



texaco tanker



SEPTEMBER 1970

17. ÅRGANG

Skip og bemanning

Det er nå 5 år siden vi fikk den siste nybygningen til vår flåte nemlig «Texaco Belgium». Siden den tid har vi også solgt 2 skip slik at flåten idag er på 9 skip, og den er blitt eldre.

Denne situasjonen er selvfølgelig klar for alle, og mange spør seg selv da hvilken fremtid rederiet har, og de som er interessert i automatikk og slike ting vil vel også spørre hvilken mulighet rederiet har i tiden fremover til å tilby jobber som de finner interessante.

Bakgrunnen for den stagnasjon vi er oppe i er i det vesentligste de engelske subsidier av hjemlig skipsfart. Den engelske handelsflåten var i ferd med å sakke akterut i den internasjonale konkurransen, tonnasje viste en fallende tendens, og flåten ble mer og mer umoderne. Dette vakte selvfølgelig bekymring i England, som er en av de store maritime nasjoner.

Som et mottrekk mot denne utviklingen besluttet den engelske regjeringen seg til å gripe til subsidier, og betalte i første omgang 25 % av hva ny tonnasje kostet. Merkelig nok ble denne nybygnings-subsidiering gjort gjeldende ikke bare for de skip som ble bygget i England, men uansett hvor i verden de ble bygget. Etter sigende skyldes det en skrivefeil i loven, men det får være som det er.

Etterhvert er subsidieordningen eller «investment grants» blitt revidert. Først ble subsidien redusert fra 25 % til 20 % og dernest ble den ifjor gjort gjeldende bare for skip som er bygget i England og i land som er medlemmer av EFTA (The European Free Trade Area), dette vil i praksis si England, Sverige, Danmark og Norge. Det er vel å vente at videre reduksjoner vil finne sted og at ordningen kanskje må falle bort når og hvis England kommer med i det europeiske fellesmarked.

På grunn av Investment Grants har Texaco de senere årene satt alle sine nybygninger under engelsk flagg. Dette er kjedelig for oss, og det medfører problemer, da vi sakker akterut i konkurransen om kvalifiserte folk til drift av skipene.

Vi kan imidlertid nevne at Marine Department i New York gjentatte ganger har forsikret oss om at den norske flåten skal bygges opp og holdes ved like. Det arbeides for tiden på forskjellige alternativer og vi regner med at noe vil skje om ikke lenge.

Utsettelse av dokkinger

Det kan alltid komme kjelker i veien og skipsfarten er ingen unntagelse. Kanskje er det slik at skip arbeider under mere vekslende forhold på alle måter enn noen annen næring. Vi tenker ikke bare på vær og vind og fartsmonster, men også på de faktorer som ligger til grunn for de disposisjoner som rederiet og skipsledelsen må treffe.

Etterspørselen etter tankskip varierer stadig. Den ene dag kan det nesten ikke være en last å oppdrive, mens det kort tid etter knapt nok er mulig å finne en ledig tankbåt, og fraktmarkedet farer i været slik som det nu har hendt. Mange ville vel synes at de som stiller med oljetransporter og tankskipsfart er dårlige til å planlegge og at de burde kunne forutsi slike ting. Kanskje er det noe i det, men vi får vel også gå med på at politiske hendelser innvirker sterkt på oljetransportene, for bare å nevne en ting som blokkeringen av oljeledningen fra den persiske bukt til Sidon. Dessuten, hva betyr ikke en kald vinter for forbruket av fyringsolje i jordens kolde strøk.

Hvorom allting er så er tankskip idag en skrikende mangelvare, og markedet har nådd en høyde som vi må helt tilbake til 1956 for å finne maken til. Under slike forhold gjelder det både for den private skipsfart og for oljeselskapene å holde tankbåtene i drift så kontinuerlig som mulig, og ett av midlene er selvfølgelig å utsette de dokkinger og reparasjoner som lar seg utsette.

Dette har vi også fått føle i og med at 4 båter som skulle vært på verksted i løpet av høsten i år, er blitt utsatt. Muligheten foreligger imidlertid for at «Texaco Oslo» vil komme til å dokke, da det kan gjøres på relativt kort tid, og den er utstyrt med Doxford-motor, som kanskje trenger noe mer oppsikt enn andre dieseltyper.

Prosjektskip

I forrige nummer nevnte vi litt om hva som ligger i begrepet «prosjektskip». Vi har nå latt oss fortelle at mange synes det er en nokså intetsigende betegnelse. Alt man setter igang med er jo «prosjekter».

