

## M/S «Stad Troll»

Kaptein Elvegaard  
Overstyrmann Flem  
1. styrm. Pettersen  
Matros Meklassen  
Matros Solsvik  
Matros Nilsen  
Maskinsjef Strømmen  
1. mask. Andraassen  
Elektriker Pedersen  
Motormann Lima  
Kokk Ferreiro

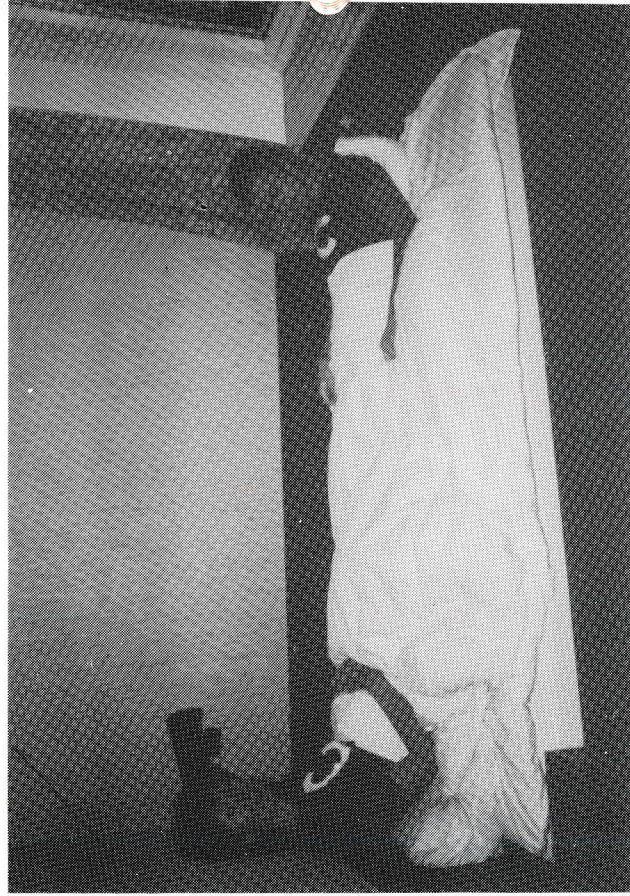
## M/S «Stad Flex»

Kaptein Bjermeland  
Overstyrm. Hansen  
1. styrm. Sivertsen  
Matros Lausund  
Matros Risvik  
Matros Farstad  
M.sjef Espenakk  
1. mask. Kvalsvik  
Elektriker Skaar  
Motorm. Frøystadvåg  
Kokk Solem

Sandland  
S. Andersen  
Stokseth  
Solbakken  
Brakstad  
Kongshaug  
Moen  
Eik  
Johnsen  
Nettum  
Jakobsen

Krüger  
Iversen  
Ugaaar  
Standal  
Bjøringsøy  
Helgeland  
Remme  
Leknes  
Torvik  
Torgersen  
Hansen

## Linjeavdelingen på «kurs» i Sandefjord



Linjeavdelingen på «utflykt». Bildet er tatt av Jan Holter Sørensen på kurs i Sandefjord.

# WALLEN

NR. 1 1982 — 10. ÅRGANG



# 10 års jubileum

Første nummer av Ivaran-Avisen ble utgitt sommeren 1973. Vi er kanskje litt tidlig ute med å gratulere oss selv, men det er 10 år siden nr. 1 ble utgitt.



# Foreløpig årsrapport

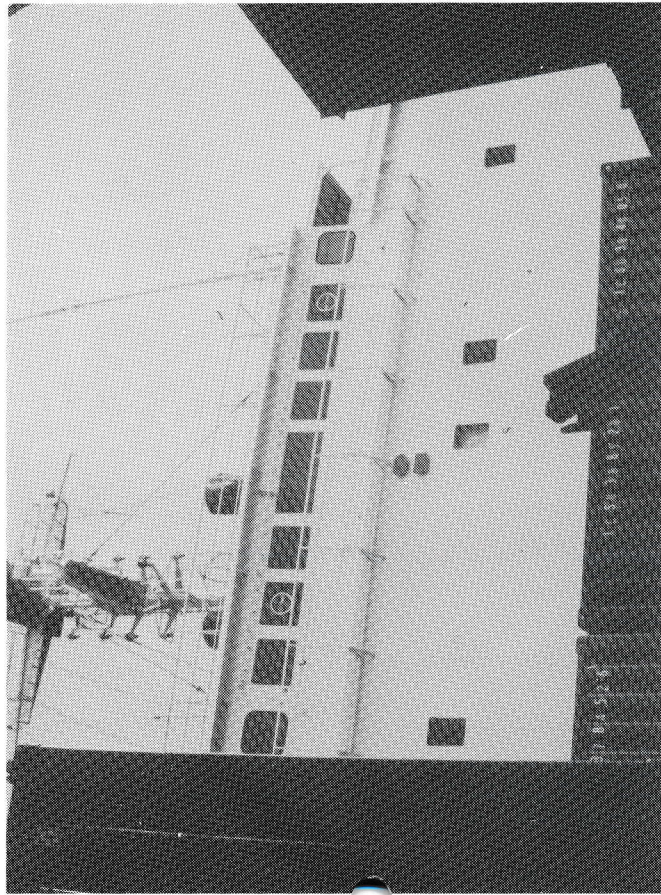
Vi vil også i år få gi våre aksjonærer og seilende en foreløpig rapport over regnskapsåret 1981.

Året var et nytt skuffende år for verdens skipsfart. Tankmarkedet som var meget dårlig i 1980, ble bare verre i 1981 og har etterhvert rammet skip av alle størrelser. Skip av typene ULCC og VLCC har ikke kunnet dekke sine driftsutgifter, og mange skip har gått i opplag. Markedet for mindre tankskip og spesialtankskip har også forverret seg. Markedet for bulkcarriere har også svekket seg betydelig. Såvel markedet for supplyskip som for rigger har imidlertid fortsatt bedret seg og er meget tilfredsstillende.

## LINJEFART

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

Lastetilgangen var meget god første del av året, men har etterhvert svekket seg betydelig. På grunn av de gode resultater i første halvår er resultatet for hele året likevel blitt tilfredsstillende.



