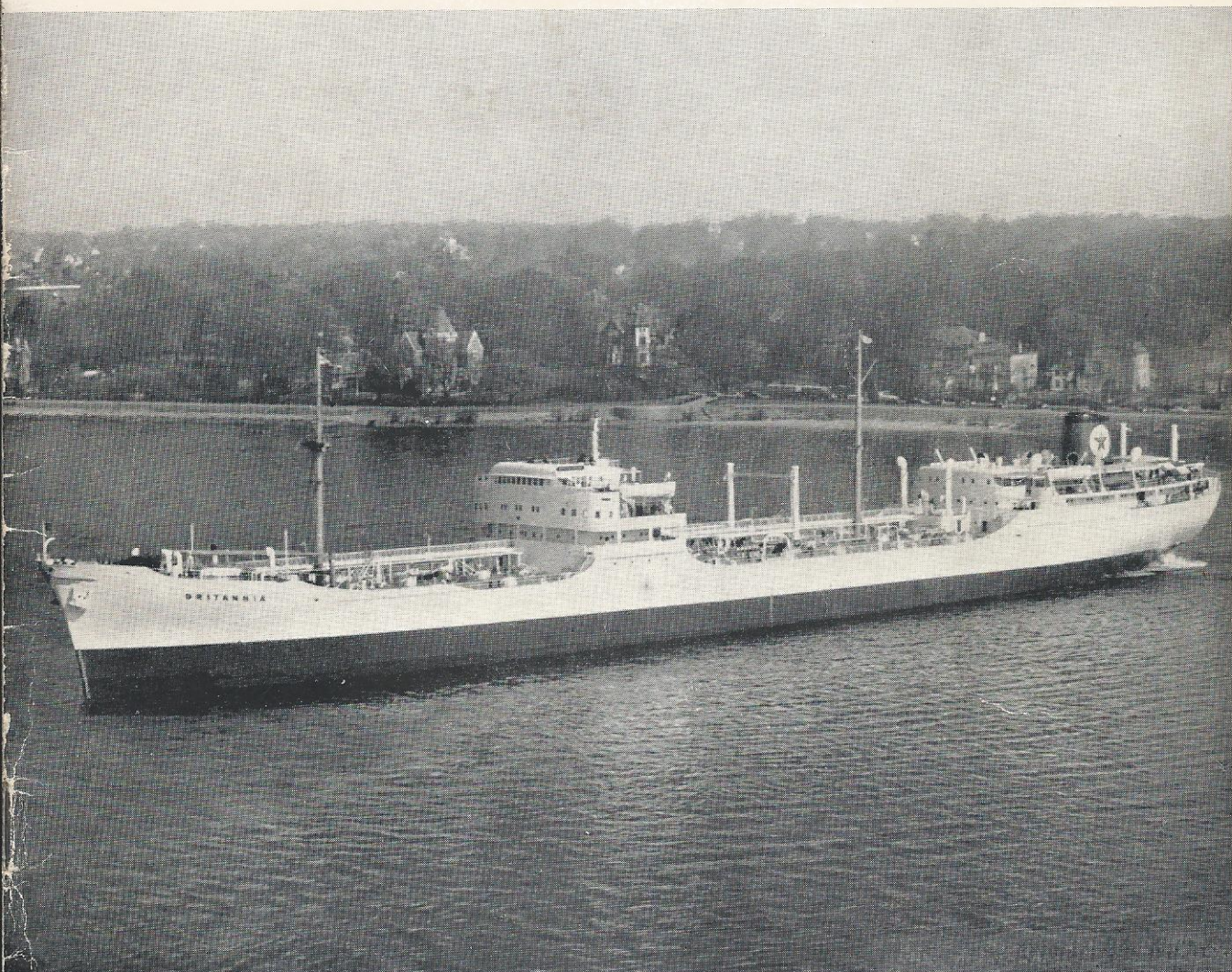


TEXACO



BLADET



*med „Britannia“ forlæter Deutsche Weerft for prøvetur 6. mai 1954.*

**Nr. 1 – Juli 1954**

★

★

★

Her kommer det første nummeret av vårt nye husorgan som foreløpig kalles «Texaco-bladet».