Dessuten synes visstnok noen at navnet er litt skremmende, fordi man blir forledet til å tro at det ligger noe innviklet, vitenskapelig eller skjult lureri i denne form for drift av skip.

Det kan altså være grunn til å lete etter et annet og bedre navn, men vi synes ikke dette skal gjøres på redernivå. Det bør nok være en felles betegnelse for alle norske skip som drives etter prosjektskipets idé, og vi tar derfor saken opp utad.

Et rederi kaller forresten sine prosjektskip for «bedriftskip» og det er sikkert ikke dumt. Det peker på det som er den egentlige kjerne i opplegget, nemlig at hvert skip er skilt ut som en selvstendig bedrift.

Det kan også være grunn til å se på prosjektskip-driften fra en annen synsvinkel. Et av tidens store diskusjonstemaer er demokrati i arbeidslivet, uten at noen så vidt vi vet har greid å gi en god definisjon på begrepet hittil. Likevel ønsker arbeidstakerne en form for demokrati, og mange arbeidsgivere er også positivt innstilt på det. Men så støter man på vanskeligheter ved at bedriftene blir større og større, produksjonen mer og mer ensformig slik at det demokrati man tenker seg vanskelig kan få stort spillerom og oppfattes som en realitet.

Her står kanskje skipsfarten i en gunstig særstilling i og med at hvert rederi, logisk kan deles opp i mange selvstendige undergrupper, nemlig skipene hvor tallet av sysselsatte er sterkt begrenset. Kanskje er det slik at skipsfarten er den næring som gir best grunnlag for å praktisere demokrati på arbeidsplassen.

1. oktober i år har «Texaco Oslo» fullført et år som prosjektskip, og båten vil da gi ut sin årsrapport som redegjør

For oss, som medlem av Texaco-gruppen, kommer også det forhold inn i bildet at oljeselskapenes utgifter bl. a. som følge av de høye frakter, er steget betraktelig. Dette må oljeselskapene forsøke å motvirke på en eller annen måte slik at deres investeringsprogram, som skal sikre den fremtidige drift ikke kommer til å lide for meget.

Utsettelse av dokkinger hører med blant de ting som ødelegger planleggingen for dere ombord i skipene og sikkert også ofte blir møtt med sure minner. Vi er klar over at det kan føre til ekstrabelasting men håper alle forstår bakgrunnen for og nødvendigheten av slike tiltak.

for virksomheten i likhet med bedrifter i land. Da er også tiden innen for skipsledelsen til å få avløsning. Som det ser ut i dag, vil «Texaco Oslo» fortsette som prosjektskip med en skipsledelse bestående av kaptein Ragnar Pettersen, overstyrmann Louis Meisland og maskinsjef Torkel Strandelid. Stuert Vegel håper vi fortsetter til nærmere jul og hvem som da skal være stuert er uklart foreløpig.

«Texaco Bogota» ble sendt til fjerne farvann temmelig kort tid etter at den gikk ut som prosjektskip. For øyeblikket er den på vei til Honolulu og derfra til Anchorage, men såvidt vi vet er båten i form med å etablere sin nye driftsform.

Vi kommer nok til å sette igang flere prosjektskip etter hvert, men dette avhenger helt og holdent av i hvilken utstrekning interessen er tilstede blant offiserene. Det er selvfølgelig en frivillig sak for hver enkelt.

Eksplasjon i store tankskip

VLCC er den forkortede betegnelse for de store tankskip over 200 000 tonn. På engelsk står det for Very Large Crude Carriers.

Innføring av disse store båtene førte med seg en meget ubehagelig overraskelse, nemlig en tydelig økt risiko for eksplosjoner i tankene under rengjøringen. I løpet av kort tid eksploderte 3 av disse båtene, hvorav to engelske og ett norsk. Dette førte umiddelbart til at det ble satt igang forskningsarbeid på internasjonal basis for å finne ut årsaken og komme den til livs.

Dette skjedde også i Norge hvor Sjøfartsdirektoratet opprette en komité av sakkyndige, og det har nå ført til at Sjøfartsdirektoratet har gitt regler om hvordan tankrengjøring skal foretas på disse båtene. Selv om disse reglene ikke gjelder for de typer skip som vi driver, er de interessante, fordi de berører en del generelle forhold i forbindelse med tankrengjøring. De nye reglene er sendt ut til båtene, og vi kan tenke oss at de vil bli diskutert der.

