texaco tanker

Norge i vinterprakt. Frister til ferie?

MARS 1962

9. årgang

Stein Nilsen

Texaco Tanker tar med dette nummer skrittet inn i sin niende årgang. Bladet er visstnok det eldste rederi-organ av denne type her i landet. Det sendes til alle våre sjøfolk ombord og på ferie og til de pårørende hjemme for å styrke trekanten — skute, hjem og kontor. Det kan trengs, for i skipsfarten er det vanskelig å holde kontakten.

Katten har ni liv. Vi går inn for at Texaco Tanker skal oppleve flere enn ni årganger. Bladet er et rent amatørforetagende, og vanskeligheten vår er å hindre at det i lengden blir ensformig. Vi tar gjerne imot tips fra leserne om saker som måtte være av særlig interesse.

Det sies at folk nå for tiden tenker så meget på penger og på å skaffe seg materielle goder, at arbeidsgleden blir borte. Det er synd hvis det er slik, for dagene blir tunge hvis arbeidsgleden mangler. Vi må misunne dem som har evnen til å glede seg ved arbeidet og som ikke porsjonerer ut sin arbeidsinnsats med tungt hjerte, for det gavner heller ikke en selv.

Dermed undervurderer jeg ikke betydningen av et godt utkomme, og vi er vel nå kommet så langt i utviklingen at vi skal lete lenge etter den arbeidsgiver som ikke med glede unner sine ansatte de best mulige levevilkår. Den samme innstilling viser de ansatte ved at også de ser sammenhengen mellom hyrer og lønninger og bedriftens konkurranseevne.

I løpet av ett år stiger nå hyrene med 18 % for eldre og 14 % for de yngste ombord. Dette betyr en økning i våre hyreutgifter på kr. 140 000 for hvert av våre skip i året.

Dette er beløp som teller, selv blant de store tall i et skipsregnskap. Et sted må vi ta pengene fra, og i den utstrekning vi ikke kan effektivisere skipenes drift, går det ut over det vi hadde regnet med å legge til side til fornyelse av flåten.

På den annen side er det blitt dyrere å leve, og kravene stiger. Når vårt rederi har rygg til å bære den økede hyreutgift, og jeg regner med at vi fortsatt skal være konkurransedyktig, kan jeg uten forbehold si at pålegget er dere vel unt.

Per Sundby

Utgiver: Texaco Norway A/S
Redaktør: J. C. Jenssen
Medarbeidere: L. Granlund, B. R. Halvorsen, G. Langfeldt
Trykk: K. Brevigs Boktrykkeri, Oslo

VÅRT RYKTE

Noen — for ikke å si de aller fleste mennesker — synes det er betydningsfullt å skaffe seg et godt ettermæle. De gamle nordmenn la stor vekt på det og hadde laget seg den teori at ettermælet var det eneste udødlige. Derfor gjaldt det å leve slik at man ikke skadet det.

I gamle Hellas levde en mann som het Herostratos, og han var mer enn vanlig interessert i at hans navn ikke skulle gå i glemmeboken. Tydeligvis har han vært klar over sine begrensninger og forstått at han hadde små sjanser til å risse sitt navn i historien på en ærerik måte. Derfor valgte han det motsatte og satte fyr på templet i Artemis som var ett av verdens syv underverker. Hva mange mennesker hadde bygget opp ved årelangt slit, greide Herostratos alene å svi av på kort tid.

Ved denne nederdrektige handling gjorde Herostratos sitt navn udødelig i historien, og han gav opprinnelsen til uttrykket «herostratisk berømmelse» som brukes over hele verden.

For alt vi vet kan historien om Herostratos og templet i Artemis være forvrengt. Kanskje var Herostratos en utmerket mann som ble utpekt som syndebukk. Kanskje var han en tøffelhelt som hadde fått en overhaling av sin kone og som av feighet lot sin vrede gå ut over templet. Kanskje var han pyroman, eller han var full så han ikke riktig visste hva han gjorde.

Det er forsåvidt ganske uvesentlig for oss hva som er den fulle sannhet om Herostratos. Hovedsaken for oss er at uansett hvilke gode egenskaper han ellers måtte være i besiddelse av, dømmer vi ham etter den udåd han har fått skylden for.

På samme enkle grunnlag dømmer vi våre medmennesker, og de oss. Behovet for å dømme andre er så stort at vi gjør omverdenen en stor tjeneste ved bare en eneste gang å gjøre en bommert eller et feiltrinn. Da kan vi lett og uten formildende omstendigheter klassifiseres som fyllik, koneplager, lathans, upålitelig fyr, gjerrigknark osv. Slik dømmer vi ikke bare enkeltpersoner, men hele nasjoner er stemplet med bestemte egenskaper. Det styrker formodentlig egen nasjonalfølelse og selvaktelse.

I utlandet blir vi nordmenn bedømt etter hvordan våre representanter i fremmede land opptrer. De aller fleste nordmenn i utlandet er norske sjømenn. Det betyr langt mer hvordan disse sjøfolk opptrer enn at vi har fostret menn som Nansen og Amundsen, og at en nordmann vant spydkast under de olympiske leker i Melbourne.

Under denne synsvinkel og fordi vi alle er og bør være interessert i at nordmenn som nasjon har et godt omdømme og er velsett i andre land, er det beklagelig at noen av karene fra en av våre båter rotet seg bort i slagsmål og hærverk i Puerto la Cruz for en tid siden. Det endte da også med arrestasjoner, og det gjør ikke saken bedre at noen av kameratene uskyldig ble blandet opp i historien. I stedets aviser ble begivenheten slått stort opp på første side med store overskrifter. Dermed er nordmenn på det stedet stemplet som fylliker og bråkmakere, og det skal ikke bli lett å renvaske seg.

Det er skammelig at vi bidrar til å ødelegge nordmenns renommé. Det skader også oss som rederi.

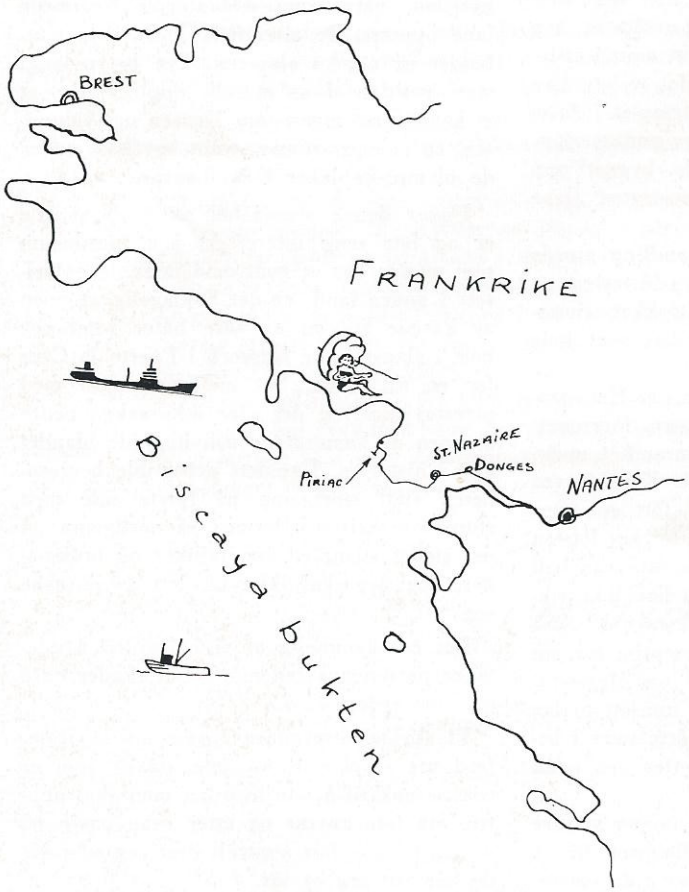
Vi skylder hverandre å vise høvisk framferd ute såvel som hjemme, og de som er voksne nok til å vite hvordan man skal opptre, må føle ansvar og etter evne passe på dem som ikke har kontroll over seg selv når de har tatt seg en tår.

Fremmede havner.
Art. X.

Donges

Som våre lesere vil ha sett av de siste nummer av Texaco Tanker, er flere av våre skip hyppige gjester i havnen Donges i Frankrike. Vi tror derfor det vil interessere å høre litt om dette stedet.

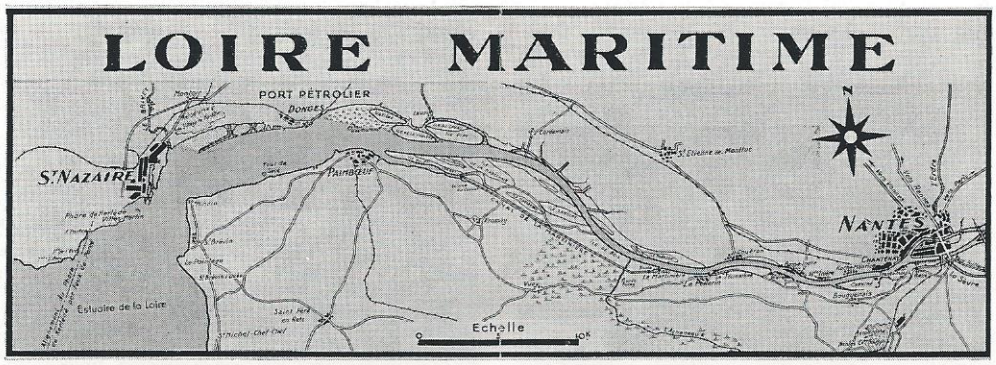
Som det vil sees av vår lille kartskisse ligger byen Donges ikke langt fra utløpet av elven Loire. Anlegget hvor vi leverer vår last bærer navnet L'Arceau Jetty og ligger omtrent 8 km øst for St. Nazaire på elvens nordside og 3 km vest for byen Donges. L'Arceau Jetty er ikke et anlegg i vanlig forstand. Anlegget tar kun imot «clean products» (bensin o. l.) som pumpes i rørledninger via flere pumpestasjoner langt inn i Frankrike. Like i nærheten ligger det franske oljeraffineri Antard med sine egne kaianlegg, men der losser aldri våre skip.



Byen Donges er en liten landsby med ca. 5000 innbyggere, og befolkningen er hovedsakelig beskjeftiget ved Antard raffineriet og ved de store industriforetagender i nabobyen St. Nazaire. Denne byen ligger helt i utløpet av Loire og er en typisk sjøfartsby. Byen har Frankrikes største skipsverft som for ikke mange månedene siden leverte «France» på 68 000 tons. I forbindelse med prøveturen på dette skip var Loire stengt for all annen trafikk, og «*Texaco Bogota*» som lå til ankers og ventet på å komme inn til L'Arceau Jetty, måtte finne seg i å vente til denne kolossen hadde fullført sin tur. Skipet er nå i fart og med i konkurransen om Atlanterhavets blå bånd.

Byen har omkring 50 000 innbyggere, og det er skipsverftet, smelteverket og den store kunstgjødselfabrikken som gir de fleste eksistensmuligheter. Havnen er gammel — den ble utbygd i 1850-årene, og den var under krigen 1914—18 amerikanernes viktigste forsyningshavn i Frankrike. Under siste krig var St. Nazaire en meget viktig tysk flåtehavn, og den ble derfor i begynnelsen av 1943 ødelagt av et bombeangrep fra allierte fly.

Både Donges og St. Nazaire ligger i distriktet Loire-Atlantique. Hovedstaden i dette distriktet er Nantes, og denne byen ligger ca. 50 km opp i elven. I Donges og St. Nazaire holder de forskjelli-



ge havnemyndigheter, loser, tollere o. l. til. I Nantes har vi våre agenter, og der er også det norske konsulat for distriktet. Konsulen her er norsk, han heter Nils Chr. Egede Hertzberg, og han har vært der i 40 år. Vi foretar mange mannskapsskiftninger i Donges, og de som mønstrer av eller på her, må passere Nantes på vei til eller fra Paris.

