oss tidligere. Skulle det bli noe greie på trivselen ombord, måtte skipet også få erstatning for 2. kokken fra Trinidad som var mønstret av der. K. Sundseth var klar til å følge med flyet herfra sammen med de andre som bordet skipet i Cristobal 30. november.

Skipet kom vel frem til Honolulu den 14. desember. Oppholdet varte i snau 2 døgn for 13—14 nye døgn med bare himmel og hav ventet besetningen. Jule- og nyttårsfeiringen var derfor vel over da skipet igjen lå ved lastekai i Pointe-a-Pierre. Lasten ble denne gang å dele mellom anleggene i Fredericia og Nørresundby. Ved ankomsten hit i slutten av januar sto en del av besetningsmedlemmene klare til å ta fatt på tjenesten. På grunn av fart i fjerne farvann en tid, hadde skipet noen utenlandske mannskaper som måtte vike plassen for norske gutter. Overstyrmann A. Frøystad gikk også i land, han har siden forlatt oss. Etterfølgeren ombord ble S. Flø som var klar for ny tjeneste. Skipet skulle nå inn i kystfarten på England, og ekstra 2.

styrmann J. Mellemsæther kom ombord for å assistere. Av matrosene har både J. Evjen og J. Harbak seilt hos oss tidligere, sistnevnte tok også med seg førstereisgutt T. Løvik. Av de øvrige underordnede var det bare nye ansikter å se.

Etter Danmarksturen har skipet stadig hentet sine laster i Pembroke og ført produkter vel frem til Avonmouth, Immingham, Granton, Dingle (Liverpool). I slutten av februar mønstret pumpemann J. Skårestuen av for en kortere ferie, og ombord kom nå L. Johansen som snart har seilt med alle våre skip. Dette mannskaps-skiftet fant sted under «Texaco Nueva Granada» anløp av København—Karlshamn.

Stadig ventet nye laster i Pembroke, og det ble et hardt kjøp for både skip og besetning. I maskinen var det noe med en av hjelpemotorene som trengte ekstra overhaling og reparasjon. I slutten av mars mønstret vi da to ekstra 2. maskinister for denne jobben. A. Schefte var kjent ombord fra før, og han fikk med seg B. Nodeland fra Arendal. Canvey Island i Themsen fikk ofte besøk. Den 22. april valgte maskinsjef H. Engseth å mønstre av på grunn av familiebegivenhet og senere noen måneders ferie. I mellomtiden vikarierer R. Pedersen i stillingen ombord. Ikke mange dagene etter kom turen for begge 1. styrmennene K. Pedersen og K. Kristiansen, båtsmann B. H. Hansen og stuert A. Bjerkan. På grunn av knapp tilgang nå før skolene er ferdige, mønstret foreløpig bare en 1. styrmann, K. Johansen, som velvillig avbrøt sin ferie for en kortere tid. Båtsmann A. Ekker er ny hos oss, det samme er stuert R. Roaldseth, og vi håper de vil trives.

Den 7. mai skiftet 2. maskinist B. Nodeland over til «Texaco North America» i USA. Pus-sig nok kom i samme måned A. Schefte til samme båt som 1. maskinist, så det samarbeidet som var begynt ombord i det første skip, fortsatte ombord i neste.

«Texaco Nueva Granada» holder stadig ut i Pembroke-farten, og alle solemerker tyder på at den periodiske dokking og reparasjon er nær forestående.

#### M/T «TEXACO OSLO»

fortsatte i Pembroke-farten til i begynnelsen av desember da skipet anløp Rotterdam. Her

mønstret 1. maskinist H. Tønnesen av og reiste hjem. Ombord ble han etterfulgt av E. Løvstrand som vi tidligere har hatt i vår tjeneste. Kursen ble lagt mot Milazzo, og ved ankomsten dit kunne besetningen feire julehøytiden under noe andre forhold enn dem vi forbinder med jul. I Milazzo måtte stuert Vikse på sykehus, og skipet seilte uten ham. Heldigvis gikk alt bra med ham, og pr. fly kom han hjem for rekonvalesens. Kulde og snø skulle besetningen snart få stifte nærmere bekjentskap med siden lasten skulle leveres i Gøteborg og Karlshamn. Ved ankomsten til Gøteborg sto stuert R. Vegel for å ta over oppsynet med fordelingen av kalorier og vitaminer. Stueren hadde reisefølge av blant andre 2. styrmann J. Mellemsæther som den første tiden i rederiet førte en noe omtulende tilværelse ombord i snart det ene, snart det andre skip som ekstra styrmann i kystfarten. Elektriker M. Heitmann's tur var kommet til å pakke kufferten, og som hans etterfølger kom O. Bostad som mønstret på skipet fordi det seilte vesentlig i tempererte strøk. Matrosene Brennbakken og Tveisme hadde begge seilt hos oss tidligere, førstnevnte også som båtsmann, men aksepterte nå matroslyre.

