

IVARAN AVISEN TAKKER FOR DET GAMLE ÅR  
OG ØNSKER SINE LESERE ET GODT NYTT ÅR OG  
HÅPER PÅ MANGE BIDRAG I DET NYE ÅR



HUSK FLERE VENTER  
PÅ BREV  
BÅDE UTE OG  
HJEMME



«IVARAN AVISEN»

utgis av:

A/S IVARANS REDERI

Tollbugt. 11 - Oslo 1

Telefon: 42 98 37

I redaksjonen:

T. BREKKE PEDERSEN

**GÅ!**  
DET ER  
I HVERT FALL  
ET SKRITT I  
RIKTIG RETNING!

ETTERLYSNING

TIDL. SENDT 18/5.78

Bilder, artikler, resultater  
fra konkurranser ombord etc.  
savnes. Hvis de finnes ombord,  
send de snarest under eskorte  
til kontoret.

Oslo 20/11.80.

IVARAN AVISEN

# IVARAN AVISEN

NR. 3/4 1980 — 8. ÅRGANG



«Bra T.V.apparat ombord.»



# HALVÅRSRAPPORT

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

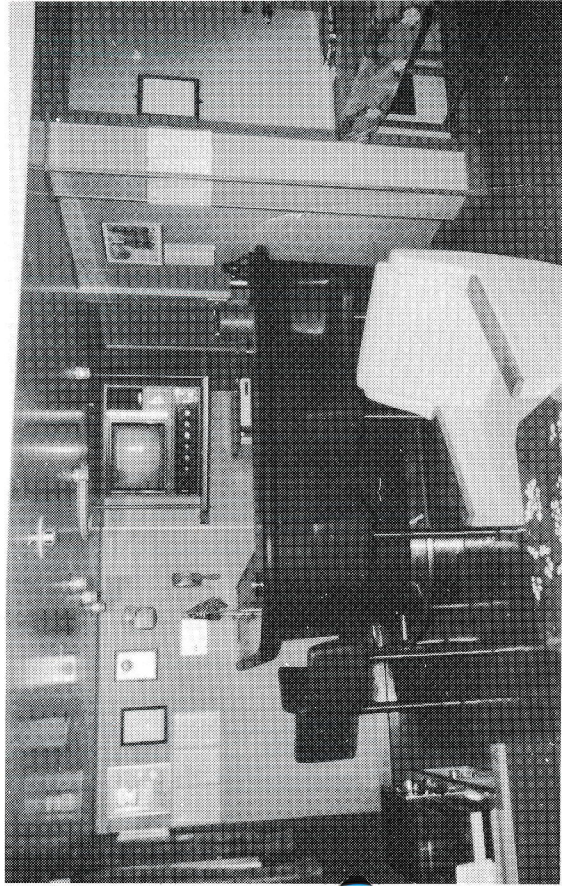
I vår årsberetning for 1979 redegjorde vi for utviklingen på fraktmarkedene i de tre første måneder av 1980. Siden den gang har bulkmarkedet holdt seg godt oppe, mens tankmarkedet for store tankskip fortsatt er meget svakt. For mindre tankskip og spesial-tankskip er markedet tilfredsstillende. Supplysningsmarkedet har bedret seg, og markedet for rigger er meget sterkt.

## LINJEFART

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

Lastetilgangen sydover er uforandret, men har dessverre svekket seg nordgående, spesielt fra Argentina. Det ble i mars og mai måned holdt nye møter om den argentiniske pool-avtale som vi skrev om i vår årsberetning for 1979. Etter å ha fått beskjed om at vi ikke ville få lov å laste i farten fra Argentina til U.S. Østkyst hvis vi ikke tegnet pool-avtalen fant vi dessverre å måtte tegne denne. Vår andel i farten blir dermed halvert. Avtalen ble gitt 9 måneders godkjenning av amerikanske myndigheter. I mellomtiden vil man undersøke om den er gyldig etter amerikansk lov.

