



texaco tanker



SOMMERNUMMERET

1.7.1975

VEL BLÅST - M/T "TEXACO NUEVA GRANADA"

Nøyaktig 20 år og 3 måneder skulle det komme til å gå fra M/T "TEXACO NUEVA GRANADA", forlot Hamburg i 1955 og til kaptein Brox med sine folk tar farvel med henne i Bilbao, Spania omkring 5. juli i år.

20 år er ingen alder for en kvinne, og heller ikke vår felles kjære venninne var spesielt plaget av alderen, men som sine medsøstre trengte også hun en overhaling av og til.

Den nye eier av M/T "TEXACO NUEVA GRANADA" er REMAASA i Bilbao, og for de mange som ikke kjenner dette selskapet, kan det opplyses at det er et spansk stålverk med sterke nederlandske interesser. Mer brutalt sagt betyr dette at skipets stolthetsperiode er forbi, og hun går nå til opphugging i Spania.

Salgssummen er US\$ 577.500 eller ca. 2,5 mill. N.Kr., hvilket var det gunstigste tilbudet vi fikk. Riktignok kunne vi fått mer på Taiwan, men pga. den lange reisen ble dette ikke regningssvarende.

25 mill. N.Kr. ble betalt for skipet i 1955, og la oss også se litt nærmere på hva som ellers skjedde ved Deutsche Werft aprildagene dette året.

4. april 1955 befinner kaptein W.K.Paulsen seg ombord i Texaco Norway 's nye stolthet M/T "NUEVA GRANADA". På prøveturen må Elben forseres. Det nye skipet er fullastet, det er ebbe og tett tåke, og i det man skal innta lunsj høres en hissig uling. Det blir gitt ordre om stopp og full fart akterover, man lar ankeret gå med 45 favners kjetting, og denne rykkes av. Det hele ser en stund ganske dramatisk ut, men den fryktede kollisjonen med det møtende skip unngås så vidt, og vi slipper å få M/T "TEXACO NUEVA GRANADA" skadet allerede før overtagelsen. Ankeret og ankerkjettingen ble senere funnet igjen og bragt ombord.

Under fartsprøvene mellom fyrskipene utenfor Elbens munning gjorde skipet en fart av ca. 15 knop, og de øvrige målinger og undersøkelser ga også bra resultat. Paulsen kan berette at dagen etter la M/T "TEXACO NUEVA GRANADA" ut på sin første offisielle tur, Hamburg - Trinidad. De kommende årene skulle det bli svært mye Sør-Amerika for vår nyanskaffelse, særlig hadde hun en forkjærlighet for Brasil. Etter hvert har fartsområdet forandret seg adskillig, så de siste årene har hun særlig vært beskjeftiget med Lakene om sommeren og transatlantisk fart om vinteren.

Innen 5. juli vil Texaco Norway's flåte bli redusert med 18.990 t.d.w. og et av våre trofaste skip har gått over i historien. Mye god innsats har blitt utført ombord i M/T "TEXACO NUEVA GRANADA" og svært mange av oss har gode minner i forbindelse med henne, så det vil nok fortsatt gå lang tid før hun helt forsvinner ut av vår erindring.

SNARVISITT OMBORD I M/T "TEXACO BOGOTA"

Avdelingssjef Strengen har nylig kommet tilbake fra PG. Der besøkte han M/ T "TEXACO BOGOTA" - skipet han er skipsrepresentant for.

Natten mellom 2. og 3. mai entret jeg M/ T "TEXACO BOGOTA" utenfor Sitra, Bahrain, sammen med nyankomne besetningsmedlemmer og 4 kjele-reparatører fra Rotator Norway A/s. Jeg fulgte med skipet til Ras Tanura og gikk iland der den 4. mai.

Det var et hyggelig gjensyn med skip og besetning. M/T "TEXACO BOGOTA" kom fra Australia og viste seg i sin beste skrud, nesten så pen som man kan forlange av et 16 år gammelt skip. Skipets folk har gjort en utmerket jobb med sandblåsing og grundig behandling av bakk, hoved dekk, tankluker, stormbro og ledninger. Master, bommer, dekkshus og skorsten har nylig fått en grundig omgang og tok seg meget bra ut.