Den 9. januar var skipet sjøklart i Karlshamn og kursen ble lagt mot Pembroke hvor en last ventet på fraktmuligheter til Rotterdam. Nå var dette skips plikt-tjeneste i Pembroke-farten over, og ekstra styrmann J. Mellomsæther gikk i land. Han fikk en flytur til Edinburgh for å gå ombord i «Texaco Nueva Granada». Båtsmann S. Nodeland fikk skifte over til sitt gamle skip, «Texaco Europe», og som båtsmann til «Texaco Oslo» mønstret S. Nordbotten som vi var glade for å se igjen.

Skipet kom til Trinidad en av de siste dagene av januar. Som første lossehavn sto oppført Mossamedes som vel kan lyde fremmed i ørene på noen og hver, men når vi opplyser at denne havnen ligger like ved Luanda i Angola, vil vel de fleste av våre seilende venner kunne peile inn beliggenheten. Lobito like i nærheten fikk så sin del av lasten før man tok fatt på elveseilansen opp Congo-floden til Ango Ango. Alle anløpene her tok lang tid. Det var derfor først den 27. februar at skipet igjen fikk salt vann under kjølen.

Raffineriene på Curacao ventet med en last



Panamakanalen.

petroleumprodukter, og disse skulle leveres i Houston, Texas. Derfra seilte skipet tilbake til Curacao for lasting for Santo Domingo og Manzanilla. Noe avveksling ble det da laste- og lossehavner varierte stadig. Amuay Bay var lastehavn for en del av lasten som ble komplettert fra raffineriet på Aruba, og hele lasten tok New York imot. Så styrtes nok en gang mot Curacao der skipet var fast langs kai den 21. april. Mens lasten fløt ombord fant det sted noen forandringer blant besetningen. Kaptein R. G. Jensen var ferdig med sin ferie og overtok kommandoen igjen. Kaptein S. Myran reiste hjem for noen dagers avkobling før avløsning ombord i «Texaco Norge». Helsen til styrmann S. Sivertsen slo seg vrang, og han måtte derfor forlate skipet. Som hans avløser mønstret vi 1. styrmann J. Eriksen som bare hadde hatt en kort ferie etter tjenesten ombord i «Texaco Bogota». Han delte litt på ferien og kommer hjem igjen etter at navigasjonsskolene er slutt for i år, og tilgangen på dekksoffiserer er bedre igjen. Elektriker O. Bostad måtte av helbredshensyn forlate skipet og komme hjem. Det var også to-tre underordnede mannskaper som mønstret av, én riktignok mot sin vilje, da tjenesteforholdet var slik at han ikke kunne få fortsette.

Med lasten vel inne la skipet på reise via Panamakanalen til lossehavner på USA's vestkyst, Wilmington og Los Angeles har flere av våre besøkt, men neste lossehavn var Seattle, og i denne havn har vel neppe noen av våre skip losset tidligere. Siste del av lasten kom vel i land

i Martinez, San Francisco. I slutten av mai lå atter skipet ved lastepier i Pointe-a-Pierre. Det ble ingen Europatur denne gangen heller. Boston og Bayonne skulle dele lasten. Under anløpet her mønstret 2. maskinist R. Wisloff av etter utstøtt tjenesteperiode, og etter ferien regner vi med at han kommer inn i rekkene igjen. Ombord rykket nå A. Santos og E. Hustad opp. Ny maskinassistent S. Bøe forhyrte vi i Valencia. Han møtte opp ved «Texaco Oslo»s ankomst til USA, så det tar ikke mange timer å hoppe over «dammen».

Elektriker hadde vi også forhyrt, men da det kom til mønstring og avreise, så trakk han seg.