Det som er nytt i reglene er at man i langt større utstrekning enn tidligere skal holde seg orientert om den aktuelle gass-blanding i tankene, hvorvidt den er innenfor det eksplosive området eller ligger over eller under denne. Til dette trenges det annet måleutstyr enn det de fleste tankskip er utstyrt med idag, og det vil nok komme nye ting på markedet etter hvert. Vann som brukes til spyling av tankene bør ikke varmes opp til mer enn 60 grader Celsius og ikke være tilsatt vaskemidler så lenge tanken er innenfor den eksplosive ramme. Heller ikke bør vaskevannet resirkuleres.

Opprksomheten er også rettet mot peilesnoren, som man bruker når man

Assisterende direktør



Den 1. august i år ble kontorsjef Bjørn R. Halvorsen utnevnt til assisterende direktør.

Dette kommer neppe som noen overraskelse. Han har i realiteten fungert i en slik stilling i lengere tid, og det bør selvsagt være en stedfortreder i den daglige ledelse.

Direktør Halvorsen er nå 46 år og har arbeidet i rederiet siden 1947, altså nedlagt 23 av sine år i Texaco's Maritime virksomhet. Før denne tid var Halvorsen i Nortraship og deltok i arbeidet med tilbakelevering av handelsflåten etter krigen til de norske redere. Ett år av sin karriere har han også tilbragt som skipsmegler i London.

Forøvrig skulle nærmere presentasjon være unødvendig. Han er kjent av og kjenner også de fleste.

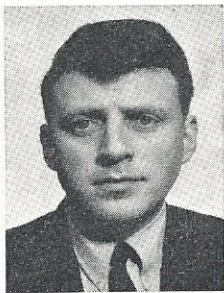
Budsjetter for forbruksvarer

Avdelingssjef Th. Strengen, som følger opp skipenes økonomiske drift meddelte at budsjettforslagene er kommet inn fra alle båtene når det gjelder forbruket i 1971 av forbruksartikler.

Som vanlig er budsjetteringen nøkternt og greit foretatt.

Skipenes budsjettforslag tas nå inn i rederiets totalbudsjett, og så snart dette er ferdig vil den nødvendige godkjenning kunne bli sendt ut til skipene. Så vidt vi kan se idag skulle det ikke være påkrevet med særlig forandringer i de forslagene som er kommet inn.

tar ullage. Det er bragt på det rene at hvis peilesnoren er laget av syntetiske materialer og benyttes av en mann som står på gummisåler og har hansker på seg, og han lar snoren gli over hansken vil mannen kunne bli statisk oppladet og kanskje forårsake en gnist. Om dette innebærer noen fare i det praktiske liv er vel ikke så sikkert, men man har nå en gang funnet ut at risikoen er tilstede, og at man da like gjerne skal eliminere den.



inspektør Per Wolmar Christensen.

Allerede vel kjent ombord på flere av skipene, men likevel - - - . Inspektør P. W. Christensen ble ansatt som assistent for Ing. Tranberg i juni i fjor. Han kommer fra Sjøkrigsskolens maskinoffiserslinje som innbefatter såvel realartium som ingeniør- og maskinsjefsutdannelse. Han har gått dykkelederkurs og lest bedriftsøkonomi — altså en allsidig herre — som er velkommen til oss.

Vi ønsker velkommen



Frk. Kari Halvorsen — sekretær for adm. direktør.



Frk. Sissel Johnsen — identisk med SJ på brevene.



Arild Birkeland, ennå ikke noe særlig kjent ombord på båtene — men vil nok bli det etterhvert. Hr. Birkeland er også ansatt i Ing. Tranberg's avdeling som teknisk kontormann fra 1. januar i år. Det høres fint ut, og det er det også synes Birkeland som er ung, fotballinteressert og iherdig med selvstudium på Shippingakademiet. Av tidligere meritter nevnes realartium og 1 års løpende praksis på vårt kontor som yngstemann opprinnelig ansatt 8/1 1969. Velkommen.



Fru Anne Borg — siste ervervelse i buketten.



Fru Anne-Lise Raanes — forhenv. telegrafist, nå regnskapskvinne.

SIKKERHET

HJELP TIL Å GJØRE ARBEIDSPLASSEN TRYGG

1. Fjern aldri et vernemiddel uten at du er bemyndiget til det.
 2. Må du av en eller annen grunn forlate maskinen et øyeblikk — slå av strømmen og vent til maskinen stopper.
 3. Ved bruk av mekanisk verktøy der flyvende partikler lett kan forårsake skade bør du sette skjermer slik at du ikke skader noen.
 4. Kjører du traller — vis forsiktighet og følg trafikkforskriftene. Sørg alltid for at lasten er stuert trygt.
 5. Pass på at du ikke plasserer materialer slik at du blokkerer ganger, nødutganger eller brannslukningsmateriell.
 6. Ved eget eksempel og vennlig veiledning hjelper du dine kamerater til å arbeide trygt.
- Vern og Velferd, kort nr. 14.

