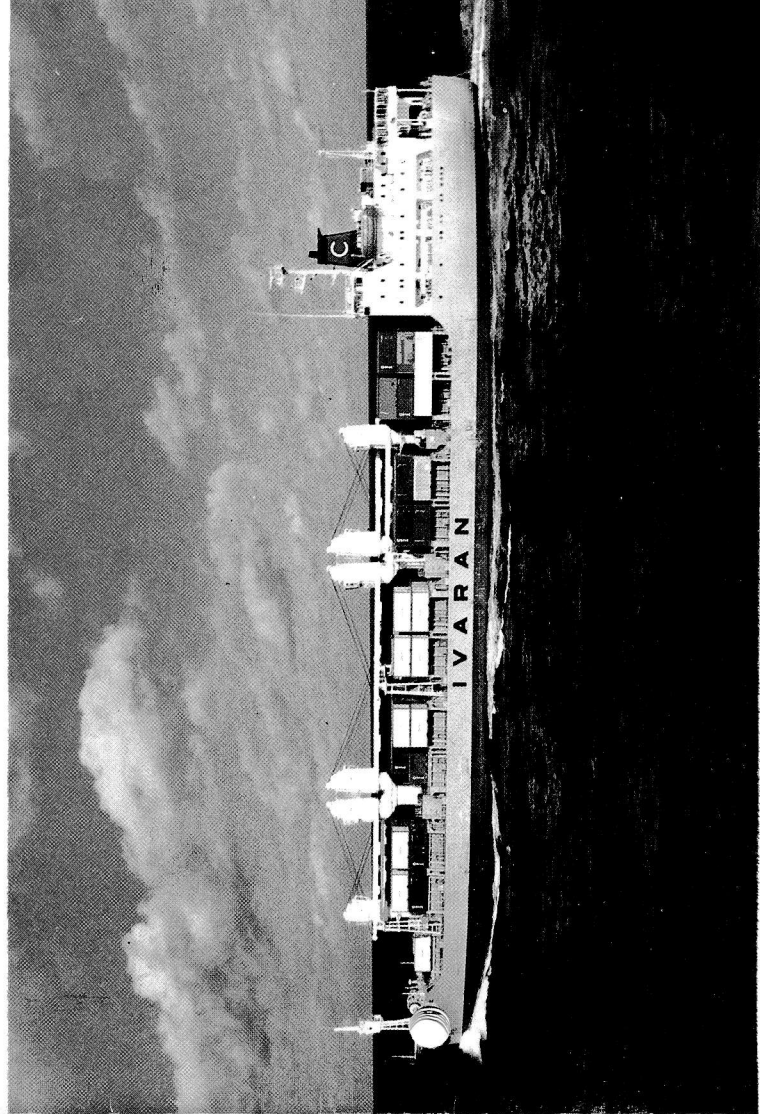
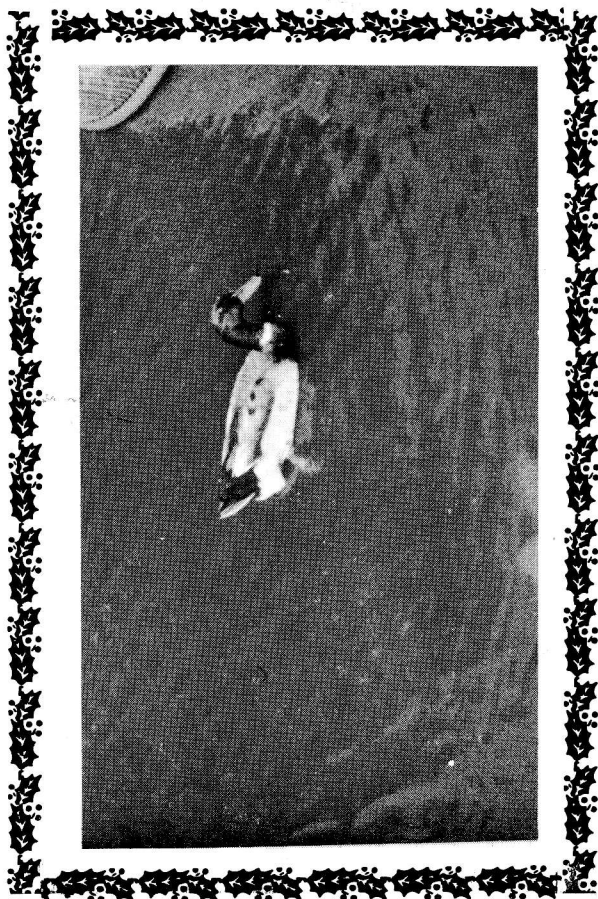


# IVARSEN

NR. 3/4 1979 — 7. ÅRGANG



Halvårsrapport — Tryggeforsikring — Muntre siden — Brev — Adopsjonen — «Sokholb» — Hvor står skipsfarten — Vi gratulerer — Tryggere som havarist — Hele landet bemanner flåten — Sport — Posisjoner — Skibsgalleriet — Hvem seljer hvor?



IVAR'AND AVISEN TAKKER FOR DET GAMLE ÅR OG  
ØNSKER SINE LESERE ET GODT NYTT ÅR OG HÅ-  
PER PÅ MANGE BIDRAG I DET NYE ÅR.