#### M/T «TEXACO SKANDINAVIA»

førte i november en last fra Trinidad til San Juan før skipet gikk tilbake til Trinidad igjen for denne gang å losse i hele geografien på USA's østkyst, Eagle Point, Bayonne, Boston, Port Everglades og Tampa. Under anløpet av Port Everglades mønstret 1. maskinist N. S. Hansen av og reiste hjem for å realisere planene han lenge har tumlet med. Vi ønsker ham lykke til med verkstedet. Får det de rette dimensjoner, kan han kanskje en gang få besøk av et av skipene som trenger en «make up». Som ny 1. maskinist kom A. Sørvik, ny offiser som vi håper vil trives hos oss.

Alle havneanløpene i USA tok tid, og først 19. desember klappet skipet igjen til kai på Trinidad. Neste reise skulle bringe skipet over «blåmyra» til Rotterdam og Fredericia. Både jule- og nyttårsfeiringen foregikk i sjøen. Mange foretrekker disse høytidene i sjøen, da blir besetningen sveiset så godt sammen. Under anløpet i Fredericia mønstret vi på tre underordnede som erstatning for mannskaper som nå tok vinterferie.

Så snart man mottok kvittering av lastemottagerne for tørre tanker, la man kursen hurtigst mulig mot varmere strøk. Vinterdag er det som bekjent ikke bare fornøyelse å plaske rundt hverken i Nordsjøen eller i Nord-Atlanteren. Trinidad ble atter reisens mål, og vestkysten av USA skulle nå få besøk. Som første lossehavn anløp skipet San Pedro 4. februar, og fortsatte nokså snart til Redwood City. Ikke hele lasten skulle i land der. Et lite parti som var igjen ombord, skulle leveres i Golfito i Costa Rica. Reisen fra Redwood City til Golfito tok 8 døgn. Dette er

en havn hvor vi er meget sjelden, så vi får omtale den litt nærmere. Det finnes ingen los hverken ved ytterste sjøboye eller inn til kaien. Derimot blir det sendt ut en motorbåt som viser veien frem til dokken. Det er greit å legge til men stor forsiktighet må vises, og tar man det med ro, så går det bra. Herfra seilte skipet igjen den 17. februar. 22.—24. februar tilbragte skip og besetning på Trinidad før ferden gikk videre, igjen mot det høye nord.

Den 10. mars fortoyde man ved Prøvestenen, København, for å pumpe i land produktene som var bestemt for dette anlegget. Mens dette pågikk, skjedde det igjen noe med besetningen. Noen gikk, noen kom. 1. styrmann K. Johansen og frue hadde sin tid ute, og skulle hjem for å ordne med husvære. I deres sted ombord kom W. Aaslund som også fikk sin frue med i lønnet arbeide. Telegrafist D. Truelsen skulle ha tidlig ferie i år, og her mønstret vi I. Riseng som nettopp var ferdig med å slite Kongens klær. Tømmermann H. Johnsen gikk fra borde og A. Skårn var klar for utmønstring, det var nok snømåking for i år, uttalte han. Pumpemann R. Skauge og frue hadde hus hjemme i Vanvikan som skulle fikses på. Den nye pumpemannen M. Bjellevåg, hentet vi fra Eide på Nord-Møre. Alt i alt var det 13 personer som mønstret av, og det samme antall nye kom ombord. Mange vil kanskje tenke at dette ikke var noe lykketall, men ingenting tyder på det.

Fra København gikk ferden videre via Århus til Canvey Island for restlossing. Partlast ble skipet inn i Pointe-a-Pierre 28.—29. mars, restlasten leverte raffineriet på Aruba to døgn senere. Nå vet vi ikke riktig om det var den forrige turen til Danmark som hadde gitt mersmak eller om det var et håp om forestående dokking som bevirket at skipet igjen fikk en reise over dammen. Prøvestenen, København, tok imot skipet den 15. april, og under oppholdet her kom overstyrmann T. Skarsvåg ombord. Han skulle vikariere for H. Hagen som regnet med tidlig ferie for å gå ombord i skipet igjen under kommende verkstedopphold. Så ble det ikke lange ballastreisen. Raffineriet i Pernis ventet med neste last. Skipet seilte fra Rotterdam igjen den 21. april, riktignok ikke med helt fulle tanker, men Pembroke ordnet den biffen. Stockholm, Halmstad og Fredericia tok imot hver sin del av lasten.