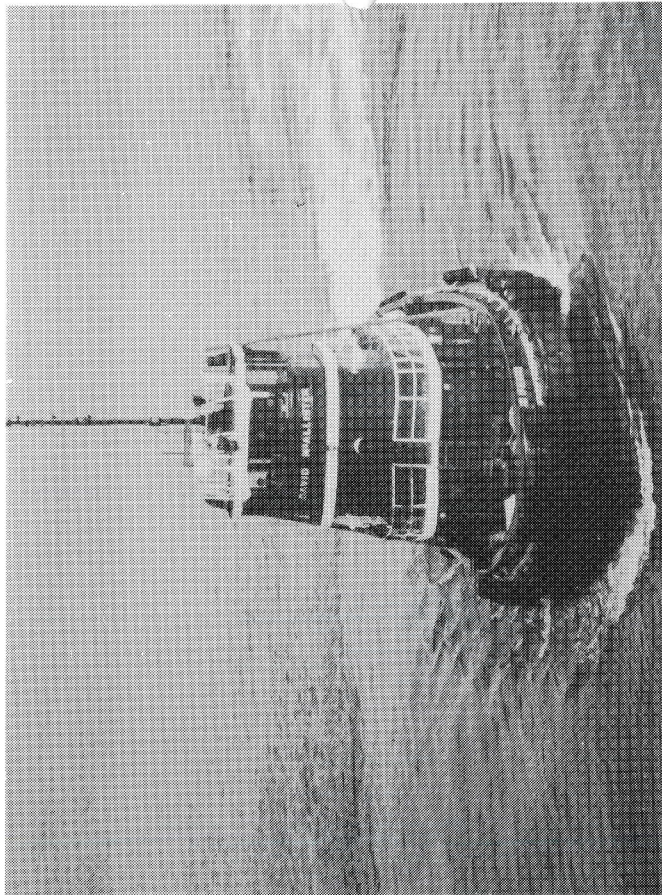
Det er sjelden man ser «brua» fra dekket p.g.a. containere, og «takkk for det».

Pool-avtalen i farten fra Argentina til U.S. østkyst som vi ble tvunget til å tegne i mai 1980 under trussel om lastenektlse, undersøkes fremdeles av FMC og avgjørelse regnes i løpet av kort tid. Hvis avtalen blir godkjent, vil den ramme oss sterkt i den nordgående fart fra Argentina til U.S.A.

Linjen har vært bejnt med våre egne skip, M/S «SANTA FE» og M/S «SALVADOR», samt de to tidsbefrakte skip, M/S «HOLSTENSAILOR» og M/S «HOLSTENTRADER». M/S «HOLSTENSAILOR» ble tatt ut av linjen og tilbakelevert i juli i år. Både egne og tidsbefrakte skip har seilt heldig teknisk.

#### **Ivaran — Caribbean/U.S. Gulf Service (tidligere Ivaran-Caribbean Service)**

I august i år bestemte vi oss for å utvide denne linje til å innbefatte havner i U.S. Gulf. Linjen går nå derfor fra Argentina, Uruguay og Brasil til havner i Det karibiske hav og U.S. Gulf hvor vi også laster tilbake til Syd-Amerika. Da det vil ta noe tid å innarbeide seg i Gulf-området, har vi operert med tap, men håper at vi skal bringe linjen over i overskuddsposisjon i løpet av 1. halvår 1982.

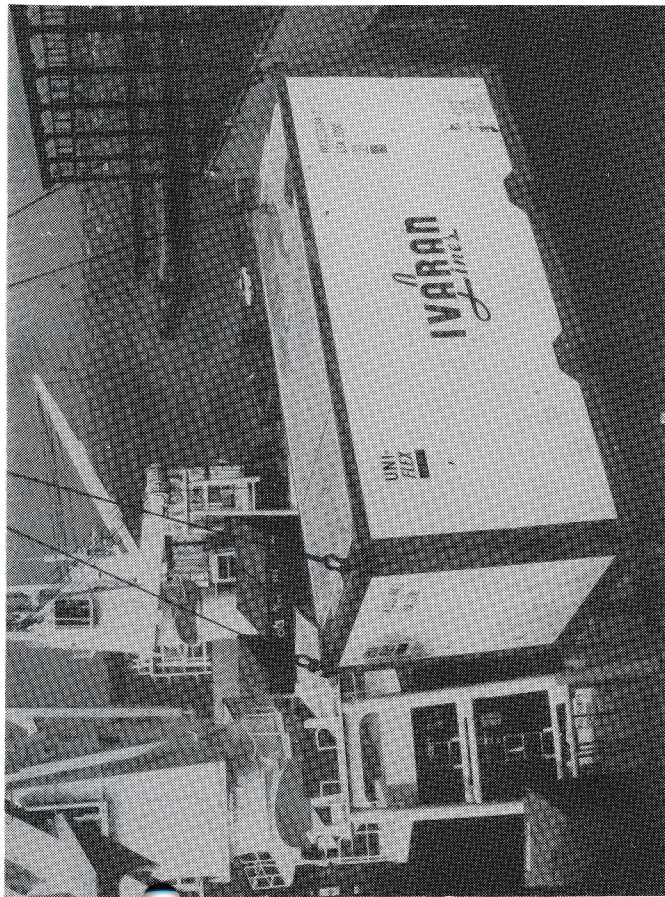


En av våre trofaste «venner» fra Mc Allister langs skipssiden på «Salvador».

#### **BULKFART**

##### **K/S Woodbulk A/S Eikland (vår andel 5%)**

Dette selskap som disponerer to 42 500 t. dw. ro-ro skip bygget 1979, har hatt et lite tilfredsstillende år. Skipene er som tidligere nevnt sluttet på langsiktige certepartier og disponeres av I.M. Skaugen Management Co. A/S, Oslo.