«IVARAN AVISEN»

utgis av  
AS IVARANS REDERI

Tollbugt 11 · Oslo 1  
Telefont 42 98 37

I redaksjonen:  
T. BREKKE PEDERSEN

HUSK FLERE VENTER

PÅ BREV

BÅDE UTE OG

HJEMME

★ ★ ★

# HALVÅRSRAPPORT

**Vi har nettopp sendt ut halvårsrapport til våre aksjonærer og tror at denne også har interesse for våre lesere.**

## LINJEFART

I vår årsberetning for 1978 redegjorde vi for utviklingen på fraktmarkedet i de tre første måneder av 1979. Siden den gang har både tank- og bulkmarkedet bedret seg vesentlig, og det er i øyeblikket mulig å seile de fleste typer bulk og tank-tonnasje i det åpne marked og dekke driftsutgiftene og en stor del av kapitalutgiftene. Supplyskipsmarkedet er noe svakere, mens markedet for rigger har bedret seg betydelige.

## Ivaran U.S. East Coast/Brazil River Plate Service

Lastetilgangen har bedret seg, men dessverre har Argentina skjerpet sin flaggdiskriminering betydelig, hvilket vil skade tredjeflaggs skipsfart sterkt i fremtiden.

Linjen har vært betjent av våre to nye skip, M/S «Santa Fe» og M/S «Salvador», samt av det tidsbefraktede skip M/S «Anna Presthus». Resultatene i første kvartal var svake, men bedret seg vesentlig i annet kvartal. I løpet av første halvår er omlegging fra



Et av våre timecharterskip «Renate Schulte» på havnen i Buenos Aires.

break bulk til semi-container linje fullført og en stor del av våre laster går nå i containere.

## Ivaran Caribbean Service

I vår årsberetning for 1978 beskrev vi vårt samarbeid med Øivind Lorentzen (NOPAL LINE). De 2 tidsbefraktede skip, M/S «Santos» og M/S «San Juan», som vi ikke hadde plass til på vår linje på østkysten, var ikke egnet for farten og da tidscertepartiraten ligget noe over markedet, viste begge skip driftsunderskudd

## BULKFART

**M/S «Solholt» (35 900 tons dw. — vår andel 85%)**

Dette skip har gått i markedet til for-

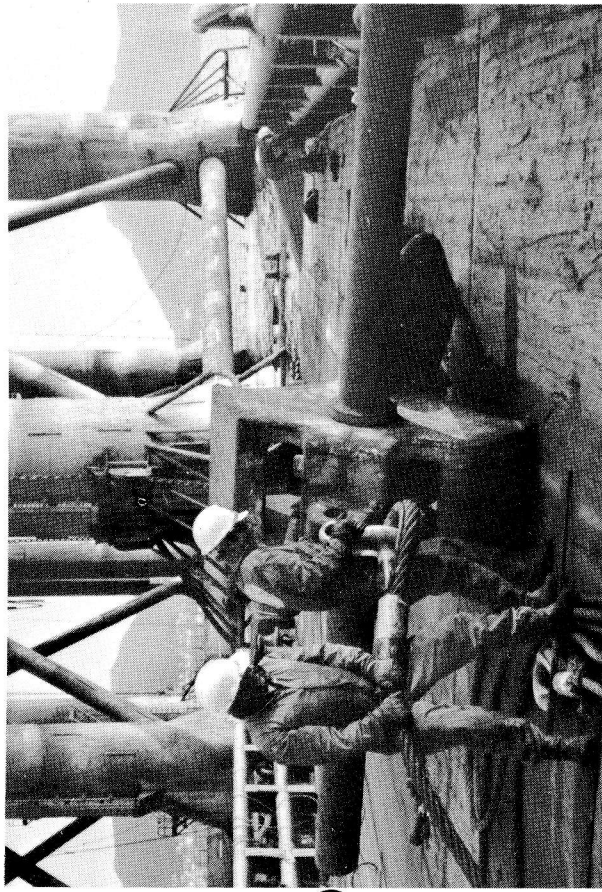
skjellige befraktere. Markedet for denne tonnasjetype er blitt vesentlig bedre, og det har lyktes oss å operere skipet med et rimelig driftsoverskudd.

**M/S «Sjøholt» (21 140 tons dw)**

Dette skip ble solgt i februar i år og overlevert til sine nye eiere i mai måned. Netto salgsgevinst for skipet ble kr. 9 680 576. Skipet er tidligere oppskrevet med kr. 2 mill., som er trukket fra i overforstående nettosalgsgevinst.

**K/S Unibulk A/S & Co. (vår andel 15,15%)**

Dette skipet har, som nevnt i vår årsberetning for 1978, solgt sine to skip og er nå under avvikling.



Tung «hyssing» å arbeide med ombord på «Stad Supplien».

## TANKFART

**K/S A/S Verven & Co. (vår andel 4,8%)**  
T/T «Staland» 250 867 tons dw. ble tatt ut av opplag i april måned og ble sluttet på et 12-måneders tidscerteparti. Raten vil dekke drifts- og renteutgifter.

**K/S A/S Dag & Co. (vår andel 7,5%)**  
T/T «Daghild» 255 112 tons dw., som har ligget i opplag første del av året, ble i mai måned solgt til norsk rederi til en pris av US\$ 19,5 mill. Selskapet er under avvikling. Vårt regnskapsmessige tap ved salg av skipet ble kr. 778 223.

**Koab Mek. Verksted A/S (vår andel 80%)**

Denne bedrift som nå beskjeftiger 17 mann, har gitt et tilfredsstillende driftsoverskudd i første halvår.