Skipet skal på verksted i september og selv om skuteseide/belte etter forholdene ikke så ille ut vil forhåpentligvis en grundig omgang i dokken gjøre godt. Den største jobben ved verksted blir fornyelse av malingen i tankene.

I kjelleren har man sitt å stri med. På den etterfølgende tur til Karachi skulle bl. a. alle kjelerør i styrbord kjele skiftes. (En jobb som våre venner i Rotator fullførte med glans og til Lloyd's fulle tilfredshet.)

For et skip på den alder er det i dette fartsområdet ikke alltid så lett å skaffe seg de forsyninger av reservedeler og hjelpemidler man kunne ønske. Lange leveringstider og helt håpløse forhold i havnene har umulig-gjort enhver båtforsendelse. Alt må gå luftveien.

Alt i alt har våre seilende venner nok av utfordringer. Det gleder meg å kunne konstatere at de problemene man hadde stort sett var av en slik karakter at de kunne løses i tur og orden gjennom samarbeid, oppfinnsomhet og fantasi.

M/T "TEXACO BOGOTA" har seilt 3 år sammenhengende på Østen, vesentlig mellom PG og Australia. Den har nå fått en tur til New York med 35 døgn i sjøen. Vi håper dette kan være en overgang til et annet, mere skiftende fartsmonster.

M/T "TEXACO NORGE" - SKADET I BAUGEN

Sent på kvelden fredag 9.mai var M/T "TEXACO NORGE" på vei ut fra lasteplassen i Botlek, Rotterdam, med diesel og bensin for Malmø.

Få minutter etter at det var kastet loss og mens skipet fortsatt var assistert av taubåter, ble hun truffet av en lekter på styrbord side av baugen. Resultatet av kollisjonen ble et trekantformet hull inn til "stores"-rommene. Lekteren var heldigvis i ballast, så hullet var godt over vannlinjen, men Veritas nektet dem å forlate havn før det var tettet.

Sveising eller skjæring ble naturlig nok ikke tillatt uten at skipet ble tømt og gassfridd, og det ble derfor i samråd med Veritas og Verolme besluttet å bore hull og utvendig bolte fast en plate med gummipakning som dekket hullet.

Hele lørdagen gikk med til å få tillatelse til å utføre arbeidet i bøya i Botlek, og først mandag middag kom arbeidslekteren med stillas og forarbeidet plate. For å tette mellom øvre og nedre "store" - rom ble det støpt med sement på innsiden, og sent mandag kveld kunne skipet sette kursen for Malmø igjen.

Etter innhenting av anbud og utlossing i Malmø, ble den permanente reparasjonen utført ved Boele, Rotterdam, fra 20/5 - 24/5 1975, og M/T "TEXACO NORGE" er nå i vanlig drift igjen.

HYREKONTRAKTER

Alle sjøfolk bosatt i Norge får rabatt på flyreiser til og fra det skipet de har mønstret på. Rabatten kan være på opptil 50 %, følgelig vil det ofte dreie seg om betydelige beløp. Denne rabattordningen er basert på en avtale med IATA.

For at man skal få rabatt ved påmønstring, må flyselskapet få et eksemplar av hyrekontrakten. Tidligere skulle begge eksemplarene, 6A og 6B, gis til rederikontoret, men fra juni i år blir 6B direkte oversendt fra hyrekontoret til reisebyrået. Eksemplar 6A må fortsatt leveres vårt kontor da det er med og danner grunnlaget for vårt kartotek.

I den senere tid har det i enkelte tilfeller hendt at vi ikke har fått vårt eksemplar av hyrekontrakten. Vi minner derfor om at det fortsatt er av stor betydning for vårt arbeide at vi får eksemplar 6A så fort som mulig etter mønstring, og i alle fall må vi ha den før avreise.

T/T "TEXACO AMSTERDAM" - TANKCLEANING.

Da T/T "TEXACO AMSTERDAM" anløp Busan 5. mai klokken 11.30 lokal tid, ble hun bordet av 225 mann og 37 kvinner. Disse kom fra selskapet Modern Tank Cleaning Co.Ltd. og kom ombord for å rengjøre skipets tanker. Arbeidet ble påbegynt klokken 14.00 samme dag.

