

Skipenes posisjoner

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

«SALVADOR»

New York 1/12 — Philadelphia 2/12 —
Baltimore 3/12 — Norfolk 4/12 —
Charleston 6/12 — Savannah 7/12 —
Jaxonville 8/12 — Miami 9/12 — Rio
de Janeiro 22/12 — Santos 23/12 —
Buenos Aires 26/12 — Montevideo
28/12 — Paranagua 31/12 — Santos
1/1-84 Rio de Janeiro 3/1 — Fortaleza
7/1 — New York 18/1 — Philadelphia
19/1 — Baltimore 20/1 — Norfolk 21/1
— Charleston 23/1 — Savannah 24/1
— Jaxonville 25/1 — Miami 26/1.

«SANTA FE»

Fortaleza 1/12 — New York 12/12 —
Philadelphia 13/12 — Baltimore 14/12
— Norfolk 15/12 — Charleston 17/12
— Savannah 18/12 — Jaxonville 19/12
— Miami 20/12 — Rio de Janeiro 3/1-
84 — Santos 4/1 — Buenos Aires 7/1
— Montevideo 9/1 — Rio Grande 10/1
— Paranagua 12/1 — Santos 13/1 —
Fortaleza 19/1 — New York 31/1.

«STAD SUPPLIER»

arbeider for Statoil.

«STAD FLEX»

arbeider for Coflexip.

«STAD TROLL»

arbeider for Can Ocean.

«STAD BREEZE»

arbeider «spot».

«NORBARGE I»

2 års certeparti for
Rosenborg Mek. Verksted.

«NORBARGE II»

småjobber i Stavanger.

«SAN FRANCISCO»

leveres fra verksted ca. mars -84.

«STAD SENJA»

leveres fra verksted ca. januar -84.

«STAD SLEIPNER»

leveres fra verksted ca. februar -84.

NR. 3/4 1983 — 11. ÅRGANG



*God Jul –
Godt Nytt År
ønskes våre lesere*

HALVÅRSRAPPORT

Vi vil også i år få gi våre lesere en oversikt over utviklingen for vårt selskap i første halvår.

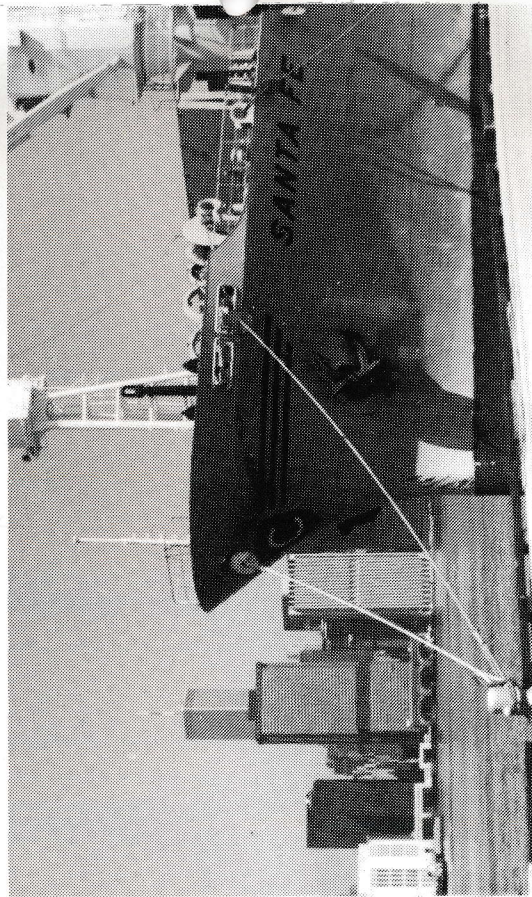
I vår årsberetning for 1982 redegjorde vi for utviklingen på fraktk markedene i de tre første måneder av inneværende år. Både bulk og tankmarkedet var på et lavmål med betydelige opplegg, og markedet har siden ikke bedret seg særlig meget. For nesten alle typer tank og bulkskip er det ikke tenner mulig å dekke hverken kapital eller driftskostninger. Supplyskipsmarkedet har også svekket seg sterkt med opplegg av tonnasje som resultat. Markedet for borerigger er fremdeles svakt.

LINJEFART

Ivaran — US East Coast — Brazil/

River Plate Service

Lastetilgangen sydover er fremdeles lite tilfredsstillende, og har forverret seg ytterligere fra siste halvår 1982.



M/S «SANTA FE» i New York.



Arbeidsleder Sjo i arbeid.

de skip M/S «HOLSTENTRADER». Den tekniske drift for egne og tidsbefrakte- de skip har forløpt normalt, men M/S «SANTA FE» har gjennomgått sin 5 års klasse som ble kostbar.

Ivaran U.S. Gulf/Brazil — River Plate/Carribbean Service

Denne linje har vært betjent med de to tidsbefrakte skip M/S «SEAFALCON» og M/S «EDITA». Linjen er fremdeles under utvikling. Resultatet for første halvår gir et pent overskudd etter at linjens faste omkostninger er dekket. Vi har kommet med i pool-avtalen fra Brasil til U.S. Gulf med en liten kvote.