Det ble nok ikke verksted som vi hadde håpet på. Trinidad ventet. Hit kom «Texaco Skandinavia» på selveste 17. mai. Da lå allerede «Texaco Brasil» der, og ikke lenge etter kom en tredjemann i familien, «Texaco North America». Vi regner med at det var mange glade ansikter på Sjømannskirken. To døgn senere finner vi skipet på vei via Panamakanalen til San Pedro og Redwood City. En av de første dagene av juni er oppholdet vel til ende, og nå ser det ut til at neste lasting skal bli smørølje som partlast fra Port Arthur, og restlast med andre petroleumprodukter fra Trinidad. Lossingen blir nok i Europa, og så får vi da se om vi er kommet så langt på kalenderen at turen går til Framnæs i Sandefjord.

#### M/T «TEXACO SOUTH AMERICA»

hadde i begynnelsen av desember noen vanskeligheter med å få lasten i land i Vest Afrika på grunn av de usikre forhold der nede. Endelig ble en del av lasten lossert i Pointe Noire. Her kom kaptein I. Bakke og 1. maskinist K. Nateid ombord, og kaptein Y. Konnestad og 1. maskinist T. J. Hansen ble avløst for ferie. Så la man kursen til Douala som tok imot restlasten. Om ettermiddagen den 13. desember ble det kastet loss. Besetningen fikk feire julehøytiden i rom sjø på tradisjonelt vis, for skipet fortoyde ikke i Pointe-a-Pierre før 2. juledag. Siden San Juan sto oppført som lossehavn, ble det bare en kort reise nede i Vest India. Den første dag i det nye året finner vi skipet lasteklart på Aruba. Brunsbüttelkoog ble reisens mål. Hit kom så skipet 17. januar, og nå var det noen som benyttet anledningen til å ta ferie.

1. styrmann T. Pedersen og frue hadde i tankene å skaffe seg hus, og tok vinterferie nå. A. Hanstveit gikk bare og ventet på å ta fatt som 1. styrmann ombord. Pumpemann Jose Veiga overlot sin plass til T. Anderson. Stuert P. Fredriksen hadde lang tid ute, og det smakte nok med en pust i bakken da K. Grøttan sto klar for å løse av ombord. 1. kokk L. Trana hadde noen helsemessige problemer, men er forlenget frisk igjen. Som 1. kokk forhyrte vi T. Horsfjord som er kjent ombord fra tidligere. Det samme var tilfelle med reparatør G. Benati som kom tilbake til kjente trakter.

Når et skip først er i disse farvann, er det ikke lett å navigere utenom Pembroke. Lasten skulle leveres i Rotterdam og Brunsbüttelkoog, og disse anløpene rakk man å få unnagjort før januar var omme. Deretter gikk ferden tilbake til Pembroke for ny lasting. Lossehavner denne gang ble Bec d'Ambes (nær Bordeaux) og Lisboa. I sistnevnte havn har vi sjelden vært, så det var nok hyggelig avveksling.

Et tankskip roer seg ikke lenge i land, allerede den 11. februar sto skipet igjen til sjøs. Etter 10 døgn i sjøen var skipet i Pointe-a-Pierre. Konossementene viste at Skredsvig og Stockholm skulle få lasten, og under disse havneanløpene skal vi igjen notere oss noen forandringer blant besetningen. Overstyrmann T. Skarsvåg kom hjem som snarest. Ombord overtok J. Paulsen, han fikk følge av 2. styrmann R. Ebbesvik som løste av K. Eriksen. Båtsmann B. Martinsen hadde drøy tjenesteperiode, og dro hjem for å unne seg noe fri. Som etterfølger ombord ble mønstret B. Bjørgen, Maskinsjef K. Aamann ønsket å komme hjem for behandling da helsen hadde slått seg vrang. Maskinsjef A. Vestre sto klar for å mønstre ut i vår tjeneste igjen. 3. maskinist J. Braun kom hjem for fortsatt utdanning i Skipsteknisk Forskningsinstitutt. Stillingen ombord overtok H. J. Jacobsen som er kjent ombord både i dette og de fleste andre av våre skip. Elektriker S. Jensen ble avløst av T. Eide. Vi har fått med oss mesteparten av de forandringer som skjedde når vi nevner at motormann S. Skogstad nå kom tilbake til våre rekker.