Mens kvinnene sørget for god forpleining, gikk mennene løs på oppgaven med å rengjøre tankene. Bunnfallet og slammet hadde avleiret seg i en tykkelse av en halv meter og utgjorde tilsammen 7.148 M/tons. Hver mann tok opp gjennomsnittlig 33,4 kg pr. time, hvilket tilsvarer 3.177 kg pr. mann i hele rengjøringsperioden.

Ifølge kaptein Granlund var arbeidetstempoet bra, og tiden ble effektivt utnyttet. Arbeidet ble imidlertid 22 timer forsinket grunnet dårlig vær.

Den 11. mai klokken 12.10 var arbeidet avsluttet, og skipet stakk til sjøs klokken 23.00 med kurs for Singapore.

Skipet gikk her i dokk godt assistert av inspektør Leif Tranberg. Han vil i neste nummer av Texaco tanker redegjøre nærmere om arbeidet som ble utført her.

T/T "TEXACO PEMBROKE" - HAVARI UTENFOR CAPE TOWN.

Igjen har besetningen på T/T "TEXACO PEMBROKE" opplevet noen spenningsfylte døgn. Etter ca. 8 timers seiling fra Cape Town hørt 18. mai noen ulyder fra turbin/gear. Gearet ble nøye undersøkt uten at man fant synlige skader hverken på hovedhjulet eller pinjongene som ble midlertidig reparert i Singapore i januar 1975.

Ved nærmere undersøkelser viste det seg at ulydene kom fra koblingen mellom høytrykksturbinen og gearet.

Koblingen består av ringer med innvendige tenner montert henholdsvis på aksel fra turbinen og fra gearet. Tannringene er forbundet med et rørformet mellomstykke som har flenser i begge ender. Flensene har utvendige tenner som passer inn i tannringene.

Koblingen ble demontert og brakt til Globe Engineering i Cape Town. Det viste seg at deler av to tenner i tannkransen på turbinsiden var brukket av, dessuten var det en dyp sprekk i ringen. Koblingen kunne ikke brukes.

Heldigvis fantes den gamle koblingen som ble utskiftet i Singapore ombord. En del av en tann på mellomstykket mot turbinsiden var brukket og tannflatene var i tillegg skadd på samtlige tenner. Likevel kunne man ikke påvise noen sprekker under kontrollen som foregikk i nærvær av Lloyd's besiktigelsesmann. Han forlangte denne koblingen snudd 180° slik at turbinsiden ble montert mot gearet. Etter konsultasjon med fabrikanten ble dette akseptert, og koblingen ble gjort klar og montert ombord. Under prøvekjøringen oppsto det vibrasjoner ved 70 rpm, og maks. tillatt hastighet ble satt til 65 rpm. Sertifikatet som ble utstedt var kun gyldig til første lossehavn. Skipet forlot Cape Town 23. mai.

Skipet stakk for dypt til å kunne gå inn til kai eller inn på havnen i Cape Town. Etter å ha ligget utsatt til for vær og vind, var det stor lettelse ombord da det ble klart at T/T "TEXACO PEMBROKE" igjen var på vei til Eagle Point, Philadelphia.

Det skulle vise seg at det ble en meget spennende tur over "dåmnen." Ny rapport kom fra skipet om at det igjen var oppstått "murrende" lyder ". Ved reduksjon til 61 rpm med fart 8,5 knop forsvant disse. Kontroll av koblingen viste ingen ytterligere skader. Med denne hastigheten kom skipet til Eagle Point 22. juni.

Vi hadde en ny kobling i bestilling, og heldigvis fikk vi fremskyndet levering av denne slik at den ble levert tidsnok til å rekke T/T "TEXACO PEMBROKE" i lossehavn. Derfor ble det ikke noen særlig forsinkelse på grunn av dette havariet.

SUEZ-KANALEN - EN FORELDET VANNVEI ?