Hensikten med bladet er i all beskjedenhet å styrke samholdet mellom rederiets medarbeidere på sjø og land og dessuten å gi de pårørende hjemme en idé om det rederi mannen eller sønnen seiler i. I tillegg til de eksemplarer som blir sendt ombord, skal vi derfor også sende bladet hjem til hver enkelt så langt det er praktisk råd.

Vi har satt oss beskjedne mål i håp om at de skal kunne nås. Dersom alt går bra, håper vi å sende ut bladet tre eller fire ganger i året, men foreløpig tør vi ikke binde oss til faste tidspunkter.

Dere vil sikkert synes at dette første nummeret er altfor meget «kontorpreget», og det er en svakhet som vi må komme bort fra. Ombord teller dere idag 329 mann, mens vi bare er 20 på kontoret. Det er dere ombord som danner tyngdepunktet innen selskapet, og det er også ombord dere opplever mest av almen interesse. Det er derfor den seilende del av oss som har størst krav på å sette kulor på bladet, og vi oppfordrer dere til å nytte denne rett fullt ut ved å sende inn det dere har på hjertet.

I denne forbindelse er det meningen at hver av båtene skal få sin spalte i bladet. Denne spalten må i det alt vesentlige redigeres ombord, og dette er oppfordringen til å sette i gang. Skriv ned begivenheter som hender og refleksjoner som gjøres, og send oss det snarest mulig, slik at vi kan få det med i neste nummer.

Har noen av de pårørende i land noe på hjertet, er det også velkomment. Adressen er: Postboks 1680 Vika, Oslo.

Og dermed ønsker vi vel møtt i bladets spalter.

★

★

★

Utgiver: The Texas Company (Norway) A/S  
Redaktør: J. C. Jensen  
Faste medarbeidere: Per Sundby, A. K. Røysen  
Tegninger ved: Erik Hornfelt  
Trykk: Oscar Andersens Boktrykkeri, Oslo

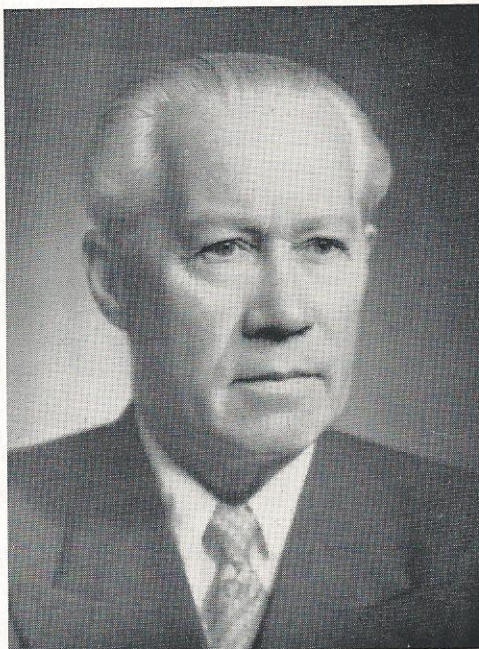
# Et tilbakeblikk

ved adm. dir. Haaken Chr. Mathiesen

Texaco's historie i Norge begynner egentlig den 26. mai 1926 da selskapet Moltzau & Mathiesen A/S fikk Norges-representasjonen for salg av Texaco fett og smøreoljer. Det var et vanskelig arbeid å bringe Texacoporoduktene inn på det norske marked, ikke på grunn av kvaliteten, men fordi Vacuumselskapet var nesten enerådende på dette området dengang. Etter iherdig slit, som til å begynne med nesten virket håpløst, fikk vi da smått om senn en så stor omsetning at The Texas Company (Overseas) Ltd. den 1. januar 1930 besluttet å opprette en filial i Norge hvor jeg fikk ledelsen, mens min kompanjong, direktør Arne Moltzau, flyttet til Brussel hvor han ble leder for den europeiske avdeling for Texaco Marine-smøreoljer.