Fra Stockholm gikk ferden til Pembroke. Den lasten man hentet her gikk bare til La Pallice i Frankrike. Fra denne havn seilte skipet den siste dag i mars med kurs for Trinidad. Her lå lasteordre som viste at Monrovia, Abidjan og

Lagos ventet på nye forsyninger av petroleumsprodukter. Under anløpet av Monrovia måtte pumpemann T. Anderson komme hjem for behandling, og B. Madsen overtok inntil videre pass og stell av pumpene. I Abidjan gikk kaptein I. Bakke i land for endelig å få en noe forsinket ferie, og kaptein R. Pettersen fører skipet inntil videre.

Anløpene i Vest Afrika var vel til ende den 1. mai. I stedet for som vanlig å legge kursen mot Trinidad, la skipet ut på den lange reisen mot den Persiske Gulf for ordre. Dette så ut til å bli en ensformig reise. Den 8. mai passerte skipet Cape Town, og den 12. mai kom så ordre om anløp av Cape Town for å ta med en last til Port Elisabeth, East London og Lorencø Marques. Dette er ukjente havner for oss, med unntagelse av den siste som gamle «Brasil» besøkte for snart 20 år siden. Det hadde vært morsomt med et og annet reisebrev fra disse havnene. Den 24. mai lot man fortoyningene gå i Lorencø Marques, og 12 nye døgn i sjøen bragte «Texaco South America» til sitt foreløpige mål for reisen, Bahrain. Her ventet nye oppgaver. Man hadde to muligheter, enten Naha, Okinawa, eller Botany Bay nær Sidney. Mens det ble avgjort med hensyn til lasten — det ble Australia-tur — mønstret 1. maskinist K. Nateid av for å komme hjem på en kortere ferie, for så å fly videre for å løse av i søsterskipet «Texaco Britannia». Til «Texaco South America» forhyrte vi R. Karlsen som fikk den lange og anstrengende reisen til Bahrain. Om aftenen den 6. juni stevnet så skipet ut på den lange reisen mot Botany Bay som nok ikke har figurert i våre spalter tidligere, men som gamle «Europe» besøkte et par ganger i slutten av 1944, da hun også dokket der fra oktober til desember.

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

## *Why is a vessel a she?*

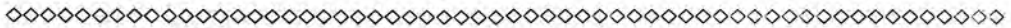
«We always call a ship a she  
 And not without a reason,  
 For she displays a well-shaped knee  
 Regardless of the season.  
 She scorns the man whose heart is faint  
 And doesn't show him pity,  
 And like a girl she needs the paint  
 To keep her looking pretty.

For love she'll brace the ocean vast  
 Be she a gig or cruiser,  
 But if you fail to tie her fast  
 You're almost sure to lose her.  
 On ships and dames we pin our hopes,  
 We fondle them and dandle them;  
 And every man must know his ropes  
 Or else he cannot handle them.

Be firm with her and she'll behave  
 When skies are dark above you,  
 And let her take a water wave  
 Praise her, and she'll love you.  
 That's why a ship must have a mate,  
 She needs a good provider.  
 A good strong arm to keep her straight  
 To comfort her, and guide her.

For such she'll brace the roughest gales  
 And angry seas that crowd her,  
 And in a brand new suit of sails  
 No dame looks any prouder.  
 The ship is like a dame at that  
 She's feminine and swanky,  
 You'll find the one that's broad and fat,  
 Is never mean and cranky.

Yes, ships are ladylike indeed  
 For take them altogether,  
 The ones that show a lot of speed  
 Can't stand the roughest weather».



