


texaco tanker

Nr. 2-1980



M/T "TEXACO BALTIC" I DOKK PÅ GØTAVERKEN




texaco tanker

INFORMASJONSORGAN FOR ANSATTE PÅ SJØ OG LAND I TEXACO NORWAY A/S

REDAKSJONENS ADRESSE: Texaco Norway A/S
Postboks 1680, Vika
OSLO I
Tlf. 418685

★ I Redaksjonen ★

 REDAKTØR: Nina Rudi Krøtø

 REDAKSJONSSEKRETÆR OG FOTOGRAF: Endre Ording Sund

Av innholdet nevner vi:

- side 3 TSAT, kurser
- " 4 Rederistyret
- " 6 Våre gamle båter
- " 7 Rederiråd nr. 18
- " 9 Dokkinger
- " 10 "Rammeavtalen "
- " 12 Satelitt- kommunikasjon/navigasjon
- " 14 Sportsresultater 1979, jubilanter
- " 15 Hvem-hva-hvor

BÅTFØRERKURS OMBORD PÅ M/T "TEXACO BERGEN"

I tidsrommet 6.mars til 21.mars 1980 er det blitt gitt undervisning til båtførerprøven, og den 21.mars ble det avholdt eksamen. Følgende besto eksamen og har fått utstedt båtførerbevis:

Stuert Audun Roel, maskinsjef Torkel Strandelid, 1.kokk Dagfinn Øverkil, reparatør Hallgeir Grønhaug, radiooffiser Rune Wallin, lettmatros Arne Sandlie, 2.maskinist Roald Grande, matros Ahmet Tagkus, matros Kristjan Stefansson, lettmatros Arild Roness.

Undervisningsleder var 1.styrmann John Misje og kaptein Tore Pedersen eksaminator.

TEXACO TANKER GRATULERER!

TSAT (TEXACO SHIPBOARD ADVISORY TEAM)

Som noen vil huske var TSAT ute på to oppdrag ifjor. Teamet, kaptein I. Bakke og maskinsjef B. Abrahamsen, er igjen igang med et nytt oppdrag, og vil i slutten av april måned besøke "TEXACO BOGOTA". Det blir denne gang et kombinert oppdrag idet teamet skal foreta en "pre-shipyard inspection" og assistere de tekniske inspektører med forberedelsen av reparasjonsspesifikasjonen som skal legges til grunn for skipets periodiske dokking og reparasjon i juni måned.

I/I "TEXACO AMSTERDAM"

Det har vært forhandlet med befrakterne om å få et avbrudd i Nigeria - South Sabine Point farten, helst med anløp av Europa, slik at vi kunne få arrangert den lenge påtenkte "mini-verksted reparasjon". Dette har vist seg vanskelig og det er ennå ingen løsning i sikte. Befrakterne kan imidlertid gå med på at vi arrangerer vanlig verksteds-reparasjon omkring årskiftet, og dette ser ut til å bli løsningen. Hvor dokkingen vil finne sted er det ennå ikke mulig å si noe om. De nødvendige rør, deler, Victor Pyrate-maskiner etc. etc. ventes å være tilgjengelige innen september måned.

KURSER 9/1- 1/5- 1980DATABRIDGE-OPERATORKURS

Overstyrmann Steinar Lien Horten 10-13/3
Overstyrmann Odd E.Solberg " 10-13/3

HAVARIKURS

Overstyrmann Steinar Lien - Stavanger 3 - 7/3

NAV.SIMULATOR

Overstyrmann Odd E. Solberg - La Guardia 2 - 7/3

FRANK MOHN

Pumpemann Bjørn Svalby - Bergen, mars 1980

BETRAKTNINGER OM KRING REDERISTYREI AV ARB.LEDER TORGEIR SVENDSEN

Følgende innlegg skulle egentlig ha vært med i forrige utgave av TEXACO TANKER, men rakk desverre ikke frem i tide.

Det er alltid med en viss skepsis man gir seg ut på noe nytt, og det var intet unntak da jeg møtte for første gang som innvalgt representant for de seilende (medl. av NSF) mannskaper på årets første styremøte. Riktignok forelå dagsorden i god tid, men jeg forstod allerede da at det var ting som skulle behandles hvor min kompetanse var utilstrekkelig.

For de rutinerne ledere av rederiet var vel dette som et ganske ordinært styremøte, med det unntak at det nå satt to representanter fra de seilende ved bordet, kaptein Idar Bakke som representant for personell med tariffmessig tilknytning til Norges Skipsførerforbund, Norsk Styrmandsforening og Det norske Maskinistforbund, samt øvrige ansatte i rederiet uten tilknytning til sjømannsorganisasjonene, og undertegnede, som representant for personell tilknyttet Norsk Sjømannsforbund.

Endel orientering var nødvendig som en åpning av møtet, ikke minst på grunn av debutanter som meg. Taushetsplikten ble nøye gjennomgått, uten at noen må forstå dette dit hen at det som foregår på et slikt møte er hemmelig. Da ville jo min misjon i den forsamling være fullstendig bortkastet. Men det kunne jo dukke opp saker som for kortere eller lengre tid vil kreve en viss taushet, noe som da vil være i samtlige ansattes interesse.

Det som jo er hovednerven i enhver bedrift, er økonomien, og for en fattig sliter fortøner et slikt rederiregnskap seg som det reneste eventyr, det er ikke hver dag man støter på så mangesifrede summer i min hverdag. Men etterhvert som postene blir gjennomgått forstår man bedre hvordan slike summer fremkommer, enten de nå er på plussiden eller på den gale. Værre er det med alle de profesjonelle uttrykkene man her støter på, som jeg ikke vil komme nærmere inn på da jeg selv er uten kjennskap til de fleste. Men jeg ble velvillig forklart det jeg ikke forsto, og ut fra dette ble det besluttet at vi foran neste møte skulle få en dag på kontoret for nettopp å være litt bedre forberedt hva slike ting angår, noe jeg ser frem til med stor interesse.

En gledelig ting som ble vedtatt, var at varamann Karen Winding vil være tilstede på møtene i fremtiden, slik at vi vil være to representanter fra "våre folk" noe som igjen vil bety mere spredning av opplysningene som skal meddeles de seilende. To arbeider bedre enn en i dette tilfelle, men allikevel er det uoverkommelig for oss å kunne ivareta alles ønsker og interesser. Det er derfor ønskelig at de seilende selv er med på å fremlegge sine synspunkter i saker som kan være av sikkerhets- og trivselsmessig betydning. Rederiorganet "TEXACO TANKER" har nesten forgjeves i alle år forsøkt å få innlegg fra båtene, men stort sett blir skribentene å finne på kontoret. Vel og bra det, men det finnes sikkert skribenter ombord i båtene også, noe som ville bidra til å gjøre bladet bedre, hva bredere dekning angår.