BULKFART

K/S Woodbulk A/S Eikland

(vår andel 5%)

Dette kommandittselskap som disponerer to ro-ro skip på 42 500 t.dw., disponeres av I.M. Skaugen Management

Co. A/S, Oslo, har hatt et lite tilfredsstillende halvår.

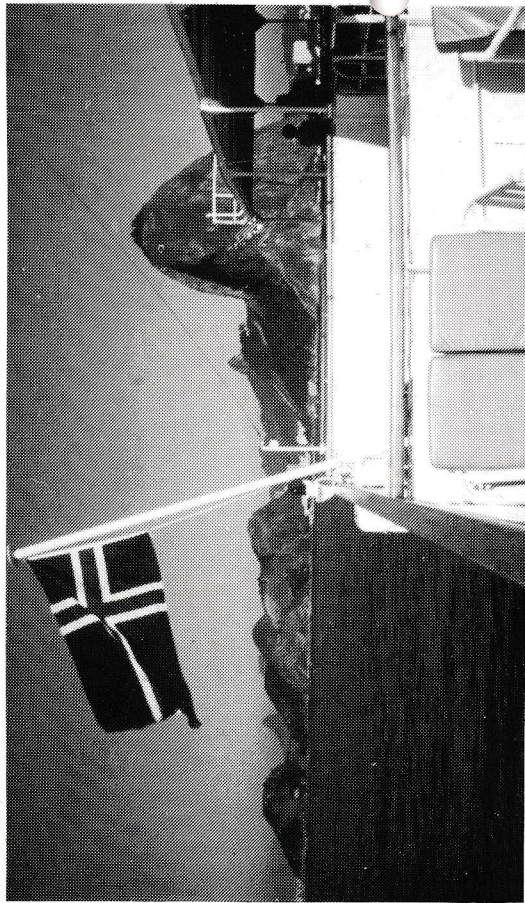
Ivaran Bulk Trading A/S & Co.
(vår andel 50%)

Dette selskapet har til formål å ta bulkskip inn på charter for senere å chartre dem ut igjen med fortløpende, samt eventuelt ta opp fraktkontrakter. På grunn av det svake markedet har selskapet ikke funnet det interressant å operere i markedet i første halvår. Kapitalen står derfor fremdeles til forrentning og selskapet viser derfor overskudd.

TANKFART

K/S A/S Verven & Co. (vår andel 7,6%)

T/T «STALAND» — 250 867 t.dw. lå i opplag mesteparten av første halvår, inntil det ble solgt som skrap i juni måned. Prisen dekker utestående gjeldsforpliktelser, men vårt regnskapsmessige tap er blitt på NOK 1 392 000 ved salg av skipet.



«Sukkertoppen» i Rio de Janeiro.

GASSFART

K/S A/S Ivaran Gas Transport
(vår andel 28,5% inkl. komplementar-selskapet)

Dette selskapet, som vi disponerer, vil få levert et 6350 km³ gasskip i mars 1984. Byggingen går etter planen, og vil da samselle med skip tilhørende 4 andre norske rederier innen A/S Norwegian Gas Carriers.

OFFSHORE VIRKSOMHET

Stad Seaforth Shipping A/S

Stad Seaforth Shipping A/S har hatt et tilfredsstillende halvår. Mange av gruppens 21 skip har vært beskjeftiget på kontrakter og det dårlige markedet som etterhvert har rammet supply-skip, har derfor enda ikke influert på selskapets resultat i nevneverdig grad.

Vårt rederi disponerer i alt 4 av skipene i Stad-gruppen, nemlig:

M/S «STAD SUPPLIER» — 1160 t.d.w. bygget 1976

M/S «STAD BREEZE» — 1065 t.d.w.

bygget 1976 som begge eies av vårt rederi 100%.

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

som igjen eier 50% i:
M/S «STAD TROLL» — 2500 t.d.w. bygget 1979.

K/S A/S Ivaran Offshore Transport II
(vår andel 40%) inkl. komplementar-selskapet) som eier:

M/S «STAD FLEX» — 2433 t.d.w. bygget 1981.

Samtlige skip har gode tekniske og økonomiske resultater og inntekter dekker alle utgifter inkludert kapitalutgifter.

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

Boreriggen «TREASURE SWAN» fortsatte på sitt 4 års tidserteparti til britiske befraktere til en meget god rate. Den tekniske drift har forløpt normalt, og resultatene er blitt meget gode.

NYBYGNINGER

Supplieskip av type ME.202 — 3000 t.d.w.

Bygging av dette skip går også normalt og det ventes levert fra verksted i mars 1984. Det vil da gå inn i Stad Seaforth Shipping A/S' samsellingspool.

Anchorhandler/tug/supplieskip av type 1800 t.d.w. 11 120 BHK.

Byggingen av dette skip går også normalt og det ventes levert fra verksted i januar måned. Dette skip er som tidligere nevnt sluttet til Norsk Hydro til en rate som fullt ut dekker drift, administrasjon og kapitalutgifter.