Akkompagnert av drømmene fra 21 kanonsalver gjenåpnet president Anwar al-Sadat Suez-kanalen 5. juni 1975. Dette var på åtteårs-dagen for utbruddet av "Seks-dagerskrigen", og den dystre skyggen av araberstatenes ydmykende nederlag satte sitt preg på høytidelighetene i Port Said ved den formelle åpningen som der fant sted med tale av presidenten.

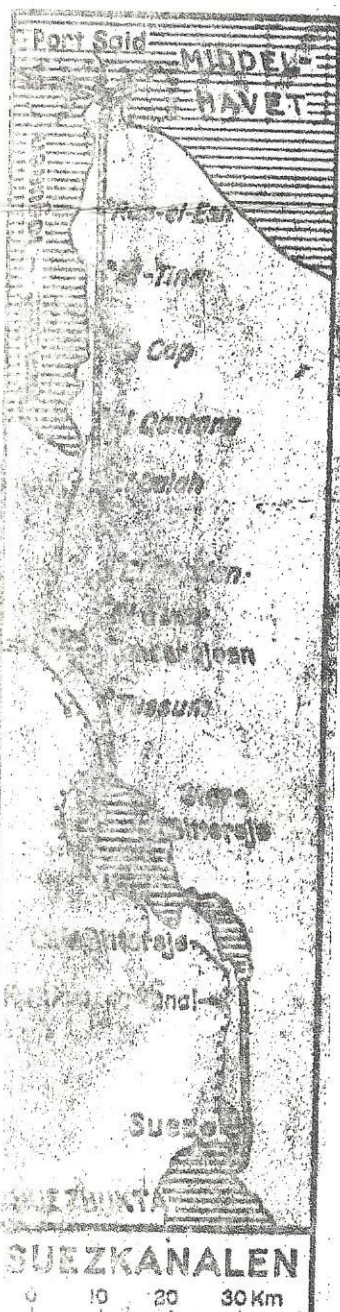
Etter åpningen gikk president Sadat sammen med en rekke høyerestående personer ombord i jageren "6. oktober", som skulle lede konvoien til Suez. Denne konvoien som nå markerte et historisk vendepunkt, var symbolsk sammensatt - et forsøk på å gi egypterne tilbake noe av den selvtilit de så skjebnesvangert hadde mistet i konfrontasjonen med Israel.

Før seksdagerskrigen utgjorde kanalinntektene en viktig hjørnestein i Egypts økonomi. I driftsåret 1966 utgjorde disse omlag 1,8 milliarder kroner.

Grovt regnet blir nå avgiftssatsene satt opp med omlag 100% i forhold til 1966-satsene. For skip i ballast er imidlertid satsene forhøyet til 263% i forhold til 1966 satsene.

Satsene er:

- 1) 1,611 sdr enheter for hvert net. tonnasje angitt i Suez-kanalens målbrev gjeldende for tankskip som frakter Clean/Dirty produkter, samt bulk-skip og kombinasjonsskip med last.
- 2) 1,772 sdr enheter for hver net. tonnasje angitt i Suez-kanalens målbrev for skip av annet slag med last.
- 3) 1,289 sdr enheter for hver net. tonnasje angitt i Suez-kanalens målbrev for skip i ballast.



Hver sdr enhet fastsettes på grunnlag av en gjennomsnittsverdi basert på 16 ulike valutaenheter. For tiden tilsvarende en sdr enhet omkring US \$ 1,22. For tankskip som går med Clean/Dirty produkter, vil følgende satser bli US \$ 2,00 for hver net. tonnasje målt i Suez-kanalens målbrev.

Et skip som T/T "TEXACO PEMROKE" med sin net. tonnasje på 25.148,00 vil ved å gjennomløpe kanalen, belaste rederiet med utgifter på US \$ 50.298,00 når hun går med last.

På en tur fra Ras Tanura til Philadelphia, vil hun ved å gjennomløpe kanalen spare 3448 nautiske mil i forhold til en reise rundt Kapp Horn. Man må imidlertid her ta i betraktning at farten må reduseres sterkt i kanalen i forhold til den farten en normalt kan holde på reisen rundt sydspissen av Afrika.

Med disse satser håper nå Egypt, som nå har en meget anstrengt økonomi, å få styrket sin økonomiske posisjon.