#### **TANKFART**

##### **K/S A/S Verven & Co. (vår andel 7,2%)**

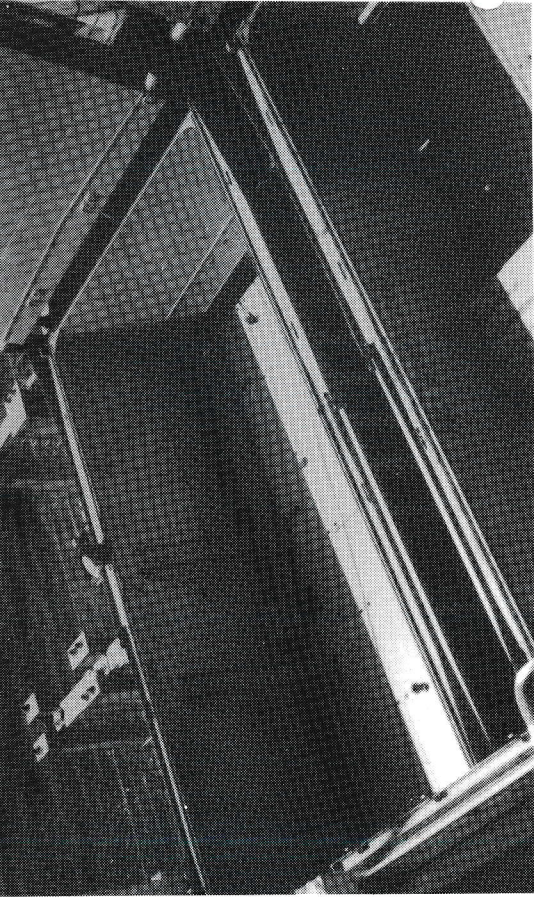
T/T «STALAND» 250 867 t. dw. har gått på tidscerteparti hele året. Raten er dessverre dårlig, men dekker driftsutgifter, samt noe renter. Skipet disponeres av Helmer Staubo & Co. A/S, Oslo.

I Baltimore.

#### **OFFSHORE VIRKSOMHET**

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

Arbeidsplattformen «SEAWAY SWAN» er i løpet av året bygget om til borerigg i samarbeid med Wilh. Wilhelmsen som overtar en 25% andel i riggen. Riggeren som nå har fått navnet «TREASURE SWAN», er levert på et 4 års tidscerteparti til meget tilfredsstillende rate. På grunn av sin lange ombygningstid blir resultatene for 1981 imidlertid dårlige.



Bildekket «Santa Fe».

#### **Stad Seaforth Shipping A/S**

Dette selskap opererer i øyeblikket 13 supplyskip av forskjellige typer. Markedet har vært stigende gjennom hele 1981, og inntjeningen i selskapets pool god. Vi disponerer i alt 4 av skipene i poolen.

#### **M/S «STAD SUPPLIER» — 1150 t. dw.**

Dette skip hadde tilfredsstillende resultater i år, og vi er også fornøyd med den tekniske drift.

#### **M/S «STAD BREEZE» — 1065 t. dw.**

Vi kjøpte dette skip pr. 30. juli i år av et kommandittselskap disponert av skipsreder A. Mithassel, Oslo. Prisen var kr. 22 mill. kontant.



Containerhavnen i Savannah.

#### **K/S A/S Ivaran Offshore Transport (vår andel 38,5%)**

M/S «STAD TROLL» som fremdeles ligger som dykkerskip utenfor Rio de Janeiro, har hatt et tilfredsstillende resultat, og den tekniske drift har også forløpt normalt.

#### **K/S A/S Ivaran Offshore Transport II (vår andel 40%)**

M/S «STAD FLEX», 2300 t. dw. ble levert fra Ulstein Mek. Verksted i september i år og gikk straks inn på et 2/5 års tidserteparti til franske befraktere. Raten er meget tilfredsstillende.

#### **NYBYGNING**

#### **Supplyskip av type ME.202 — 3000 t. dw. for levering slutten 1983**

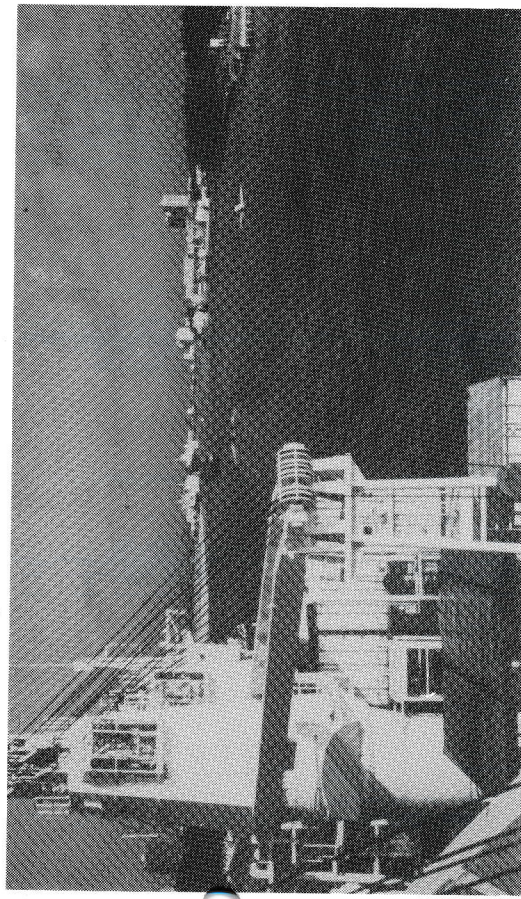
Vi kjøpte denne kontrakt i mai i år fra skipsreder A. Mithassel, Oslo. Skipet vil bli bygget ved Sigbjørn Iversen A/S Mek. Verksted, Flekkefjord, og vil ved levering gå inn i Stad Seaforth Shipping-poolen.

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

Lektermarkedet var svakt i første halvår, men har etterhvert bedret seg. På grunn av de store reparasjonsutgifter på «NORBARGE I» første halvår blir resultatet for selskapet for hele året meget dårlig.

#### **K/S A/S Ivaran Gas Transport**

Dette selskapet ble stiftet i novmeber i år og tegnet kort tid etter kontrakt for et 5500 t. dw. LPG/etylen skip for levering 1984. Skipets pris er kr. 143 800 000 og vår andel er 30%.



«Salvador» på «vei» inn til Miami.

## LIKVIDITET

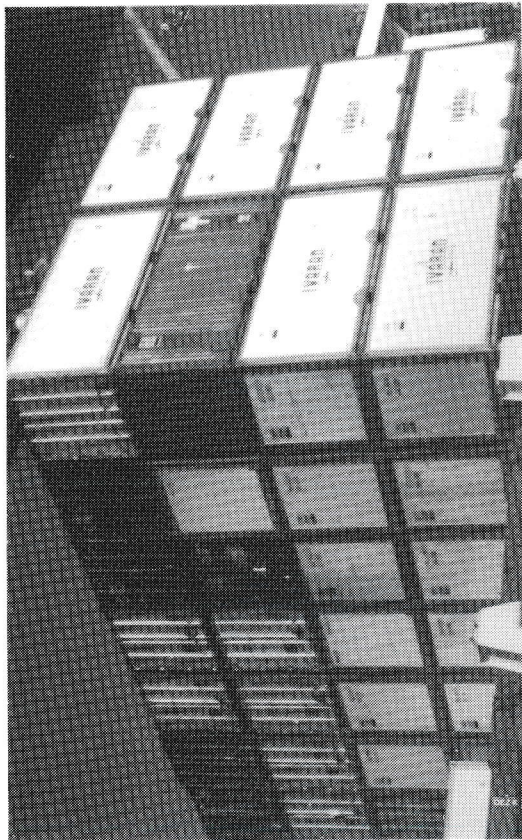
På grunn av de noe svakere resultater og store avdrag på våre lån, var vår likviditet langsomt fallende gjennom annet halvår, men den er fremdeles tilfredsstillende.