LEKTERFART

Lektermarkedet har vært lite tilfredsstillende i første halvår, og det har ik-

ke lykkes oss å finne full beskjeftigelse for «NORBARGE II». «NORBARGE I» har imidlertid gått på certeparti hele tiden. Resultatene er blitt lite tilfredsstillende.

ANDRE AKTIVITETER

KOAB Mek. Verksted A/S, Birkeland
(vår andel 80%)

Det har ikke lyktes å finne beskjeftigelse for samtlige arbeidere i første halvår, og en del av arbeiderne ble derfor permittert i juni. Resultatene er derfor svake og viser mindre underskudd.

LIKVIDITET

På grunn av betaling på våre byggingskontrakter er likviditeten fremdeles fallende. Hvis intet uforutsett skulle inntreffe og utviklingen gå som budsjettet, regner vi fremdeles ikke med likviditetsproblemer i tiden fremover.



RESULTAT

Linjefarten har utviklet seg som ventet, men på grunn av dokking og klas-searbeidene på M/S «SANTA FE» er resultatene blitt svakere i første halv-år. Offshore har svekket seg, men det-te har ikke slått fullt ut for rederiet i første halvår fordi skipene som seiler i Stad-gruppen stort sett har gått på go-de kontrakter.

Det har ikke lyktes oss å dekke samtlige omkostninger, inkludert fulle ordinære avskrivninger i første halvår, og resultatet før årsdisposisjoner og skatter er minus.

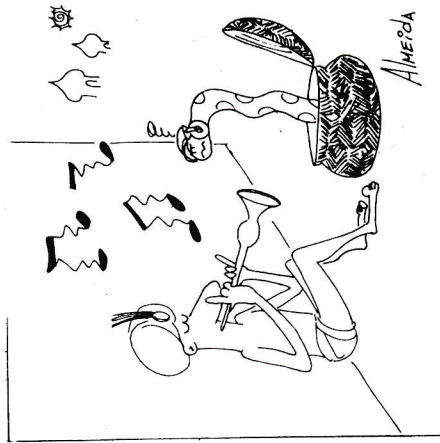
Pantegjelden i USD er regulert opp til gjeldende dollarkurs pr. 30. juni, og disagioen som følger herav er belastet halvårs resultatet.

For annet halvår ventet vi bedre re-sultat for vår linjefart. Bedringen for vår linjefart på Caribbean/Gulf vil fort-sette. Vi er redd for at det kan ta bety-

delig tid før de syd-amerikanske land kommer over sine økonomiske van-skeligheter og igjen er istand til å øke importen. Den stigende amerikanske dollar har også gjort amerikanske va-rer mindre konkurransedyktige i syd-amerika, som nå kjøper mere fra and-re områder. Resultatet for våre supply-skip vil fortsette å svekke seg, da Stad Seaforth Shipping A/S' kontrakter et-terhvert går ut. Vi ventet omtrent de samme resultatene på våre lektre som vi hadde i første halvår, mens bo-reriggen «TREASURE SWAN» skull greie seg bra, da den har to år igjen på sitt 4 års tidscerteparti til en meget til-fredsstillende rate.

Totalt ventet vi at annet halvår blir bedre enn første halvår, men tror ikke at vi for hele året skal kunne dekke samtlige omkostninger inkludert ren-ter og avdrag og avskrivninger etter gamle satser.

Muntre siden

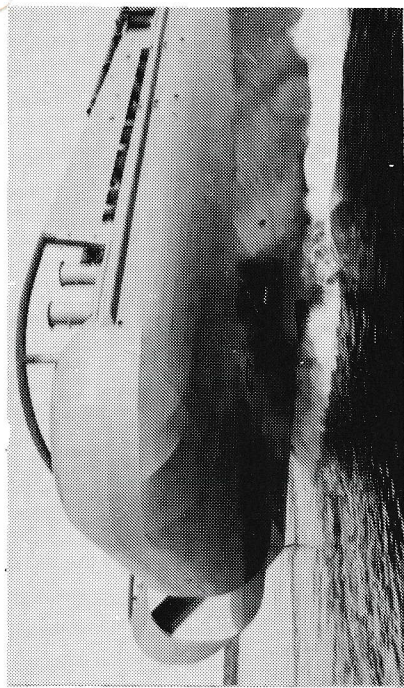
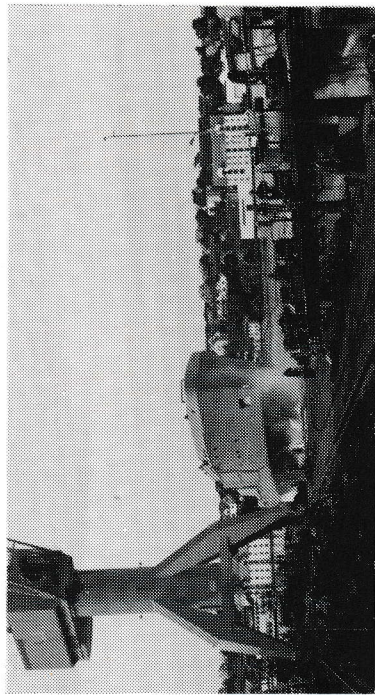


- Beklager, sjet, men jeg kan ikke komme på kontoret idag. Alt jeg ser er noen store røde flekker

..What's the soup de jour?'