Linjen har vært betjent med våre egne skip, M/S «SANTA FE» og M/S «SALVADOR», samt av de tidsbefraktende skip M/S «HOLSTENSAILOR» og M/S «HOLSTENTRADER». Det siste skip har bare utført 1 rundtur. Resultatene er tilfredsstillende.



Salongen «Santa Fe»

## IVARAN CARIBBEAN SERVICE

De to tidsbefrakte skip M/S «SANTOS» og M/S «SAN JUAN» har betjent denne linje. M/S «SAN JUAN» ble tilbakelevert i Rosario i begynnelsen av august. M/S «SAN JUAN» viser et mindre driftsoverskudd, mens M/S «SANTOS» har hatt tap.

## BULKFART

M/S «SOLHOLT» (35 900 tonnns dw. — vår andel 85%)

ble som nevnt i vår årsberetning solgt til en pris av \$ 5 850 000. Det ble overlevert til sine nye eiere i mars måned. Det hadde et tilfredsstillende driftsoverskudd i perioden frem til overtaking.

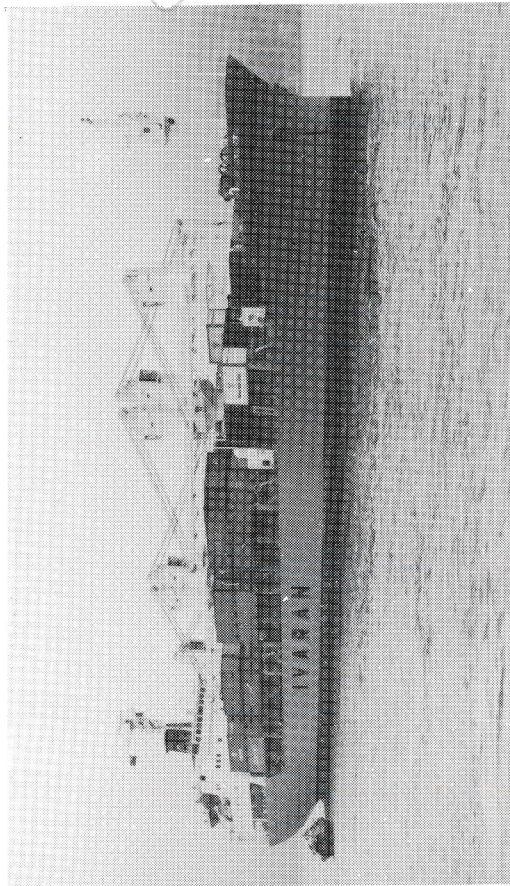
K/S UNIBULK A/S & CO. (vår andel 15,15%)

Som nevnt i tidligere årsberetninger er dette selskapet nå under avvikling.