## RESULTAT

Vår linjefart viser dårligere resultater enn i 1980, hvilket skyldes den svake lastetilgang til Argentina i annet halvår, men vi er likevel fornøyd. Våre offshore-resultater har vist jevn bedring. Totalt sett vil 1981 bli bedre enn 1980.

## UTSIKTER FOR 1982

Vi må dessverre regne med betydelig svakere resultater i 1982. Dette skyldes at vår linjefart antagelig vil få et vesentlig dårligere år. Etter regjeringsskiftet i Argentina i mars i år er det blitt foretatt betydelig forandringer i den økonomiske politikk med sterkt fall i importen. Det vil antagelig ta flere år før denne igjen kommer opp på normalt nivå. Våre offshore resultater vil nok forbedre seg noe i første halvår 1982, men vi er redd for at den store levering av nye supplyskip i annet halvår 1982 vil medføre fallende rater på supplyskipsmarkedet. Stad Seaforth Shipping A/S har imidlertid en rekke skip gående på kontrakter. Boreriggen «TREASURE SWAN» ventes å gi betydelig bedre resultater, og vi håper også å få et tilfredsstillende år for våre lektre, idet en av dem er sluttet for et år til tilfredsstillende rate. Som nevnt blir regnskapsåret 1982 betydelig svakere enn inneværende år.

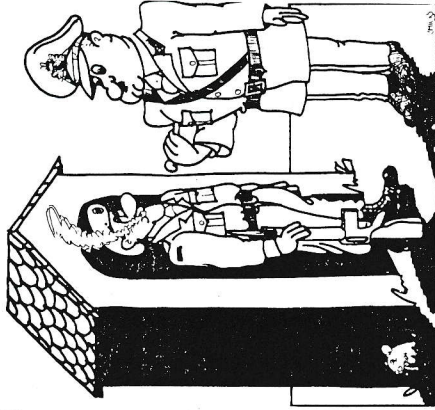


Dette er ingen «cube».

# MUNTRE SIDEN

NB! De fleste vitsene er «sjålet» fra VITSEBLADET.

Har DU en god vits eller historie, send den til IVARAN AVISEN, men ikke for grov.



OBERTSEN: Hva? Står De og røyker på vakt menig Hansen.

HANSEN: M-nej, oberst, jeg spiser sjokolade.

OBERSTEN: Sjololade?? Men det ryker da virkelig av munnen Deres?

HANSEN: M-ja, det er kokesjololade!

## Fiskerigrænser

Sverige har nå utvidet sin fiskerigrænse, melder TT fra Stockholm, så nå løper alle fiskerinteresserte svensker rundt i sportsforretningene for å kjøpe lengre fiskestenger.

Amor

- En mann sier til en annen:
- Hva heter din nye sjef?
- Han heter A Mohr.
- Hva? Heter han Amor?
- Ja, Hans Mohr er hans far.
- Hva sier du? Er hans mor hans far?
- Ja, hans far er Hans Morh.

Hvorfor kom du ikke på vekkelsemøtet i går?

— Jeg forsov meg.

Jeg vil ikke påstå at jeg tenker på sex. Men når jeg tenker så tenker jeg på sex.



«Hold it, Mister Crane ... I'll get a urinal!»:»

# PÅ BESØK HOS MEGLER'N



*Skipsmegler Jan Holter-Sørensen.*

Vår meglerforbindelse, E.B. Lund & Co. A/S, Oslo, har på avisens anmodning giitt oss følgende informasjoner om sitt arbeide:

Vår oppgave er først og fremst å holde Ivaran løpende underrettet om hva som tilbys på markedet av: 1) laster, 2) passende båter som er interessert i å slutte seg på timecharter til Ivaran, når det f.eks. trengs ekstranasje i linjen, 3) nybygningskontrakter og secondhand båter for salg.

Slike informasjoner får vi hele døgnet på våre telexmaskiner, fra forskjellige meglerforbindelser rundt om i verden. Sproget i shipping er engelsk, selv også stort sett innen Skandinavia, i alle fall på telex.

Når vi kommer på kontoret om morgenen, står det lange flak på våre 3 telexmaskiner med alle mulige opplysninger om markedet og forslag til forretninger, som er kommet inn over

over flere dager, og ofte sent om kvelden på grunn av tidsforskjellene; med andre ord skipsmegling er ikke akkurat noe fredelig yrke. Men interessant!

Vi arbeider også som konkurransemeglere, d.v.s. vi er kontinuerlig i kontakt med andre redere, særlig norske og greske som ikke er bundet til spesielle meglere, med henblikk på å befrakte bort deres båter. Da gjelder det som regel å være først med forslaget, før en annen uiv av en megler kommer med den samme forretning.

Videre holder vi oss stadig a jour med hva de største norske befraktere har av behov for båter, så som Statens Kornforretning, Norsk Hydro, Elkem osv., og noterer deres laster til en rekke av våre innen- og utenlandske venter, for om mulig å komme til slutninger.

Som representanter for et hollandsk rederi som har spesialisert seg på transport av tungløft laster, har vi gjennom årene ordnet med skipninger av bl.a. hele fabrikkannlegg, store havnekraner, fiskebåter og taubåter på opptil 3/400 tons samt hotellskip på ca. 1100 tons. Disse transporter foretas av båter med eget gear opptil 600 tonn eller såkaldte dokk-skip. Ved slike skipninger blir man også involvert i en rekke tekniske detaljer som vanligvis ligger utenfor en meglers virkefelt.

I dag overstiger dessverre tilbudet av tonnasje de laster som er på markedet slik at ratene redere oppnår er

uhyre dårlig. Dette resulterer i større konkurranse meglerne imellom, hardere arbeid, økede utgifter samt mindre kommisjonsinntekter.