Norborge II i steintransport.



M/S «San Francisco» går på vannet



Lørdag 8. oktober kl. 12.00 var «San Francisco» klar av beddingen, og fløt i sitt rette element.

Det står selvfølgelig en hel del igjen før vi kan overta skipet primo 1984.

Det som er ferdig er alle ballasttanke og tørrtanker.

Maskinrommet er ferdig, bortsett fra oppretting av hovedmotor, gear og proppeaksling.

Det går også fremover med innred-

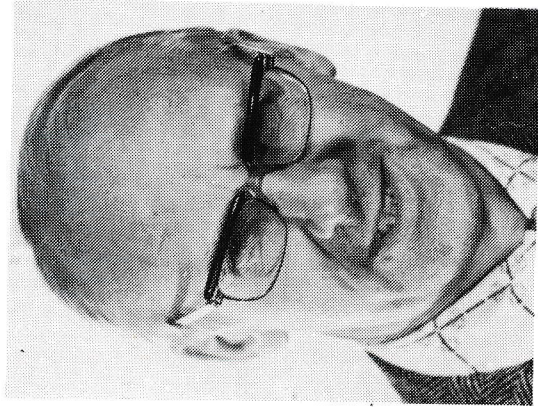
ningen, samtlige skott på 1 og 2 poopdekk er avdeite.

Alt utstyr er plassert på brua, men det står igjen å montere dette. Kobling av kabler er igang, likeledes kjølevannsrør og gassrør, men det er mye igjen, men så langt ser det virkelig ut til å bli en fin skute.

Vi håper derfor i neste nummer av Ivaran Avisen å komme med en fyldig billedreportasje.

Store forandringer på norske skip

Fellesfremstøt fra skipsfarten om skipsmekanikeropplæringen



Som et ledd i arbeidet med å skaffe flere skipsmekanikere til den norske utenriksflåten, har Skipsfartens Arbeidsgiverforening og Norsk Sjømannsforbund i fellesskap sendt en henvendelse til myndighetene om at opplæringen av skipsmekanikere kommer inn under Lov om fagopplæring i Arbeidslivet, den reviderte Lærlingeloven. De to organisasjonene er tariffparter for denne yrkesgruppe, men også de andre sjømannsorganisasjonene har bifalt denne henvendelsen.

Dersom samtlige skip over 500 brt. i den norske utenriksflåten skal ha alle underordnede stillinger bemannet

med skipsmekanikere, vil det med dagens flåte være behov for ca. 3650 av denne nye yrkesgruppe som er kvalifisert for å arbeide både på dekk (matros) og i maskinen (motormann). Norges Rederforbund ser det derfor som en meget viktig oppgave å arbeide for rekruttering og utdanning av skipsmekanikere som det idag bare er 230 av. I tillegg kommer alle de som seiler som skipsmekaniker-aspiranter på norske skip.

Direktør Inge Johnsen i Rederforbundet sier at dette arbeidet er blitt ytterligere aktualisert på grunn av Sjøfartsdirektoratets nye bemanningsforskrifter hvor det er en forutsetning for å oppnå minimumsbemanning at skipsmekanikere skal erstatte matros og motormenn.

— Hvor lang tid vil det ta før man har tilstrekkelig mange skipsmekanikere?

— Det er avhengig av flere ting, bl.a. interessen hos vår ungdom.

Vi antar at vi må ta inn 1700 skipsmekaniker-aspiranter årlig hvis vi tar hensyn til fratallet i læretiden og en gjennomsnittlig tjenestetid på tre år. Noen slutter å seile og andre tar videre utdanning til navigatører eller maskinister.

— Hvorledes blir man skipsmekaniker?

— Utdanningen tar maksimalt tre år, avhengig av forkunnskaper, med systematisk opplæring om bord og

med et avsluttende tomåneders kurs på land for dem som har behov for det. For erfarne matros og motormenn vil det bli spesialordninger for opplæring i motsatt departement.

— Hva er fordelene ved å komme inn under Lærlingeloven?

— For de seilende betyr dette bl.a. en fagarbeiderstatus ved at de får et offentlig fagbrev, som også gjelder for landyrker, når utdannelsen er ferdig. Ved at samtlige opplæringsstillinger om bord for ungdom under 20 år skal besettes med skipsmekaniker-aspi-

ranter, betyr dette også at kvalifikasjonene hos besetningen blir høynet og tilpasset de fremtidige kompetansekrav i en konkurransedyktig norsk skipsfart.