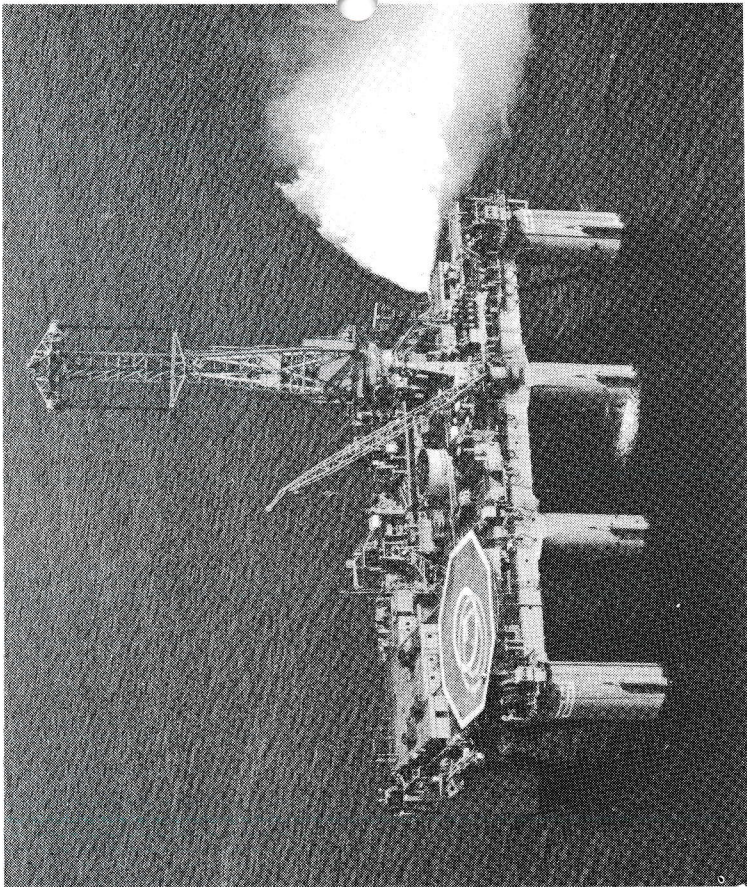
## TANKFART

K/S A/S Verven & Co. (vår andel 4,8%)

T/T «STALAND» 250 867 tons dw. gikk på et tidscertparti til juni måned. Deretter er skipet fornyet for ytterligere 6 måneder, men raten er dessverre noe lavere. Skipets driftsinntekter dekket drifts- og renteutgifter, men lite til avskrivning.







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

Denne bedrift som nå beskjeftiger 21 mann, hadde et tilfredsstillende resultat i første halvår.

#### **OFFSHORE VIRKSOMHET**

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

Arbeidsplattformen, «SEAWAY SWAN», har stort sett ligget i opplag i første halvår, og resultatet er derfor blitt meget svakt.

#### **M/S «STAD SUPPLIER»**

Markedet for supplyskip har vært bedre og resultatet innen Stad Seaforth Shipping A/S har gitt dette skip øket inntjening, men på grunn av klasse- og reparasjonsutgifter er resultatet svakere.

#### **K/S A/S Ivaran Offshore Transport (vår andel 6%)**

M/S «STAD TROLL» går, fortsatt i pool innen Stad Seaforth Shipping A/S. Resultatene er tilfredsstillende.

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

Denne selskapet ble stiftet i mai i år og har tegnet kontrakt med Ulstein Hatlø Mekaniske Verksted for levering av et 2500 tons dw. supplyskip av samme type som M/S «STAD TROLL» for levering i september 1981. Dette nye skip vil også gå i pool innen Stad Seaforth Shipping A/S

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

Lektermarkedet har vært svakt også i første halvår i år, men det har heldigvis lyktes å finne beskjefugelse for begge lekterne det meste av tiden. Ratene er også forbedret, men dessverre har «NORBARGE I» pådratt seg store skader i stentransport, hvilket vil bli reparert i slutten av året.

#### **LIKVIDITET**

Vår likviditet har vært under jevn forbedring det siste år, og er nå tilfredsstillende. Vi regner med at rederiet nå igjen er godt konsolidert etter skipsfartskrisen.

#### **UTSIKTENE FOR ANNET HALVÅR**

For annet halvår venter vi et noe svakere resultat for linjefart og tankfart. Supplyskip ventes å bli noe bedre, mens lektere blir noe svakere p.g.a. store reparasjoner. Arbeidsplattformen «SEAWAY SWAN» har imidlertid arbeidet ut året, og resultatet for denne blir derfor vesentlig bedre.

Totalt sett burde både 2. halvår og hele 1980 bli tilfredsstillende.

Oslo, 12. september 1980  
**A/S IVARANS REDERI**



## Nytt radiosystem gir bedre sikkerhet for skipsfarten



Et langt mer pålitelig radiosystem for nød- og sikkerhetskommunikasjon til sjøs er nu under utbygging. Fullt ferdig vil det være etablert i internasjonal skipstart innen 1990. Det er konsulent Bernt Hauge Duborgh i Norges Rederforbund som sier dette ved hjemkomsten fra det nettopp avsluttede møte som radiokomiteén i FN's maritime organisasjon, IMCO, holdt i London.