SIKKERHETS-INSPEKSJON

Her er noe av det en bør se etter under en sikkerhetsinspeksjon:

1. Passer folk maskiner eller bruker de redskap, verktøy eller annet utstyr uten tillatelse?
2. Arbeider de med farlig hastighet?
3. Er beskyttelser fjernet eller er de eller andre verneanordninger satt ut av funksjon?
4. Bruker folk dårlig redskap eller utstyr eller bruker de hender eller kroppen i stedet for redskap?
5. Overbelastet, overfyllt, ordner eller håndterer de gjenstander eller materialer på en farlig måte?
6. Står eller arbeider folk under hengende last, åpne luker, sjakter eller stillaser eller kjører de med på lasten, går de av og på kjøretøyer i bevegelse, går de på eller krysser de jernbanespor eller kjørebane unntage ved overgangene?

7. Reparerer eller regulerer de utstyr som er i bevegelse eller som står under trykk, elektrisk spenning eller inneholder farlige stoffer?
 8. Er det noen som ved spøk eller på annen måte leder folks oppmerksomhet bort fra arbeidet?
 9. Er det noen som ikke bruker verneutstyret eller beskyttende klesplagg?
- Vern og Velferd, kort nr. 25.



forskjellige seg?

Maskinass./rep.:	Telegrafist:	Båtsmann:	Tømmermann:	Pumpemann:	Elektriker:	Stuert:	1. kokk:
O. Jensen	H. Hogstad	F. Wangberg		B. RICHVOLDSEN	N. Bakken	J. Waage	E. Bechmann
T. Hovelsen	A. Eliassen	P. Didriksen		R. Skauge	O. Risnes	H. Aandahl	K. Hult
	G. Pedersen	K. Eriksen		H. Håkonsen	E. Rokvam	E. Skjørestad	B. Hansen
	A. Hauglid			G. Grande			
T. Svoren	K. Rott	A. Sveen		M. Nordmo	P. Poulsen	S. Pedersen	D. Wang
K. Øvermo	A. Andreasen	H. W. Ruud	L. Volden	I. Sandstad	W. Jensen	K. Grøttan	K. Dahl
G. Benati	O. Guldbranden	N. P. Nilsen		L. Johansen	G. Kleftås	R. Vegel	D. Øverkil
A. Tiller	O. L. Olsen	A. Larsen		A. Sigurdson	H. Berger	B. Kjærstad	S. Trøslie
	P. Solheim			G. Dahl			

jr.



Texaco-mesterskapet 1970

er dessverre ikke istand til å gi en oversikt over stillingen i årets mesterskap, da rapporten fra sjømannskirken i Trondheim er blitt forsinket.

Velferdskontorets Sportoversikt for 15. august fremgår det imidlertid med all tydelighet at det er stor aktivitet ombord i «Texaco Belgium».

La så med våre andre skip?

Den er nevnt i oversikten, men vi tror å tro at dette betyr at ingen av de andre skip har tatt kampen opp om republikanene og medaljene i årets Texaco-mesterskap.

Vi går derfor ut fra at vi kan bringe resultatene fra flere båter i vårt neste nummer, og ber om at skipenes rapporter blir sendt Sjømannskirken på Trini-

den 15. august har «Texaco Belgium» skipets utøvere følgende plasseringer:

Norsk mesterskap i friidrett: nr. 11
Norsk mesterskap i hopp u/t: nr. 30
Idrettsmerkekonkurransen: nr. 19

Junior:

100 m : nr. 4 Jan Espenes 11,9
Kule : nr. 4 Jan Espenes 10,59
4-kamp: nr. 4 Jan Espenes 1984

Senior:

100 m : nr. 7 Kjell Benjaminsen 11,5
100 m : nr. 7 Antonio Noreiga 11,5

Veteraner:

60 m : nr. 2 Olav Hansen 7,9
60 m : nr. 4 Erling Wetlesen 8,1
Lengde: nr. 3 Olav Hansen 4,72
Lengde: nr. 4 Erling Wetlesen 4,65
4-kamp: nr. 1 Olav Hansen 2750
4-kamp: nr. 3 Erling Wetlesen 2575
4-kamp: nr. 4 Leo Nygaard 2569

Kvinner:

60 m : nr. Åse Ekre 8,5

Hopp uten tilløp:

Herrer III:

Lengde: nr. 1 Erling Wetlesen 2,79
Høyde: nr. 1 Erling Wetlesen 1,40

Herrer IV:

Lengde: nr. 2 Olav Hansen 2,76
Høyde: nr. 1 Olav Hansen 1,20

Vi gratulerer skipet med disse fine midlertidige plasseringer og resultater.