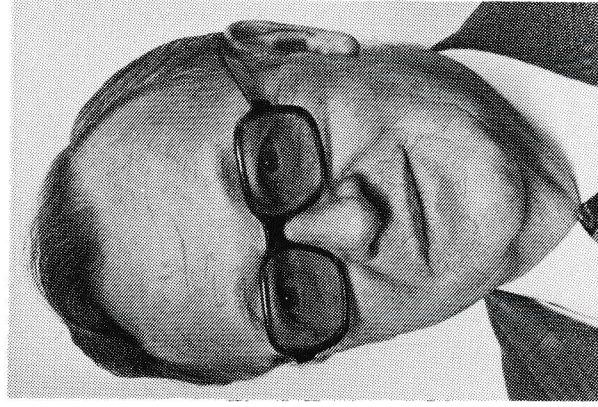
Vi tror nyordningen vil få en rekrutteringsfremmende virkning og at vi får bedre kvalifisert personell til næringen. Noe betyr det vel også at rederiene får offentlige tilskudd til opplæring i likhet med de andre næringer som er underlagt Lov om fagopplæring i Arbeidslivet, sier direktør Johnsen.

Skipsfarten fortsatt stor distriktsutbygger

Kommunen uten utgift til arbeidsplassene på havet

Når det bortsett fra lilleputt-kommunen Aremark dypt inne i Østfold's skoger ifjor var bosatt sjøfolk i samtlige av landets kommuner, så minner dette oss atter en gang også om skipsfartens store betydning for bosettingen utover landet. Lønningsbudsjettet på norske rederiers skip i utenriksfart og bore- og servicefartøyer hjemme og ute var i 1982 på ca. 4,5 milliarder kroner. Tilsammen var det over 40 000 personer som for kortere eller lengre tid jobbet om bord i disse skip og fartøyer. Begge disse forhold er forøvrig åpenbart ukjente for politikere fra alle partier.

Det er stedfortredende adm.dir. direktør Børre Sverdrup i Norges Rederforbund som kommer med denne kommentaren til den nettopp fremlagte oppgave fra Direktoratet for sjømenn over sjøfolks hyreinntekter og skattetrekk for 1982.



— Det er selvsagt synd på Aremark som ifjor for første gang på mange år ikke var representert på de syv hav. Men landets øvrige kommuner har all

Det utvidede skipsfartsbegrep

Vår skipsfart har flere oppgaver enn tidligere

Norsk skipsfart er ikke lenger hva det var. I de senere år har det funnet sted en markert strukturrendring. Næringen er nå engasjert over et større felt og med flere oppgaver enn tidligere, fremgår det av en artikkel om «Det utvidede skipsfartsbegrep» i oktoberutgaven av «Månedsinformasjon om skipsfart og offshorevirksomhet» som utgis av Norges Rederforbund.

I tradisjonell forstand er norsk skipsfart hittil blitt satt lik flåten av laste- og passasjerskip med norsk flagg. Men denne flåten er etterhvert blitt redusert, samtidig som rederiene er gått inn i offshorenæringen. Rigger og supplyskip utgjør derfor nå en viktig del av en rekke rederiers engasjement.

Det har også skjedd en økning i den norskeide flåten under *andre lands*

flagg. I tillegg blir utenlandske skip chartret inn og operert av norske redere samtidig som disse også har managementavtaler for flere utenlandske skip.

Norsk skipsfart består idag av følgende enheter:

- Vel 600 tradisjonelle handels- og passasjerskip under norsk flagg.
 - Ca. 200 forsynings- og servicetartøyer i forbindelse med oljeutvinning offshore.
 - Ca. 300 skip chartret inn fra utlandet for å betjene befraktningssavtaler norske rederier har hånd om.
 - Omkring 10% i tillegg til den norske registrerte handelsflåten som opereres under andre lands flagg.
 - 31 norskregistrerte mobile bore- og losjifartøyer.
 - 17 helt eller delvis norskeide bore- og losjifartøyer under utenlandsk flagg.
- Alt i alt er det i disse næringer sysselsatt 45-50 000 personer. Næringene er storkjøpere av varer og tjenester i Norge og antall sysselsatte totalt i eller med oppdrag for næringen er 70-80 000.

grunn til å glede seg både over sjømannsskatten og den kjøpekraft som hyrene gir sjøfolkene og deres familier på hjemmebane. Sjøfolk på skip og borefartøyer jobber hardt og tjener godt. Avisen «Hitra Nytt» har f.eks. registrert at det er en sjømann som ifjor hadde kommunens høyeste nettoinntekt før særfradrag. Ytterligere fire sjøfolk sto på listen over de ti med størst nettoinntekt. Det har også slått meg at når sjøfolkene på Hitra ifjor tjente dobbelt så meget som det kommunen neste år får i skatteutjevningmidler, så må det vel være mange and-

beskjed om hvor meget de får i sjømannsskatt, så er dette beløp ren netto. Hverken disse eller andre kommuner har utgifter til skattemessige inntekter fra sjøfolk. Positivt for skipstarmen er det også at den henter arbeidskraft fra steder hvor det ofte ikke finnes alternative arbeidsmuligheter. Bortimot 50 prosent av alle sjøfolk kommer fra slike kommuner.