I 1932 bestemte selskapet seg for å utvide virksomheten til også å omfatte skipsrederi, og den 13. desember 1932 ble så vårt nåværende selskap dannet med navnet The Texas Company (Norway) A/S. Jeg kan ikke gå fra denne tiden i firmaets historie uten å nevne Torkild Rieber, som var Vicepresident i The Texas Company fra 1928 for såvel «Export» som «Marine Operations». Han er født i Voss i Hardanger, og var av den grunn spesielt interessert i vårt selskap her, og det var på hans initiativ at såvel opprettelsen av The Texas Company (Overseas) Ltd. som utvidelsen til rederi fant sted.

I desember 1932 var vi kommet under vær med at *M/T «Borneo»*, ex *M/T «Henrik Amelen»*, var tilsalg ved Nakskov Skibsverft, og allerede den 2. januar 1933 ble der holdt ekstraordinær generalforsamling hvor der ble «godkjent innkjøp fra Danmark av tankskipet *M/T «Borneo»* for en kjøpesum av 1 200 000 norske kroner og besluttet at gi skibet navn av *M/T «South America»* etterat det var overført til norsk flagg». Prisen, kr. 1 200 000, er vel verd å legge merke til, da tilsvarende pris idag for et 10 000 tonns skip må regnes til å bli omkring kr. 15 000 000. Den 20 januar



ADM. DIR. HAAKEN CHR. MATHIESEN

1933 gikk så *M/T «South America»* ut fra Nakskov Skibsverft under norsk flagg med følgende besetning:

Kaptein G. Tellefsen,  
Maskinsjef Andr. Larsen,  
1. styrmann Karsten Hallen,  
2. styrmann Anton Holm Paulsen,  
3. styrmann og telegrafist Arthur Olsen,  
Matroser Kr. Tellefsen og Olaf Solhøi,  
Lettmatros Kåre Vollen.

Videre kom Håkon Thune ombord noen måneder senere som 2. maskinist.

Dette var altså første gang Texaco stiftet bekjentskap med disse herrer, som siden har gjort en stor innsats for vårt firma. Kaptein G. Tellefsen er idag firmaets ass. direktør, Andr. Larsen, Arthur Olsen og Håkon Thune fungerer som inspektører på kontoret og