Maksimum dyptgående er ved gjenåpningen 33 fot hvoretter det tillates med en økning av en fot pr. uke til 38 fot.

Vannstanden i kanalen er ikke på noe sted lavere enn 14,5 meter.

Basert på uttalelser fra franske, britiske og amerikanske staters marine enheter, er kanalen rensket for eksplosiver og andre faremomenter fra den langvarige krigssituasjonen.

I de første fjorten dagene vil bare en konvoi få tillatelse til å passere pr. dag. Etter denne tid antar man en foreløpig plan på to sydgående og en nordgående konvoi pr. dag.

170 erfarne losere vil kunne assistere konvoiene, og ytterligere 100 er for tiden under trening med dette formålet for øye.

Foreløpig er der liten tilgang på fortøyningsbåter. I de tilfellene slike benyttes skal de tas inn på bakken. Hvis ikke dette er mulig, skal man forsøke å ta båtene inn akter.

Når det gjelder bunkringsmulighetene, er disse heller dårlige. Det er riktignok muligheter til bunkring både i Port Said og Suez, men det antas at det ville være uklokt av rederne å basere seg på bunkring i kanalen hvis man ikke på forhånd har avtalt dette.

I Port Said regner man med en kapasitet på 100/150 tonn pr. time fra pram og 200/250 tonn pr. time fra kai.

Foreløpig kan skip opptil 60.000 tdv. fullt lastet og skip opptil 150.000 tdv. i ballast passere gjennom kanalen. Egypt har imidlertid planer om å utvide kanalen innen 1978 slik at kapasiteten økes opp til 150.000 tdv. med last og 350.000 tdv. i ballast. På lengre sikt har man i Egypt planer om å utvide kanalen ytterligere ved å åpne adgang for supertankere opptil 260.000 tdv. fullt lastet. Denne siste utbyggingen er tenkt avsluttet i 1982.

PERSONLIA

Vi gratulerer med :

10 års jubileum

Overstyrmann Tore Pedersen 22 juni.

KURSVIRKSOMHET SIDEN SIST

Havari/Rederitjeneste:

Stavanger 26/5. - 30/5 Kaptein Svein J. Flø.

Skipsledelsen for M/T "TEXACO SKANDINAVIA", som skal sette igang selvstyrt drift i nær fremtid, har hatt budsjettmøte på Holmenkollen Turisthotell i tiden 11 til 13/6. Foreløbig budsjett for 1976 ble utarbeidet på basis av de siste opplysninger om skipets tilstand.

Følgende deltok:

Kaptein O.Brath, maskinsjef E.Johnsen, overstyrmann J.Paulsen, stuert A.Roel, samt avdelingssjefene T.Strengen og G.Langfeldt fra kontoret.

CAPTAINS, CHIEF ENGINEERS AND SHIP AGENTS

A Captain is a man who is said to know a great deal about very little, and he goes along knowing more and more about less and less, until he knows everything about nothing.

A Chief Engineer on the other hand, is a man who knows very little about a great deal and keeps knowing less and less about more and more until he knows practically nothing about everything.

A Ship Agent starts knowing practically everything about everything and ends up by knowing nothing about nothing due to his association with captains and chief engineers.