## OFFSHORE VIRKSOMHET

**K/S Seaway Offshore Work Platform A/S (vår andel 5/64)**

Arbeidsplattformen, «Seaway Swan», har vært beskjeftiget i forskjellige oppdrag, bl.a. 4 måneder til engelsk oljeselskap til tilfredsstillende rater. Resultatene er tilfredsstillende.

**M/S «Stad Supplien»**

Markedet for dette skip har vært noe svakere. Dessuten har skipet dokket i første halvår og samtidig reparert havariskader. Driftsresultatet er derfor sterkt redusert.

**K/S A/S Ivaran Offshore Transport (vår andel 5%)**

M/S «Stad Troll» ble levert fra Ulstein Hatlø Mek. Verksted i mai i år. Skipet går, som M/S «Stad Supplien», i pool

innen Stad Seaforth Shipping A/S. Det har fullt ut svart til forventningene.

**K/S Norborge A/S & Co. (vår andel 97,1%)**

Lektermarkedet har vært mer aktivt i første halvdel i år, og det har lyktes oss å beskjeftige begge lekterne hele tiden. Ratene er også noe bedre, men dessverre har «Norborge II» vært utsatt for store havarier og driftsomskostningene er derfor meget betydelige.

Vårt driftsresultat er vesentlig be-

dre enn 1. halvår 1978. Gevinst ved salg av skip (inkl. ikke anvendte selvassuranse- og klassefondsavsetninger for de solgte skip kr. 2 828 000) har gitt en samlet inntekt på ca. kr. 11 734 000, hvoretter resultatet før skatter og årsoppgjørdisposisjoner er kr. 7 031 000.

Utsiktene for annet halvår er bedre for linje/bulk/fank og supplyskip, men dårligere for lektere og «Seaway Swan», idet arbeidsplattformen for tiden er ubeskjeftiget. Totalt bør annet halvår bli bedre enn første halvår.

## «SAKSET» FRA FARMAND

### SKIPSSLESKAPENE

En gjennomgangs-kommentar i alle 25 år har vært: «Fra skipselskapene er det lite å berette.» Det er påtagelig hvordan denne betydelige og interessante næringsgren har hengt etter i utviklingen når det gjelder å skrive gode og informative årsberetninger. Enkelte unntagelser er det jo som tidligere er blitt omtalt. I år vil vi trekke frem to beretninger som har særlig fremgang.

### REKSTEN-REDERIENE:

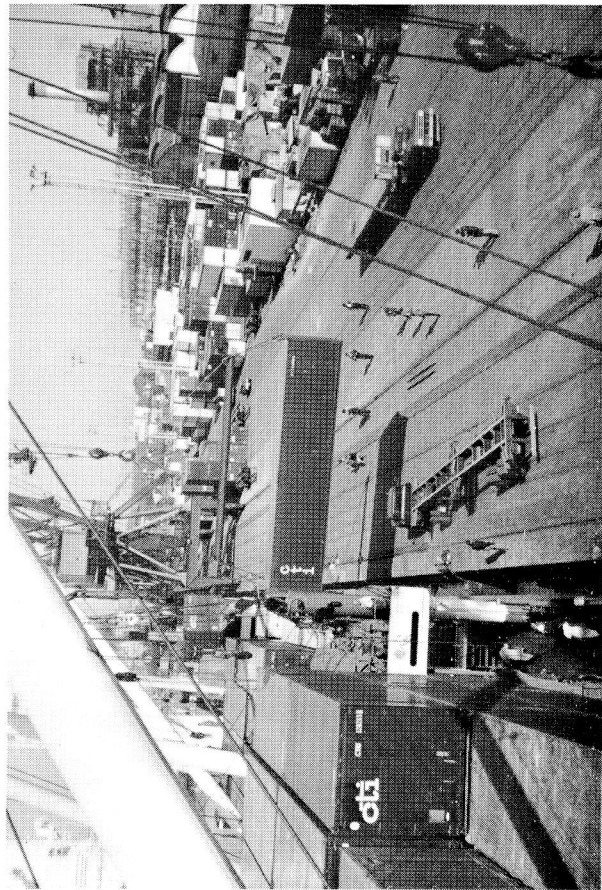
Et gjennombrudd med særdeles interessante opplysninger om skipstarten med en presentasjon av regnskapene supplert med informasjoner som kan stå som et mønster. I tillegg et par meget interessante diagrammer som viser hvor meget av omkostningene som dekkes av totale inntekter. Og videre et diagram som viser hvilket inntekts-potensiale tankskipslåten har og hvilke svimlende rater som må til for at rederiet skal få nedbetalt sin

gjeld. Mange vil kanskje reagere mot at rederiet i en tid da selskapet har de største økonomiske vanskeligheter og stort sett lever på kreditorenes nåde, benytter så megen tid og penger på å utarbeide en så gjennomført rapport.

### IVARANS REDERI

— har en beretning også på toppen og imøtekommer ethvert behov for informasjon, diskret i omslaget, praktfull i innhold og ypperlig tekst. Regnskapsdataene er komplette med utmerkede og brede kommentarer.

Forøvrig bør nevnes endel beretninger fra en rekke rederier her nevnt alfabetisk: *Autotransport, Bjørnstad-rederiene, Den norske Amerikalinie, Det Bergenske Dampskibsselskab, Det Nordenfeldske Dampskibsselskab, og Wilh. Wilhelmsen-rederiene.*



40 fots containere lastes ombord i Buenos Aires.