— Men tallet på sjøfolk synker?
— Verdensøkonomien har dessverre hatt store problemer i de senere år, og det er da også blitt registrert av viserguttene på havet. Men norsk skipsfart har i tillegg hatt sine spesielle problemer, nemlig det høye norske omkostningsnivået og forbud mot produktivitetssøkning. Etter mange års

kamp fikk vi endelig i mars i år nye bemanningsregler som gir adgang til færre folk om bord enn det som reglene fra 19169 fastsatte. De nye reglene gir muligheter for bedre produktivitet og større konkurranseevne. Dette igjen kan føre til ytterligere ekspansjon for norsk skipsfart og med behov for mer arbeidskraft.

Hadde vi fått de nye bemanningsreglene for flere år siden, tror jeg nok at vi idag kunne hatt enda flere arbeidsplasser på våre skip og offshorefartøyer, sier direktør Sverdrup som av et oppriktig hjerte ønsker Aremark velkommen tilbake som sjømannskommune når oppgavene for 1983 skal utarbeides.

NÅ

TRENGER

DEN NORSKE
SJØMANNSMISJON

DIN STØTTE!

Den Norske Sjømannsmisjon har måttet stenge flere stasjoner i år. Din gave NÅ vil være av stor betydning for Sjømannsmisjonens virksomhet. Sjømannskirkene besøkes årlig av 400.000 mennesker.

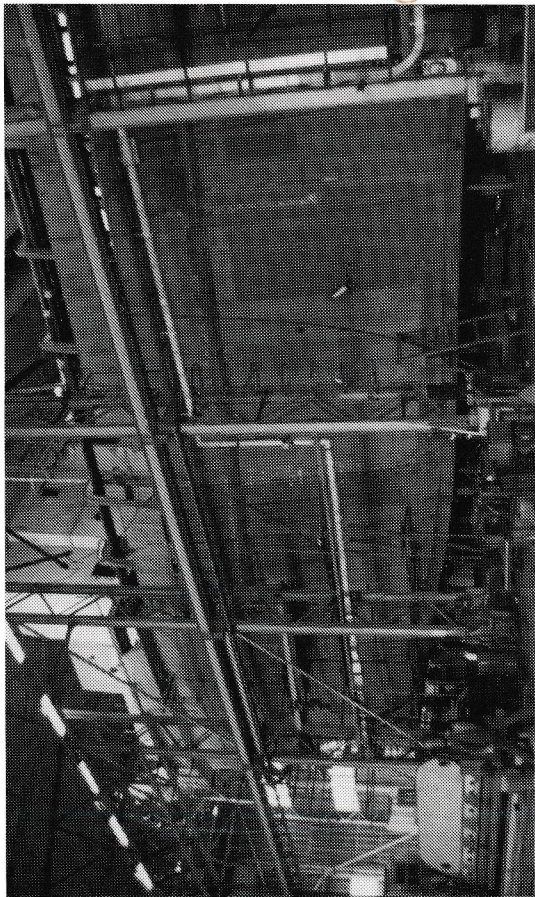


Postgiro: 5 00 10 78
Bankgiro: 5201.05.01830

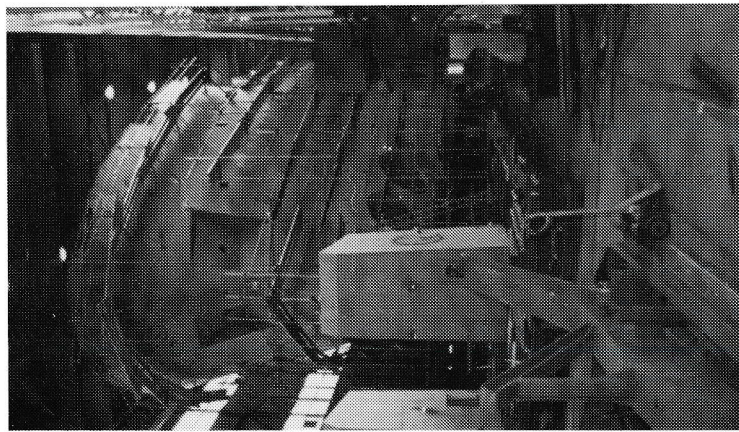
Den Norske
Sjømannsmisjon

Boks 2007,
5011 Nordnes

Telefon
(05) 32 76 30



Bildene viser «Stad Sleipner» inne i byggehallen.



STAD SLEIPNER - BN. 63 ved Sigbjørn Iversen A/S

Vårt Bn. 63 ved Sigbjørn Iversen A/S har nå fått sitt navn bestemt til «Stad Sleipner». Byggingen av skipet går som normalt og en regner med sjøsetting i midten av november.

Skipet er kommet opp i full størrelse bortsett fra rorhuset som en ikke kan sette på før etter at skipet er lovet på vannet. Dette fordi byggehallen til verkstedet ikke har høyde nok.

Skipet regnes med å bli levert i mars neste år.

«If you get lost»

Her er adressen til våre viktigste agenter!