TEXACO

BESETNINGSLISTE

TEXACO

	M/T "TEXACO BRITANNIA"	T/T "TEXACO PENNSYLVANIA"	KODER	
KAPTEIN	LINDTNER, Olav	KONNESTAD, Yngvar	(1) =	OVERSTYRMANN JR.
OVERSTYRMANN	HELBERG, Knut	SANNERØD, Frank	(2) =	1. STYRMANN
1. STYRMANN	FOSSUM, Terje B.	HOLDEN, Arne K.	(3) =	1. STYRMANN JR.
2. STYRMANN	WAHL, Kjell B.	RISNES, T.	(4) =	1. MASKINIST JR.
RADIO-OFFISER	MYHRE, Tom L.	BJOTVEIT, Harald	(5) =	2. MASKINIST
MASKINSJEF	MADSEN, Bjørn E.	JOHANNESSEN, Anders S.	(6) =	2. MASKINIST JR.
1. MASKINIST	VOLDSTAD, Roy V.	ABRAHAMSEN, B.	(7) =	MASKINASSISTENT
2. MASKINIST	JACOBSEN, Hans J.	VARGDAL, Jan E.	(8) =	KOKKASPIRANT
"		PETTERSEN, F.	(K) =	KONTORET
"		JOHANSEN, Tor A.	(IS) =	I SPESIALOPPDRAG
3. MASKINIST	SÆTHER, Per A.	WIGGEN, Jan	(IO) =	I OPPLÆRING
MASKINASSISTENT	GJESING, Steen de Fries	BONDEVIK, Kåre	(F) =	FERIE
ELEKTRIKER		NAZARENO, John	(SY) =	SYK
ELEKTRIKERASS.			(SK) =	SKOLE-
			(D) =	DISPONERT
			(L) =	LEDIG
			(M) =	MILITERTJENESTE
	T/T "TEXACO AMSTERDAM"	T/T "TEXACO BELGIUM"	M/T "TEXACO BOGOTA"	M/T "TEXACO NORGE"
KAPTEIN	GRANLUND, Ove I.	BAKKE, Idar	STALLVIK, Gunnar	HOLT, Jonas
OVERSTYRMANN	STØLANN, Alf S.	HANSEN, Helge	PEDERSEN, T.	HENRIKSEN, Odd K.
1. STYRMANN		JOSEFSEN, Knut E.	DYB, Ivar	JØRGENSEN, Leif E.
1. STYRMANN JR.	NILSEN, Odd E.	ISAKSEN, Ove A.	JOHANSEN, Jon A.	BJØRNEREM, Trygve
"	KLAUDIUSSEN, Knut			
RADIO-OFFISER	BRATLI, Trond	ANDERSEN, Gunnar	BEHRENS, Per A.	NÆRBØ, Sven
ARBEIDSLEDER	TAFTØ, Odd	ALTØY, Peder	DIDRIKSEN, Kåre O.	RUUD, Harry W.
TØMMERMANN	HANSEN, Bjørn H.			
MATROS	TRILL, Joachim L.	BAILEY, Christopher	MYRAN, Jan M.	FIECZYNSKI, H.
"	STAFFORD, Keith	KENDALL, Dane R.	OROZCO, Jose H.	KARAMAN, M.
"	KLEVELAND, Einar	PEZOA MORALES, H.R.	WIST, Alf	SUMSTAD, Odd
"	PETTERSEN, Arvid		PAUL, Wilson	TAGKUS, Ahmed
"	PINEIRO GONZALEZ, A.		JENSEN, Karstein J.	KRISTENSEN, Tor
LETMATROS	CARTWRIGHT, K.M.		KLAUSEN, Jan E.	BUENAVENTURA, R.
"	WELHAVEN, Johan A.		LØVSTRAND, Kolbjørn	
"			MORALES, Ramon P.	
JUNGMANN		KARLSEN, Brigit I.		
DEKKGUTT		WETLESEN, Velle		
SJØASPIRANT		BIRKELAND, Arild	LILLENES, Asbjørn	GRØNNEVOLD-OLSEN, B
"				STORLI, Alf M.
MASKINSJEF	SVANES, Bjarne	NESHEIM, Rolv S.	BORGERSEN, Hans	PEDERSEN, Tore A.
1. MASKINIST	STOVELAND, Oddmund H.	LARSEN, Lars	BJØRKMO, Thorvald	ØMHOLT, Einar
2. MASKINIST	THORSEN, Harald	JENSEN, Otto M.	LUND, Manfred	JOHANSEN, Kjell A.
"	SANDØY, Normann J.	DANIELSEN, Terje V.	LUDVIGSEN, Leif	BENJAMINSEN, Paul
"	MOEN BJRREGÅRD, H.			
3. MASKINIST		ASP, Arne	JOHANSEN, Steinar M.	JOHANNESSEN, Kåre
ELEKTRIKER	HARNES, Eldar	THOMASSEN, Øivind	HOLTET, J.	
ELEKTRIKERASS.		GRØTTING, Henrik B.	JØSSUND, Knut Kr.	ØSTVANN, John
PUMPEMANN	WISETH, Arne E.	WITZØ, Bjørnar J.	HUSØY, John M.	
REPARATØR	MAYO CAAMANO, M.	HALLAND, Leif		
FYRBØTER	OHLSEN, Finn E.	DE FREITAS, L.H.		
"	SUNDET, Asle A.	LERSVEEN, Erling		
"		VALECRUZ, Roderigo		
MOTORMANN			OLSEN, Jan M.	KVERNES, Per I.
"			KRISTIANSEN, A.K.	CHICHESTER, Gascon
"			ØDDE, Kjell	SÆTHER, Kato
"			SKJEVIK, Jan	FRYDENLUND, Magne
"			STRØM, Knut	
SMØRER	KRAFT, Arild S.		HANSEN, Øivind F.	FJELDBERG, Tor
"	OLSEN, Inge H.		GJERNSTAD, Erland F.	
"	SKJÆRVIK, Trond			
STUERT	FORNES, A.	GRØTTAN, Knut	AUFLES, Einar	GJERSØE, Øyvind K.
1. KOKK	JOHANSEN, Terje	EDVINSEN, Stig	ØVERKIL, Dagfin N.	DALBY, Pål
BYSSEGUTT	STENSØL, J.	LAURITSEN, Rolf		
LUGARMANN		ANDRESEN, Kåre		
HJELPEMANN			NORMANN, Ketil	
PIKE	GANNERVOLD, A.	GJESTEMOEN, Grete G.	HERNANDEZ, D.	GREEN, Ivar
"	ILSEN, Laila T.	LARSEN, Luz M.	VADA, Arnhild O.	MALMO, Magnvor
"	TRILL, Karin Aanby	NILSEN, Ruth B.	EVENSEN, Susanne E.	BANKEN, Kari
"	STENSEN, Janne	ANDERSEN, Else M.	ANTONSEN, Solveig	NÆSS, Eva C.
			PEDERSEN, Solveig	