## Vedrørende trygdeforhold til ektefelle og barn til norsk sjømann bosatt i utlandet

En del norske sjøfolk er bosatt i utlandet og har sine familier der. Ikke alle er imidlertid klar over sine ektefelles og barns trygdeforhold og vi bringer derfor her en redegjørelse fra Folketrygdkontoret for utenlandssaker.

Da forsørget ektefelle og barn (under 18 år) til norsk sjømann ansatt på norsk skip har rett til medisinsk stønad fra folketrygden også når de er bosatt i utlandet, har det blitt en del misforståelser når det gjelder deres trygdeforhold.

En skiller altså mellom et selvstendig trygdeforhold og retten til å få dekret behandlingsutgifter m.v.

Norsk sjømann ansatt på norsk skip er trygdet, selv om han ikke er bosatt i riket. Hans ektefelle og barn er derimot ikke automatisk trygdet når de bor i utlandet. De har imidlertid rett til medisinsk stønad hvis de blir forsørgt av sjømannen. Ektefelle/barn kan søke om å bli tatt opp i trygden. Hvis

de er norske statsborgere og forsørgt av sjømannen, fyller de vilkårene for å bli tatt opp i trygden. Som trygdet vil ektefelle og barn kunne få selvstendig rett til ytelser fra folketrygdens pensjonskapitler.

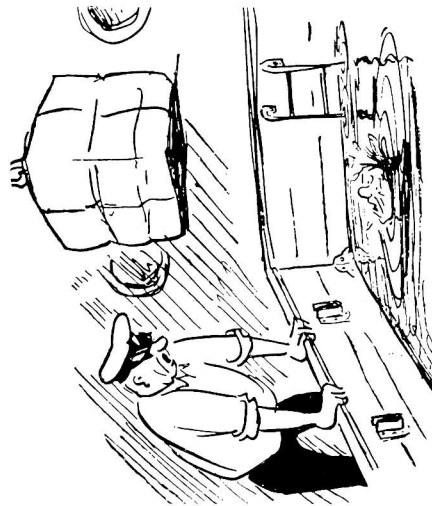
Barn over 18 år (bosatt i utlandet) har ikke rett til medisinsk stønad som følge av forsørgers trygdeforhold. For å få rett til ytelser fra folketrygden, må barn over 18 år selv søke om opptak i trygden. Opptak i trygden er kurant så lenge barnet er norsk og forsørges av norsk sjømann på norsk skip i utenriks fart.

Ektefelle/barn skal ikke betale avgift til folketrygden, forutsatt at de ikke har egen inntekt.

- Søknad om opptak i trygden rettes til

Folketrygdkontoret for utenlandssaker,  
Postboks 8138 Dep.  
OSLO 1 — NORWAY

Med det samme du er dernede, se etter om det skulle være vekkasje ett eller annet sted.



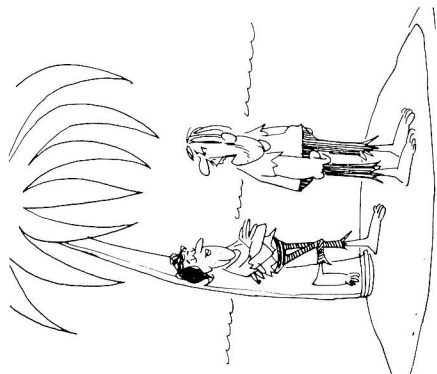
«That's not an oil rig, dear. According to the guide book it's the Eiffel Tower.»

## MUNTRE SIDEN

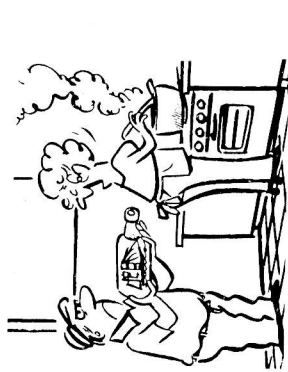


Hellwood

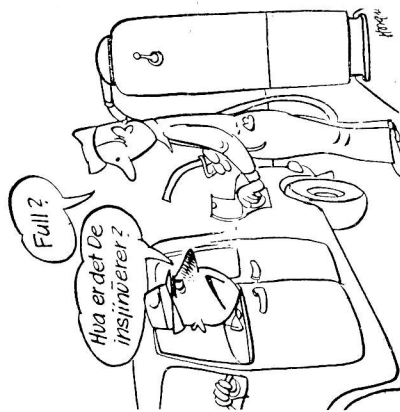
— Stakkars liten — han vil bare være 24 år når det er slutt på oljen i Nordsjøen. (Punch)



«Will you stop saying . . . Women, who needs them!»



«Very well done, my dear, but you can just remove it — I happen to have paid a deposit on that bottle.»





Melvin Sanders er død i en alder av kun 53 år. Alle som seilte med ham ombord på «Solholt», minnes Melvin som en menneskene venn, muntrasjonsråd og ikke å forglemme pianospiller, med eget piano ombord. Etter hva vi har hørt døde han på farmen hjemme i Texas.  
Vi lyser fred over hans minne.



## Brev fra to «workaways» ex «Santa Fe»

Vi workawayere, Anne Britt Arntzen og Edvard Løchen er nå tilbake i gamlelandet, og tenker tilbake på vår opplevelsesrike tur i Sør-Amerika. For oss ble båtturen fra Santos til New York et reiseens høydepunkt. Det var første gang vi hadde anledning til å oppleve livet på sjøen fra «den andre side», og ikke bare som passasjer. Ikke minst satte vi pris på den åpenhet og humor, samt det gode miljø som preget båten.