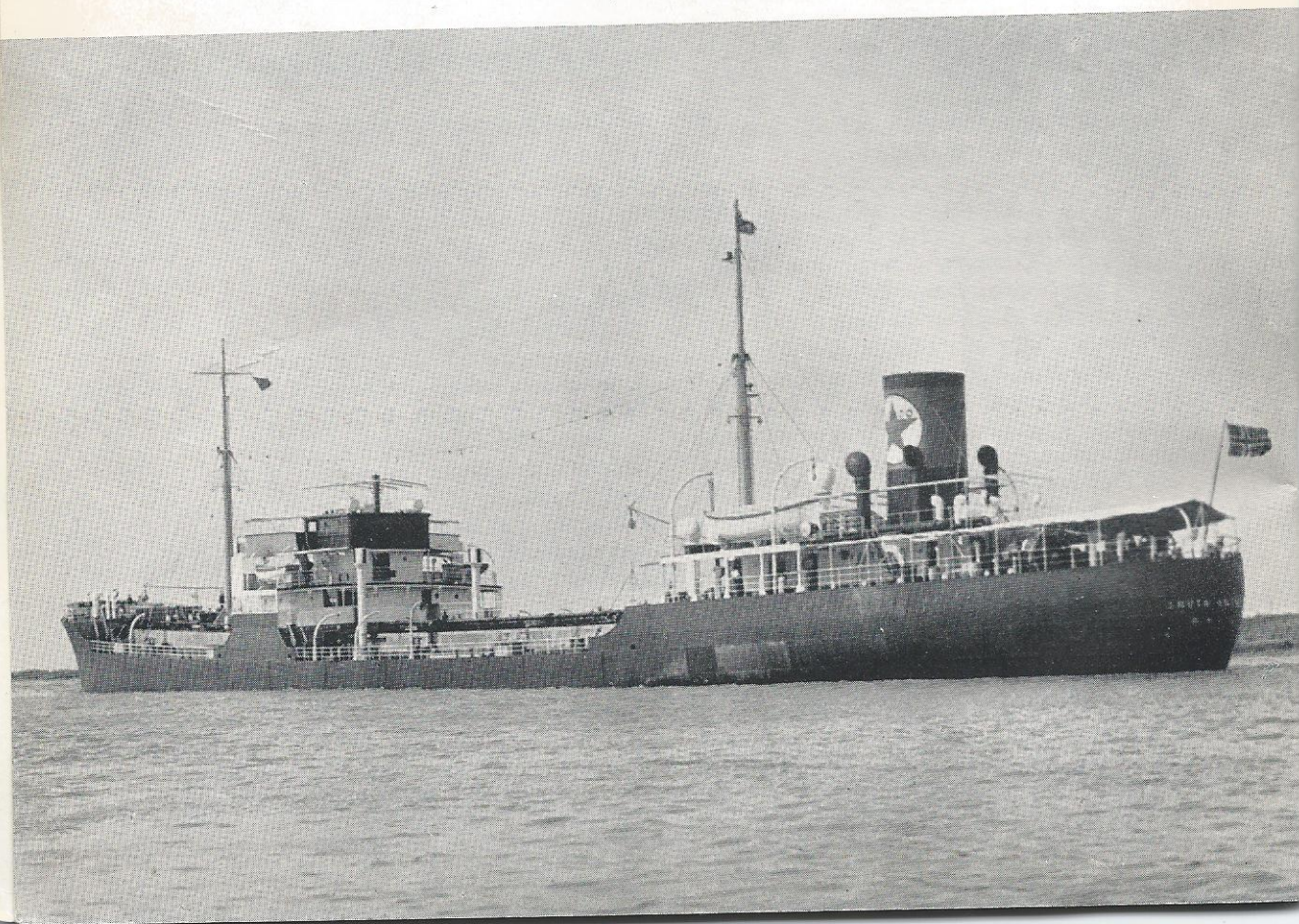
Karsten Hallen, Olaf Solhøi og Kåre Vollen fører henholdsvis «North America», «Nueva Andaluca» og «Skandinavia». Kaptein Anton Holm Paulsen omkom dessverre ved M/T «India»s krigsforlis, og kaptein Kr. Tellefsen fratradte sin tjeneste hos oss høsten 1953.

Dette var altså den spede begynnelse til vårt skipsrederi. Fra nå av finner det sted en rivende utvikling, og allerede 20. mai samme år kjøpte vi fra The Texas Company, Delaware, motorskipet «Solitaire» på 3 350 t. br., som i likhet med «South America» ble bortfraktet til The Texas Company i New York for 10 år. Da det viste seg at disse skipene gjorde god nytte for seg ved sin økonomiske drift og sin diesel-trenede besetning, ble The Texas Company interessert i å befrakte flere skip under norsk flagg. I mai 1934 ble det derfor sluttet kontrakt med A/S Nakskov Skibsverft for bygging av et 12 000 tonnns dieselmotor tankskip for £ 13 000, eller ca. kr. 2 600 000 («Brasil») og et liknende skip på 12 750 tonn fra Odense Staalskibsverft

(«Europe») for samme pris. Som en kuriositet kan nevnes at «Brasil» i 1952, 15 år gammel, ble solgt for n. kr. 11 800 000.

Til «Solitaire», «Europe» og «Brasil» ble det også forhyret mannskap som senere har gått igjen blant Texaco's faste stab. På «Solitaire» ble f. eks. Georg Andersen hyret som 1. styrmann; han var inntil nylig Marine Superintendent i Bahrain Petroleum Co., mens kapteinene W. K. Paulsen og J. C. Christensen ble henholdsvis matros og lettmatros. Nåværende maskininspektør Seines gikk ut som 3. maskinist. På «Europe» stifter vi bekjentskap med de nåværende kapteiner Olaf Andersen og Emil Th. Pedersen, som ble forhyrt som 2. styrmann og matros. Her gikk nåværende maskinsjef Helge Riber ut som reparatør. Kaptein Hallen fikk æren av å føre «Europe» som ny. På «Brasil» merker vi oss at kaptein Arthur Olsen nå er blitt 1. styrmann, og at kaptein Henriksen ble forhyrt som båtsmann. På grunn av sykdom i familien måtte ass. direktør G. Tellefsen, som var kaptein om-

M/t «South America»



bord, her gå i land, og kaptein Arthur Olsen fikk således sin første tur som skipsfører.