Det ble snakket om markedet og om flåtens (Texaco) beskjeftigelse. Det er vel kjent for de fleste av oss at de senere årene har vært såkalte "trange tider" for skipsfarten og mange kolleger har blitt gående hjemme uten anledning til å komme seg ut på lange tider. Opplagsbøyene har vært fulle, likeså listene på landets hyrekontorer. Så ille har det ikke vært for Texaco, som til tross for ovennevnte tider har holdt hodet godt over vannet, noe som igjen har sikret oss seilende våre arbeidsplasser. Nærmeste fremtid så heller ikke så svart ut, men ingen kan vel riktig spå fremtiden på dette felt.

Personalsjef Jenssen orienterte om sysselsetting i Texaco Norway A/S og kom her inn på utdanningsopplegg, tjeneste/ferieopplegg og pensjonsordningen. Det vil føre for langt å komme inn på alle disse sider ved personalpolitikken, men fullstendig referat vil foreligge hvor dette blir nærmere belyst.

Når det gjelder ulykker/uhell i rederiet var det bred enighet om at ulykkesfrekvensen idag er uakseptabel. Her unnlot jeg ikke å gjøre oppmerksom på at mye av feilen må ligge hos de respektive skipsledelser fra hvilke jeg selv har erfart slett oppfølgelse av de kampanjer rederiet til stadig ønsker å sette i verk. Likeledes er det vel kjent for de fleste av oss at det ikke sjelden finnes lite og dårlig sikkerhetsutstyr ombord. Men skipsledelsene alene kan ikke håndheve alle bestemmelser til enhver tid, vi underordnede må også gjøre vårt ytterste for å komme ulykkene til livs, og la oss håpe at alle påbud og regler for fremtiden blir fulgt fra "toppen" og ned og at det reageres strengt overfor alle former for brudd på bestemmelser, skipsledelsene overfor besetningen og rederiet overfor skipsledelsene når dette er påkrevet. Et godt samarbeid mellom disse tre kategorier ansatte er påkrevet for å oppnå resultater. Det var enighet i styret om dette og mitt absolutte inntrykk var at rederiledelsen så meget positivt på en oppfølging av saken.

Til slutt på møtet orienterte kaptein Idar Bakke om ombygningsplanene for "Skandinavia" og "Norge" for hvilket det er innhentet anbud. Prisen som foreligger idag er svært høy og det vil bli utarbeidet nye planer som ikke er så omfattende, men som allikevel vil bety en betydelig oppussing av bekvemmelighetene. Dette vil bli redegjort senere.

Rederiets konkurransemessige stilling redegjorde direktør Sundby om og det er gledelig å se at den er stigende. Dette vil bli å kunne lese om i referatet fra møtet.

For undertegnede var det en møtedag full av inntrykk, kanskje for mange, men neste gang vil jeg møte mer forberedt, etter en "studiedag" på kontoret. Det kan komme mye godt ut av denne nye møteordningen og la oss håpe på godt samarbeide med de daglige ledere i rederiet og på mange positive resultater.

Alexander the great, Julius Cäsar and Napoleon were all attending a 1st May parade in Moscow.
 "With those tanks" said Alexander the great, "I could have conquered the whole of Asia."
 "With all those rockets, I could have commanded the entire world" said Cäsar.
 Napoleon sat quiet, reading Pravda, when he exclaimed: "With such a newspaper, nobody would ever have heard about Waterloo..."

VÅRE GAMLE BÅTER AV LOYD GRANLUND

HER KOMMER NESTE KAPITEL I FORTELLINGEN OM VÅRE FØR-KRIGS SKIP.

Rederiets neste skip, M/T "Europe", var en kontrakt man kjøpte mens skipet var under bygging ved Odense Staalskibsværft. Prisen var N.kr. 2.914.699,78. Det fikk nasjonalitetsbevis 4. desember 1934 og var på 12.835 tdw. Det var utstyrt med 1 stk. Burmeister & Wain dieselmotor som utviklet 3850 IHP. Brenselsforbruket var 13 tons pr. døgn.

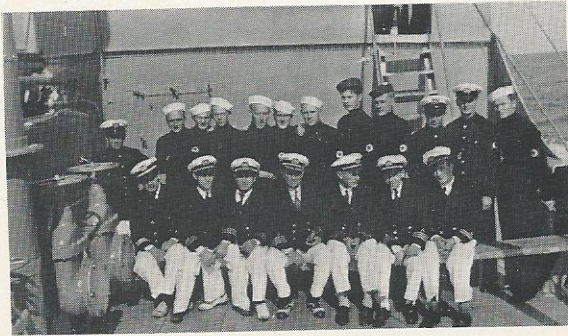
Dette var også et heldig skip som seilte i krig og fred uten særlige uhell. Under krigen ble det mye østenfart og det fortsatte noen år etter krigen også. Årene satte jo sine spor etterhvert og den tekniske utviklingen gikk frem med stormskritt etter krigen. Den 20 juli 1954 kom M/T "Europe" hjem til Sandefjord for opplegg for salg. Det var vel for godt til å bli hugget opp og skipsreder Salvesen i Kragerø kjøpte det i november 1954 og bygget det om til malmskip. Dette var antagelig et av de første tankskip som ble ombygget til dette formål. Maskineriet virket upåklagelig etter opp-lagsperioden og for egen maskin seilte skipet den 27. november til Kiel for ombygging. Det ble omdøpt til M/S "Adour" og seilte videre under norsk flagg. I 1954 ble det solgt til Argentina og omdøpt til M/S "Oreomar", her roet det seg til 1969, da det igjen var på tale å selge det til opphugging. Men noen hollendere kjøpte det for fort-satt fart og videre skjebne kjennes ikke. Det var et godt og sikkert skip i alle år og maskineriet ble betegnet som uslitelig.

MANNSKAPSHYRENE PÅ "BRASIL" PR. 6. APRIL 1940. (Kroner pr. mnd.)