Om vi ikke ble sjøfolk av 17 dager ombord, fikk vi et bedre inntrykk og forståelse av livet til sjøs med dets problemer, men også dets gleder. Som dekksgutt med vedlikeholdsarbeide som hovedoppgave, nøy jeg dessuten denne sølfartens gleder, og jeg vil rette en spesiell takk til båsen (og også til kapteinen, som tross formaninger på brett nordlandsk om å «raukjøre oss» gav oss svært så god behandling.

Nei, nå hopper jeg inn (Anne Britt), og retter tankene mot stuert, kokk og

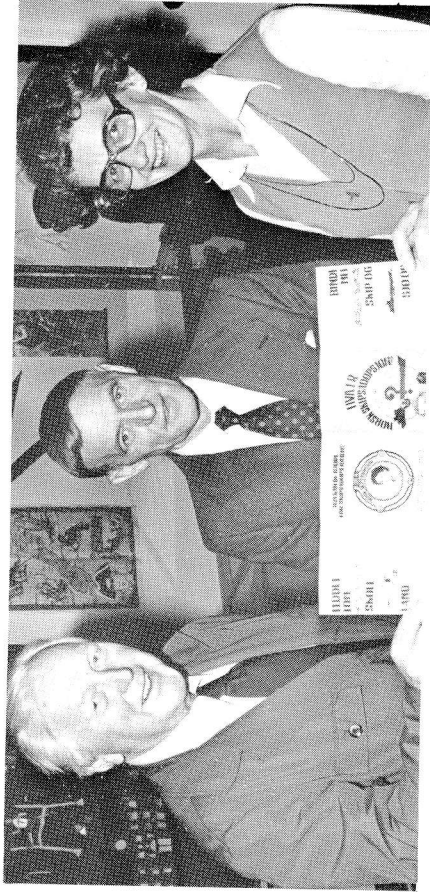


Gode hilsner fra  
Anne Britt og Edvard

2. kokk. Jeg likte meg i mannskapsmessa, og dere krydret alle tre livet ombord med god mat og godt humør. Vi vil sammen rette en takk til dere alle ombord. Vi kommer gjerne igjen, hvem vet — — —.

Vi vil også med dette sende en takk til Ivarans Rederi for deres velvillighet.

## «SKOLEN SEILER MED» på NORSK SJØFARTSMUSEUM



Det var styreformann i Norsk Skipsadopsjon, skipsreder A. B. Smith-Krøger, Arendal, som åpnet utstillingen. Fra venstre direktør Svein Molaug, Norsk Sjøfartsmuseum, skipsreder A. B. Smith-Krøger og Rigmor Tollaas.

Inspirert av fjorårets vellykkede utstilling om skipsadopsjonsarbeidet på Bergens Sjøfartsmuseum, er en tilsvarende, men større, utstilling nettopp åpnet på Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo.

Utstillingen er et samarbeide mellom museet og den frittstående organisasjon Norsk Skipsadopsjon. Det er tilsammen ca. 200 gjenstander og «arbeidsoppgaver» fra 29 skoler i Oslo og Akershus på utstillingen. I tillegg har museet utlånt flere skipsmodeller og et kart som viser den sjøgående verdenshandel.

Utstillingen fikk en vellykket åpning og en rekke skoler har allerede meldt seg på for omvisning. Men den er også åpen for vanlige besøkende i tiden frem til 19. november.

— Norsk Skipsadopsjon har idag ca. 150 skoler som har adoptert et tilsvarende antall skip. I tillegg har vi 30

skoler på venteliste for tomnasje, sier organisasjonens daglige leder Rigmor Tollaas.

— Så nu vil ventelisten bare øke videre?

— Ikke nødvendigvis. Det er jo også avhengig av hvor mange nye skip vi får med i tiden fremover. Men både overfor skoler og skip gjør vi oppmerksom på at et vellykket resultat er avhengig av stor interesse og hardt arbeid, ikke minst fra lærerne.

— Skal det arrangeres tilsvarende utstillinger andre steder?

— Intet er bestemt, men vi kan godt tenke oss å lage utstillinger rundt i landet hvor det er mulig å samarbeide med lokale instanser som f.eks. museer. Vi har også hatt i tanke en utstilling i Mjøsområdet hvor vi har forbausede mange skoler som er aktive med i adopsjonsarbeidet, sier Rigmor Tollaas.

## «SOLHOLT»



Rederpresidenten, skipsreder Niels Werring jr.:

## Fremgangens år for skipsfarten har også vist hvor utsatt næringen er

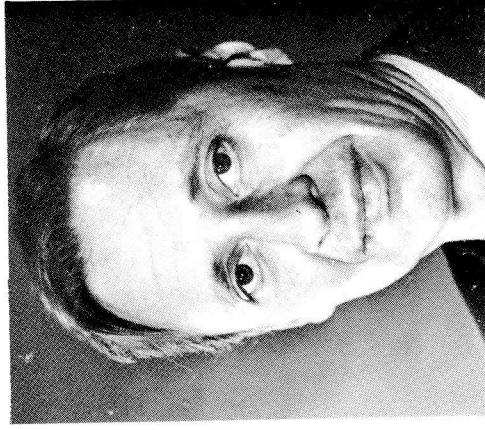
Den norske utenriksflåten brutto frakttinntekter øker i år med 3 milliarder til ca. 21 milliarder kroner. En del av dette må riktignok dekke de stigende driftsutgifter, men netto frakttinntektene vil likevel øke med 1 milliard til 9 milliarder kroner. I de siste 12 måneder har 37 norske skip forlatt opplagsbøylene for å settes i fart. Dette har vært året da ankrene gikk opp, og ikke ned, sa Presidenten i Norges Reederforbund, skipsreder Niels Werring jr. i sin tale torsdag under Forbundets årsmøte i Oslo.