## Båtenes posisjoner

- T/T «*Texaco Belgium*» — gikk fra Europa til Trinidad i midten av desember, og så ble det regelmessig fart mellom Vest India og U. S. østkysthavner helt til 17. mars da skipet fikk Europa-tur igjen. Etter en lastereise til Punta Cardon med lossing i U. S., ble det lastet på Trinidad den 29. april for Rotterdam. Deretter ble det to reiser til Sverige, først med last fra Rotterdam og så fra Pembroke. Fra 1. til 13. juni lå skipet i Bremerhaven for reparasjon, og gikk derfra til Pembroke. Fra Immingham gikk skipet den 21. juni til Trinidad.
- M/T «*Texaco Bogota*» — gikk i desember, januar og februar mellom Trinidad og diverse havner på Kontinentet, U. K. og Sverige. 3. mars ble det lastet på Trinidad for Vest-Afrika, og den 2. april på Trinidad igjen for Sverige. 22. april ble det lastet fra S/S «*Caledonia*» i Gøteborg for svenske havner. Etter noen småturer på engandskysten, ble det lastet 11. juni i Milazzo for Sverige.
- M/T «*Texaco Brasil*» — gikk i desember noen turer mellom Pembroke og Danmark. 30. januar ble det lastet på Trinidad, og så ble det fast fart mellom Trinidad, Aruba og Curacao til havner i Vest-India og U. S. østkyst med en avstikker til Canada. Last ble tatt inn på Trinidad den 21. juni, og Vest-India farten fortsetter.
- M/T «*Texaco Britannia*» — gikk i slutten av desember fra Trinidad til Vest Afrika. Det tok over en måned før skipet var tilbake på Trinidad igjen. Så fulgte tre lange turer til Hawaii, hver av dem tok omkring seks uker tur-retur. Den 19. juni ble det lastet på Trinidad for Sverige.
- M/T «*Texaco Europe*» — gikk i Vest-India i desember. I januar ble det Europatur, og skipet lå ved verksted i Kristiansand fra 1.—29. februar. Etter småturer til Sverige og Danmark i mars, gikk ferden til Portland og Trinidad, og farten mellom Vest-India og U. S. havner ble gjenopptatt. Den 22. juni ble det lastet på Curacao.
- M/T «*Texaco Norge*» — gikk i desember mellom Pembroke og havner i Sverige og Danmark. I slutten av januar ble det et par småturer i Vest-India, men skipet var tilbake i Pembroke igjen den 17. februar. Lasten ble losset i Malmø, og neste last ble tatt inn i Milazzo for havner på Kontinentet — og så ble det verkstedsopphold i Rotterdam fra 25. mars til 1. juni med sandblåsing og maling av lastetanker. Senere har det vært lasting i Pembroke, siste gang 19. juni for København.
- M/T «*Texaco North America*» — lastet i desember i Pembroke for Holland, og gikk derfra til Milazzo 1. januar for Vest-Afrika. Etter å være kommet til Trinidad 18. februar har hun holdt seg til lastehavner i Vest-India med lossing i U. S. havner, og denne farten fortsetter fremdeles.
- M/T «*Texaco Nueva Granada*» — kom i desember fra Honolulu og lastet på Trinidad for Danmark. I begynnelsen av februar ble det lastet i Pembroke, og det ble ikke eneste gang. Minst en gang i uken har skipet hentet last der for havner på englandskysten, bare med en eneste avstikker til København i begynnelsen av mars. Skipet går fremdeles i engelsk kystfart.
- M/T «*Texaco Oslo*» — gikk mellom europeiske havner i desember og januar. Den 2. februar ble det lastet på Trinidad for Vest-Afrika. Fra midten av mars har det vært turer fra Vest-India til U. S. havner både på øst- og vestkysten. I mai var skipet helt oppe i Seattle. Deretter ble det losset i en del østkysthavner igjen før det ble lasting på Trinidad den 18. juni for Sverige.
- M/T «*Texaco Skandinavia*» — kom en tur til Europa i desember. Tilbake på Trinidad i januar, gikk hun til et par U. S. vestkysthavner. I slutten av februar ble det lastet på Trinidad for Danmark, og 1. april ble det lastet på Aruba for Danmark og Holland. I midten av mai ble det lastet på Trinidad for Redwood City. Siste last ble tatt inn i Port Arthur og Trinidad for U. K./Kontinentet.
- M/T «*Texaco South America*» — kom fra Vest Afrika til Trinidad i desember. Den 1. januar var skipet på Aruba og lastet for Tyskland. Deretter ble to laster hentet i Pembroke, den første for Tyskland og Holland, den andre for Frankrike og Portugal. I slutten av februar ble det lastet på Trinidad for Sverige. I mars ble en last fraktet fra Pembroke til Frankrike. Den 13. april gikk skipet fra Trinidad igjen, denne gang for Vest-Afrika, og ikke nok med det. Cape Town ble besøkt den 17. mai, og etter et par anløp i Øst-Afrika ble det lastet i Bahrain 6. juni før Lotany Bay, Sidney, Australia.