Neptuniaden 1970

Den 5. Neptuniade finner sted i tiden 15. august til 31. desember 1970.

Enkelte av våre skip har hevdet seg godt i tidligere Neptuniader, og vi går ut fra at skipenes idrettslag og velferdsklubber også denne gang finner frem til arrangementer som ikke bare gir mange konkurransepoeng, men som også bidrar til å aktivisere og sammensveise besetningen ombord. «Det viktigste er ikke å vinne, men å delta.»

Rettelser til resultatliste for Texaco-mesterskapet 1969

100 m.

1. Engelhardt, Ewald, Belgium 12,9
2. Meidahl, Fritz, Belgium 13,4
3. Wick, Odd, Nueva Granada 13,4

Kule:

1. Sveen, Arnulf, Bogota 11,60
2. Knutsen, Tor, Nueva Granada 9,73
3. Meidahl, Fritz Belgium 8,70

Høyde:

1. Knutsen, Tor Nueva Granada 1,40
2. Meidahl, Fritz, Belgium 1,25
3. Asp, Arne, Belgium 1,21

Vi gratulerer medaljevinnere og beklager feilen. Medaljer vil bli sendt vinnerne.

Båtenes posisjoner

BÅTENES BEVEGELSER JULI—AUGUST 1970

- T/T «Texaco Belgium»** — har i de siste måneder hatt et bestemt fartsmonster — Port Arthur-området — Trinidad — UK/Cont. Etter avsluttet lossing i Terneuzen 19/6, lasting Trinidad 28/6 for Port Arthur og Port Neches. Retur til Europa via Trinidad med lossehavner Dingle, Pembroke og Terneuzen. Deretter samme rundtur igjen og skipet ventes losse i Europa ca. 15/9.
- M/T «Texaco Bogota»** — fortsatte i Europa-fart til midten av juli da det kom ordre om lasting i Ghent for USA. Dette var innledningen til langtur, idet skipet etter lossing i Boston-Bayonne og Baltimore lastet på Trinidad 10/8 for Honolulu og Anchorage. Deretter blir det antagelig lasting igjen på Trinidad i slutten av september.
- M/T «Texaco Brasil»** — lastet i begynnelsen av juli på Aruba for Montreal og fikk deretter en reise Point Fortin (Trinidad) for Seawaren (New York) for Shell's regning. Lasting på Trinidad igjen 18/8 og denne gang meget overraskende lossing i Santos 3/9. Det er meget lenge siden vi losset i Brasil hvor vi tidligere hadde et skip så og si hver uke.
- M/T «Texaco Britannia»** — losset Hong Kong og Saigon i midten av juli. Etter nok en Saigon-tur med last fra Singapore, lasting i Bandar Mashur og Bahrain for Hong Kong 23/8 og Saigon 29/8. Deretter beregnes anløp av Singapore 7/9 for å hente last til Saigon igjen.
- M/T «Texaco Norge»** — lastet i Ghent primo juli for Stockholm og Gävle. Det fulgte en tur Ghent—Hamburg—Brunsbüttel. Senere har det vekslet med lasting Pembroke og Ghent og lossing i engelske havner og kontinentet. 23/8 lastet dette skip i Ghent for Gävle.
- M/T «Texaco Nueva Granada»** — losset i Honolulu, Seattle og Redwood City i juli, deretter lasting Trinidad 2/8 for Philadelphia og Toronto. Retur Trinidad 30/8 for reparasjon, deretter lasting Puerto la Cruz for Avonmouth og Canvey.
- M/T «Texaco Oslo»** — har hatt sitt vanlige fartsmonster med lasting i Ghent eller Pembroke, men fikk i juli Middelhavstur med lasting Milazzo for Brunsbüttel og Hamburg 30/7. Senere har det vært lasting i Pembroke for engelske havner, men 25/8 losses lasten i Rotterdam.
- M/T «Texaco Skandinavia»** — lastet i Kurnell 15/7 for Singapore og fortsatte til Ras Tanura og Bahrain. Der ble det lastet for Australia igjen med lossehavner Botany Bay 11/9 og Newcastle 14/9.
- M/T «Texaco South America»** — lastet i Bahrain og Bandar Mashur i midten av juli for Hong Kong og Saigon. På etterfølgende ballastreise ble det anløp av Bombay 25/8 for mannskapsskifte. Skipet ventes Bahrain 29/8 hvor lastes for Botany Bay.