For skipsfarten har 1979 så avgjort vært et fremgangens år, til markert forskjell fra de foregående fem år. Nesten alle indikatorer har pekt oppover:

- Den sjøgående verdenshandel vil øke med ca. 5 prosent i forhold til fjoråret.
- Ratene er steget betydelig både i tørrlast og tank.
- I likhet med frakttinntektene er også skipsverdiene gått sterkt opp — for en rekke skipstyper med 50 prosent hittil i år.

— En rekke rederier som i fjor hadde en gjeld som oversteg verdien av skipene, har som følge av oppgangen igjen fått en positiv netto-formue.

Men 1979 har også klart understreket hvilken utsatt stilling norsk skipsfart er kommet i. Forskjellen mellom norsk og utenlandsk omkostningsnivå har vært en medvirkende årsak til det omfattende salget av skip til utlandet:



200 i 1978, 110 hittil i 1979. Det vil si til sammen 310 skip, som altså kan drives effektivt og billigere på et annet og lavere omkostningsnivå.

Netto-avgangen har vært mindre, da det også er levert en del nye skip. Likevel er henimot 8000 godt betalte arbeidsplasser gått tapt i løpet av to år — ikke minst arbeidsplasser for distrikter og lokalsamfunn.

Ved halvårsskiftet bestod den norske utenriksflåten av 848 skip på til sammen 38,3 mill. dvt. Det bedre markedet har ført til nedgang i skipssalgene, og flåten ser foreløpig ut til å stabilisere seg på dette nivået.

Under inntrykk av skip i opplag og et overskudd på tonnasje har man de siste årene hørt antydning at Norges utenriksflåte var for stor, og at avgan-

I vår ble skipet solgt til et gresk rederi med overlevering innen utgangen av august.

På grunn av inntrufne omstendigheter på skipets returreise fra Norfolk til Liverpool ble levering forsinket, og av denne årsak kansellerte kjøperen salget, mens skipet stod i dokk i Southampton. Ny besetning ble forhyrt, og

skipet ble sluttet til Portugisisk tidsebefraktere for lasting Puerto Ordaz, Venezuela, med lossing i Lisboa.

Deretter ble hun sluttet på et 4—6 måneders tidscerteparti, og er i øyeblikket på vei til Tunis, hvor hun ankommer ca. 14. desember.

Vi ønsker skipet en fortsatt lykkelig seilas under den Hvite C.

gen i 1978—79 følgelig skulle representere en «naturlig tilpasning». Dette er en ufruktbar problemstilling. Så lenge vi har et system med internasjonal arbeidsdeling, er det selvfølgelig intet til hinder for at Norge også i fremtiden skal kunne ha en utenriksflåte som alt overveie i beskjefteget i fart mellom fremmede havner.

Det er ikke mulig å angi noen «naturlig» norsk andel av verdenstonnasjen, med mindre man da skulle hevde at vi ikke bør ha mer norsk tonnasje enn det som trenges for å klare Norges egen sjøgående utenrikshandel. Til enhver tid vil det være spørsmål om hvilke områder man har relative konkurransefortrinn på fremfor andre.

Norge har satset sterkt på sjøtransport i moderne tid, bl.a. fordi skipsfart hadde lettere for å oppnå finansiering i utlandet enn det meste av industri, og fordi vi har en bred maritim know-how som i seg selv er en «naturlig forutsetning» for å kunne drive skipsfart. Dette er jo forhold som gjelder like meget nå som før.

*Avgjørende* for norsk skipsfarts nåværende og fremtidige konkurransevne er rammebetingelsene i Norge selv, ettersom drift av skip under norsk flagg er og vil være hovedsaken for næringen.

All norsk næringsvirksomhet som har sitt hovedmarked i utlandet har de siste fem årene slitt med en dobbelt belastning: For det første har vi stått overfor et større tilbakeslag i verdensøkonomien, med svikt i etterspørselen og svikt i salgsprisene som resultat. For det annet ble det, nettopp i disse

årene, i Norge ført en politikk som bragte med seg en eksplosjon i norsk omkostningsnivå, slik at misforholdet mellom utgifter og inntekter ble drastisk utvidet og forverret. Vånskellighetene ble ytterligere forsterket ved at norsk næringsliv gjennomgående — også i mer normale tider — har arbeidet med utilstrekkelig fortjenestemarginer og meget lave egenkapitalandeler.

Resultatet er det vi idag ser: Et næringsliv som gjennomgående opplever at markedet blir bedre, men med sterkt svekket evne til å utnytte de nye mulighetene.