Kaptein.....	916,67	Maskinmester.....	690,-
1. styrmann.....	483,-	2. maskinist.....	470,-
2. "	378,-	3. "	390,-
3. "	273,-	Maskinassistent...	285,-
Telegrafist.....	300,-	Elektriker.....	318,20
Båtsmann.....	223,04	Pumpemann.....	263,81
Matros.....	206,55	Motormann.....	223,54
"	206,55	"	223,54
"	206,55	"	223,54
"	206,55	Smører.....	128,07
Lettmatros.....	123,-	"	128,07
"	123,-	Maskingutt.....	50,06
"	123,-	Stuert.....	350,-
Jungmann.....	76,32	Kokk.....	235,-
"	76,32	Byssegutt.....	64,33
Dekkgutt.....	48,83	Messegutt.....	64,33
"	48,83		

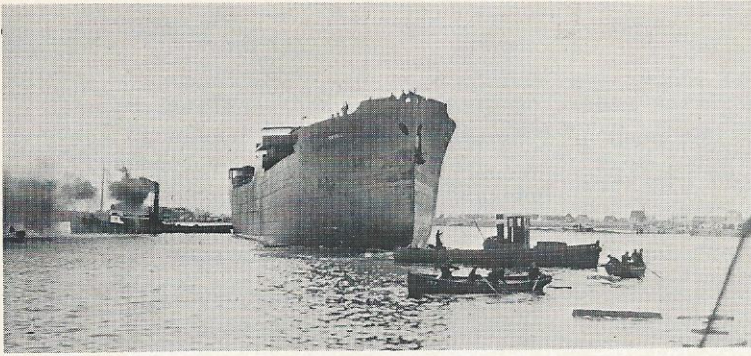
33mann Kr. 8.126,70

=====



Mannskapsbilde fra

"SOUTH AMERICA"



M/T"BRASIL"s
sjøsetting i
Nakskov 1935.

Det første skip rederiet kontraherte var M/T"Brasil" ved Nakskov Skibsværft, det var ferdig 7.mai 1935 og var på 12.300 tdw. Kjøpesummen var N.kr. 2.822.464,38, Det hadde 10 center-, 10-wingtanker og ett pumperom. Det var utstyrt med 2 stk. Burmeister & Wain 6 cyl. dieselmotorer på tilsammen 4100 IHP som ga skipet en fart på 11,5 knop. Brensselforbruket var 11,9 tons pr. døgn.

Disse tidlige Texaco tankskipene var alle hvitmalte og hadde aluminiumsmalte dekk for å hindre fordamping av lasten under fart i varme himmelstrøk. I det hele tatt var skipene meget pene og vakte nok noe oppsikt der de kom. Også den gangen var det om å gjøre å reklamere for Texaco og avisene skrev ofte meget positivt om skipene. Således skrev en av de ledende Stockholmsaviser om M/T "Brasil" i september, 1937: " Sista skriket i tankbåt lossar vid Telegrafberget. Texaco's modernaste fartyg er her från Port Arthur. Den skutan er en vacker båt, "Brasil" som ligger och lossar smøröljefat vid Texacobolagets oljeanläggning. I allt skall de lossa .

4.850 ton bensin
2000 ton fotogen
samt några
hundra ton smør-
oljor og andra
petroleums-
produkter, -
det märks för-
visso att
oljeimporten
er i stadiggt
stigande."

M/T"BRASIL"
ankommer
Antwerpen
16/2-36.



Under krigen seilte M/T "Brasil" også meget heldig, det ble vesentlig Atlanterhavsfart og mye av tjenesten var som bunkringsfartøy for krigsskipene. Det vil si at tankskipet var i fart og så kom krigsskipene opplangs siden og fikk oljeslangene ombord og bunkringen skjedde mens fartøyene hele tiden var i fart. Dette er jo en bunkrings-

metode som er utviklet videre og drives nå i stort omfang.

Etter krigen ble det noen år i Østenfart, men mot slutten av 1951 ble også dette fartøy solgt til fordel for mer moderne tonnasje. Det norske flagget ble strøket i Greenock, Skottland, 2.januar 1952 og det engelske heist istedet, nytt navn ble M/T "Antarctic Tanker" og seilassen fortsatte et par år til. Det siste som vites om skipet er at det ble slept inn til Pireus med store maskinskader og antagelig kondemnert og solgt til opphugging.

REDERIRÅD NR. 18

Det begynner nå å nærme seg 6 måneder siden forrige Rederiråd og møte nr. 18 vil bli holdt i tiden 1. - 6.juni, på Lysebu med beliggenhet på Voksenkollen, Oslo,

Etter endel diskusjon på forrige Rederiråd kom det frem en anbefaling som førte til at dette møtet vil bli inndelt i hovedsak som følger:

- fremmøte søndag 1/6 om kvelden.
- mandag 2/6 - representantene disponerer dagen til gruppe- og plenumsdiskusjon. Dette for at man skal få anledning til å bli kjent med hverandre, diskutere saker av felles interesse og bli enige om hvordan de forskjellige synspunkter skal legges frem.
- den resterende del vil som Rederiråd nr. 17 bli inndelt i to hovedfaser, nemlig en generell og en spesiell fase. Den generelle fasen vil starte med en opplysningsdel hvor "kontoret" orienterer om hva som har skjedd siden forrige Rederiråd og om spesielle saker av interesse.
- I den spesielle delen ønsker vi å få belyst spesielle temaer. Dette vil vi gjøre ved hjelp av såvel gruppearbeid som plenumsdiskusjon.

Rederirådsmøtet vil denne gang bestå av to representanter fra hver båt - total 18 deltagere. Fra hver båt skal det stille en representant for dekkssiden- fortrinnsvis en kaptein. Den andre representanten bør, på grunn av de tekniske temaer som søkes belyst under konferansen, representere maskinsiden. Til møtet vil vi også invitere arbeidsleder Torgeir Svendsen som er de ansattes representant i Rederistyret.

Skal Rederirådsmøtene være til gjensidig glede er det helt nødvendig at problemer, ideer og tanker blir tatt opp til diskusjon og vi håper derfor på enda bedre respons nå enn vi har hatt tidligere. Er det spesielle temaer som du ønsker tatt opp på Rederirådet - så kontakt skipsledelsen om dette.

E.O. Sund

GUDNY BEVARE OSS.....

- Hvorfor kan ikke "Gud" like gjerne være kvinne og hete "Gudny"? sier forsker Eva Lundgren, visstnok i ramme alvor, til Dagbladet. Ja, i grunnen - hvorfor kan ikke "Vårherre" være "Vårdame"? Enda en skanse står altså i fare for å bli erobret av Eva i kjønns-krigen, uten at Adam kan gjøre stort til gjengjeld. Å trøste seg med "Jomfru Marius" er jo ganske håpløst.