Et meglerfirmas godtgjørelse ved avsluttet forretning er vanligvis 1¼ % av bruttofrakten, og 1 % av salgsummen ved nykontrahering eller kjøp/salg av secondhand tonnasje. Alle utgifter til telex, telefon, etc. bæres av megleren, på «no cure, no pay» basis.

I shipping, som i andre bransjer, har personlig kontakt og vennskap stor betydning. Derfor er reiser til de forskjellige shippingssentra ofte av stor verdi. Skipsmegling er et krevende yrke, ingen 9 til 4 jobb, med mange skuffelser, men store gleder, når en lykkes i bestrebelsene. Skipsmeglingen er selve blodomløpet i shipping.

Vårt firma har totalt 9 ansatte hvorav 4 meglere, nemlig Jan Holter-Sørensen, Arne Young, C.A. Eiebakke, samt Anders Chr. Cawallin. Vårt arbeid er vesentlig befraktning av tørrlasteskip, og noe kjøp og salg i kontrahering, spesielt da for Ivaran.

Som meglere trenger vi også i høy grad den gode støtte og hjelp som de seilende kan gi i form av god lastehåndtering og ivaretagelse av lasteiers/befrakteres interesse. En slik god service og ytelse vil i sterk grad kunne bidra til å øke våre befrakters tillit, og vi vil stå sterkere i bildet for å oppnå slutninger av videre laster.

## «IVARAN AVISEN»

utgis av:

A/S IVARANS REDERI

Tollbugt. 11 - Oslo 1

Telefon: 42 98 37

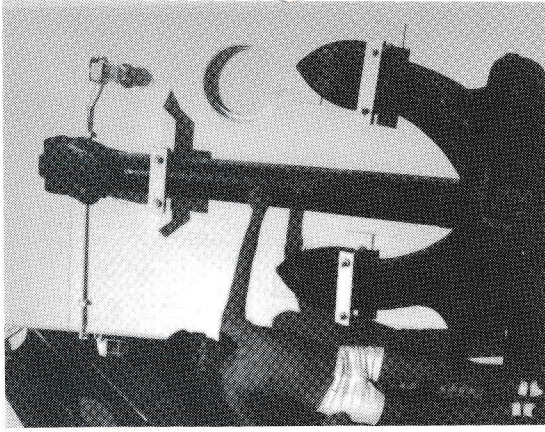
I redaksjonen:

T. BREKKE PEDERSEN

# En «landkrabbe» går til sjøs

23. sept. -81 var det teknisk overtagelse av K/S Ivaran Transporters nyeste supplybåt Stad Flex. Begivenheten fant sted i Ålesund. Stad Flex er bygget ved Ulsteinvik mek.verk. i Ulsteinvik, og er et spesialfartøy på 2500 tdtw. for legging av rør.

Etter noen dagers testing av høyt teknologisk utstyr forlot vi Ålesund med kurs for Le Trait ved Le Havre. Sjøsyken kom fort, og besto av kvalme og hodepine, noe som skulle vise seg å være hele reisen mens vi var i rom sjø. På veien over til Frankrike var jeg med nærmest som passasjer, og led derfor ingen last. Faktisk hadde jeg det altfor godt med ferdigdekket bord utenfor Le Havre og ventet på los. Med los vil det ta ett par timer opp Seinen før vi har nådd bestemmesesstedet. Sent på kvelden nådde vi kaien til Coflexip. Coflexip er firmaet i Frankrike som har chartret Flex for bl.a. rørleggingsoppdrag utenfor Trinidad. Til dette oppdraget fikk vi ombord 2 store ruller/tromler med Pipe + div. utstyr. Det var her i Le Trait at jeg skulle få mønstre på som førsteis. Meningen var egentlig at jeg skulle reise hjem med fly fra Paris, men etter en stor overveielise fikk jeg bli med til Trinidad. For å ordne dette måtte vi til Rouen for å ordne det formelle hos konsulen. Dessuten var jeg nødt til å kjøpe meg en del klær da jeg så og si bare hadde det jeg sto i. Meningen var nemlig først at jeg kun skulle på en liten dagstur til Ålesund. Konsulen snakket norsk, og var særdeles samarbeidsvillig. Påmønstringen førte ikke til noen større problemer, så alt var i orden bare jeg kunne få tatt de nød-



Eirik Holter-Sørensen (til venstre).

vendigste vaksinasjoner. 2. oktober dro vi fra Le Trait med leggeutstyr mot Trinidad.

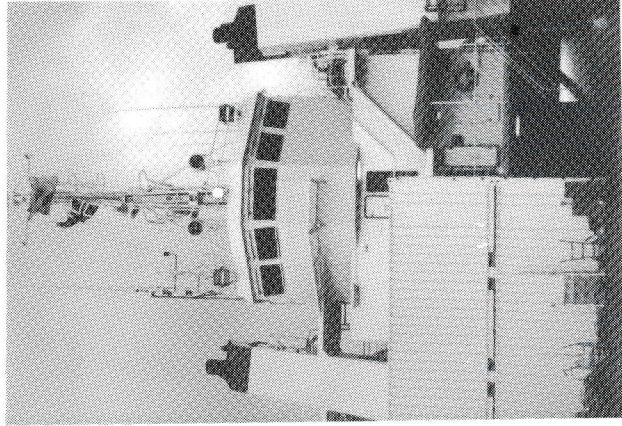
13 mann har det relativt bra komfortabelt ombord, men det kan bli lite å ta seg til i fritiden, så det ble mye lesing og soving. Været i Biscaya var særdeles dårlig, og for meg ble det flying til nærmeste toalett etter slagene med skurekluten. For en landkrabbe som meg er det vanskelig å vaske messer i bølger, men været ble heldigvis betraktelig bedre etter at vi passerte Asorene. Solen begynte å varme, og til kokken og stewardens store forargelse snek jeg meg til stadighet ut i det fine været. På veien over var det min oppgave å rydde opp etter måltidene, samt at messene skulle ordnes. Dessuten skulle noen og tyve mann komme om bord som leggemannskap i Trinidad, så jeg hadde hendene fulle.