Byen Nantes er en relativt stor by med gammel kultur. I romersk tid bar byen navnet Portus Mametun og var en meget viktig by i det romerske rike, ja, så viktig at den i det 4. århundre ble bispesete. Mange andre hadde også god lyst på byen, og det interesserer sikkert å høre at våre barske forfedre under ledelse av Gange Rolf underla seg byen og hersket der i mange år (843—966). Mens vi likevel famler omkring i vårt historiske tomrom, minner vi om Det Nantiske Edikt som ble kunngjort her den 13. april 1598. Det var kong Henrik IV som med dette edictum (kunngjøring) ville sikre protestantene — hugenottene — større religionsfrihet. Omkring 100 sikkerhetssteder ble nevnt i kunngjøringen, og på disse steder ble protestantene likestilt med katolikkene i såvel religions- som i vanlige borgerrettigheter. Det var jo ikke å vente at senere strenge herskere skulle akseptere en slik frihet, og Richelieu gikk da også til krig mot disse stedene som han erobret og gjorde slutt på dette for ham protestantiske uvesen (1629). I middelalderen var Nantes Frankrikes viktigste havneby, og hertugene av Bretange bodde her. Etter hvert som skipene ble større, ble det umulig å komme opp den grunne elven, og byens betydning som havneby sank betraktelig. I 1893 ble man ferdig med den 6,5 meter dype kanalen — Canal de la Martiniére — og Nantes er i dag igjen blitt en viktig havneby. Byen har ca. 250 000 innbyggere som lever av den mangesidige industri. Her er det store skipsverft — hvor det bygges mange norske skip, oljeraffineri, jernverk, verksteds-, tekstil- og papirindustri og store kjemiske fabrikker.

Museene og de gamle borg- og kirkebygg er et besøk verdt, og vi anbefaler de av våre folk som måtte ha noen timer tilovers før reisen går videre, å ta seg en titt rundt omkring.

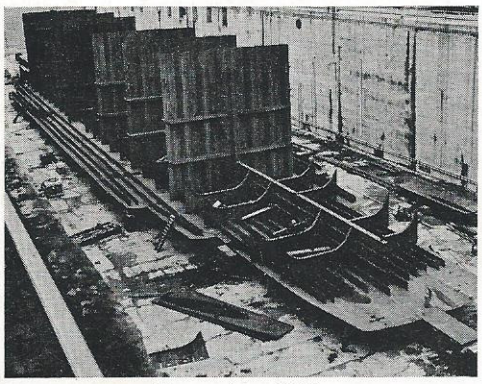
På vår kartskisse har vi også tatt med Piriac — et navn som vi muligens senere vil stifte bekjentskap med da det her også kan losses ved en såkalt «sealine». Rørledningene fra denne losseplass møter ledningene fra L'Arceau Jetty slik at mottagerstedene til slutt blir de samme. På vår kartskisse har vi også antydet nymfen i lette gevanter og solparasoll. Badeplassene her er bekjent i Frankrike, og vi skynder oss å berolige de hjemmeværende hustruer — lossetiden ved Piriac vil bli svært kort, så noen fristelser på land vil det ikke bli tid til.

◇◇◇◇◇◇◇◇

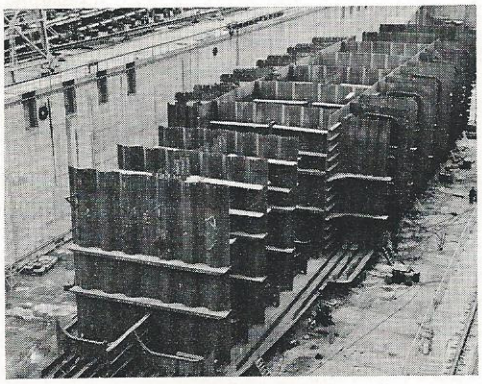
Våre nybygninger Nr. 377-378 ved A.s Fredriksstads Mek. Verksed

Som lovet i vårt forrige nummer kommer vi dennegang med en billedreportasje fra A/S Fredriksstad mek. Verksted som viser at våre to «babies» der nede begynner å ta form. Byggenummer 377 — «*Texaco Norge*» — bygges som før nevnt i verkstedets tørrdokk og skal «sjøsettes» den 17. april. Levering vil finne sted i juli måned.

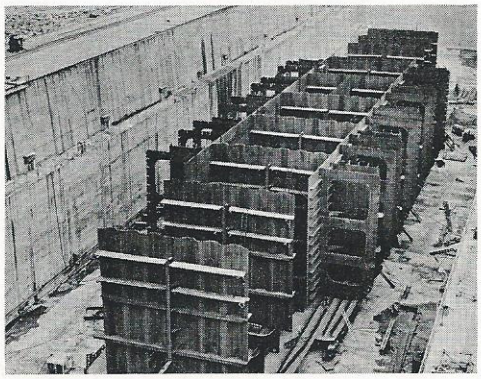
SKROGET



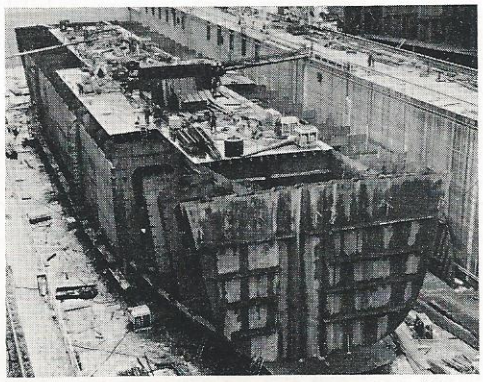
November 1961.



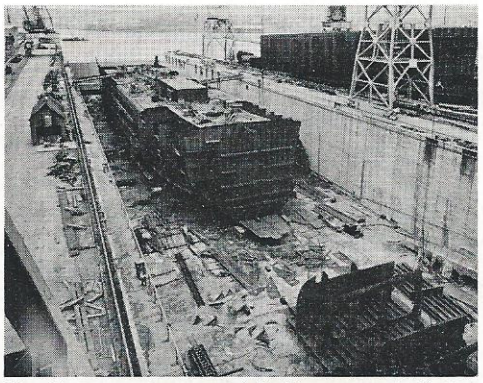
I midten av desember kommer det seg. Skroget sett aktenfra



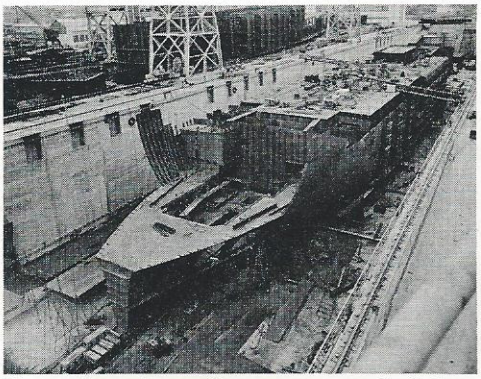
— og forfra.



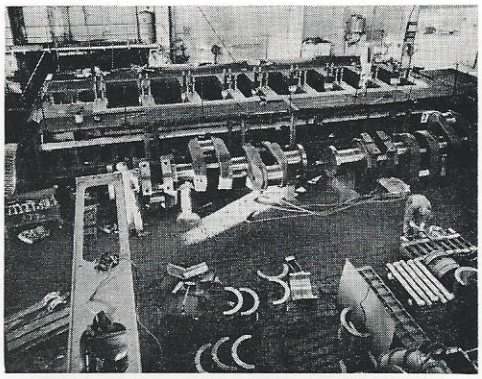
Nå kan vi se at det virkelig skal bli et ordentlig tankfartøy, og vi er kommet til midten av februar 1962.



Det kommer seg, og vi befinner oss i slutten av februar. På beddingen til høyre står nybygg nr. 378 som nesten har tatt igjen sin eldre søster, men den skal vi følge litt lengre ute i reportasjen.

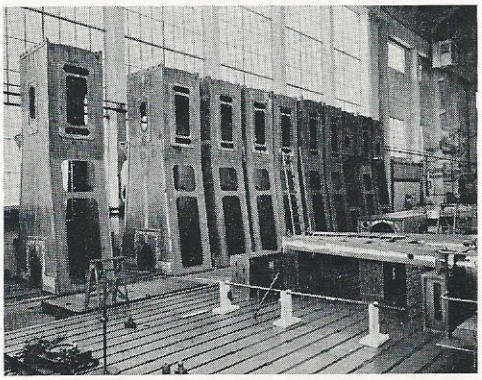


Vi ser her akterenden og et stort hull hvor fartøyets hjerte eller rettere sagt maskineri skal plaseres.

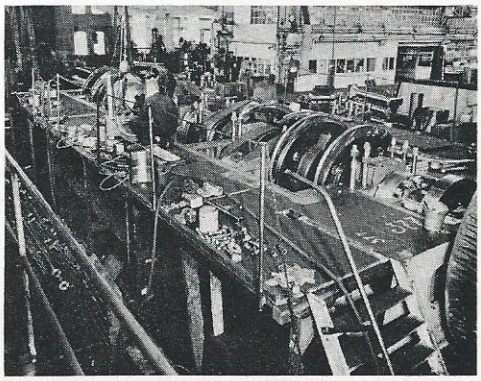


Veivakselen er på det nærmeste klar for montering i bunnrammen. Vi er nå kommet til slutten av januar 1962.

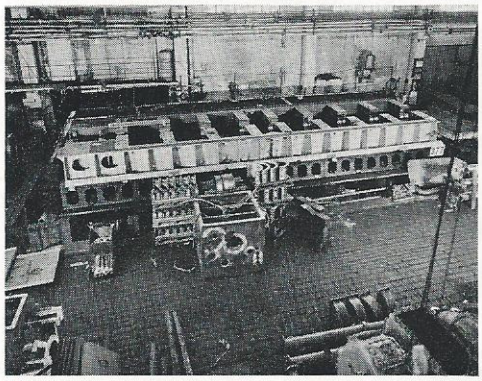
MASKINERIET



Sveisede stativer for hovedmotoren. De 5 første tilhører byggenummer 377. De 5 siste tilhører byggenummer 378.



I midten av februar er veivakselen på plass.



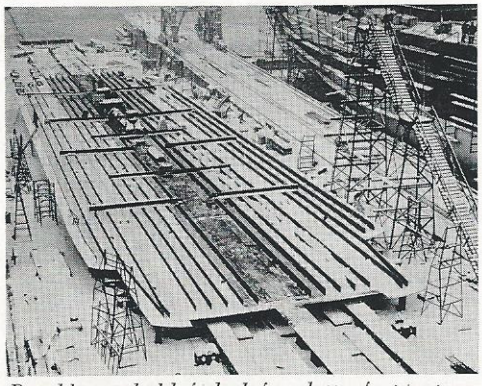
I midten av desember er bunnrammen for hovedmotoren ferdig.

Etter at veivakslingen er på plass går oppbyggingen hurtig, og billedet viser hva som var gjort i slutten av februar.
I begynnelsen av april begynner prøvekjøringen.

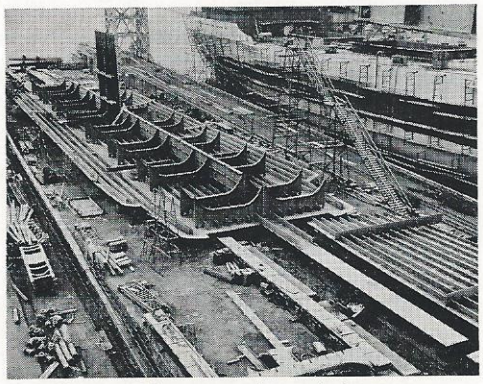
378 „Texaco Skandinavia"

Det er gjerne litt gjevt med den førstfødte, men nr. 2 skal ikke bli noe dårligere.