2-ÅRIG UTDANNING I NAUTIKK VED NORGES TEKNISKE HØGSKOLE

Ved Universitet i Trondhjem, Norges tekniske høgskole, tilbys nå en 2-årig utdanning i nautikk. Studiet er av Kirke- og Undervisningsdepartementet godkjent som en 2-årig videre-utdanningsenhet på hovedfagsnivå. Utdanningen tar hovedsakelig sikte på å styrke rekrutteringen av lærere i nautiske fag til de maritime fag- og høgskoler, men vil også egne seg for personer med maritim bakgrunn som sikter mot andre stillinger knyttet til maritim virksomhet. For studiet som startet 10.januar 1980 tilbys spesialisering i fagområdet Navigasjon og fremføring av skip. Det er videre planlagt at det fra og med 1981 også skal tilbys spesialisering i fagområdet Lasteteknikk.

SKIPSADOPSJONSSAKEN

To av båtene er adoptert av skoler. "TEXACO NORGE" har gjennom lengre tid hatt forbindelse med Haslum Skole. Klassen som står for forbindelsen har vært på besøk ombord og kaptein J.Holt har vært på skolen og fortalt om skipet, besetningen, fart og last.

"TEXACO OSLO" har forbindelse med Nordstrand Skole. Stuert Rosmo har vært på besøk hos klassen som står for forbindelsen der og jubelen var stor blant elevene da de fikk T-skjorter og caps med skipets navn på. I forbindelse med fastelaven fikk båten en mengde flotte tegninger, oppskrift på fastelavensboller samt en redegjørelse for fastelavensskikker.

Det er alltid med forventning det neste budskap imøtesees og det følger alltid noen hyggelige ord med fra Skipsadopsjonskontoret i Norges Rederforbund. Kanskje er det flere ombord som har lyst til å ta opp en slik forbindelse?

PERIODISK OVERHALING OG REPARASJON

"TEXACO BALTIC" kom til Gøtaverken 24/4 for å dokke og gjennomgå periodisk overhaling etter over 2 år siden siste dokking. Det har vært endel spenning omkring verksted anløpet og oppholdet pga. tariff-forhandlingene og streikesituasjonen. Etter anbudet skulle reparasjonen ta 8 dager og koste ca. kr. 1.750.000.

Den neste til verksted blir "TEXACO BERGEN" som går til Aalborg Værft. Ifølge verkstedets anbud skal reparasjonen komme på ca. kr. 1.550.000 og ta 16 dager.

Reparasjonsspesifikasjonen for "TEXACO NORGE" er under utarbeidelse og vil bli sendt ut til anbudsinnbydelse i uke 18. Vi regner med at skipet blir frigjort for reparasjon i juni måned.



KAPTEIN FLØ, MASKINSJEF WETLESEN OG INSPEKTØR LARSEN I SAMTALE
MED TO REPRESENTANTER FRA GØTAVERKEN, CITYVARVET.



"TEXACO BOGOTA" begynner også å nærme seg verksted og vi regner med at den vil komme over til Europa for periodisk overhaling i juli.

På årets program gjenstår da "TEXACO SKANDINAVIA" som vi håper å få til verksted her i Europa i august måned.

HVORFOR BENYTTET IKKE NOEN AV TEXACO'S SKIP "RAMMEAVTALEN" ?

AV I. BAKKE OG J.C. JENSSEN.

Spørsmålet er godt og la oss forsøke å gi et svar. Først, hva er "Rammeavtalen" ? Jo, det er en avtale mellom Skipsfartens Arbeidsgiverforening og Norsk Sjømannsforbund datert 13. mars 1979 som på visse skip (E-O) og på visse forutsetninger (berøres senere) regulerer den ansattes lønns og arbeidsvilkår, samt besetningens størrelse. Det er viktig når man leser dette å være oppmerksom på at avtalen kun gjelder for de stillinger som hører inn under Norsk Sjømannsforbunds tariffområde.

Som kjent var vi blant de første som på et tidlig tidspunkt (1975-76) tok opp til diskusjon - "Våre skips' konkurranseevne"- og det var særlig bemanningsutgiftene på våre vanlige skip på ca. 50-60% av de totale driftsutgifter på T/C-basis og sammenlignet med skip under andre flagg kom vi på denne sektoren svært dårlig ut. For oss i Texaco var saken særs viktig da vi jo som bekjent konkurrerer med våre medseilere - Texaco Overseas i London og Monaco om fraktoppdrag for Texaco Inc.

Den norske handelsflåte var på vei til å prise seg ut av markedet. Forut for dette hadde vi her på bjerget gjort endel for å tilpasse oss den moderne utvikling.

- Bemanningsreglende var undergitt altemneringsplikt
- Utdannelsen var skjerpert
- Nye driftsformer var etablert
- Bedre vedlikeholdsformer var opprettet
- Automatisering og tekniske forbedringer gjorde maskinromsvakt-hold mindre arbeidskrevende
- Malings- og verkstedutstyr hadde gjort såvel den ytre som indre kosmetiske behandling lettere
- og sist men ikke minst for oss, de nye skipenes konstruksjon, bl.a. uten midtskipshus var mere hensiktsmessige for en rasjonell resurssutnyttelse

Det var likevel ikke nok og vi, sammen med endel rederier som hadde samme tanker, startet i Skipsfartens Arbeidsgiverforening's regi et arbeid med å vurdere bemanningsstørrelse- altså selve bemanningsforskriftene. "TEXACO STOCKHOLM" var på alle plan i besetningen svært opptatt av disse tanker og da skipet er E-O operert var derfor dette skip vel egnet som del i prosjektet. Det som for "TEXACO STOCKHOLM"s medarbeidere sto helt sentralt var

- Fast lønn
- Fast ansettelse til skip og rederi
- Faste tjeneste og ferieperioder

Det som tilslutt ble rammeavtalens clou var at bemanningsforskriftene ansees for oppfylt selv om 1/3 av Norsk Sjømannsforbunds medlemmer til enhver tid avspasserte sine ferie og fridager

uten stedfortreder ombord. Tjenesteperioden på årsbasis ble beregnet til 8 mnd seilas og 4 mnd ferie med fast månedslønn beregnet deretter. I månedslønnen inkluderes 50t overtid. Bemanningen på "TEXACO STOCKHOLM" er totalt 24 personer hvor 17 tilhører Norsk Sjømannsforbunds tariffområde - her er inkludert 3 offisersstillinger - stuert, radiooffiser og elektriker. Disse 17 personer skulle ifølge Rammeavtalen ansettes fast til skipet og for de 14 underordnede stillingene skulle ferieavviklingen foregå uten stedfortredere, dvs. at skipet i store deler av året ville seile med en totalbesetning på 18-19 mann hvor kun 9 underordnede stillinger var besatt.