Etter fem års krise står skipsfarten idag som den eneste større, konkurranseutsatte næring som ikke har mottatt subsidier eller tilskudd for å dekke kløften mellom det norske utgiftsnivået og de sviktende inntekter. De rederier som har klart seg gjennom disse vanskelige årene har i alt vesentlig gjort det på egen kjø, stikk i strid med de mange populære misforståelser som særlig opprettelsen av Garantiinstituttet gav støtet til. Det skal selvfølgelig åpent erkjennes at de rederier og den del av utenriksflåten som har hatt deler av sin lånekapital garantert gjennom instituttet har oppnådd en viktig ryggdekning gjennom dette. Særlig i startfasen var instituttet et hensiktsmessig virkemiddel for å stabilisere secondhand-markedene og hindre tilløp til panikk i bankene. Men det er altså *garantier* det har vært tale om — ikke uttellinger gjennom statskassen. Relativt og absolutt er Garantiinstituttets reelle uttellinger til dato helt ubetydelige.



## Vi gratulerer



85 år



Gunnar Reiss ble ansatt som direktør i A/S Ivarans Rederi den 29. januar 1947. Han var fungerende disponent i tidsrommet 27/2 til 1/9 1950. Den 21/11 1962 fylte han 68 år og fikk pensjon fra rederiets pensjonskasse, men fortsatte som direktør til 1/12 1964, da han gikk over til å fungere som konsulent til han sluttet 31. januar 1971.



60 år



Maskinsjef Hans D. Kristiansen fylte 60 år den 4. september d.å. Kristiansen begynte i rederiet i 1970 som maskinsjef ombord på gamle «Salvador». Han har seilt på flere av rederiets skip frem til 10. mars i år, da han gikk iland fra nye «Salvador».



Fra pensjonistenes rekke gratulerer vi kaptein Johan Holm Olsen som fylte 70 år den 5. desember.

Ved en tilstelning ombord i «Santa Fe» under skipets siste opphold i New York overrakte kaptein Sverre Johansen Rederforbundets gullmedalje til kaptein Lars Harry Saltkjel for lang og tro tjeneste i rederiet.

Saltkjel begynte i rederiet som 3. styrmann på «Montevideo» i 1947, han ble kaptein i 1957, og har seilt som kaptein på de fleste av rederiets skip frem til 1976, hvor han ble «supercargo» i New York.

Ivaran-avisen sender de beste gratulasjoner og ønsker kaptein Saltkjel enda mange gode år fremover.

## Tryggere som havarist når ny FN-konvensjon kommer



stanse. Hvis slike skip ikke finnes i det aktuelle farvann, er det erfaringsmessig vanskelig å organisere redningsarbeidet så raskt som det burde gjøres. Vårt håp er at når den nye IMCO-konvensjonen trer i kraft, vil redningsarbeidet til søs bli vesentlig mer effektiv enn det er idag, sier konsulent Erik Raeng i Skibstartens Arbeidsgiverforening. På vegne av sin organisasjon har han vært med i den ekspertgruppen som siden 1973 har utarbeidet konvensjonen.

— Når vil den tre i kraft?  
— Konvensjonen er sendt samtlige medlemmer i FN, og den vil tre i kraft ett år etter at 15 land har ratifisert den. Konvensjonen bygger på de eksisterende nasjonale redningssystemer, men den forutsetter at landene samarbeider og bygger videre ut redningsapparatene hvis de ikke er gode nok. IMCO vi også opprette en «samlesentra» hvor man kan finne fullstendige opplysninger om samtlige lands maritime redningssystemer.

— Hva vil samarbeidet gå ut på?  
— Kyststatene skal på forhånd ha delt opp ansvarsområdet i internasjonale farvann med sine naboer og bli enige om hvorledes samarbeidet om redningsaksjoner skal foregå i praksis. For å lette eftersøkingen i store havområder, anbefaler konvensjonen at det opprettes meldesystemer slik at man lettvis kan fastslå hvor et savnet skip befinner seg, og få assistanse fra nærliggende skip til såvel redning som leting. Hensikten er at samtlige land skal ha det samme system

I løpet av noen år vil det bli vesentlig tryggere å være havarist på de store verdenshav. I tillegg har FN's maritime organisasjon IMCO, nettopp utarbeidet en konvensjon som klart og tydelig fastlegger retningslinjer for igangsettelse og koordinering av eftersøking og redning til sjøs. Konvensjonen pålegger også landene snarest mulig å bli enige om ansvarsområder og hvorledes et samarbeide om redning skal skje i praksis.

— Ved ulykker i internasjonal farvann er det idag stort sett bare skip i området som kan yde effektivt assi-

for registrering av skipssposisjoner, kurs, fart osv.

— Men har alle kyststater muligheter til fullverdig deltagelse i dette redningssystemet?

— Nei. I praksis vil det derfor bli de store skipsfartsland som får den største belastningen. Men konvensjonen pålegger landene et sterkt press til å «beskikke sitt hus».

— Hva var det vanskeligste i arbeidet med konvensjonen?

— Mye tid gikk med til å finne formuleringer som alle kunne godta om forholdet mellom de enkelte lands su-



## «Sport'n»

«Stad Troll» ble nr. 28 i Høstmesterskapet i skyting 1979 arrangert av «Velferden».

Best individuelt ble Oddvin Gjerde på nr. 48 med 150 poeng.

Det var tilsammen 384 deltagere på 104 lag.

Unnskylt, capt'n, jeg har glemt om De skulle vekkes kl. seks eller sju.

— Hva er klokken nå?

— Åtte.







## Skipenes posisjoner

På grunn av trykkningsstiden må man regne med avvik.