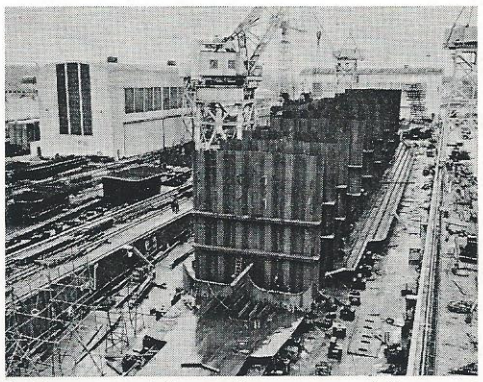
Med en gang den førstefødte er døpt — en handling som vil foregå den 17. april — vil verkstedet sette full fart med skroget til «Texaco Skandinavia». Vi regner for dette fartøy med sjøsetting i juli eller august og prøvetur senhøstes. Da det bygges på konvensjonell måte på bedding, vil det bli sjøsatt på god gammeldags manér, mens storebror må nøye seg med å få dokken fylt med vann. Med den senere tids utvikling på skipsbyggingens område, er det vel sannsynlig at vi i fremtiden vil få flere slike «sjøsettinger» som bryter med tidligere praksis.



Det ble en kold fødsel for dette fartøyet, og her ser vi hvorledes det tilbrakte jule- og nyttårshelgen.

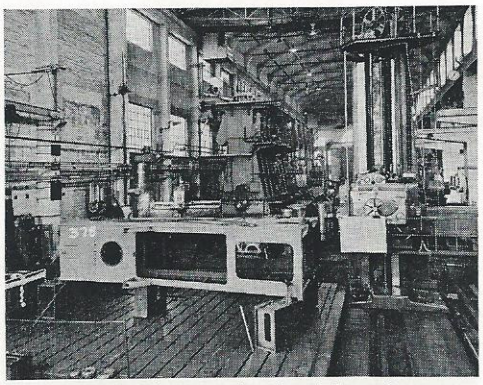


Det blir mildere, og dermed kommer tempoet opp. Vi er her kommet til midten av januar 1962.

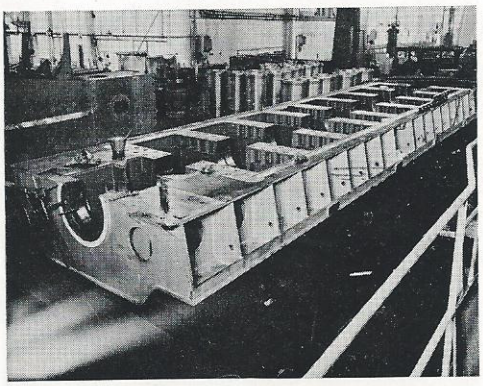


I slutten av februar kan man tydelig se at farten er upåklagelig.

MASKINERIET



Det er forholdsvis god tid på hovedmotoren, men de forskjellige deler blir etter hvert klare for montering.



Bunnrammen venter bare på veivakselen. Og så nederst på neste side — det ferdige fartøy.

†

In memoriam

Igjen har det vært innhugg i våre rekker, en til av rederiets veteraner er gått bort. Stuert Jens Johansens glade latter høres ikke lenger ombord i våre skip.

Stuert Johansen begynte i rederiet som 1. kokk 20. juni 1939 ombord i M/T «Gallia». I august 1942 ble han forfremmet til stuert ombord i samme skip og stod ombord her til han mønstret av for ferie i april 1946. I februar 1947 gikk han ombord i M/T «Europe» som stuert, og senere skjøttet han stuertgjerningen ombord i M/T «Brasil», M/T «Nueva Granada», nye M/T «Europe» og nå sist M/T «Texaco Oslo».

Stuert Johansen var en stuert av de sjeldne, alltid tjenestevillig, aldri redd for å ta et tak når det trengtes. Hans alltid gode humør smittet nok over på mange ombord.

Han var en dyktig fagmann, og han hadde en egen evne til å få sine medarbeidere i byssedepartementet sammensveiset til et godt samarbeidsteam, og mange av våre folk ser sikkert med glede tilbake på den lærerike tiden de hadde sammen med stuert Johansen.

Stuert Johansen mønstret av M/T «Texaco Oslo» på Trinidad den 9. juli 1961 og kom syk hjem. Han døde på sykehuset i Fredrikstad den 8. desember 1961 og ble begravet fra Kråkerøy kapell den 16. desember under stor deltagelse. Rederiet var representert ved sjefsinspektør Arthur Olsen, kaptein J. L. Schlanbusch, maskinsjef Bj. Henriksen og frue, maskinsjef B. Chr. Utvik og sekretær L. Granlund.

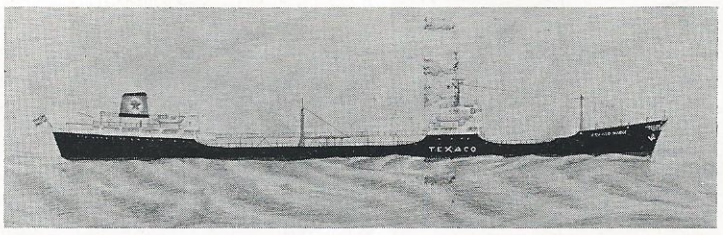
Inspektør Olsen la ned krans fra rederiet og fra kaptein, offiserer og mannskap på M/T «Texaco Oslo». Kaptein Schlanbusch var med og bar stuert Johansen til hans siste hvilested.

Vi som gjennom mange år kom i forbindelse med stuert Johansen, lærte å sette meget stor pris på ham og så opp til ham for hans store dyktighet og vennlighet.

Stuert Johansen etterlater seg hustru Anna Johansen og sønnen Jan Henry.

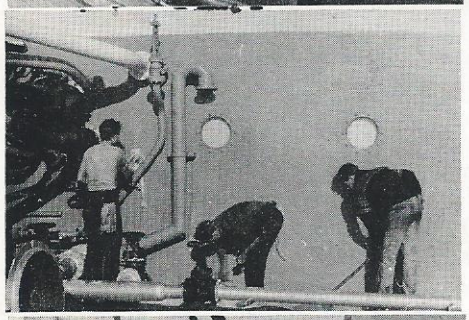
Vi lyser fred over hans minne.

Texaco Tanker er som vanlig forut for sin tid, og vi kan allerede i dag bringe et billede som viser hvorledes de ferdige nybygginger vil se ut.



1

2



3

4

5

M/T "Texaco Oslo" i Clyden igjen

«Texaco Oslo» har igjen avlagt et besøk i Clyden, denne gang hele 16 dager fra 21. februar til 9. mars.

Det var da ca. 12 måneder siden hun sist hadde fått et strøk maling under bunnen, og det passet derfor godt å legge kursen mot Glasgow etter utlossing i Donges i Frankrike den 18. februar.

Det var skipets byggere, Blythswood Shipbuilding Co., Scotstoun, som skulle ta hånd om reparasjonene. Verftet har imidlertid ikke dokk selv, og *«Texaco Oslo»* ble derfor forhalt langt opp «i byen» for dokksetting.

David Rowan som bygget maskinen er i mellomtiden blitt innlemmet i firmaet Fairfield Works, og det var dette selskap som sto for maskinreparasjonene. Etter bunnsmøringen ble derfor *«Texaco Oslo»* forhalt nedover elven igjen og fortøyet i bassenget ved Fairfield Works hvor hun ble liggende til avgangen.

Vi bringer her noen billeder som viser *«Texaco Oslo»* ved Fairfield Works og noen glimt fra arbeidet ombord, på dekk og utenbords. (1—4)

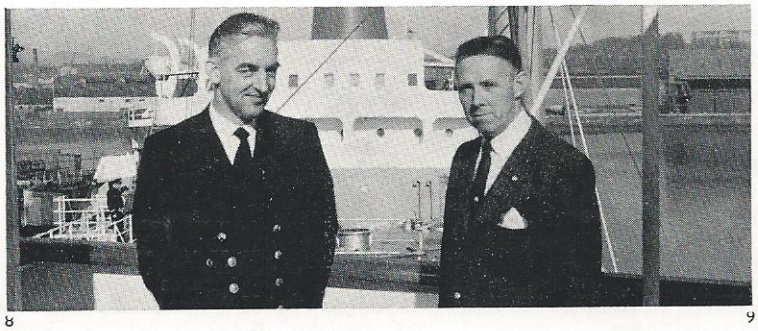
Også i fritiden viste det seg at mannskapet hadde stått i. Hele 23 mann hadde nemlig tatt svømmeknappen da skipet var på Curacao i begynnelsen av februar. En del av disse karene tok enda merket for annen gang. Svømmeknappene ble forøvrig utdelt ved en liten sammenkomst i mannskapets dagrom. De som hadde oppnådd knappen, men var avmønstret, har fått knappen tilsendt.

Det ble nok syslet litt med idrett ombord, og vi skulle gjerne høre fra dere om dette!

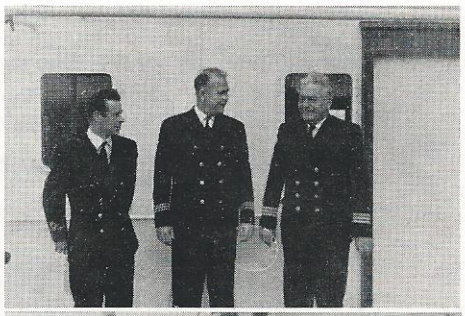
Hobby-arbeidet har heller ikke vært forsømt.

6

7



8



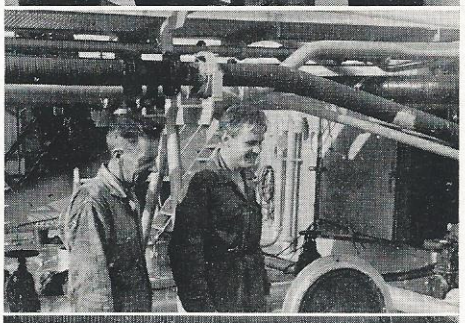
9

10

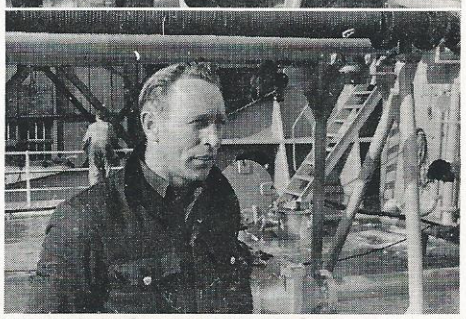
Etter sigende ble en fin skute sjøsatt i hobbyrommet, men «rederen» var dessverre mønstret av da vår utsendte medarbeider avla et besøk, så vi fikk ikke foreviget herligheten. Imidlertid fikk vi knipset familien Sørø som stolt viser frem hva mannen har bedrevet i fritiden. (5) Det er teppematerialer fra Sellgren i Trondheim, men 2. maskinist Sørø har selv laget mønsteret, som dere ser. Teppet var riktig pent, og det er sikkert mange som gjerne ville ha et så pent teppe med seg hjem. Det er ikke så vanskelig som det kanskje kan se ut til — prøv det selv — det er ikke så dyrt heller.

Alle klarte vi ikke å forevige, men nedenfor presenterer vi noen av dem vi fanget inn i linsen.

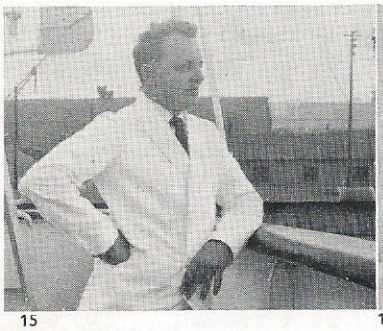
6. 1. maskinist T. Tollefsen.
7. Hvor er sikkerhetsbeltet?
8. Kaptein R. Pettersen løser av kaptein W. K. Paulsen som tar vel fortjent ferie.
9. 2. styrmann H. Haddal, overstyrmann H. Helmersen som drar på ferie, og overstyrmann T. Stensrud som avløser ham.
10. 3. maskinist J. Olsen, 2. maskinist H. Sørø, elektriker F. Kirckhoff-Jensen og telegrafist H. Stenseth.
11. Maskinassistent J. Langerud og 3. maskinist J. Olsen.
12. Pumpemann H. Juhl.
13. Mannen som koordinerer det hele — inspektør H. Thune.
14. 1. kokk S. Aleksandersen og 2. kokk B. Haugen.
15. Stuert A. Riise.