Desverre passet ikke dette opplegg for "TEXACO STOCKHOLM" grunnet det fartsmonster skipet har hvor det av rent sikkerhetsmessige grunner ikke er forsvarlig over tid å redusere besetningens størrelse under den såkalte minimumsbemanning på 24 personer.

Det ble altså ingen Rammeavtale for oss og det viser seg at de 68 skip som anvender avtalen stort sett er skip med lange reiser, få havnearløp. Avtalen blir fra tid til annen sterkt kritisert grunnet sikkerhetskravene og ingen av offisersorganisasjonene er interessert i å inngå lignende avtale for sine medlemmer.

Men, avtale eller ikke, noe kom det ut av det for oss også. "TEXACO STOCKHOLM" har utviklet et fastlønnssystem basert på 8mnd seilas og 4mnd ferie pr. år hvor de kjente lønnskomponenter pluss 9½% feriepengene er inkludert. Det vil si samme lønn ombord og i land bortsett fra overtiden som godskrives hver måned og disponeres etter den ansattes ønske. Fast kontrakt er tegnet med skipet og for de som måtte ønske det vil det også være mulig å tegne kontrakt med rederiet.

"TEXACO BALTIC" har så smått begynt samme system og hvis våre erfaringer skulle bli gode vil vi senere gi våre anbefalinger og være skipsledelsene behjelpelige med ordningen.

"TEXACO STOCKHOLM" og "TEXACO BALTIC" vil også forsøke seg på en samarbeidsordning med felles avløser for f.eks. elektriker og telegrafist-stillingene. Ved en turnusplan er seilingstiden ca. 3 mnd. med 1½ mnd. ferie. Når den faste mann på det ene skip har 3mnd. kommer da vikaren og løser av for 1½ mnd., når den tiden er ute går han til neste skip og løser av der for 1½ mnd. Denne avløseren er altså en ambulerende mann. Han får samme seilingstid og ferie som de øvrige, han er også på fastlønn, men han tjener to herrer. At han gjør det, må vi se på som en fordel, da han kan bringe med seg informasjon og ideer fra skip til skip som kan lette arbeidet, løse problemer og kan gi bedre driftsresultater for de to skip i fremtiden. Det er klart at i innkjøringsfasen er det en god del arbeide som må legges ned.

Om dette vil lykkes vil tiden vise.

Hva så med de dystre spådommer i begynnelsen av denne artikkel, - har vi greid å hanskas med bemanningsutgiftene uten hjelp av Rammeavtalen? Svaret er et ubetinget ja. Skipsledelsene har nedlagt et stort arbeid - alle skipene seiler, dog med minimumsbesetninger, overtiden begynner å komme under bedre kontroll og ved hjelp av store lønnsstigninger hos våre utenlandske konkurrenter og litt hjelp av valutakursene ligger vi godt an i løypa.

SCIENCE ELLER FICTION? v/ BERNHARD RØED

"Vellykket datakontakt mellom skip og land."

Denne overskriften kunne man lese i en større hovedstads-avis for en tid tilbake. Artikkelen ga et kort resyme over en hendelse som om noen få år vil være dagligdags for de fleste skip og rederier (også i Texac Norway A/S). Bilcarrieren M/S "Høegh Trigger" bakset i storm i Biscaya-bukten, samtidig kunne man ved Norges Skipsforskningsinstitutt i Grefsenveien i Oslo holde øye med trykket i en av sylindrene i skipets maskineri og likeledes maskinens turtall. Målingene ble formidlet over en satelitt 36000 km ute i verdensrommet og var en demonstrasjon av hvordan man kan drive tilstands- overvåkning av funksjoner ombord fra f.eks. rederikontorer, klasse-institusjoner etc.

Dette var det første praktiske forsøket her i landet med data-kommunikasjon mellom skip og land og ble meget vellykket teknisk sett. Ved hjelp av et mikrodata-anlegg ble en trykkføler avlest direkte. Via satelitt-terminalen ombord, forøvrig norsk produsert, ble signalene formidlet via en satelitt i Marisat-systemet. Året 1979 ble det året som ga et definitivt gjennombrudd for bruken av satelitter for maritime formål. To faktorer har her i særlig grad bidratt til dette, først en drastisk prisnedsettelse på bruker-utstyret grunnet overgang til ny teknologi og skjerpet konkurranse, og dernest den nye lovgivningen i USA angående elektronisk navigasjon i amerikanske farvann.

Bruken av satelitt for maritim tjeneste kan deles i to hovedgrupper: Satelitt-navigasjon og satelitt-kommunikasjon.

Satelitt-navigasjon.

Transitt eller NNSS er betegnelsen for et amerikansk elektronisk tidfestings-system som gjør det mulig for fartøyer å bestemme posisjonen ved hjelp av satelitter som kretser rundt jorden i polare baner. Systemet består av 5 satelitter (samt noen reserver) som sender hvert annet minutt en "pakke" data til mottageren (skipet). Disse data inneholdet bl.a. tids-signaler, data for satelittens bane (korreksjons-data) etc. Ved to-kanals-systemet måles også doppler-skiftet eller forandringer av den bølgelengden som satelitten sender på. Alt dette gjør at posisjonen kan angis med stor nøyaktighet. Desverre er det så at jo nærmere ekvator skipet befinner seg, jo lenger tid går det mellom hver posisjonsangivelse eller "fix".

For å bøte på dette, er det et nytt "system" av satelitter under utvikling, det såkalte NAVSTAR-systemet. Dette vil bestå av 24 satelitter når det er fullt utbygget, noe som igjen vil medføre at minst 4 satelitter til enhver tid vil være "synlige". Dette systemet også kalt GPS (Global Positioning System) vil gi en kontinuerlig oppdatering av skipets posisjon. Systemet regnes å være fullt utbygget i 1989-1990.

"TEXACO AMSTERDAM" vil være det første skip i Texaco Norway som blir utstyrt med sateligg-mottager. Dette blir i forbindelse med neste dokking og mottageren antas å bli levert fra Simrad. Det er meningen å integrere denne i navigasjonsdelen til Norcontrol's Databridge DB-4.