Da det var i denne tiden at stammen av våre sjøfolk ble grunnlagt, har jeg dvelt nok så lenge ved disse første år i vår historie.

I november 1935 inngikk vi den første kontrakt med Deutsche Werft i Hamburg, nemlig for et 14 000 tonn tankskip til en pris av ca. n. kr. 3 000 000, som fikk navnet «*Nueva Granada*». Dette skip ble solgt i mars 1952 etter 15 års drift for n. kr. 17 150 000, pluss en meget fordelaktig kontrakt for levering 2 år etter.

Vår forbindelse med Deutsche Werft ble ytterligere utvidet da vi i 1939 fikk levert følgende skip fra dette verksted:

31. januar M/T «*Germania*» (senere omdøpt til «*India*»).

10. mars M/T «*Britannia*».

20. juni M/T «*Gallia*».

30. juli M/T «*Italia*».

I skjebneåret 1940 fikk vi ytterligere to skip, nemlig «*Skandinavia*» i januar og «*Nueva Andalucia*» i mars. Blant mannskapet til disse Tysklandsbåtene hefter vi oss ved kapteinene W. Taxt og H. M. Waagsnes som begge første gang ble forhyrt med «*Britannia*» som henholdsvis 3. styrmann og matros, og maskinsjefene Hans. I. B. Johnsen og Sverre Halvorsen som ble forhyrt som 2. maskinister på henholdsvis «*Gallia*» og «*Nueva Andalucia*». Vi hadde også kontrahert 4 søsterskip til ved Deutsche Werft, men disse ble ikke levert på grunn av krigen. Den ene kontrakt, Nr. 233 («*North America*»), ble ferdig sommeren 1940, men holdt tilbake av tyskerne og brukt som bunkringsskip. Det fant sitt endelige i nærheten av Azorene, senket av engelskmennene i forbindelse med sjøslaget med «*Bismarck*».

Det ville ikke være riktig å gå fra denne perioden uten å nevne oljeforretningen som dengang ble administrert fra samme kontor og som i disse årene vokste sammen med rederivirksomheten. Jeg kan nevne at vi i 1938 begynte med eget tankanlegg, forøvrig det første selskap som fikk anlegg i den nye oljehavn på Sjørøya. Samtidig hadde vi 7 bensinstasjoner i virksomhet i Oslo. Kontorpersonalet hadde vokst fra ca. 10 i 1930 til ca. 70 i 1939. Vårt behov for større kontorlokaler

hadde stadig steget, med derav følgende omflakkende tilværelse. Nå hadde vi imidlertid fått lokaler i Torstedhjørnet, Stortingsgt. 30. Denne gleden varte dessverre ikke lenge, for disse kontorene likte tyskerne godt, og vi havnet til slutt i teppeavdelingen hos Steen & Strøm, hvor vi var helt til slutten av 1946.

Den første alvorlige føling våre skip hadde med krigen var allerede 11. februar 1940, da «*Gallia*» på reise fra Port Arthur, Texas til Amsterdam lå forankret på The Downs i England for kontrabandekontroll. En drivende mine eksploderte mot skutesiden og slo et hull på ca 20×20 fot fra vannlinjen og nedover. Merkelig nok kom ingen til skade, og det eneste som skjedde var at tørrlasterommet fyltes med vann. Da kaptein Arthur Olsen mente det var like risikabelt å bli liggende i The Downs som å gå ut med skaden ureparert, fikk han etter mange vanskeligheter myndighetenes tillatelse til å seile og kom til Amsterdam 18. februar, hvor reparasjonen fant sted.