Vi var alle i godt humør da vi så borerigger og land 16. sept. Om ettermiddagen samme dag kom leggemannskapet ombord fra Trinidad. Deretter seilte vi ut på feltet og slapp ankeret. Riggeren som skulle ha den ene enden av pipen var ikke ferdig montert ennå, så det ble sagt at vi skulle ligge stille å vente et par dager. Men det skulle vise seg at det skulle ta mer enn et par dager. Hele 14 dager ble vi liggende før leggingen begynte. Sent på kvelden begynte tromlene å rulle, og noen hundre meter med pipe ble forsiktig lagt i vannet. Deretter skjedde det som ikke skulle hende, og som etterpå skulle bli meget omdiskutert. Det tekniske systemet for leggingen av rør ble ved et uheld slått av, og vi kom ut av bane. Franskmenne mente at pipen var blitt skadet og den ble tatt opp. Etter telefonsamtaler med Frankrike fikk franskmenne ombord beskjed om at den andre trommelen med

pipe skulle legges ut først. Det skulle også skjøtes på 50 meter da det viste seg at franskmenne hadde lagt pipen i en annen bane fordi at de var redde for at pipen var for kort. Operasjonen hadde da tatt så lang tid at tidsfristen for å være tilbake i Le Trait ikke kunne overholdes. Det gikk derfor en stund rykter om at Flex skulle gå til Trinidad for å sette iland pipe og leggemannskap for så å gå til Frankrike uten å ha fullført jobben. Det ente heldigvis med at vi la pipen, og fikk en ny tidsfrist for å være i Le Trait. Før 8 satte vi leggemannskapet ombord på en rigg, og dro tilbake mot Frankrike.

Vi var nå 12 mann ombord, og det tok ikke lang tid før vi traff styggværet. Atlanteren kan være fæl, men jeg hadde regnet med at den skulle være mye verre enn det som jeg opplevde. Helt enkelt er det ikke å jobbe i byssa på en båt som ruller så mye, men takket være mesterkokken Solem, ble det en vane at måltidene var upåklagelige. Ettersom vi nærmet oss assorene var været skiftene til det bedre. Kokken og jeg kunne nå begynne med styggværing. Byssa og messene skulle se perfekt ut når de andre overtok. Biscaya var helt forskjellig fra forrige gang, det var så og si stille, men vi merket at det gikk mot vinter. Luften var kald.

Den 21. november kunne vi legge til kai hos Coflexip. Mandag den 23. var den dagen da 8 av mannskapet, der blant meg, skulle reise hjem til fedrelandet. Men for oss i byssa var ikke arbeidsdagen ferdig. Byssa skulle snekres om. Det var snekkere og ingeniører over alt, og Solem og jeg hadde et strev med å rydde og klargjøre. Heldigvis slapp vi unna det ved 12-tiden, for da var det bussavgang til den lille flyplassen Boos i Rouen. Flyet var et lite



11 seters, som tross sine dimensjoner var relativt komfortabelt. Flyet landet, p.g.a. sterk medvind, før tidsfristen, så jeg slapp å overnatte på hotell i Ålesund. Jeg kunne med andre ord ta flyet fra Vigra til Oslo samme kveld.

Denne lille turen til Ålesund ble mye lengre enn jeg hadde trodd, men jeg angret ikke en stund. Både erfarings-

messig og økonomisk kom jeg meget heldig ut av det hele. La meg på denne måten få takke hele mannskapet på Stad Flex, fra bro til maskin, for en god stund ombord. La meg også få takke hyresjefen hos Stad-gruppen (Rolf Synnes) for at han hjalp meg ombord på dette prektige skip.

*Eirik Holter-Sørensen*



#### **Kaptein Lund Larsen.**

Kaptein Lund Larsen døde 13/12.81 bare 60 år gammel.

Han begynte hos oss ombord på M/S «Lisholt» i 1949 som 3. styrmann. Kaptein ble han i 1958 ombord på M/S «Santos». Han seilte hos oss fram til 1973, da han gikk i land fra M/S «Sao Paulo» for å begynne i Den norske Skibskontroll.

Vi lyser fred over hans minne.

#### **Kaptein Mons Augestad.**

Kaptein Mons Augestad døde den 24/11.81 — 85 år.

Han begynte hos oss så tidlig som i oktober 1929, hvor han gikk ombord i «Sud Africano» i New York. Han ble kaptein på M/S «Santos» ex. «Sud Africano» i august -41. Hans siste båt var «Lisø» hvor han avmønstret 1. oktober 1964.

Vi lyser fred over hans minne.

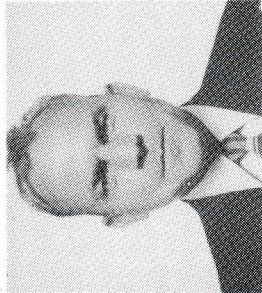
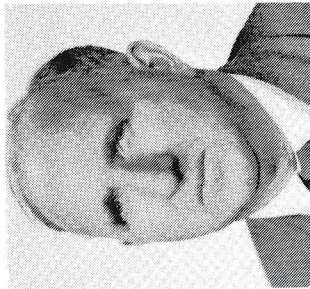
#### **Kaptein Olaf Røiseith.**

Kaptein Olaf Røiseith døde 19/11.81, 67 år gammel.