Satelitt-Kommunikasjon

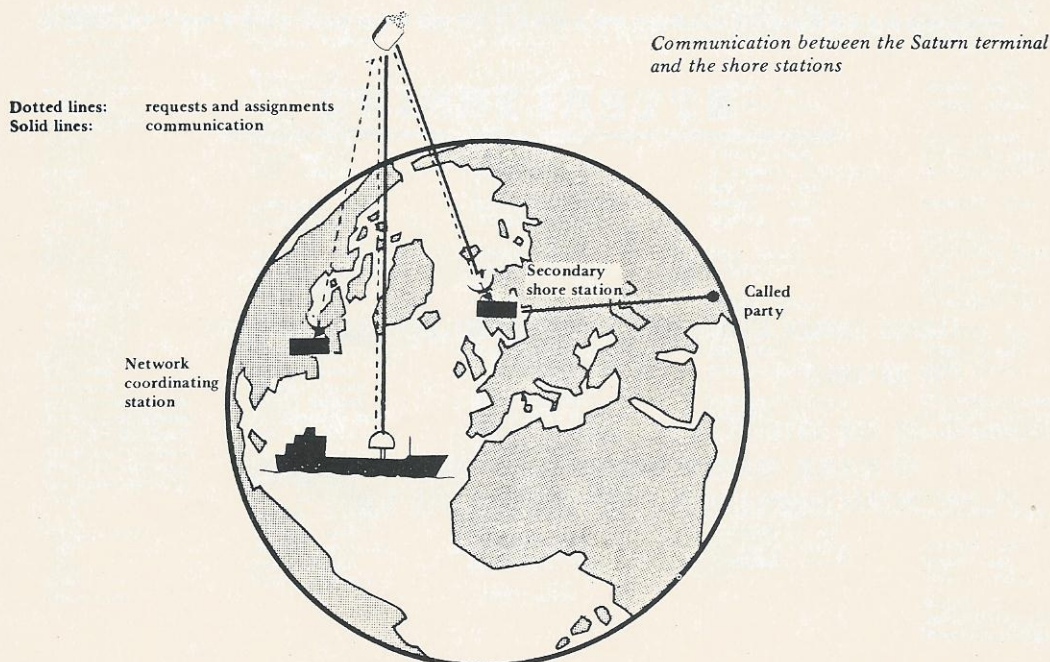
Også når det gjelder satelitt-kommunikasjon ble 1979 et merke-år. Den 16. juli, etter ca. 12 års forberedelser ble den internasjonale satelitt-organisasjonen INMARSAT stiftet. Dens oppgave er å finansiere og drive et globalt nett av kommunikasjonssatelitter for skip på alle hav fra 1982. INMARSAT blir finansiert av de deltagende land etter den antatte nytte hver deltager forventes å ha. Norges andel av totalbudsjettet på 200 millioner US\$ blir ca. 8,8% eller ca. 9 mill. kroner. De største deltagerne er USA, USSR, England og Japan. Til nå har 28 land meldt sin deltagelse.

Som grunnlag for prisfastsettelse på disse tjenester er prinsippet om god økonomi. Det er ikke meningen at systemet skal tilbakebetales over kortest mulig tid, men å opparbeide seg et solid marked. Utgangstariiffene ventes å bli halvert sammenlignet med nåværende tariffer. Det bør bemerkes at de enkelte land også har stor innflytelse på kunde-regninger idet INMARSAT ikke har kontroll over linjetakster etc.

Systemet vil bli meget enkelt i bruk og noe "særkurs" er neppe nødvendig (jfr. telefon direkte Oslo - New York via satelitt, hvor brukeren bare betjener telefon apparatet).

Av lokale nyheter på dette området kan nevnes "Texaco Georgia" som har hatt et slikt system ombord snart i et år. Data har gått direkte til Port Arthur og derfra til computer. Prøvene har vært så vellykket at ytterligere 6-7 terminaler er bestilt for montering ombord i Texpan- og TOT- skip. Skulle resultatene her bli like positive som prøvene fra "Texaco Georgia" skulle en kunne anta at også "våre" skip vil bli utrustet med satelitt-kommunikasjon innen 1983. En komite bestående av tre medlemmer arbeider med en utredning om satelitt-kommunikasjonens fordeler for Texaco Norway A/S. Dette arbeidet beregnes avsluttet i juni måned.

☆☆



SPORT 1979

I Velferdstjenestens sportsoversikt for 1979 med sluttresultater fra sentrale idrettskonkurranser til sjøs måtte vi lete lenge før vi måtte over på to hender for å telle premierte Texaco-deltagere.

På den individuelle siden er det imidlertid noen som har satt seg i respekt før 80-konkurransen. Vi nevner her:

1500m løp: Nr.1 Ansgar Søvde, stuert "TEXACO STOCKHOLM" 5,02,4

Kulestøt: Nr.14 Erling Eriksen, maskinsjef "TEXACO NORGE"

Lengdehopp: Nr.6 Erling Wetlesen, maskinsjef "TEXACO BALTIC"

3-kamp: Nr.5 Erling Eriksen "TEXACO NORGE"
Nr.14 Erling Wetlesen "TEXACO BALTIC"

Kulestøt kvinner: Nr. 11 Karen Winding, telegrafist "TEXACO NORGE"

I svømmeknappkonkurransen finner vi det riktig å nevne 19.plass blant 173 skip til "TEXACO STOCKHOLM", 37 svømmeknapper eller 64,91% er slett ikke verst.

TEXACO TANKER GRATULERER

JUBILANTER

25 ÅR STUERT KNUT GRØTTAN 22/3

10 ÅR 2.MASKINIST ØISTEIN HANSEN 1/4
MASKINSJEF HANS BORGERSEN 1/5

ETTERLYSNING

TEXACO TANKER ETTERLYSER BIDRAG OG BILDER (SVART/HVITT)
FRA BÅTENE.