### «SALVADOR»

Bahia 5/12 — Rio 8/12 — Santos 9/12 — B.A. 12/12 — mont. 16/12 — R. Grande 17/12 — Paranagua 18/12 — Santos 19/12 — Bahia 22/12 — New Bedford 2/1 — N.Y. 3/1 — Phila 4/1 — Balt 5/1 — Norfolk 6/1 — Charleston 8/1 — Savannah 9/1 — Miami 11/1 — Rio 24/1 — Santos 25/1 — B.A. 28/1 — Mont 1/2 — R. Grande 2/2 — Parangua

### «SANTA FE»

Bahia 6/12 — N.Y. 17/12 — Phila 18/12 — Baltimore 19/12 — Norfolk 20/12 — Charleston 22/12 — Savannah 23/12 — Miami 26/12 — Rio 8/1 — Santos 9/1 — B.A. 12/1 — Mont 16/1 — R. Grande 17/1 — Paranagua 18/1 — Santos 19/1 — Ilheus 22/1 — Bahia

23/12 — Savannah 24/12 — Miami 26/12 — Rio 10/1.80 — Santos 11/1.80

### «SOLHOLT»

ank. Sfax Tunis 24/12.

### «STAD SUPPLIER»

arbeider for Statoil.

### «NORBARGE»

i steintransport mellom Danmark — Norge.

### «STAD TROLL»

i dykkeoppdrag utenfor Brasil-kysten.

### «NORBARGE II»

i offshore.

# Hvem seiler hvor?

pr. 15/11-79

Motormann S. Johansen  
Motormann A. Pinheiro  
Smører H. Bekkevold  
Stuert P. S. Nilsen  
1. kokk M. Ferreiro  
2. kokk J. Remstad  
Pike M. Lindseth  
Pike E. Mullard  
Messem. V. Gonzales Matheos

### «SOLHOLT»

Kaptein B. Ternø  
O.styrm. K. T. Sæther  
1. styrm. P. Bjørkelid  
2. styrm. O. Schei  
Radiooff. E. Boland  
Arb.leder O. Malvoll  
Tømmerm. S. Kleven  
Matros K. Hval

Matros P. Uddmo

Matros R. O. Bjarkøy  
Lettmatros H. Andersen  
Jungmann E. Søliland

Maskinsjef K. Granskogen  
1. maskinist J. N. Johansen  
2. maskinist R. W. Sæther  
Elektriker J. Gabrielli  
Reparatør K. Thorvildsen  
Motormann A. Lyder  
Motormann T. Andersen  
Motormann J. Simonsen  
Smører D. Eikeberg  
Stuert R. Garang  
Kokk T. Andersen  
Pike B. Schei  
Pike U. Thuv  
Messemann I. Chung Leung  
Reparatør K. Rasmussen

### «SALVADOR»

Kaptein J. Johansen  
O.styrm. K. Olsen  
1. styrm. O. Fimland  
2. styrm. N. Gustafson  
Radiooff. H. Hvaal  
Arb.leder H. Hereid  
Matros M. Fontan de Los Reyes  
Matros M. Lopez Laamano  
Matros R. Andvik  
Lettmatros T. Gabrielsen  
Jungmann K. Båttstad

Maskinsjef H. Kristiansen  
1. maskinist Erling Nilsen  
2. maskinist J. Münster  
Elektriker O. V. Madsen  
Reparatør A. Grande Cruz  
Motormann T. Aaltonen  
Motormann H. Diz Otero  
Motormann I. Morales Galvan  
Stuert H. Isdal

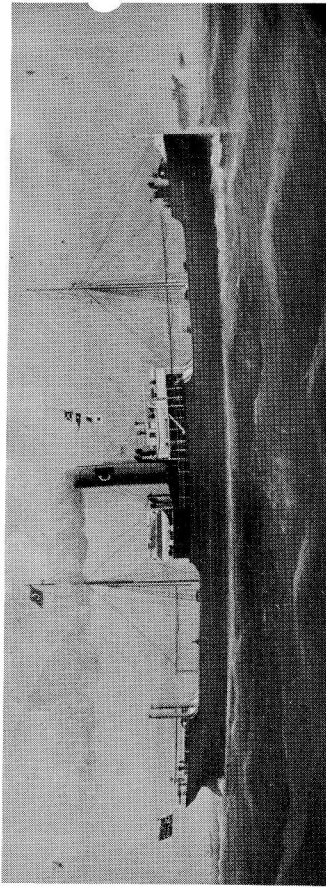
1. kokk I. B. Skare  
Hj.mann L. G. Cattarin  
Pike G. Blegen  
Pike S. Seeberg  
Pike A. Sørensen

### «SANTA FE»

Kaptein R. Jacobsen  
O.styrm. K. Sæther  
1. styrm. J. Honningsvåg  
2. styrm. Å. Nilsen

Radiooff. J. Jeppesen  
Arb.leder H. Grimelid  
Matros A. Varpenius  
Matros V. Gill Gomez  
Matros H. Mekjassen  
Lettmatros F. Garrido  
Jungmann K. Langseth  
Maskinsjef O. J. Rolland  
1. maskinist S. A. Paulsen  
2. maskinist R. Hansen  
Elektriker R. Mosæther  
Reparatør C. Punzo

## Skipsgalleriet



«Dronning Maud» 1775 t.dw. kontrahert 1907 i Bergen. 1/9 1916 støttet skipet på en mine utenfor South Wold fyr og sank i løpet av 2 minutter. Skipet var på reise fra London til Kyen i Hvitehavet med sement. 3 omkom, kapteinen, stuerten og 1.fyrbøter.