Da Norge kom med i krigen, ble våre båter, i likhet med den norske flåten forøvrig, rekvirert av Nortraship, og vi fikk lite eller ikke noe med dem å gjøre. Oljeforretningen deltok med kvoter i forhold til salget før krigen, og generatorknott ble vår viktigste salgsartikkel. På kontoret ble det derfor mindre og mindre å gjøre, og personalet ble sterkt redusert.

Båtene derimot, som samtlige gikk i sin farefulle fart, gjorde en stor innsats for de allierte, beklageligvis ikke uten meget følelige tap.

Allerede den 15. juni 1940 fikk vi den triste melding at «*Italia*» var torpedert utenfor den britiske kyst. Hele maskinbesetningen på vakt samt de sovende mannskaper akterut omkom, bortsett fra elektriker Olaf Larsen som greide å komme seg ut gjennom en ventil og ble tatt opp sammen med den reddede del av mannskapet av en britisk destroyer.

Den 22. mars 1942 gikk «*Nueva Andalucia*» på land ved Halifax, U. S., fullastet i stor snestorm, og brakk i to. Ingen av mannskapet omkom. Akterskipet ble i september samme år tauet inn til New York, hvorfra det i mars 1946 ble tatt til New Port News Shipbuilding Co. og bygget på nytt forskip.

Den 25. april 1942 reddet «*Gallia*» 6 over-



M/T «South America»s offiserer.

levende fra S/S «Otho». De hadde tilbragt 22 døgn på 2 redningsflåter.

Den 17. september 1943 er siste dag noen har hørt fra M/T «India». Skipet var da på reise fra Peru til Australia og er antagelig blitt torpedert. Hele besetningen, ialt 38 mann, omkom.

Den 6. oktober 1943 ble «Britannia» torpedert på reise fra Durban til Abadan. Ingen av mannskapet kom til skade, og skipet foretok foreløpig reparasjon i Bombay.

Den 2. januar 1944 reddet «Britannia» 71 overlevende fra den torpederte S/S «Albert Gallatin».

Den 6. april 1944 ble «South America» torpe-

dert og sank i Nord-Atlanteren. Hele mannskapet ble reddet.

I 1944 avla Kong Haakon og Kronprins Olav visitt ombord i «Gallia», og jeg synes det kan være av interesse i gjengi litt av en artikkel i «Norsk Tidend» (Den norske Regjerings organ under krigen) fra 6. mai 1944 under overskriften: «Norsk båt er tankfartens verdensmester»:

«Tankfartens verdensmester er en norsk båt, den tanker som har fraktet mere bensin til Storbritannia enn noen annen båt. Under hele krigen har den seilt uten uhell, gjort over 50 turer over Atlanterhavet, fraktet noe over 330 000 tonn flybensin til Storbritannia for-

uten betydelige mengder fly, samt har den videre fraktet en del bensinlaster til Middelhavet. I sannhet en verdifull krigsinnsats.

Kong Haakon og Kronprins Olav la for dagen sin varme anerkjennelse av denne innsats ved forleden å avlegge besøk ombord i båten i en engelsk uthavn. Under besøket bekorerte Kongen tre av båtens menn med Olavsmedaljen. To mann av den 47 mann sterke besetning — kaptein Reidar Henriksen og assistent Egil Melsom — har Olavsmedaljen tidligere.»

De tre som fikk Olavsmedaljen var:

1. styrmann Kåre Hjalmar Vollen,
- Telegrafist Finn Ove Andersen,
1. maskinist Barthold Seines.