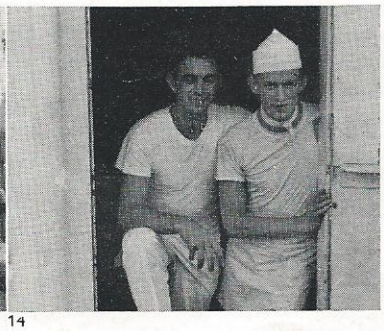
11



12



15



14

13

LØST OG FAST

VED LOYD (

Hvor befinner de forskjellige seg?

Båt	*Kaptein*	*Overstyrm.*	*1. styrmann*	*2. styrmann*	*Maskinsjef*	*1. maskinist*	*2. maskinist*	*3. m*
M/T *«Texaco Bogota»*	K. Hallén	R. G. Jensen	T. Fagerli	B. Gjelsten	J. G. Hedberg	W. Person	M. Svarholt	E. J
M/T *«Texaco Brasil»*	O. Granlund	F. Olsen	A. Berg	E. Knutsen	A. Lorentzen	Å. Nordby	K. Rogne	A.
M/T *«Texaco Britannia»*	J. C. Christensen	J. Westad	I. Bakke	L. Ludvigsen	O. Telnes	O. Hansen	O. Bruskeland	R. (
M/T *«Texaco Europe»*	P. Meier Olsen	Y. Konnestad	S. Einvik	S. Flø	B. Chr. Utvik	H. Holm Hansen	H. Kristiansen	K. I s
M/T *«Texaco North America»*	H. Sukke	M. Gjersøe	A. Kristensen	K. Hegdal	F. Jonassen	K. Buran	R. Johnsen	O.
M/T *«Texaco Nueva Granada»*	P. M. Sørensen	R. Johansen	K. Kristiansen	J. Kuløy	E. Ellefsen	B. Madsen	T. Pedersen	A. I
M/T *«Texaco Oslo»*	R. Pettersen	T. Stensrud	A. Kristiansen	H. Haddal	G. Tangen	T. Tollefsen	H. Sørø	J. (
M/T *«Texaco South America»*	O. Solhøi	P. Brandal	R. Wiik	K. Helland	O. H. Kristiansen	Th. Bærum	T. Overrein	

På ferie eller på skoler:

Kaptein	O. Andersen
»	H. Helmersen
»	L. Lyng
»	W. K. Paulsen
»	J. L. Schlanbusch
»	W. Taxt
Overstyrmann	H. Hagen
»	R. Horseng
»	J. Kristiansen
»	S. Myran
»	L. Reistad
»	A. Strand
1. styrmann	K. Nordhaug
2. styrmann	F. Celius
»	O. Kjihl
Telegrafist	K. Helberg
»	M. Karlsen
»	K. Kristoffersen
»	P. Michelsen
»	S. Nærbø
Båtsmann	K. Didriksen
»	O. Taknes
Tømmermann	O. Omholt
Maskinsjef	Bj. Henriksen
»	H. I. B. Johnsen
»	L. Sandal
»	T. Strandelid
»	E. Wetlesen
1. maskinist	F. Bjørnberg
»	S. Holdhus
»	J. Johannessen
»	J. Nilsen Løvland
»	H. W. Mathisen
»	A. Molden
1. maskinist	B. Skaaland
»	U. Strømme
2. maskinist	H. Ansnes
»	E. Iversen
»	R. Jacobsen
»	T. Weden
3. maskinist	J. Hansen
»	E. Jørstad
»	E. Larsen
»	H. Leirvik
»	A. M. Løwehr
»	R. Nordgård
»	F. O. Stolpestad
»	T. Sæter
»	O. Tørvik
Elektriker	A. Asp
»	T. Sørling
»	L. Sandvik
Pumpemann	P. Antonsen
»	J. Edø
»	T. Ekseth
»	H. Grøtting
Stuert	P. Fredriksen
»	K. Grøttan
»	Å. Løvik
»	A. Midtflå
1. kokk	H. Elven
»	K. Iversen
»	B. Kjærstad
»	S. Vanebo

FRA SKIPENE

RANLUND

kinist	*Maskinass.*	*Telegrafist*	*Båtsmann*	*Tømmerm.*	*Pumpemann*	*Elektriker*	*Stuert*	*1. kokk*
nsen	A. Espaas	S. Isaksen	F. Wangberg	J. Johansen	O. Arntsen	P. Astrup	J. Waage	O. Sørensen
ik		A. Gjørven	P. Altøy	A. Kvitnes	A. Storø	G. Tandberg	O. Hansen	O. K. Fossum
en	K. Strand	K. Bugge Nilsen	W. Døskeland		A. Alexander	E. Amdal	E. Skjørestad	R. Cabardo
Johan-		J. Flesland	L. Rosø	C. Baily	S. Hansen	B. Jensen	E. Almkvist	I. Innstrand
Wick	F. Holm	P. Carr	R. Cornelissen	J. Johannessen	E. Larsen	K. Dørmænen	K. J. Vikse	T. Sjåstad
lland	A. Nessæther	A. Røen	I. Kristiansen	B. Henriksen	R. Andersen	H. Chr. Lind Hansen	Å. Håskjold	W. Johansen
en	J. Langerud	H. Stenseth	P. Husby	S. Sandberg	H. Juhl	F. Kirchhoff Jensen	A. Riise	S. Aleksandersen
	H. Jacobsen	H. Eriksen	H. Erwik	W. Thun	R. Grande	E. Sørensen	K. Clementz	I. Bjørvik

M/T «*Texaco Bogota*»
klappet til kjente kaipeler i Pointe-a-Pierre den 6. november, og denne gang var det anlegget i Donges i Frankrike som skulle ha lasten. Oppholdet der ble fra 18. til 22. november, og etter endt utlossing ble kursen lagt tilbake til Trinidad, og ny last ble tatt inn her 2.—4. desember. Skuta fant nesten selv veien til losseplassen som nok en gang var Donges. Det var midt i desember og kjærkommen julepost og pakker kom ombord. Julen ble feiret i sjøen etter samme hyggelige program som i tidligere år. De to siste dagene av året tilbrakte skipet under lasting i Pointe-a-Pierre, og denne gang skulle losseordren bringe skip og besetning til en ny havn, Rota i Spania, som nå av og til får besøk av våre skip med spesiallast. Den 10.—12. januar losset skipet i Rota, og siden vi ikke har noen spesiell rapport herom, så gikk nok alt som vanlig i utmerket regi. Trinidad må nok øve en egen tiltrekning på våre skip, for med nesten kjedelig regelmessighet er det anløp der. Den 21.—22. januar sto skipet igjen til havs fra Pointe-a-Pierre med kurs for Donges. Under anløpet her 3.—9. februar overtok stuert John Waage et kortere vikariat, idet han på forsommeren skal til Fredrikstad for å overvåke stuertdepartementet på M/T «Texaco Norge», og senere ha ansvaret for besetningens tildeling av vitaminer og kalorier når skipet legger ut på jomfrutur utpå sommeren.

Det er meget stor trafikk på Donges, og M/T «Texaco Bogota» måtte ligge til ankers langt ute på reden i vel 4 døgn før kaiplassen ble ledig. Det var vel glede da skipet den 9. februar igjen kunne stikke til sjøs med kurs for Trinidad. Flere av besetningen gikk vel med et lønnlig håp om en forandring i farten, «men den gang ei», sa Tordenskjold. Så snart lasten var inntatt på Trinidad den 21. februar, kom ordren: Legg korteste vei tilbake til Donges. Hit kom skipet den 5. mars, men som sist måtte det ankres langt ute i påvente av kaiplass. Denne gang forlot 1. maskinist Johs. Johannessen skipet for å ta over sine nye plikter på Fredriksstad Mek. Verksted med ettersyn av maskineriet til M/T «Texaco Norge», skipet som han senere skal tjenestegjøre ombord på som 1. maskinist. Som hans avløser ombord i M/T «Texaco Bogota» kom herr Wilhelm Person fra Stavanger, og siden han er ny hos oss, ønsker vi ham velkommen og håper han vil trives i rederiet.

Våren stunder til og da det nå er flere av besetningen som har lang tjenestetid ombord, vil det sikkert smake godt med ferie før de som skal på skoler til høsten, tar til med leksepugg.

LØST OG FAST

VED LOYD (

Hvor befinner de forskjellige seg?

Båt	*Kaptein*	*Overstyrm.*	*1. styrmann*	*2. styrmann*	*Maskinsjef*	*1. maskinist*	*2. maskinist*	*3. m*
M/T «*Texaco Bogota*»	K. Hallén	R. G. Jensen	T. Fagerli	B. Gjelsten	J. G. Hedberg	W. Person	M. Svarholt	E. J
M/T «*Texaco Brasil*»	O. Granlund	F. Olsen	A. Berg	E. Knutsen	A. Lorentzen	Å. Nordby	K. Rogne	A.
M/T «*Texaco Britannia*»	J. C. Christensen	J. Westad	I. Bakke	L. Ludvigsen	O. Telnes	O. Hansen	O. Bruskeland	R. (
M/T «*Texaco Europe*»	P. Meier Olsen	Y. Konnestad	S. Einvik	S. Flø	B. Chr. Utvik	H. Holm Hansen	H. Kristiansen	K. I s
M/T «*Texaco North America*»	H. Sukke	M. Gjersøe	A. Kristensen	K. Hegdal	F. Jonassen	K. Buran	R. Johnsen	O.
M/T «*Texaco Nueva Granada*»	P. M. Søren-sen	R. Johansen	K. Kristiansen	J. Kuløy	E. Ellefsen	B. Madsen	T. Pedersen	A. I
M/T «*Texaco Oslo*»	R. Pettersen	T. Stensrud	A. Kristiansen	H. Haddal	G. Tangen	T. Tollefsen	H. Sørø	J. (
M/T «*Texaco South America*»	O. Solhøi	P. Brandal	R. Wiik	K. Helland	O. H. Kristiansen	Th. Bærum	T. Overrein	

På ferie eller på skoler:

Kaptein	O. Andersen
»	H. Helmersen
»	L. Lyng
»	W. K. Paulsen
»	J. L. Schlanbusch
»	W. Taxt
Overstyrmann	H. Hagen
»	R. Horseng
»	J. Kristiansen
»	S. Myran
»	L. Reistad
»	A. Strand
1. styrmann	K. Nordhaug
2. styrmann	F. Celius
»	O. Kjihl
Telegrafist	K. Helberg
»	M. Karlsen
»	K. Kristoffersen
»	P. Michelsen
»	S. Nærbø
Båtsmann	K. Didriksen
»	O. Taknes
Tømmermann	O. Omholt
Maskinsjef	Bj. Henriksen
»	H. I. B. Johnsen
»	L. Sandal
»	T. Strandelid
»	E. Wetlesen
1. maskinist	F. Bjørnberg
»	S. Holdhus
»	J. Johannessen
»	J. Nilsen Løvland
»	H. W. Mathisen
»	A. Molden
1. maskinist	B. Skaaland
»	U. Strømme
2. maskinist	H. Ansnes
»	E. Iversen
»	R. Jacobsen
»	T. Weden
3. maskinist	J. Hansen
»	E. Jørstad
»	E. Larsen
»	H. Leirvik
»	A. M. Løwehr
»	R. Nordgård
»	F. O. Stolpestad
»	T. Sæter
»	O. Tørvik
Elektriker	A. Asp
»	T. Sørling
»	L. Sandvik
Pumpemann	P. Antonsen
»	J. Edø
»	T. Ekseth
»	H. Grøtting
Stuert	P. Fredriksen
»	K. Grøttan
»	Å. Løvik
»	A. Midtflå
1. kokk	H. Elven
»	K. Iversen
»	B. Kjærstad
»	S. Vanebo