NEW YORK

Ivaran Lines Inc.,
One Edgewater Plaza,
Staten Island, New York N.Y. 10305.
Cable address: IVARAN
Telex: 235573
Telephone: (212) 442-2656

CHARLESTON

Smith & Kelly Co.
Four North Atlantic Wharf
CHARLESTON, S.C. 29405 USA
Cable address: smikel chas
Telex: (TWX) 810-881-1873
Telephone: (803) 577-5683

PHILADELPHIA

Stockard Shipping & Terminal Corp.
Room 1216 Mall Building
4th and Chestnut Streets
PHILADELPHIA, Pa. 19106
Cable address: stockship
Telex: 710-670-0140
Telephone: (215) 629-8400

SAVANNAH

Smith & Kelly Co.
Ocean Terminal Building
P.O. Box 1805
SAVANNAH, Ga. 31498 USA
Cable address: smikel sav
Telex: (TWX) 810-784-5617 - 546411
Telephone: (912) 232-3151

BALTIMORE

Stockard Shipping & Terminal Corp.
210E, Lombard Street,
Suite 200
BALTIMORE, Maryland 21202
Cable address: stockship
Telex: 710-234-2472
Telephone: (301) 727-2607

MIAMI

Farovi Shipping Corporation
1500 Port Boulevard
Dodge Island
MIAMI, Fla. 33121
P.O.Box 011254 Main Office
MIAMI, Fla. 33101
Cable address: farovi
Telex: 441086 or 810-848-5483
Telephone: (305) 373-4765

NORFOLK

Virginia Ship Agency
Div of Eller & Co Inc.
Suite 1230
Maritime Tower Building
234 Monticello Avenue
NORFOLK, Virginia 23510
Cable address: ellervasco nfk
Telex: 710-881-1136
Telephone: (804) 625-7555

FORTALEZA

Marnosa Navegacao Ltda.,
57 Pessoa Anta Ave.,
P.O. Box 475
60.000 FORTALEZA CE Brazil
Cable address: marnosa
Telex: 851178
Telephone: 226-0494, 231-3521

SALVADOR

Brandao, Filhos SA, Com. Ind.
e Lavoura
Praca da Inglaterra 6
P.O. Box 1021
40000 SALVADOR, Ba. Brazil
Cable address: ivaran
Telex: 711037
Telephone: 243-5678, 243-1211

RIO GRANDE

Cranston Woodhead SA
Comercio e Representacoes
Rua Marechal Floriano 122
Caixa Postal 92
96200 RIO GRANDE RS, Brazil
Cable address: cranwood
Telex: 532128
Telephone: 2-3011 2-3014

RIO DE JANEIRO

Agencia Maritima Grieg (Rio) Ltda.
Avenida Nilo Pecanha 50
16th Floor Group 1609
P.O. Box 1144 ZC-00
20044 RIO DE JANEIRO Brazil
Cable address: grieg rio
Telex: 2121096
Telephone: 262-8355

MONTEVIDEO

Agencia Maritima Schandy SA
Zabala 1542 Piso 3
MONTEVIDEO, Uruguay
Cable address: schandymar
Telex: 6603
Telephone: 951685-951738-954737

BUENOS AIRES

Agencia Maritima Robinson SACFel
25 De Mayo 277 - 8th Floor
1002 BUENOS AIRES
Rep. Argentina
Cable address: Ivaran
Telex: 21983/17996
Telephone:
34-1775/1782/1933/1945/1946

SANTOS

Agencia de Vapores Grieg SA
Rua Augusto Severo 7
P.O. Box 412
11100 SANTOS SP Brazil
Cable address: ivaran
Telex: 131175/131142
Telephone: 31-6022

PARANAGUA

Agencia de Vapores Grieg, SA
Av. Arthur de Abreu 29
P.O. Box 191
83200 PARANAGUA PR Brazil
Cable address: ivaran
Telex: 414120
Telephone: 422-3244



Fra premieutdelingen ombord på M/S «Norway».

Vi har med glede notert at stuert og 1. kokk Kai Andersen har tatt en femte-plass i 1000 m svømming på tiden 20.30,7 min.

Tiden ble satt i Miami.

Vi tør gjøre oppmerksom på at det har deltatt hele 127 deltagere fra 35 skip, så det er bare å ta av seg hatten å gratulere.

T

Matros Valentin Gil Gomez omkom i arbeidsulykke den 14.9 ombord i M/S «Santa Fe». Gomez begynte i rederiet i 1967 og har vært en av de ab-solutt dyktigste matroser på «linjen». Vi lyser fred over hans minne.

Hva med «våre» Stad-båter?

Vi noterer at «Stad Scotsman» ble nr. 3 i høstmesterskapet i skyting, fulgt av «Stad Sea» på 8. plass.

«Stad Ullstein» ligger på en 28. plass i lagmesterskapet kl. II i friidrett.

«Stad Girl» stiller med beste deltager, nemlig Hans Kolstad fra Hareid. Han er blitt nr. 1 i lengde ut/ 2,68 m og nr. 4 i kulestøt med 10,22 m. Vi gratulerer, og håper snart å finne flere på ???

Hvem seiler hvor? ?