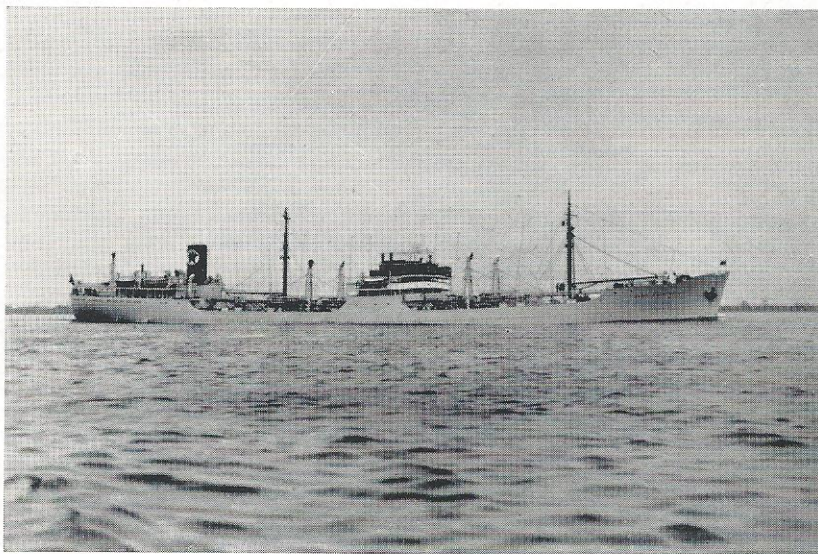
Under krigen omkom 60 av våre sjøfolk, og flåten ble redusert fra 11 til 7 skip.

Båtene ble levert tilbake av Nortraship den 30. september 1945, hvorefter en overgangsordning, den såkalte U.M.A. periode hvor båtene gikk på charter til United Maritime Authority, varte til 1. mars 1946. Fra denne dato fikk vi igjen full disposisjonsrett over båtene, som samtlige ble sluttet på 10 års certepartier til The Texas Company i New York. Disse syv gjenværende skipene var nå sterkt redusert i sin yte-cvne, både på grunn

av den større alder og den uforholdsmesside harde kjøringen under krigen. Store reparasjoner og fornyelser var derfor i første omgang nødvendig. Kontorpersonalet i rederiet var helt nytt, bortsett fra Tellefsen og Larsen, og våre kontorlokaler i Steen & Strøm's teppeavdeling ble etterhvert så trange at vi så å si satt opp på hverandre. Arbeidsforholdene var kort sagt meget vanskelige.

Allerede den 6. november 1946 fikk vi som første rederi etter krigen levert en ny båt, nemlig *M/T «America»*. Dette var en av de 4 ordrer vi hadde plasert ved Deutsche Werft før krigen som jeg tidligere har nevnt ikke ble levert dengang. Dette skipet ble imidlertid satt på vannet i 1941, men ikke gjort noe mer med. Hvor usannsynlig det enn høres, var det bare blitt truffet av en liten bombe som gjorde ubetydelig skade på skroget. Utstyret var blitt bortgjemt og befant seg i ubeskadiget stand, slik at det gikk svært fort å bringe båten i orden igjen.

Som jeg tidligere har nevnt, ble *«Nueva Andaluçia»*s akterskip tauet inn til New Port News Shipbuilding Co. for å få bygget på nytt forskip, og den 28. februar 1947 kunne vi igjen notere båtens tilbakekomst til vår flåte. Skipet var i tipp topp stand takket være