- EN GOD VITS
- EN MORSOM HENDELSE OMBORD ELLER VED BESØK I LAND
- BETRAKTNINGER OVER LIVET OMBORD / TIL SJØS

HVEM

HVOR

SEILER



P : PERMITTERT
D : DISPONERT
Sk : PÅ SKOLE
F : PÅ FERIE
M : MILITÆRTJ.
K : PÅ KONTORET
S : SYK

AJOUR PR, 2/5-80

 T/T "TEXACO AMSTERDAM"
 LEVX

KAPTEIN OVERSTYRMANN 1. STYRMANN 2. STYRMANN TELEGRAFIST TELEGRAFISTASPIRANT ARBEIDSLÉDER MATROS MATROS MATROS MATROS MATROS LETTMATROS LETTMATROS MASKINSJEF 1. MASKINIST 2. MASKINIST MASKINASSISTENT ELEKTRIKER REPARATØR PUMPEMANN FYRBØTER FYRBØTER FYRBØTER FYRBØTER SMØRER STUERT 1. KOKK PIKE PIKE HJELPEMANN HJELPEMANN	JOHANSEN, Kjell LIA, Arne HAUGEN, Helge TALBERG, Mindor LANGBERG, Åge ANDHEIM, Tone BYSTØL, Ander GONCALVES, Antonio EVORA, Herculano MENDES, Gabriel DELGADO, Antonio HANSEN, Sigve STENSLAND, Oddvar HANSEN, Geir EJORBY, Johan AARØY, Svein SUNDET, Asle SAND, Pål WENKEMANN, Manfred SOARES, Jose JENSEN, Harry HANSEN, Åge MAYO, Manuel SAMUELSEN, Roy STEEN, Kjell LOTHE, Tor DALBY, Pål NIN, Li Wan ESP, Ella HOLDEN, Inger KRISTIANSEN, Reidar WO, Lau Shun
---	--

 M/T "TEXACO BALTIC"
 LDSF

 T/T "TEXACO BELGIUM"
 JXZP

 M/T "TEXACO BERGEN"
 LEWP

 M/T "TEXACO BOGOTA"
 JXHS

KAPTEIN
 OVERSTYRMANN
 OVERSTYRMANN
 1. STYRMANN
 1. STYRMANN
 2. STYRMANN
 RADIOOFFISER
 ARBEIDSLÉDER
 ARBEIDSLÉDER
 MATROS
 MATROS
 MATROS
 MATROS
 LETTMATROS
 LETTMATROS
 JUNGSMAN
 MASKINSJEF
 1. MASKINIST
 1. MASKINIST
 2. MASKINIST
 2. MASKINIST
 ELEKTRIKER
 REPARATØR
 PUMPEMANN
 PUMPEMANN
 FYRBØTER/MOTORMANN
 FYRBØTER/MOTORMANN
 FYRBØTER/MOTORMANN
 FYRBØTER/MOTORMANN
 FYRBØTER/MOTORMANN
 MOTORMANNASPIRANT
 STUERT
 1. KOKK
 KOKKEASPIRANT
 PIKE
 PIKE
 PIKE
 HJELPEMANN

FLØ, Svein
 DYB, Ivar A.
 HOVD, Armand
 BRANDAL, Morten

 BAADÉ, Jarle
 ELIASSEN, Arne

 LØBERG, Vidar
 HYLLEAND, Geir
 HAGEN, Arild
 BÅDE, Oddbjørn

 BERGFLODT, Geir
 BILLIÖZ, Arne

 WETLESEN, Erling
 DITTMANN, Trygve
 HEINE, Günter

 STORMYR, Bjørn
 EIKREM, Ingve
 SVALBY, Bjørn
 NORDMO, Magnus
 MYRAN, Dagfinn
 JOHANNESSEN, Tom
 PUGA, Gracisisco

 TORP, Steinar
 WANG, Ottar
 SMELROR, Bjørner
 AASEBAKK, Marit
 SØGÅRD, Ann Karin
 THUN, Solfrid
 LØBERG, Astrid

FOSSMO, Willy
 SOLBERG, Odd

 ALEXANDERSEN, Øivind

 DANIELSEN, Jan I.
 KJØLSTAD, Trond
 ALTØ, Peder

 HAGLEY, Stanley
 WAHL, Rolf
 FREDRIKSEN, Leif

 SYLTE, Erling
 BRINGSLLI, Cunnar

 SVANES, Bjerne
 LARSEN, Hallvard

 HÅLAND, Egil
 HANSEN, Øistein
 ASP, Arne
 MOISANDER, Sauli
 SIGURDSSON, Anton

 EILERTSEN, Erling
 NICOLAISEN, Per
 MININO, Fransisco
 GARCIA, Juan

 ANDERSEN, Bjørn
 SOLBERG, Tom

 LARSEN, Torill
 SIGURDSSON, Inger

 HAUGEN, Andre

BRATH, Otto
 RAPAELESEN, Idar
 MISJE, John
 GUSTAVSEN, Kåre

 WALLIN, Rune
 NIELSEN, Helge

 STADSØY, Tronn
 TAGKUS, Ahmet
 STEFANSSON, Kristjan
 ANDRESEN, Kåre
 RONESS, Arild
 SANDLIE, Arne

 SØRØ, Bjørn
 NORHEIM, Steinar

 GRANDE, Roald

 SIMONSEN, Geir
 GUNDERSEN, Alf
 KIMSAS, Harald

 STEINSHOLT, Knut
 VASSTEIN, Rune
 SKJEGSTAD, Hugo

 ROEL, Audun
 ØVERKIL, Dagfinn
 ALFREDSEN, Svein
 WIEDEMANN, Vigdis
 JØRGENSEN, Else

BROX, John
 SØBSTAD, Einar
 NILSEN, Odd
 HOLDEN, Arne

 JENSEN, Eva M.
 OLSEN, Oddvar

 PAUL, Wilson
 NORDHAGEN, Kjell
 LØVBERG, Oddvar

 LARSEN, Trond

 PETER, Kai
 BORGERSEN, Hans
 LUND, Manfred
 BJEREN, Peter
 EDVARDSEN, Rolf

 ØRJANSEN, Odd
 PETER, Mihaly
 OLSEN, Ragnar

 NAZARENO, Abraham
 JOHANSEN, Johnny
 CHRISTIANSEN, Tor

 BJERKAN, Alf
 GRANEGGEN, Svein

 IVERSEN, Annik
 OLSEN, Joan
 STENVIK, Marie

 BAKKE, Idar
 ABRAHAMSEN, Rjorge
 (spesialoppdrag)