M/S «Salvador»

Kaptein I. Johansen
O.styrm. Aage Helde
1.st.off. O. Fimland
2nd.off. A. Gustavsson
R.off. H. Østby

Båtsmann T. Sjø

Matros Odd Øvergaard

Matros Manuel Lopez

Matros T. Gaarder

Lettm. K. Salborg

Jungmann S. Westbye

M.sjef H. Kristiansen

1st.eng. E. Nilsen

2nd.eng. J. Thorsen

Elektr. A. Fredriksen

Repr. Grande Cruz

Motorm. A. Folkedal

Motorm. Kaare Johansen

Ch.steward Hermund Isdal

1st.kokk Kai Andersen

Messemann Gabriel Marginean

Forpl.assistent Berit Schei

Forpl.assistent T. Amundsen

M/S «Santa Fe»

Kaptein R. Jacobsen

O.styrm. J. Honningsvåg

1st. styrm. Å. Nilsen

2st.styrm. J. Dahlen

Radiooff. T. Fredriksen

Båtsmann Håkon K. Grimelid

Matros Aimo V.E. Varpenius

Matros J. Sundby

Jungmann Arild Danielsen
M.sjef Knut E. Granskogen
1.smask. S. Paulsen
2.mask. L. Nikolaisen
Elektr. Ove J. Gauperaa
Reparatør K. Thorvildsen
Motormann Trond Devold
Motormann J. Halvorsen
Stuert B. Hestnes
1st.kokk S. Evang

Forpl.ass. E. Andresen

Forpl.ass. Liv Sjølett

Forpl.ass. J. Ramstad

Forpl.ass. Antonio Diaz Pinon

M/S «Stad Flex»

Kokk Jurgen Baade

Matros Bjørnar Bjøringsøy

Kapt. Torbjørn Bjermeland

1.mask. Harald Blomvik

Matros Hans Jarle Farstad

O.styrm. Torbjørn Hansen

Matros Kjartan Hovlid

Kapt. Per Arne Iversen

1.styrm. Geir Jarnes

Matros Harald Ola Lausund

Matros Arthur Wilson Mansfield

Motorm. Norvald Morsund

Kokk Jamal Oraf

1.styrm. Ottar Osnes

Stuert Leif Reitan

M.sjef Arne Magne Remme

Hj.mann Arne Sandøy

Hj.mann William Shears

1.styrm. Arne Inge Sivertsen

Elektr. Steinar Skaar

1.mask. Øystein Slyngstadli

Kokk Audun Georg Solem

Matros Oddvar Nils Standal

M.sjef Audun Svarstad

Elektr. Kenneth Thorvik

O.styrm. Gunnar Utgaard

Motorm. Asbjørn Vikås

M/S «Stad Troll»

Matros Robert Andvik

M.sjef Svein Breslo

Stuert Ole Petter Bruset

1.mask. Arvid O. Christiansen

Matros Joao Andre De Lima

Kapt. Ole Eivegaard

Kokk Manuel Busto Ferreira

O.styrm. Lyder Orvin Flem

Hj.mann Vidal Mateos Gonzales

Hj.mann Quintero Eusebio Gonzalez

Kokk Sven Malvin Jakobsen

M.sjef Torbjørn Sture Johansen

Elektr. Harald Johnsen

Matros Michael Kongshaug

Matros Herbjørn Mekkiassen

Matros Arve Nettum

Stuert Peder Torkel Nymark

Elektr. Stefan Pedersen

O.styrm. Harald Røsvik

Kapt. Halvor Gunleik Sandland

Matros Bernt Solsvik

1.styrm. Bjørn Ove Stokseth

1.styrm. Inge Olaf Storøy

Matros Arne Johan Svendsen

Matros Terje Talseth

1.mask. Torleif Torgersen

Matros David Tvihaug

M/S «Stad Breeze»

O.styrm. Lars Austnes

Kapt. Ove Austnes

Matros Einar Dyb

Matros Eivind Per Haram
Matros Ronald Yngve Henne
Matros Kåre Andreas Hildremyr
Matros Lars Inge Holstad
Kokk Jarl Karlisen
Kapt. Sigleiv Karlisen
Matros Harald Kjerstad
O.styrm. Sverre Kvalsund
M.sjef Jørgen Kvisvik
M.sjef Nils Ljøstad
Kokk Torfinn Lura
Matros Oddvar J. Skjong
1.mask. Kåre Utheim

M/S «Stad Supplier»

Matros Sigbjørn Bjørkli

M.sjef Sverre Olav Bjørnøy

M.sjef Per Arne Dahlin

Matros Gunnar Fagerheim

Kokk Lorentz Perry Fauske

Kokk Nils Fiskvik

O.styrm. Steinar Gjermundnes

Kapt. Jan Gunnar Holm

Matros Ingvald Kristian Johansen

Matros Tormod Reidulf Løvik

O.styrm. Sverre Herman Lilleng

1.mask. Oddbjørn Småge

Kapt. Adolf Steinar Standal

Matros Karl Synnes

Matros Edvin Takset

Matros Lars Ystanes

«IVARAN AVISEN»

utgis av:

A/S IVARANS REDERI

Tollbugt. 11 - Oslo 1

Telefon: 42 98 37

I redaksjonen:

T. BREKKE PEDERSEN