*M/t «Nueva Granada».*

godt arbeid fra verkstedets side og et dyktig inspeksjonsarbeid for maskinriets vedkom- mende utført av inspektør Thune. I mai samme år kjøpte vi en mindre båt, M/T «El Caribe» på 1 435 t. dv., for fart i Vest-Indien. Vi hadde nå fra krigens slutt forøket vår flåte med 30 165 t. dv., nemlig «America», 14 300 t., «Nueva Andaluca», 14 430 t. og «El Caribe», 1 435 t., og hadde ialt 117 000 t. dv. Det kan være av interesse å nevne at de totale omkostninger ved rekonstruksjonen av «Nueva» beløp seg til 10,8 mill. kroner, mens skipet som nytt i 1940 kostet kr. 5,5 mill. Verdens tonnasjebæver var stadig stigende, og vi begynte nå å se oss om etter kontraheringsmuligheter. Resultatet ble at vi i 1948 kontraherte 2 skip ved Kockums i Malmö for levering i 1952. I 1950 kontraherte vi ytterligere 3 skip ved Deutsche Werft for levering i 1954, samt ett ved Framnæs Mek. Verkssted i Sandefjord for levering i 1956. For å skaffe nødvendig kapital til disse kontrakter, som kommer inn under den særegne norske bestemmelse om 100 % valutareservis selvfmanstiering, måtte vi selge endel eldre tonnasjer. I 1950 solgte vi derfor «Sollant» og «Britannia» og i 1952 fikk «Nueva Granada» og «El Caribe». I 1952 fikk vi så levert de to båtene fra Kockums, nemlig «North America» og «Brasil». Prisen på ny tonnasje var steget slik at disse to nybyggingene kostet oss tilsammen vel 41 mill. kroner. Hva gjelder de 3 kontrakter ved Deutsche Werft, så vil ass. direktør Tellefsen behandle disse i en egen artikkel i neste nummer. Medregnet disse tre nybygginger vil vår tonnasje i de første måneder av 1955 komme opp i ca. 163 000 t. dv., altså for første gang mer enn vi hadde ved krigsutbruddet i 1940. Ojsefortenningen og skipsrederiet ble adskilt i desember 1947 da Norsk Caltex Oil A/S overtok salget av de tidligere Texacoprodukter i Norge. Skipsrederiet flyttet til nye kon- torer i Stortingsgaten 30, forøvrig de samme lokaler som selskapet hadde før krigen. Kon- torpersonalet har siden 1946 bestått av ca. 20, og jeg synes det er morsomt å vite at det på alle disse årene bare har sluttet 2 mann, og det for å gå over i selvstendig virksomhet. Alt i alt består vårt firma idag av ca. 360 ansatte, hvorav ca. 340 sjøfolk.



godt arbeid fra verkstedets side og et dyktig inspeksjonsarbeid for maskineriets vedkommende utført av inspektør Thune. I mai samme år kjøpte vi en mindre båt, M/T «El Caribe» på 1 435 t. dv., for fart i Vest-Indien.

Vi hadde nå fra krigens slutt forøket vår flåte med 30 165 t. dv., nemlig «America», 14 300 t., «Nueva Andaluca», 14 430 t. og «El Caribe», 1 435 t., og hadde ialt 117 000 t. dv. Det kan være av interesse å nevne at de totale omkostninger ved rekonstrueringen av «Nueva» beløp seg til 10,8 mill. kroner, mens skipet som nytt i 1940 kostet kr. 5,5 mill.

Verdens tonnasjebehov var stadig stigende, og vi begynte nå å se oss om etter kontraheringsmuligheter. Resultatet ble at vi i 1948 kontraherte 2 skip ved Kockums i Malmö for levering i 1952.

I 1950 kontraherte vi ytterligere 3 skip ved Deutsche Werft for levering i 1954, samt ett ved Framnæs Mek. Værksted i Sandefjord for levering i 1956. For å skaffe nødvendig kapital til disse kontrakter, som kommer inn under den særegne norske bestemmelse om 100 % valutamessig selvfinansiering, måtte vi selge endel eldre tonnasje. I 1950 solgte vi derfor «Solitaire» og «Britannia» og i 1952 «Brasil», «Nueva Granada» og «El Caribe». I 1952 fikk vi så levert de to båtene fra Kockums, nemlig «North America» og «Brasil». Prisene på ny tonnasje var steget slik at disse to nybygningene kostet oss tilsammen vel 41 mill. kroner.

Hva gjelder de 3 kontrakter ved Deutsche Werft, så vil ass. direktør Tellefsen behandle disse i en egen artikkel i neste nummer.

Medregner disse tre nybygninger vil vår tonnasje i de første måneder av 1955 komme opp i ca. 163 000 t. dv., altså for første gang mer enn vi hadde ved krigsutbruddet i 1940.

Oljeforretningen og skipsrederiet ble adskilt i desember 1947 da Norsk Caltex Oil A/S overtok salget av de tidligere Texacoprodukter i Norge. Skipsrederiet flyttet til nye kontorer i Stortingsgaten 30, forøvrig de samme lokaler som selskapet hadde før krigen. Kontorpersonalet har siden 1946 bestått av ca. 20, og jeg synes det er morsomt å vite at det på alle disse årene bare har sluttet 2 mann, og det for å gå over i selvstendig virksomhet. Alt i alt består vårt firma idag av ca. 360 ansatte, hvorav ca. 340 sjøfolk.