FRA SKIPENE

RANLUND

skinist	Maskinass.	Telegrafist	Båtsmann	Tømmerm.	Pumpemann	Elektriker	Stuert	1. kokk
hnsen	A. Espaas	S. Isaksen	F. Wangberg	J. Johansen	O. Arntsen	P. Astrup	J. Waage	O. Sørensen
iik		A. Gjørven	P. Altøy	A. Kvitnes	A. Storø	G. Tandberg	O. Hansen	O. K. Fossum
sen	K. Strand	K. Bugge Nilsen	W. Døskeland		A. Alexander	E. Amdal	E. Skjørestad	R. Cabardo
Johan-		J. Flesland	L. Rosø	C. Baily	S. Hansen	B. Jensen	E. Almkvist	I. Innstrand
Wick	F. Holm	P. Carr	R. Cornelissen	J. Johannessen	E. Larsen	K. Dørmænen	K. J. Vikse	T. Sjåstad
elland	A. Nessæther	A. Røen	I. Kristiansen	B. Henriksen	R. Andersen	H. Chr. Lind Hansen	Å. Håskjold	W. Johansen
sen	J. Langerud	H. Stenseth	P. Husby	S. Sandberg	H. Juhl	F. Kirchhoff Jensen	A. Riise	S. Aleksandersen
	H. Jacobsen	H. Eriksen	H. Erwik	W. Thun	R. Grande	E. Sørensen	K. Clementz	I. Bjørvik

M/T «*Texaco Bogota*» klappet til kjente kaipeler i Pointe-a-Pierre den 6. november, og denne gang var det anlegget i Donges i Frankrike som skulle ha lasten. Oppholdet der ble fra 18. til 22. november, og etter endt utlossing ble kursen lagt tilbake til Trinidad, og ny last ble tatt inn her 2.—4. desember. Skuta fant nesten selv veien til losseplassen som nok en gang var Donges. Det var midt i desember og kjærkommen julepost og pakker kom ombord. Julen ble feiret i sjøen etter samme hyggelige program som i tidligere år. De to siste dagene av året tilbrakte skipet under lasting i Pointe-a-Pierre, og denne gang skulle losseordren bringe skip og besetning til en ny havn, Rota i Spania, som nå av og til får besøk av våre skip med spesiallast. Den 10.—12. januar losset skipet i Rota, og siden vi ikke har noen spesiell rapport herom, så gikk nok alt som vanlig i utmerket regi. Trinidad må nok øve en egen tiltrekning på våre skip, for med nesten kjedelig regelmessighet er det anløp der. Den 21.—22. januar sto skipet igjen til havs fra Pointe-a-Pierre med kurs for Donges. Under anløpet her 3.—9. februar overtok stuert John Waage et kortere vikariat, idet han på forsommeren skal til Fredrikstad for å overvåke stuertdepartementet på M/T «Texaco Norge», og senere ha ansvaret for besetningens tildeling av vitaminer og kalorier når skipet legger ut på jomfrutur utpå sommeren.

Det er meget stor trafikk på Donges, og M/T «Texaco Bogota» måtte ligge til ankers langt ute på reden i vel 4 døgn før kaiplassen ble ledig. Det var vel glede da skipet den 9. februar igjen kunne stikke til sjøs med kurs for Trinidad. Flere av besetningen gikk vel med et lønnlig håp om en forandring i farten, «men den gang ei», sa Tordenskjold. Så snart lasten var inntatt på Trinidad den 21. februar, kom ordren: Legg korteste vei tilbake til Donges. Hit kom skipet den 5. mars, men som sist måtte det ankres langt ute i påvente av kaiplass. Denne gang forlot 1. maskinist Johs. Johannessen skipet for å ta over sine nye plikter på Fredriksstad Mek. Verksted med ettersyn av maskineriet til M/T «Texaco Norge», skipet som han senere skal tjenestegjøre ombord på som 1. maskinist. Som hans avløser ombord i M/T «Texaco Bogota» kom herr Wilhelm Person fra Stavanger, og siden han er ny hos oss, ønsker vi ham velkommen og håper han vil trives i rederiet.

Våren stunder til og da det nå er flere av besetningen som har lang tjenestetid ombord, vil det sikkert smake godt med ferie før de som skal på skoler til høsten, tar til med leksepugg.

M/T *«Texaco Brasil»*

fikk bare en kortere tur fra Curacao 20. oktober da lasten skulle føres til de to Panamakanal-havner, Cristobal og Balboa. Ballastturen ble like kort, for allerede 8 dager senere var skipet igjen lastet og stakk til sjøs fra Curacao. Ferden gikk gjennom Panamakanlen, da var det anleggene i Puerto Masachapa i Nicaragua og Cutuco i Salvador som ønsket lasten. Den 4. oktober var skipet klar for lossing i Puerto Masachapa, men da det her losses i sjøledning som heises opp fra bøye, og ikke ved kai, er man avhengig av noenlunde bra vær. At Stillehavet ikke alltid er «stille», ble nå konstatert, da det var så stygt vær at det var umulig å komme til for lossing. Etter noen dagers venting, ble det gitt ordre om å gå til Cutuco, hvor forholdene ligger bedre til rette. Ved retur til Puerto Masachapa den 12. november hadde forholdene bedret seg, og anlegget fikk nå sine lenge etterlengtede oljeprodukter. For dette skip er det liten variasjon i lastehavner så lenge lasten bare skal føres til central-amerikanske mottageranlegg. Den 19. november er igjen skipets tanker fylte, og nå var det Puerto Cortes i Honduras, Puerto Barrios i Guatemala og Gonaives på Haiti som trengte hver sin del av lasten. Neste lastehavn ble Puerto la Cruz etter en seig drakamp med Pointe-a-Pierre, Trinidad, og til en forandring skulle kursen legges for Halifax N.S. Her var skipet utlosset i midten av desember, og så var det om å gjøre å styre beneste kurs tilbake til Curacao hvor juleposten til besetningen ventet. Den 21. desember gikk reisen videre, og atter en gang styrtes via Panamakanalen til Puerto Masachapa og Cutuco hvor det denne gang ble losset uten hindringer. Så var tiden inne for en hyggelig avveksling i farten, for etter lasting i Pointe-a-Pierre ble kursen lagt for Donges. Her losset skipet i tiden 22.—24. januar, og da ble det noen forandringer blant besetningen. Overstyrmann R. Horseng reiste hjem på kortere ferie før ny innsats ombord i M/T «Texaco Bogota». Som hans avløser ombord i M/T «Texaco Brasil» kom overstyrmann Frank Olsen. Videre kom 1. kokk Ole K. Fossum da skipets 1. kokk Karl J. Iversen hadde måttet mønstre av i Halifax i desember. I mellomtiden hadde 2. kokk Flaten og byssegutt Frydenlund greid brasene godt, naturligvis med all mulig kyndig bistand og veiledning av stuert Olav Hansen. Vi gir guttene vår honnør for innsatsen som var all ære verd, vi håper dette fortsetter så blir det nok snart varige forfremmelser. Videre kom smører Østhus, maskingutt Nicolaysen og messegutt Syvertsen ombord da motormennene P. Gustafsen og K. Hansen og pumpemann L. M. Nilsen ønsket ferie. Ombord ble det foretatt forfremmelser og ommønstringer, og ny pumpemann ble A. Storø, tidligere motormann. Vel ute i Atlanteren igjen, ble det kjent at last igjen skulle hentes i Emmastad og Bullen Bay på Curacao for Puerto Masachapa og Cutuco. Dette er «en rute» som nå avdøde M/T «Nueva Andalucia» trafikkerte lenge, og andre av våre skip måtte fortsette der den slapp. 23.—25. februar er atter skipet under lasting på Curacao for Cristobal og Balboa. Den 10. mars ble nok en last tatt inn på Trinidad og denne gang for Bayonne, hvor utpumpingen var ferdig den 18. mars. Frem og tilbake er like langt, og 24. mars ble Trinidad igjen besøkt, men denne gang ble last tatt inn for England, nærmere bestemt Immingham, hvortil skipet kom 7. april. Førstestyrmann Myran ble avmønstret her for å kunne ta ferie hjemme 1 måneds tid til han blir overstyrmann på M/T «Texaco South America». 1. styrmann Arne Berg som nå er ferdig med sin ferie, avløste Myran. Telegrafist Gjørven ville gjerne en tur hjem til sitt kjære vestland. Men da det viste seg å være vanskelig å skaffe en avløser, gjorde Gjørven oss den store tjenesten å stå ombord til dokking som vil finne sted i begynnelsen av juni.

M/T *«Texaco Britannia»*

lurte oss alle i begynnelsen av november da skipet seilte fra Trinidad med full last. Vi hadde etter listene regnet med lossing i Boston, men som så ofte tidligere, ble det nå omdirigering, og kaptein J. C. Christen-

sen mottok ordre om å legge kursen mot Marero nær New Orleans og Mobile. Dette er havner som nå sjelden er så heldige å ha besøk av våre skip. Skipet var utlosset og stakk til sjøs igjen den 11. november for å hente en last i Puerto la Cruz, og losseordren førte skipet til Portland, Me. Under anløpet her i slutten av måneden mønstret tømmermann A. Larsen av for å reise hjem. De første dagene av desember lå skipet igjen lastet i Pointe-a-Pierre, og det ble glede blant besetningen da det ble kjent at reisens mål var England. Flere av besetningen hadde kontraktstiden sin ute, og det ville bli mulighet for dem å komme hjem til jul. Reisens mål var Cardiff, den havnen som blant norske sjømenn i seilskutenes dager vel var den mest kjente engelske havn. Hvor enn skutene var i verden, regnet man så sikkert med en eller annen gang å møtes i denne havnen, for å bringe kull eller koks til Norge, at avskjedshilsenen alltid var «See you in Cardiff» (Vi møtes i Cardiff). I Cardiff mønstret telegrafist K. Kristoffersen, 3. maskinist F. O. Stolpestad samt tre underordnede mannskaper av for å komme hjem på ferie innen julehøytiden. Vi ønsker den nye telegrafisten, K. Bugge Nilsen, velkommen i våre rekker, og det gjelder også motormenn L. Johnsen og M. Storbekkli. De overtok etter R. Olsen og K. Strand som rykket opp til henholdsvis 3. maskinist og maskinassistent. Videre reiste også 4 unggutter ut på sin første reise, og vi håper guttene trives så godt at de med tiden blir verdige representanter for sitt yrke. I Cardiff kom så all juleposten ombord, og da avstanden fra gamlelandet var så kort, var nok posten denne gangen ferskere enn vanlig. Den 22. desember la skipet ut på ny reis, og jule- og nyttårshøytiden ble da feiret på tradisjonell vis i rum sjø, for Trinidads konturer steg ikke opp over horisonten før 4. januar. Nå skulle det bli to lastereiser opp til Portland Me., den første fra Trinidad, den neste fra Puerto la Cruz. Under anløpet av Portland Me. i midten av februar, var det en kuldebølge på stedet med ca. 20 minusgrader, og denne overgangen var nok svært følbar både for skip og besetning. Skipet fikk i hvert fall store frostskader på malingen, slik at besetningen etterpå fikk mye ekstrarbeide med skraping og maling for å bringe alt i orden igjen. Vi har ikke hørt om frostskader på besetningen, så de greide seg nok bedre. Den 22. februar ble lasteslangen koblet til i El Palito, Venezuela, og 2 dager senere sank byens konturer i synsranden akter. Kursen var lagt for New York, og oppholdet her gikk greit og fort. Den 4. mars er «kverna» igjen i gang for denne gang å bringe skipet til Aruba. Her ble det lastet for en kort reise til Cristobal hvor skipet ankom 13. mars. Allerede 3 dager senere ble ny last tatt inn i Mamonal, og denne lasten ble ført til Trinidad, som altså ikke bare er lastehavn. Den 20. mars ankom «Texaco Britannia» til Pointe-a-Pierre hvor lossing og derpå lasting fant sted og kursen lagt for New York.

Det nærmer seg tiden da «Texaco Britannia» også vil komme til hjemlige trakter for reparasjon. Engang i slutten av april vil dette finne sted, og det blir Deutsche Werft i Hamburg — stedet hvor skipet er bygget — som skal forestå arbeidet.