M/T "TEXACO NUEVA GRANADA"	M/T "TEXACO OSLO"	M/T "TEXACO SKANDINAVIA"	
KAPTEIN OVERSTYRMANN 1. STYRMANN " 1. STYRMANN JR. 2. STYRMANN RADIO-OFFISER ARBEIDSLÆDER TØMMERMANN MATROS " " " LETTMATROS " " " JUNGMANN SJØASPIRANT MASKINSJEF 1. MASKINIST 2. MASKINIST 3. MASKINIST MASKINASSISTENT ASSISTENT ELEKTRIKER REPARATØR PUMPEMANN MOTORMANN " " " " SMØRER " STUERT 1. KOKK 2. KOKK KOKKASPIRANT LUGARMANN MESSEMANN HJELPEMANN PIKE PIKE PIKE	BROX, John B. SØHSTAD, Einar GULBRANDSEN, Thore AUSTNES, Per ELIASSEN, Arne WANGBERG, Finn R. VOLDEN, Leif ANDRADE, Antonio MENDES, Satiro G. SAND, Odd Arne ROCHARD, William H.B. STEFFANSSON, Kristjan GRØN, Nils B. SIMONSEN, Sverre STORLI, Arne J. HANSEN, Idar JENSEN, Wiggo A. SEEHUUS, Hans AUNE, Sverre NILSEN Peder O. SCHEI, Knut HARBAK, Torbjørn BRASTAD, Per Einar WAAGE, John M. PEDERSEN, Jan A. HALVORSEN, Bjørn DAGBARTEY, Emanuel JACOBSEN, Brit ELIASSEN, Marit	PETTERSEN, Ragnar MEISLAND, Louis PAULSEN, W.A. WIKEROY, Magne G.E. WINDING, Karen REDZIUIAK, W. LUND, Åsmund ASPENES, Bjørn KJERSEM, Svein BUCETA, Juan V.P. CORONADO, E.M. BRITO, Armando M. JENSSEN, Lars Chr. STRANDELID, Torkel FREDRIKSEN, John HUSTAD, Viktor P. GRØV, Erling KLEFTÅS, G.K. ROLID, A. SIGURDSON A. JØRSTAD, Terje HEGGLUND, Stein A. KROGNES, Åge ASP, Arild O. DOMINGUEZ, J. PEDERSEN, Lars A. HANSEN, Ulf S. JOHANSEN, W. SMELROR, Henry GRANEGGEN, Svein GJERMSTAD, Jostein TCHORZ, Rainer JØRSTAD, Jorun HUSTAD, Kirsten SIGURDSON, Inger	SUKKE, Håkon O. JOHANSEN, Bjørn H. RASMUSSEN, Steinar KILTORP, Tor KJØLSTAD, Trond SØRENSEN, Tor WALKER, Fredrick FUENGUEIRO, Jose M. PEDERSEN, Peder N. TETLI, Helge E. ALEXANDERSEN, Øivind LØKKEN, Kjell J. OPDAL, Jan E. DULGER, Ali DIDRIKSEN, Ole NILSEN, Kjell A. ELLEFSSEN, Tore L. NODELAND, Bjarne ROGNE, Karsten G. LØKEN, Vidar FOLKE-OLSEN, Jan HAST, Bent A. MATHISEN, Tore Henning HÅKONSEN, Harry E. WAHL, Torbjørn RASMUSSEN, Finn OLSEN, Jim Ø. GOMES, Joao B.R. FORNES, Knut UNDSTAD, Ivar HALVORSEN, Amund DOKKEN, Kjell VEDVIK, Ola NILSEN, Kjell O. MALMSTRØM, Ellen NYGAARD, Elfrid ESP, Ella