M/T "TEXACO NORGE" LCWN	M/T "TEXACO OSLO" JXLA	M/T "TEXACO SKANDINAVIA" LEID	M/T "TEXACO STOCKHOLM" LCBR	
KAPTEIN OVERSTYRMANN OVERSTYRMANN 1. STYRMANN 1. STYRMANN 1. STYRMANN JR. 2. STYRMANN RADIOOFFISER ARBELDSLEDER MATROS MATROS MATROS LETTMATROS LETTMATROS JUNGMANN MASKINSJEF 1. MASKINIST 2. MASKINIST 2. MASKINIST MASKINASSISTENT ELEKTRIKER REPARATØR PUMPEMANN FYREBJETER/MOTORMANN FYREBJETER/MOTORMANN FYREBJETER/MOTORMANN SMØRER SMØRER SMØRER STJERT 1.KOKK KOKKEASPIRANT PIKE PIKE HJELPEMANN HJELPEMANN	HOLT, Jonas VIK, Sverre BJELLAND, Hjalmar JOHANSEN ,Jon WINDING, Karen KRISTIANSEN, Ivar KARAMAN, Mustafa WASHINGTON, Rodriguez KRISTIANSEN, Tore NORMANN, Morten GUSTAVSEN, Per STØRDAL, Øyvind BREVIK, Odd RØNNING, Kåre SKATLAND, Karl ELDEVIK, Gustav ISAKSEN, Jens ØSTVANN, John MATHISEN, Hugo PAULSEN, Harald GRØNVOLD, Odd LIE, Arne HAUGÅRD, Anders STENSØL, Johnny HØIVAAG, Bernt DALEN, Karen JØRSTAD, Jorun ANDERSEN, Sverre	KONNESTAD, Yngvar LIEN, Steinar ASP, Leonard HUSVEGG, Erik SKJELLEUD, Aud BERGENSEN, Birger BUCHTA, Perez BRINGSILID, Olav SIVERTSEN, Harald JENSEN, Odd SKAMFER, Ståle RØSTAD, Thor JOHANSEN, Odd SKAGEN, Roald LARSEN, Leif GUNDERSEN, Tor TEVELDAL, John HANSEN, Arne JACOBSEN, Tom DOMINGUEZ, Jose PHILIPPS, Rolf VALAAS, Lars ANDREASSEN, Ole ROSMO, Kåre ERDAL, Atle HANSEN, Esther JOHANSEN, Ragnar AASUM, John	HORSENG, Rindulf SKARSVÅG, Torbjørn MØRKESDAL, Roald SKJØNSFJELD, John NILSEN, Gro SVENDSEN, Torgeir GRØNVOLD, Steinar CALVAHAL, Jesus RØED, Ove KNAPKØIEN, Pål DAHL, Reidar NODELAND, Bjarne JOHANSEN, Kjell HELLE, Olav SKAVØ, Arve BERG, Vidar PAULSEN, Johan RØNNE, Johan LUTHER, Vidar GROVASSBAK, Sture EVENSEN, Thor GJUV, Raymond GRØTTAN, Knut EIDNES, Britt FLOTE, Åse OLSEN, Ragnhild KYHL, Ove	SVANTESON, Thomas PAULSEN, Willy SEM, Dag KLOKK, Bjarne SETHER, Torbjørn MARTINSEN, Kåre JERMSTAD, Leif YTTERDAHL, Kjell JOHANSEN, Jan HASETH, Terje AICHER, John FRØITLAND, Kjell NØTSUND, Olav HARNES, Eldar KARLSEN, Karl BÅRDSSEN, Aksel ISAKSEN, Stein REITHE, Bjørn MELLING, Arthur SØVDE, Ansgar JACOBSEN, Per YTTERDAHL, Ellsen HAUGEN, Else Marie

FOKK I LAND

<u>KAPTEINER</u> BRANDAL, Petter (D) EINVIK, Sverre (D) HANSEN, Helge (D) PEDERSEN, Tore (D) SANNERED, Frank (D) STALLVIK, Gunnar (P) STØLLAND, Alf (D) MEISLAND, Louis (D)	<u>2. STYRMENN</u> DANIELSEN, Per (D) TARALDSEN, Trond (SK) JORTVEIT, Erik (SK) SKOTHEIM, Knut (D)	<u>2. MASKINISTER</u> HAREIDE, Einar (F) MOAN, Asbjørn (D) OHLSEN, Pinn (F) STEEN-JOHANSEN, Kåre (F) STORLI, Arne (S) SULLAND, Thor (SK) WESTAD, Torleif (F)	<u>TELEGRAFISTER</u> EIKELAND, Jan (D) GULBRANDSEN, Per (D) HANSEN, Jan (D) OTTESEN, Wenche (F) SANDBERG, Unni (D)
<u>OVERSTYRMENN</u> APOLD, Oddvar (D) ARNTSEN, Knut (D) DYB, Ivar (D) GJERDE, Georg (D) HELBERG, Knut (D) JARNES, Asbjørn (D) RØED, Bernhard (K)	<u>MASKINSJEFER</u> ENGELI, Gunnar (D) ERIKSEN, Erling (F) FJELL, Helge (D) JOHNSEN, Einar (D) OPHAUG, Trond (D) PEDERSEN, Rasmus (D) STRANDELID, Torkel (D)	<u>ELEKTRIKERE</u> ANDRESEN, Jan (D) JACOBSEN, Johan (F) JENSEN, Viggo (D) NAZARENO, John (D) OLSEN, Jan (F)	<u>PUMPEMENN</u> AUNE, Sverre (S) GRØTTING, Henrik (D) NILSEN, Torbjørn (D) VERAAS, Ole (S)
<u>1. STYRMENN</u> ELVEVOLD, Ottar (F) JENSEN, Vidar (F) SAGEBAKKEN, Terje (M) SANDVIK, Norodd (D)	<u>1. MASKINISTER</u> HAUGEN, Dagfinn (D) OLSEN, Nils (F) SIMONSEN, Sverre (D) WIGGEN, Jan (SK)	<u>ARB.LEDERE/TØMMERMENN</u> HØYLAND, Bjarne (D) MOE, Johannes (F) SEPPENEN, Jan (F)	<u>3. MASK./MASK.ASSISTENTER</u> BJØRNSEN, Leif (D) LJONE, Steinar (F) SKOGHEIM, Bjørn (D)
<u>KOKKER</u> BERNHOF, Albrig (D) EDVINGSEN, Stig (P) LAURITSEN, Rolf (SK) PEDERSEN, Jan (F) SANDAUNET, Svein (SK) WANG, Chi Wing (F)	<u>REPARATØRER</u> GRØNNEHAUG, Hallgeir (F) MADSEN, Walter (F) NILSEN, Alf (D) STRAND, Helge (F) ULVANG, Leif (F)	<u>STJERT</u> HALSE, Ingemund (D) PETERSEN, Nils (D) VEGEL, Ragnar (F)	