M/T *«Texaco Europe»*

kom til Pointe-a-Pierre den 7. november og måtte nok se seg slått av M/T «Texaco Bogota» med ca. ett døgn på «racet» over Atlanteren, idet sistnevnte skip seilte igjen da M/T «Texaco Europe» stevnet inn i havnen. Denne gang var det Vest-Afrikas mørke kyster som skulle beæres med besøk, og lossingen i Takoradi og Port Harcourt gikk greit unna i slutten av november. Pointe-a-Pierre ble også neste lastehavn, og 9. desember ble kursen lagt for Cristobal og Balboa. Denne turen var fort unnagjort, slik at skipet allerede den 20. desember fortøyde ved lasteplassen i Emmastad. To døgn senere var så skipet full-lastet, og det var tankanlegget i Balboa som denne gang skulle ta imot hele lasten. Juledagene ble feiret i havn, sikkert en underlig følelse av julestemning der nede i det tropiske Panama. En av de første dagene i det nye året finner vi så skipet igjen under lasting i Pointe-a-

Pierre, og denne gangen skulle kursen legges for Limon, Puerto Cortes og Puerto Barrios, alle kjente havner for både skip og besetning. Disse reisene er jo forholdsvis korte i distanse, men med så mange anløp tar det sin tid, og først den 18. januar ble det igjen lasting på Curacao. Denne gang ble det bare en meget kort tur til Santo Domingo på Haiti og så tilbake til Pointe-a-Pierre igjen. 1. maskinist Ulf Strømme som tålmodig hadde ventet på ferieavløsning reiste hjem fra Curacao, og hans avløser, herr Holm Hansen kom ombord på Trinidad. Han er ny i rederiet, og vi ønsker ham velkommen til oss.

Med full last på kjølen stevnet skipet atter mot de central-amerikanske havner, Port Neches, Puerto Cortes og Puerto Barrios, før det i midten av februar ble lastet i Puerto la Cruz, og nå skulle det bli en langtur over «blåmyra» til Donges i Frankrike. Dessverre ble det en del sykdom blant besetningen på reisen over, og maskinsjef T. Strandelid og 2. kokk R. Kristiansen måtte i land på hospital. Det var heldigvis intet ondartet, og begge er nå hjemme, friske og raske, klare for ny innsats. Nye folk måtte imidlertid sendes som avløsning, og på meget kort varsel gjorde maskinsjef B. Chr. Utvik seg reiseklar for å ta vikariat ombord til Strandelid kommer tilbake. Han hadde hendene mer enn fulle med ettersyn av rederiets nybygg i Fredrikstad, og det var med tungt hjerte vi måtte rive ham løs fra dette meget viktige arbeidet. Vi er maskinsjef Utvik meget takknemlig for at han på så kort varsel kunne dra avgårde. Som ny 2. kokk reiste S. Gulager som er ny hos oss. Vi ønsker ham velkommen og håper han vil trives. Overstyrmann H. Hagen skulle hjem på en kortere ferie før han løser av ombord i M/T «Texaco Britannia» utpå vårparten, og i hans sted kom Y. Konnestad som denne gang fikk prøve et annet skip enn M/T «Texaco Brasil» som han har seilt med i mange år. Telegrafist M. Karlsen hadde 18 måneder ombord, og nå måtte han hjem for «å tjene kongen». Tiden i den nye uniformen blir vel av like lang varighet som han nå var ute. Skipet ble liggende et par døgn til ankers for å vente på lossetørn, og denne ledig-gangen ble roten til en del ondt. 3 mann av besetningen viste så dårlig oppførsel under anløpet at de måtte avmønstre straks. Da veien herfra er lang og tiden var knapp, var det ingen annen mulighet enn å spørre «Texaco Bogota», som også lå og ventet på tørn, om et par mann derfra var villige til å gå over på «Texaco Europe». Vi takker herrene Innstrand og Aune, som ble overflyttet som henholdsvis 1. kokk og matros, for hjelpen. Vi fikk på denne måten et par dager til å skaffe nye folk til «Texaco Bogota», og dette reddet situasjonen for oss.

M/T «Texaco Europe» er nå underveis til Curacao for ny lasting til central-amerikanske havner, og neste reise går til Rota i Spania hvor skipet ventes omkring 25. april.

M/T *«Texaco North America»*

forlot vi sist i Providence den 19. november, og skipet seilte derfra til El Palito og tok med seg en last til Pointe-a-Pierre hvor det først ble losset og dernest lastet. Den nye lasten ble ført til Philadelphia, og neste reise brakte skipet fra Puerto la Cruz til New York hvor det ble anløp i juledagene. Vi tar nok ikke mye feil når vi antar at julen ble feiret på tradisjonell vis i sjømannskirken der. 2. juledag var alt klart for bunkers, og neste dag ble lasten tatt inn i Punta Palmas for Philadelphia igjen. Ved ankomst hit kom igjen maskinsjef F. Jonassen tilbake til sitt kjente maskineri, og vi er alle takknemlig for at maskinsjef Seines vikarierte så lenge. Nå reiste han hjem igjen, og 1. maskinist F. Bjørnberg som hadde nesten 3 år ombord, skulle også hjem og ha sin ferie. Ny 1. maskinist ble K. Buran som var ferdig med verkstedtid for sertifikat til jul og som nå bare lengter etter å ta fatt på nye oppgaver ombord. Den 19. januar tok skipet inn ny full last i Pamatacual for Trinidad, men neste last ble ført fra Puerto la Cruz til Port Arthur, Texas, en havn hvor våre skip nå ikke anløper så ofte. Den 1. februar var igjen skipet sjøklart, og reisen gikk til Trinidad. Her mønstret smører R.

Fjærestad av etter lang tid ombord for en velfortjent ferie.

Nå ble det Marrero og Mobile som delte skipets last. Neste reise gikk fra La Salina til Trinidad hvor det først ble lossing og senere lasting for Groton, New York, hvor skipet var ferdig utlosset den 15. mars. Turen mot den gamle verdensdel for reparasjon måtte imidlertid ennå vente litt. Først måtte en reise gjøres unna fra Punta Cardon til Trinidad, og så etter lossing og lasting her, ble kursen den 28. mars satt mot Casablanca. Derfra er det kun en 3 dagers reise til Palermo, hvor den periodiske dokking skal finne sted, og vi venter skipet dit omkring 13. april.

Vi har nå mottatt underretning fra skipet om avmønstringen ved verkstedet, og det gleder oss å notere at flere av besetningen som nå har lang tid ombord har søkt seg inn ved sjømannsskolene. Vi ønsker hver især lykke til med skolegangen og velkommen tilbake til oss med ferske vitnesbyrd; til ny arbeidsplass og «blådress» med gull på.

M/T *«Texaco Nueva Granada»*

tok med seg en last fra Trinidad 25. november til Thameshaven og Granton, Scotland, før «hvilepausen» i fødebyen Hamburg. Hit kom skipet som før antydet i desember og klarte ikke å løsrive seg igjen før 7. januar. I denne perioden hadde det skjedd en del forandringer blant besetningen idet mange var mønstret av for nå å benytte anledningen til å få julehøytiden hjemme. Kaptein O. Andersen var blant de «uheldige» som først fikk avløsning en av de første dagene av det nye året, idet hans avløser kaptein P. M. Sørensen skulle ha en kortere ferie etter å ha levert det engang så stolte skip M/T «Nueva Andalucia». Overstyrmann L. Reistad fikk julen i Hidrasund, den nye overstyrmannen R. Johansen slapp å reise nedover før 3. juledag, noe han sikkert var glad for. Den nye båtsmannen I. Kristiansen som tidligere har seilt 3 perioder med M/T «Texaco Britannia» dro også avgårde 3. juledag. Maskinsjef L. Sandal kom hjem til jul, og den nye maskinsjefen E. Ellefsen feiret høytiden sammen med sin familie i Hamburg. 1. maskinist H. W. Mathisen og 2. maskinist P. Nakken ønsket også nå ferie, og begge nådde sine hjemsteder før julehøytiden ble ringt inn. Ny 1. maskinist ble B. Madsen som er ny i rederiet, og som vi derfor ønsker velkommen og håper han vil trives hos oss. 3. maskinist T. Pedersen ble forfremmet til 2. maskinist, og han benyttet anledningen, mens skipet lå i Hamburg, til å reise hjem på en kort ferie, for bl. a. å hilse på siste tilvekst til familien som dessuten ble døpt under pappas besøk.

Som 3. maskinist dro A. Helland avgårde. Han har lang tjenestetid bak seg i rederiet og hadde nå hatt en god ferie hjemme i Molde. Han tok med seg et par kamerater som motormenn. Assistent A. Ullmann og pumpemann H. Grøtting mønstret også av, sistnevnte hadde tre år ombord, og vi fortenker ham ikke i å lengte hjem til familien i Trondheim. I disse stillingene ønsker vi velkommen til oss maskinist A. Nessæter og R. Andersen. Stuert A. Midtflå som hadde stelt med mannskapets behov for kalorier og vitaminer i nesten 4 år, dro hjem til familien i Kristiansund N. Ny stuert ble Å. Håskjold som var blitt «skuteløs» ved M/T «Nueva Andalucia»s salg. Han fikk nå juledagene hjemme idet 1. kokk W. Johansen greide brasene i Hamburg en ukes tid. Han fikk sikkert god hjelp av sin frue som reiste ned for å besøke ham under oppholdet der. Etter avgang fra Hamburg seilte skipet til Kalundborg for å ta en last nafta til Delaware. I Den engelske Kanal kom skipet ut i sterk storm, og matros Odd Skålbones ble slått ned av en sjø og så stygt skadet at kaptein Sørensen måtte søke inn til Cherbourg på Franskeskysten for å få lagt Skålbones inn på sykehus. Han er senere kommet hjem med fly og er nå under behandling på sykehus i Trondheim. Vi har hatt brev fra ham, og det høres ut til å gå fint fremover. Han har et godt humør som sikkert hjelper ham. I slutten av januar ble lasten losset i Delaware, og neste last ble ført fra Trinidad til Philadelphia. Den 22. februar ble partlast tatt inn på Aruba, resten

ble komplettert i Puerto la Cruz to dager senere, og denne gangen ble det å legge kursen mot Afrikas kyster, nærmere bestemt Freetown, Monrovia og Dakar. Den 24. mars er skipet tilbake på Trinidad og denne gang går turen til Limon, Cortes og Barrios.

M/T *«Texaco Oslo»*

var også blant de «heldige» som fikk en last fra Trinidad til England før jul. Lasten ble tatt inn 5. desember, og lossingen fant sted i Immingham ved Hull 18.—19. desember og Granton ved Edinburgh 21.—22. s. m. I disse havnene kom så alle pakker og juleposten ombord. En del av besetningen hadde sin kontraktstid ute og benyttet anledningen til å få feiret julen hjemme. Maskinassistent H. Leirvik fikk avløsning av ny mann hos oss, J. E. Olsen fra Grimstad, velkommen skal han være. Pumpemann H. Antonsen ønsket seg også en tur hjem, og i hans sted kom H. Juhl tilbake etter ferie. 1. kokk O. Sørensen skulle som snarest benytte ferien til å etterse bygging av hus i Gandalen utenfor Sandnes, og 1. kokk ble S. Aleksandersen som også var en av dem som mistet sitt skip da M/T «Nueva Andalucia» ble slettet av skipsregisteret. Motormann A. Schefte skulle hjem for å få mere verkstedpraksis for maskinistsertifikat, og det nye året var ikke mange dager gammelt før han var i full sving i Fredrikstad. Ellers var det noen av- og påmønstringer og forfremmelser blant den underordnede besetning. Selve julehøytiden ble feiret i sjøen, og den 6. januar skimtes de kjente kyststriper ved Pointe-a-Pierre over horisonten. Som vanlig ble det ikke lang tid under land, for allerede neste dag ble det gjort sjøklart og ny kurs ble lagt for Donges. Hit kom så skipet 20. januar, og motormann J. Olsen som har vært hos oss tidligere, kom da tilbake og tok med seg U. Skau Hansen. Det var vel enkelte både blant besetningen og de pårørende som hadde trodd og håpet på at det nå ble periodisk dokking, men det skulle vise seg at det ble en tur til med last, nå fra Curacao, men mottagerne var de samme i Donges. Så var da skipet utlosset der den 19. februar, og allerede den 21. s. m. ankret skipet ved Greenock nedenfor Glasgow i påvente av kaiplass ved verkstedet. Det var ikke mange timene før dette var i orden, og selv om skipets maskineri stanset for et par ukers tid, så ble neppe husfreden bedre ombord med arbeidere med allslags verktøy overalt.