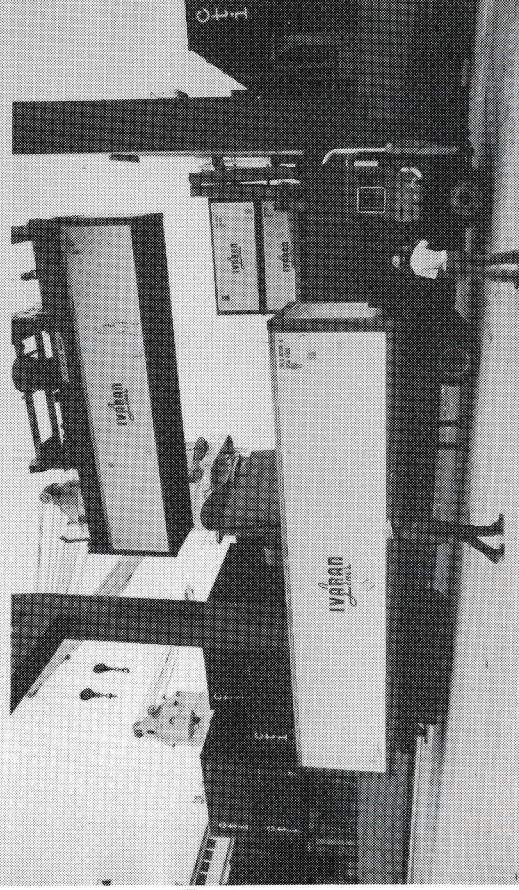
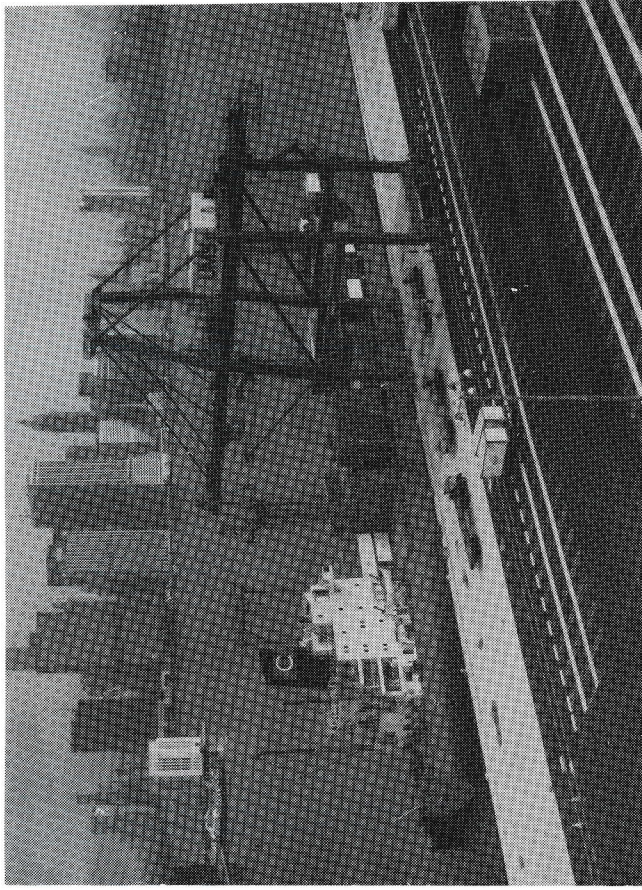
Han begynte hos oss i 1962 ombord på M/S «Norcholt» som overstyrmann.

I 1969 gikk han fra borde hos oss som kaptein på M/S «Buenos Aires».

Vi lyser fred over hans minne.



## Fra vår nye containerhavn i New York «RED HOOK CONTAINER TERMINAL»





# SJØMANNSKONER - BLI MEDLEM AV NORGES HAVFRUEFORBUND

Norges Havfrueforbund har siden 1963 arbeidet for å bedre sjømannsfamilienes livsvilkår.

I dag har vi ca. 30 lokalforeninger over hele landet, hvor sjømannskoner møtes ca. 1 gang i måneden til felles hygge og nytte.

Forbundet har et Landsstyre som arbeider med saker av interesse for sjømannsfamilierne vis-a-vis myndighetene. Av de ting vi har arbeidet med kan nevnes: Reisermoderasjon, Husmorvikarordning, rimeligere telefontakster skip/hjem, og renter av for meget innbetalt sjømannskatt.

For å kunne fortsette vårt arbeid trenger vi alle sjømannsfamilienes støtte.

Hvis du er interessert i å bli medlem henvend deg til nærmeste lokalforening eller sendt inn tallongen nedenfor.

Jeg er interessert i å bli medlem av Norges Havfrueforbund og ønsker nærmere opplysninger.

Navn: .....

Adresse: .....

Telefon: .....

Sendes til forbundsformann: Mona D. Forcadell,  
Marstranderveien 39, 1320 Stabekk

Formann: Kasserer: Sekretær:  
Mona D. Forcadell, Rigmor Skoglund, Helle Risberg Simensen,  
Marstrandervn. 39, Bjørnefjellet 3, Volten 8, 1340 Bekkestua  
1320 Stabekk 1600 Fredrikstad Tlf. 02/53 63 64  
Tlf. 02/12 33 16 Tlf. 032/16 651 Postgiro 2 00 98 84

## NORGES HAVFRUEFORBUND

### Adresseliste pr. 1. mai 1981

**Arendal og Omegn Havfrueforening,**  
v/Marit S. Andersen, Nedenes Terr. 19,  
4875 Nedenes  
**Asker og Bærum Havfrueforening,**  
v/Anne Inger Burud, Burudveien 46,  
1350 Lommedalen  
**Bergen og Omegn Havfrueforening,**  
v/Marianne Pettersen, Hesjakollen 7,  
5033 Fyllingsdalen  
**Brønnøysund Havfrueforening,**  
v/Aslaug Lund, Sira Erlandsvei 17,  
8900 Brønnøysund  
**Drammen og Omegn Havfrueforening,**  
v/Ingrid Øvretveit, Milorgveien 60,  
3000 Drammen  
**Fredrikstad og Omegn Havfrueforening,**  
v/Aud Undahl Olsen, Rolvsøyveien 131,  
1600 Fredrikstad  
**Grimstad Havfrueforening,**  
Kristin Ellingsen,  
Rore hageby, 4890 Grimstad  
**Halden Havfrueforening,**  
v/Rakel Åkerbæk, Iddeveien 48,  
1750 Halden