FOLK I LAND

<u>KAPTEINER</u>	<u>OVERSTYRMENN</u>	<u>1. STYRMENN</u>	<u>2. STYRMENN</u>	<u>RADIO-OFFISERER</u>
BRANDAL, Petter (F) BRATH, Otto (F)(D) FLØ, Svein (F)(D) EINVIK, Sverre (F) HELMERSEN, H. (F)(D) HORSSENG, Rindulf (F) STRAND, Arne (F) LYNG, Lars (F)	BJØRNES, Georg (F) FOSSMO, Willy (F)(D) GJERDE, Georg (F)(D) JOHANSEN, K. (F)(D) PAULSEN, J. L. (F) D PETTERSEN, T.A. (F) D SKARSVÅG,	ERIKSEN, Jan S. (F) JENSSEN, B. (F) LARSEN, R.M. (3) (SK) SELNES, A. (3) (SY) SKJØNSFJELL, J. (F) SK SANDVIK, N. (F) WIKLUND, E.G. (3) (F) D	AURSTAD, D. (F) ASPÅS, E. (F)	DGULBRANDSEN, P.L. (F) D HAUGLID, Arne (F) (D) KLOKKERNES, R. (M) MIDTHAUG, E. (F) MATHISEN, M. (F) (D) PETTERSEN, W. (F) SÆTHER, Torbjørn (F)
<u>MASKINSJEFER</u>	<u>1. MASKINISTER</u>	<u>2. MASKINISTER</u>	<u>3. MASKINISTER</u>	<u>ELEKTRIKERE</u>
JOHNSEN, E. (F)(D) OPHAUG, T. (F) PEDERSEN, R. (F)(D) RØSTAD, T.G. (F)(D) SANDAL, L. (F) WETLESEN, E. (F) SCHEFTE, A. (F)	TØRUM, Bjørn (SK) D JOHANNESSEN, J. (D) (F) NYGAARD, Leo A. (F) NYGÅRD, A. (F) OLSEN, J. (F) STØRDAL, Ø. (F) SØRØ, B. (F) HANSEN, T.J. (F)	BORGE, Haakon (F) D ESPENES, J.K. (F) HEINE, Günter (F) HAUGEN, D.H. (F) SVENNING, K. (F) THORESEN, R. (F) D GULLIKSEN, O. (F) HOLM, T. (F)	DELVEN, Reidar (F) LANGERUD, J. (F) D	BJERCKE, Alf (SY) LYNGHAUG, L. (D) TANDBERG, G(D)
<u>STUERTER</u>	KJØRSTAD, B.M. (F) ROEL, A.W. (F) D VEGEL, R. (F) D PEDERSEN, S. (F)			