Telegrafist S. Nærbø dro hjem på ferie, og hans avløser ble H. Stenseth som nå var ferdig med militærtjenesten og ønsket å praktisere sine kunnskaper på «blåmyra». Overstyrmann H. Helmersen mønstret av for ferie og skal nå for første gang på mange år få sommeren hjemme. Til høsten vil han ta over kommandoen ombord i M/T «Texaco Brasil». Ny overstyrmann ble T. Stensrud som sikkert vil like seg ombord i det nye flotte fartøyet i motsetning til den «oldtimer» han forlot ved Skibsophugningen i Grimstad. Matros S. Jacobsen og lettmatrosene S. og H. Rognvik som også hadde vært ombord siden skipet var nytt, mønstret av for ferie, og disse håper vi også å se igjen. Nye lettmatroser ble P. Kolberg som tidligere har seilt med M/T «Texaco Bogota» og S. Skjetnemark. 3. maskinist R. Nordgård var også med på skipets jomfrutur, og nå var det vel den videre maskinistutdannelsen som lå ham på hjertet. Ombord rykket J. Olsen opp, og J. Langerud ble ny maskinassistent, han har lang tjenestetid hos oss og er vel kjent av de fleste. Elektriker A. Asp hadde stått ombord siden skipet var nytt, og lengselen etter Steinkjær var nå blitt følbar. Ny elektriker ombord i M/T «Texaco Oslo» ble F. Kirckhoff Jensen som kom fra København. Motormennene M. Hansen og B. Mossing reiste også hjem på ferie. Nye motormenn ble E. Reitan som har seilt hos oss tidligere, og han hadde med seg kameraten M. Elmke. Stuert K. Grøttan fortjente også ferie, og da han reiste hjem, overtok A. Riise som tidligere seilte som 1. kokk med M/T «Texaco South America». Da så reparasjonene var fullførte, reiste kaptein W. K. Paulsen hjem for å få noen måneders ferie hos familien på Sørlandet før ny innsats kaller ham tilbake til skipet ut på sommeren. I hans ferie er det kaptein R. Pet-

tersen som har den øverste myndighet ombord. Den 9. mars var igjen skipet sjøklart og la ut på nye ferder mot Trinidad og U.S.A.

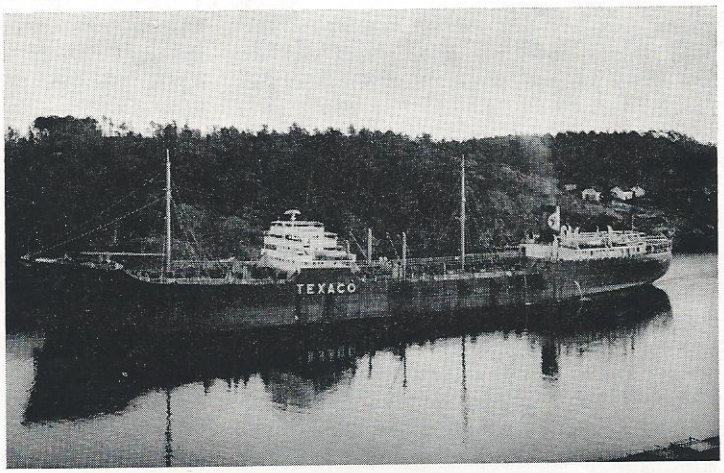
M/T *Texaco South America»* forlot Montreal den 15. oktober og tok så to laster fra Trinidad, den første til Philadelphia, den neste ble losset i Halifax. Under lasting i Puerto la Cruz 25.—27. november viste dessverre en del av besetningen en uverdig oppførsel i land som resulterte i arrestasjon av nokså mange av besetningen. Heldigvis ble det ydet verdifull assistanse av den norske konsul på stedet slik at kaptein Lyng sikkert med lettet hjerte kunne stikke til havs med alle mann ombord, om enn noe forsinket. Det er heldigvis sjelden vi opplever slikt, og derfor ble det nå ordnet opp i saken med en gang. Ved skipets ankomst til Donges 10. desember ble de skyldige avmønstret men vi skal ikke gå nærmere inn på navn og slike ting her. Andre forandringer innen besetningen var at 1. styrmann K. Duesund forlot skipet og R. O. Wiik kom i hans sted. Telegrafist K. Helberg ble avløst av H. Eriksen som tidligere har hatt samme stilling ombord i M/T «Texaco Nueva Granada». 1. maskinist S. Holdhus skulle først hjem på ferie og så er det videre skolegang han tenker på. I hans sted ombord kom Th. Bærum som har meget lang tid under vår stjerne. Elektriker B. Hast mønstret av og ble avløst av E. V. M. Sørensen som er ny i vårt rederi. Vi ønsker ham velkommen og håper på et langt og hyggelig samarbeide. Pumpemann E. Jørstad hadde vært lenge ute, og nå ble det bare en kortere ferie før han måtte til med leksepugg på maskinistskolen, og vi ønsker lykke til med denne. Den nye pumpemannen R. Grande hadde vært hjemme og fått igang husbyggingen, og nå måtte han ut igjen for å skaffe mer kapital til foretagendet. Stuert Fossum mønstret av, og ny sturet ble K. Clementz som ikke har seilt hos oss tidligere og som ønskes velkommen hit. Dessuten kom matros P. Olsen, motormennene R. Bakken og E. Svensen tilbake etter ferie sammen med en del som er nye i rederiet.

I Donges kom også juleposten ombord, og så var det å legge kursen for Trinidad for partlasting selve julaften, restlasten ble inntatt i Puerto la Cruz to dager senere, og nå skulle losseordren føre skip og besetning til Accra, Lagos og Bathurst i Vest-Afrika. Med så mange havneanløp for lossing tok dette sin tid, og M/T «Texaco South America» var derfor ikke under lasting i Pointe-a-Pierre igjen før i månedsskiftet januar/februar. Nå bar det nok en gang mot Europa, og den 12. februar finner vi igjen skipet i Rota. 3. maskinist Jarle Hansen benyttet anledningen til å reise hjem for å ta verkstedpraksis, og ny mann her ble H. J. Jacobsen fra Son som nok hele tiden har lengtet til bake til oss etter at han fulgte med gamle M/T «Nueva Granada» på salget til Arendalsrederiet. 1. kokk A. Riise ble som vi tidligere har hørt, tatt i land for å overflyttes til M/T «Texaco Oslo» som stuert, en beordring han sikkert ikke hadde noe imot. Ny 1. kokk ble I. Bjørkvik som tidligere har vært ombord i M/T «Texaco Nueva Granada» og som nå hadde hatt en god ferie hjemme. Båtsmann K. Øverdal ville hjem, og matros H. Ervik tok hans plass ombord, og på denne måten kom matros A. Skårn tilbake til sitt «gamle» skip. To dager senere er skipet igjen utklarert for Aruba hvor lasten ble inntatt den 25. og 26. februar for de vanlige central-amerikanske havner, Puerto Cortes, Puerto Barrios og Limon.

Neste reise brakte skipet fra Trinidad den 14. mars til Rota, Spania, hvor ankomst ble 29. mars. Kaptein Lyng som skal hjem for å feriere og konfirmere sin sønn, ble her avløst av kaptein Olav Solhøi som nu hadde vært hjemme på ferie siden «Texaco Europe» gikk fra Sandefjord i juni 1961. Vi ønsker kaptein Lyng god ferie og kaptein Solhøi god tur.

Vi minner om konkurransen utlyst i vårt julenummer: Den beste skildring fra — livet ombord — et morsomt besøk i land o. l.

Exit M/T «Nueva Andalucia»



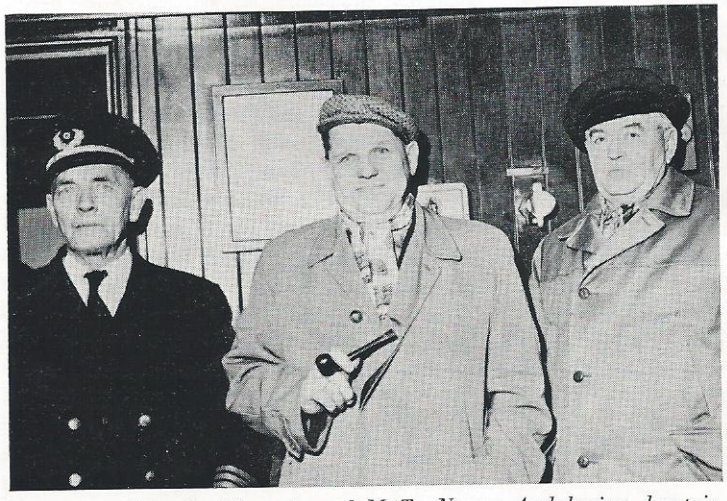
M/T «Nueva Andalucia» på vei inn Groosefjorden ved Grimstad.

Som omtalt i forrige nummer av Texaco Tanker ble M/T *«Nueva Andalucia»* solgt til opphugging i november 1961

Den 27. november tok skipet los for siste gang, det var ved Torungene utenfor Arendal, og det ble ført inn til Vikkilen ved Grimstad og gikk til ankers der.

Da kaptein Petter M. Sørensen slo stopp i maskinen for siste gang, ble det satt punktum for en skipshistorie som vel er noe mer dramatisk enn for de fleste skips vedkommende. Under krigen brakk M/T *«Nueva Andalucia»* som bekjent i to, forskipet gikk tapt, men akterskipet ble berget. Etter krigen ble det bygget nytt forskip i Newport News i U.S.A., og i 1947 la skipet ut på sin annen jomfrutur.

Et skips siste ferd foregår gjerne i det stille, men M/T *«Nueva Andalucia»* var gjenstand for adskillig oppmerksomhet da det nå var kommet til veis ende. Pressen bordet skipet sammen med losen, skipets bevegede historie var godt avisstoff. Dessuten passet det slik at noen av de menn som hadde seilt med *«Nueva Andalucia»* tidligere og kombinerte henne med mange minner fra gode og onde dager i krig og fred, kunne være til stede og ta avskjed med en kjær skute. Det var kaptein Olav Solhøi, som var skipper ombord da skipet gikk sin første prøvetur i 1940, og han var også fører ombord i en periode etter krigen. videre kom Martin Gjertsen for å hilse på *«Nueva Andalucia»*



3 menn med sterk tilknytning til M/T «Nueva Andalucia», kaptein Petter M. Sørensen, kaptein Olav Solhøi og styrmann Martin Gjertsen.

Filmer Kurs
BRANNSLUKNING

I felles interesse behandler alle ansvarsbevisste mennesker ild og ildsfarlige stoffer med forsiktighet, og spesielt ombord i en båt, vet alle hva det kan bety hvis en ildebrann skulle bryte ut.

Fra tid til annen hender det likevel at den røde hane galer. I byer og tettbebygde strøk i land vil et godt utbygget brannvesen som regel kunne bringe en brann under hurtig kontroll, men ombord stiller saken seg annerledes. Her må hele besetningen spille brannvesenets rolle, og det er da selvsagt av uvurderlig betydning at hver enkelt mann vet hva som skal gjøres og hvordan.

Ombord holdes det derfor regelmessige brannmanøvrer, og godt opplagte øvelser som både offiserer og mannskap går inn for med interesse og alvor, vil styrke båtens beredskap.

I de senere år er det tatt opp en del gode instruksjonsfilmer som rederiet har anskaffet, og følgende tre filmer sirkulerer nå blant Texaco-båtene:

«Brann ombord»,
«Brann i oppholdsrom»,
«Brann i maskinrom».

I tillegg til disse filmer sender rederiet snart ut filmen «Firefighting onboard tankers» (Brannslukning ombord i tankbåter) som er produsert av U.S. Coast Gard. Denne fargefilmen viser bl. a. hvordan de forskjellige branner slukkes med skipenes vanlige bærbare vann-, skum-, pulver- og CO_2-apparater.