**Hareid Havfrueforening,**  
v/Jorunn Eimhjellen, 6060 Hareid  
**Harstad Havfrueforening,**  
v/Eva Schultz, Stokkamyrveien 34,  
9400 Harstad  
**Haugesund og Omegn Havfrueforening,**  
v/Reidun Dahl, Stareveien 7,  
5500 Haugesund  
**Hisøy Havfrueforening,**  
v/Måfrid Walbeck, Damvn. 9,  
4816 Kolbjørnsvik  
**Kristiansand Havfrueforening,**  
v/Kari Wang Jakobsen, Koggeveien 66,  
4620 Vågsbygd  
**Kristiansund og Omegn Havfrueforening,**  
v/Randi B. Gundersen, 6523 Frei  
**Larvik og Omegn Havfrueforening,**  
v/Unni Pettersen, Viljaveien 8, 3250 Larvik  
**Lillesand Havfrueforening,**  
v/Vera Medberg, Furulia, 4790 Lillesand  
**Mandal Havfrueforening,**  
v/Ingeborg Marie Aanonsen, Ospevn. 28,  
4500 Mandal  
**Molde og Omegn Havfrueforening,**  
v/Norunn Råheim, Bergmo Blokk B 4,  
6400 Molde  
**Narvik Havfrueforening,**  
v/Randi D. Söderström, Snorresgt. 71,  
8500 Narvik  
**Oslo og Omegn Havfrueforening,**  
v/Anne-Lise Bjørnstad Nilsen,  
Høybråtenvn. 41, Oslo 10  
**Sandefjord og Omegn Havfrueforening,**  
v/Lorry Ystenes, Ole Weggersvei 2,  
3222 Veøy  
**Sarpsborg Havfrueforening,**  
v/Bjørn Berg, Haukelundsveien,  
Hafslundsøy, 1700 Sarpsborg  
**Sortland Havfrueforening,**  
v/Synnøve Tharaldsen, Holmstaddalen,  
8400 Sortland  
**Stavanger og Omegn Havfrueforening,**  
v/Signe Helene Svendsen,  
Torger Carlsensgt. 14, 4300 Sandnes  
**Steinkjer Havfrueforening**  
v/Jorid Bartnes, Kvamstrøa 17,  
7700 Steinkjer  
**Storkmarknes og Omegn Havfrueforening,**  
v/Ruth Solhoff, Postboks 87,  
8450 Storkmarknes  
**Tromsø Havfrueforening,**  
v/Sara Renland, Trudvangvn. 15,  
9000 Tromsø  
**Trondheim Havfrueforening,**  
v/Tove Pedersen, Olav Nygardsvai 22,  
7000 Trondheim  
**Tvedestrand Havfrueforening,**  
v/Anne Marie Hillgaard, Kvastad,  
4900 Tvedestrand  
**Tønsberg Havfrueforening,**  
v/Torill Eneibertsen, Veibakkevn. 5,  
3140 Borgheim  
**Ålesund Havfrueforening,**  
v/Liv Heggem, Lesletta 21 B,  
6017 Åsestranda

## Vi gratulerer

Matros Manuel Fontan de los Reyes fyller 50 år den 5. mai.  
Hos oss begynte han på M/S «Rio de Janeiro» i mars -72.  
Han har fulgt navnet «Salvador» frem til i dag, og må sies å tilhøre vår faste «stamme» av utlendinger ombord.  
Vi sender ham de beste lykønskninger for dagen og fremtiden.

Parabens pela passagem do  
dia de seu aniversario

## Skipenes posisjoner

P.g.a. trykningstiden må man regne med avvik.

### M/S «SALVADOR»

Rio 9/3 — Santos 10/3 — Buenos Aires 13/3 — Montevideo 15/3 — Rio Grande 16/3 — Paranaqua 18/3 — Santos 19/3 — Bahia 22/3 — Fortaleza 25/3 — New York 3/4 — Phila 4/4 — Baltimore 5/4 — Norfolk 6/4 — Charleston 8/4 — Savannah 9/4 — Miami 11/4 — Rio de Janeiro 25/4 — Santos 26/4 — Buenos Aires 29/4 — Montevideo 1/5 — Rio Grande 2/5.

### M/S «SANTA FE»

Rio de Janeiro 23/3 — Campano 27/3 — Buenos Aires 28/3 — Montevideo 30/3 — Rio Grande 31/3 — Itajai — Paranaqua 2/4 — Santos 4/4 — Rio? — Bahia? — Fortaleza 9/4 — New York 19/4 — Philadelphia 20/4 — Baltimore 21/4 — Norfolk 22/4 — Charleston 24/4 — Savannah 25/4 — Miami 27/4.

Husk flere venter på brev  
både ute og hjemme!

# Hvem seiler hvor?

pr. 10/3.82.

Matros I. Johansen Sunde  
Matros Henne Ystanes  
Maskinsj. Bjørnøy B. Jensen  
1. mask. Småge Takset  
Kokk Olsen Kvalsvik

## M/S «Salvador»

Kaptein B. Ternø  
O.styrm. A. Helde  
1. styrm. O. Fimland  
2. styrm. M. Rossehaug  
Radioff. E. Boland  
Arb.leder T. Sjo  
Matros M. Lopez Caamano  
Matros H. Nygaard  
Matros H. Hereid  
Lettm. J. G. Nilsen  
Jungm. S. C. Pedersen  
Maskinsj. H. Kristiansen  
1. mask. O. H. Brådlund  
2. mask. J. Münster  
Elektr. R. Skaret  
Repr. C. Punico  
Motorm. T. Aaltonen  
Motorm. A. Folkedal  
Motorm. K. Johansen  
Stuert H. Isdal  
1. kokk S. Sivertsen  
Messem. L. Cattarin  
Messem. G. Marginean  
Pike E. Gundersen  
Pike Ingjerd A. Nordseth

## M/S «Stad Breeze»

Kaptein Karlsen Muren  
O.styrm. Kvalsund Austnes  
Matros Haram Dyb  
Matros Jensen Skjong  
Matros Holstad Kjerstad  
Maskinsjef Kvisvik Ljøstad  
1. mask. Hildremyr Uthelm  
Elektriker  
Kokk Karlsen Lura

## M/S «Santa Fe»

Kaptein R. Jacobsen  
O.styrm. P. G. Johansen  
1. styrm. J. Honningsvåg  
2. styrm. Å. Nilsen  
Radioff. J. Jeppesen  
Arb.leder H. Grimelid  
Matros A. Vike  
Matros V. Gil Gomez  
Matros A. Pinheiro  
Lettm. G. Jughdharree  
Jungm. T. Blegen  
Maskinsj. M. Aune  
1. mask. S. A. Paulsen  
2. mask. L. N. Nikolaisen  
Elektr. O. Gauperaa  
Reparatør K. Torviidsen  
Motorm. T. Devold  
Motorm. S. Johansen  
Smører T. Aasberg  
Stuert B. Hestnes  
1. kokk D. Bergersen  
Pike G. Blegen  
Pike K. Christensen  
Hj.mann. T. Langholt  
Messem. A. Diaz Pinon

## M/S «Stad Supplier»

Kaptein Standal Holm  
Overstyrmann Østli Honningsvåg  
Matros Rogne Løvik

## M/S «STAD SUPPLIER»

arbeider for Statoil.

## M/S «STAD FLEX»

arbeider for Coflexip.

## M/S «STAD TROLL»

arbeider for Can Ocean

## M/S «STAD BREEZE»

arbeider for Philips.

## «NORBARGE I»

2 års certeparti for Rosenberg Mek. Verksted.

## «NORBARGE II»

«småjobber».