Teori er en ting, men praksis i brannslukning er selvsagt det beste. Texaco har tatt konsekvensen av dette, og ved skipenes anløp av Eagle Point, Philadalphia vil offiserer og mannskap fra sist i april få anledning til å gjennomgå et 3-timers praktisk kurs. På hvert kurs kan delta 8—16 mann, og de som ikke får anledning til å delta ved skipets første anløp av Eagle Point, vil få anledning senere. Anlegget holder alt materiell og utstyr, bortsett fra fottøy. Vi anbefaler kurset på det beste.

Vi tror at de fleste offiserer og mannskap ombord betrakter det som en æreessak å kunne gi maksimum hjelp hvis uhellet skulle være ute, og vi er sikker på at ovennevnte filmer og kurs i tillegg til brannmanøvrene vil medvirke til at hver enkelt blir fullt fortrolig med bruken av skipets forskjellige brannslukningsutstyr.

---

for siste gang. Han var med skipet både i 1940 og da det i 1947 gikk ut fra Newport News i fornyet skikkelse, siste gang som 1. styrmann.

I det ytre så skuta ut til å bære sin alder godt, men et tankskip på 21 år har sine skavanker særlig i de indre regioner, og kaptein Sørensen kunne fortelle de besøkende om de problemer han, offiserer og mannskap hadde hatt å stri med de siste månedene. Vi må gi all mulig honnør til de karene som klarte å holde det gående selv om det holdt hardt mang en gang på slutten.

Den 29. november 1961 kl. 1200 ble skipet overtatt av Christiania Spigerverk. Mannskapet gikk fra borde, og da kaptein Sørensen forlot skipet, gav driftssjef Røysem 3 støt i fløyten som en hilsen til skipets siste kaptein.

Med salget av M/T «*Nueva Andalucia*» forlot det siste av de førkrigsbygde skip rederiet.

Vi gratulerer!

Insp. *Andreas Larsen* med hans 70 års dag den 27. mars 1962.

Referat fra de Texacomiske Vinterleker 1962

Noen av deltagerne i løypa. Fra h. P. Sundby kniver med E. Hornfelt, mens A. K. Røysem i flott stil ligger like bak fru Hæhre. Ved siden av hytta kommer kommer frk. Johnsen tuslende.

En vinterkald morgen midt i februar
vi staver og ski og no'n biler tar.
Og målet er Asker: Vi suser avgårde
med stålblått blikk og nerver så hårde
som var de av stål. For nå skal det knives.
Om første plassering det særlig skal kives.
Alle så kjekt til start stiller opp, —
men midt i løypa, — er det plutselig stopp.
Vi pigger og strever i portene frem,
men alle kan ikke ta premier hjem.
Det hjelper å ha denne ånd i minne:
Å delta er viktigst, selv uten å vinne.
Og løypa er lang, vi skal opp og ned,
så er tiden da inne til matro og fred.
Hytta er stor, den er kos'lig, deilig.
Diesch-Pedersen har valgt den riktig beleilig.
Den gamle hytta var liten og trang
med lite av sitteplasser. Gang etter gang
har han måttet stående maten sin spise.
I år skal vi heder og ære ham vise.
Han får en tronstol og æresvakt
og hyldest, for alt var til rette lagt.
Nå lapskaus og himmel-cocktail, øl og dram
gjør mavene mette, får humøret fram.
Vi synger litt allsang og tenner på peisen,
på stemningen får vi den riktige sveisen.
Behagelig avslappet inntar vi kaffen.
Og resten av dagen vi nyter slaraffen-
liv med kringle, konjakk og likør.
Vi stirrer i bålet til gnistene dør.
Med humøret på toppen går oppvasken lett,
så er dagen plutselig slutt med ett.
Vi takker hverandre for hyggelig lag,
og tar med oss minner om en vellykket dag.

Vielse ombord

Som kort fortalt i «Løst og Fast» i siste nummer, var det vielse ombord i M/T «Texaco Brasil» utenfor kysten av Curacao den 21. oktober i fjor. Kaptein O. Granlund har sendt oss en rapport over den sjeldne foretelse ombord, som vi gjerne vil gjengi:

Fredag den 20. oktober 1961 Kl. 0000 klar i Emmastad for å forhale til Bullen Bay. Kl. 0053 kom losen ombord. Tidligere var sjømannsprest Bjørn M. Siem, frøken Mari Sæter og assistent ved Sjømannskirken, herr Jonfinn Hauge, kommet ombord.

Kl. 0118 Fortøyningene inne og ankeret oppe, styrte etter losens anvisning.

Kl. 0140 Losen fra borde, fortsatte reisen.

Kl. 0200 Posisjon N. 12 03' W. 68 59' 5 i internasjonalt farvann. Satte kurs rettvisende 306° parallelt med land 5' av.

De fleste av skipets offiserer og endel av mannskapet på frivakt var samlet i salongen for å overvære sjømannsprestens vielse av frøken Mari Sæter og herr Jonfinn Hauge. Høytideligheten begynte.

Kl. 0220 Vielse foretatt.

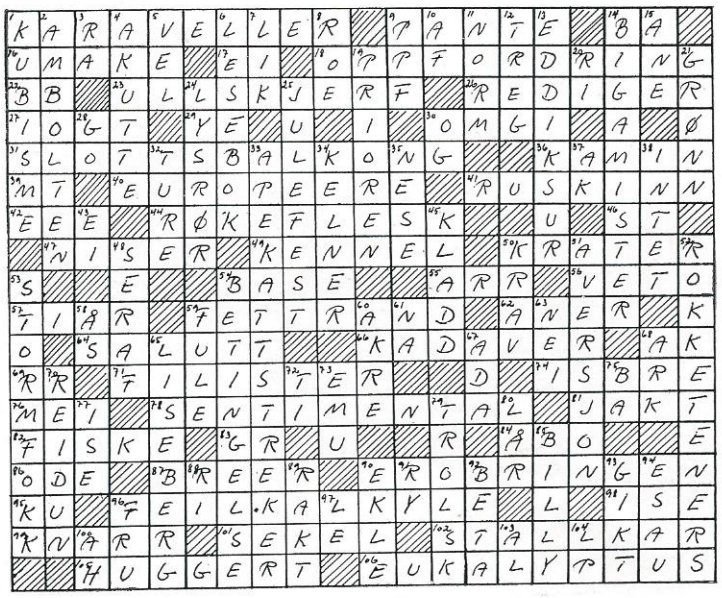
Kl. 0230 Høytideligheten til ende.

Posisjon N. 12 05' 5 W. 69 05', internasjonalt farvann, styrte inn mot Bullen Bay.

Kl. 0430 Fortøyet langs kai i Bullen Bay. Pastor Siem og ekteparet Hauge gikk i land.

Etter vielsen og mens sjømannspresten og de nygifte ventet på at skipet skulle komme langs kaien i Bullen Bay, var man

Våre julenøtter



Det må ha knaket voldsomt ombord og i de tusen hjem mens julenøttene ble knekket. Deltagelsen denne gang har vært overraskende stor. Det synes vi er gledelig, og så går vi med friskt mot inn for å pønske ut nye mysterier.

Kryssordløserne har vært flittige, og det er kommet inn mange brukbare løsninger. Ett ord har øyensynlig voldt en del bry, nemlig løsningen til nøkkelordet «skomateriale». Forfatterinnen har tenkt på *ruskinn*, men en løsning som «kuskinn» må det vel kanskje kunne sies å være dekning for. «Råskinn» stiller hun seg derimot mer tvilende til. Da vi trakk ut vinneren, var vi imidlertid så heldige at løsningen her var ruskinn. Vi sender premien til: *Fru Johanne Kristiansen, Granstua, Lystad, pr. Sandefjord.*

De matematiske oppgavene har også fristet noen til å legge hodene i bløt, og blant de innkomne løsninger har vi trukket ut følgende vinnere:

Aritmetikk, oppg. 1: *1. styrmann Arne Berg*, M/T «*Texaco Brasil*».

Aritmetikk, oppg. 2: *Avd.sjef Thorleif Strengen, kontoret.*

Geometri: *Olav Myran, Vognill, Oppdal.*

I julenummeret ga vi dere også en regneoppgave i forbindelse med M/T «*Nueva Andalucia*». Deltagelsen her har vært mindre, men vi har i alle fall kunnet utnevne en premievinner: *Elektriker Arne Asp*, M/T «*Texaco Oslo*».

Som han har resonnert, er det lettest å se antall liter i relasjon til rørets lengde angitt i decimeter. Man får derved redusert de astronomiske tall ned til størrelser som det er letere å arbeide videre med.

Vi starter med følgende brøk:

$\frac{3300000000}{100000000}$ som gir svaret på hvor meget hver decimeter av rørets lengde rommer, nemlig 33 liter. Vet man så at volumet av en cylinder utregnes etter følgende formel

v(olum) = r(adien) $\times$ r(adien) $\times$ 3,14 $\times$ h(øyden)

blir resten av regneoppgaven som følger:

$r \times r \times 3{,}14 \times 1 = 33$

$r^2 = 10.50956$

Rørets diameter (2 r) = 6,48 dm eller 64,8 cm.

Vi gratulerer alle vinnere, og håper på enda større deltagelse neste år.

---

samlet til en liten feiring av begivenhenten i salongen.

Dette var jo en liten solskinns-, eller rettere sagt måneskinnshistorie (se de angitte klokkeslett), og vi slutter oss til gratulantene — lykke til!

Båtenes posisjoner

M/T «*Texaco Bogota*» — begynte året med en tur til Rota nær Cadiz i Spania, og har deretter lastet 2 ganger på Trinidad for Donges i Frankrike. I mars gikk turen til Avonmouth og Dingle i England. Derfra igjen til Pointe-a-Pierre med lasting for Vest-Afrika i april.

M/T «*Texaco Brasil*» — hadde i januar en tur fra Puerto-la-Cruz til Donges, deretter to reiser fra Curacao til Sentral-Amerika og en last fra Trinidad til New York. I mars gikk ferden over Atlanteren til Immingham hvor det ble losset 9. april.

M/T «*Texaco Britannia*» — har vært engasjert i fart fra Trinidad/Venezuela til U.S.A. inntil en tripp fra Aruba til Cristobal ga litt forandring i mars. Etter en tur fra Trinidad til New York i april, gikk skipet i ballast til Hamburg for verkstedsopphold.

M/T «*Texaco Europe*» — har i januar og februar gått fra Curacao til Puerto Cortes, Barrios og Limon. 15/2 ble det lastet i Puerto la Cruz for Donges og siden igjen på Curacao for Sentral-Amerika. I april ble det en tur til Rota.

M/T «*Texaco Norge*» — ble sjøsatt ved Fredriksstad mek. Verksted den 17. april.

M/T «*Texaco North America*» — har i år lastet i Vest-India for havner i U.S.A. med et par korte reiser Venezuela/Trinidad innimellom. En last fra Trinidad til Casablanca i slutten av mars bragte skipet i posisjon for verkstedopphold i Palermo fra midt i april.

M/T «*Texaco Nueva Granada*» — gikk nyoverhalt fra verksted i Hamburg i januar med last Kalundborg til Delaware. Etter en last Trinidad/Philadelphia i februar, ble det en tur til Vest-Afrika i mars, og deretter fra Curacao til Sentral-Amerika. Midt i april lastes i Venezuela for Donges.

M/T «*Texaco Oslo*» — har hatt 3 reiser Trinidad/Curacao til Donges før ferden gikk til verksted i Glasgow fra 21/2 til 9/3. Siden har en last vært fraktet til U.S.A. fra Trinidad, og i april er kursen lagt til Accra og Lagos.

M/T «*Texaco South America*» — begynte 1962 på reise til Vest-Afrika, for siden å laste Pointe-a-Pierre for Rota i februar. Etter en reise fra Aruba til Cortes, Barrios og Limon, ble det igjen reise til Rota, og i april ble det lastet på Trinidad for U.S.A.