— Det nye radiosystem, som forøvrig vil bli benyttet ved enhver maritim kommunikasjon, bygger på samband over satellit-

ter og ved hjelp av konvensjonell radiotelefoeni hvor brukerne får tildeilt sitt eget nummer. Dette betyr at man både fra skip og land kan «slå» seg frem til et hvilket som helst skip som deltar i systemet. Det blir således ikke nødvendig med påbudt fast lyttevakt som hittil.

— Hva med den tradisjonelle morsetelegrafi?

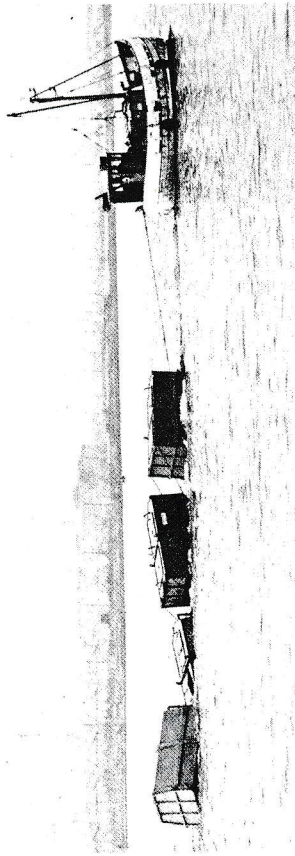
— IMCO's radiokomiteé besluttet at dette ikke skal inngå i det nye maritime kommunikasjons-systemet. Det er den raske teknologiske utvikling som har gjort morsetelegrafi unødvendig. Det nye radiosystemet bygger på forutsetningen om at det etableres redningssentraler på global basis, slik som bestemt i den internasjonale konvensjon av 1979 om «Ettersøking og redning til sjøs».

I en nødsituasjon kan et skip ved hjelp av «trykk på knappen» automatisk utsende nødssignal med de nødvendige informasjoner til nærmeste radiostasjon som varsler den redningssentral som har ansvaret for det aktuelle havområdet. Det nye system forutsetter også gode muligheter for sikker kommunikasjon med skip i nærheten.

I Norge har det i et par år vært igang et forskningsprosjekt om maritim kommunikasjon hvor re-



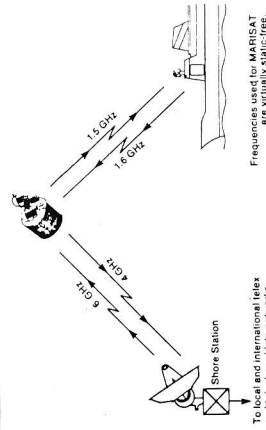
# Container-trafikk til sjøs



Bildet er hentet fra informasjonsbladet «Gøteborgs Hamn». Et eksempel på radikalt forenklet containertrafikk som man selv kan oppleve å se et par ganger i uken i Gøteborgs havn. Det er faktisk en søppeltransport fra øyene i skjærgården. Containerne blir buntet sammen og slept i vannet til destruksjonsplassen.

Container-frakt består i å frakte varer i beholdere. En typisk containerfrakt for Ivaran vil bestå av å sende en tom container ut til en kunde (avskiper). Kunden vil så fylle containeren med varer og sender den (tilbake) til utskipingshavnen. Videre vil containe-

ren bli lastet ombord på et av våre skip. Skipet ankommer bestemmesstedet og containeren losses. Containeren sendes så til varemtottakeren, som igjen tømmer containeren og sender den tilbake til IVARANs nærmeste agent Gjøennom de siste par år har vi



råd, og Norges Skipsforskningsinstitutt (NSFI) står som leder av prosjektet.

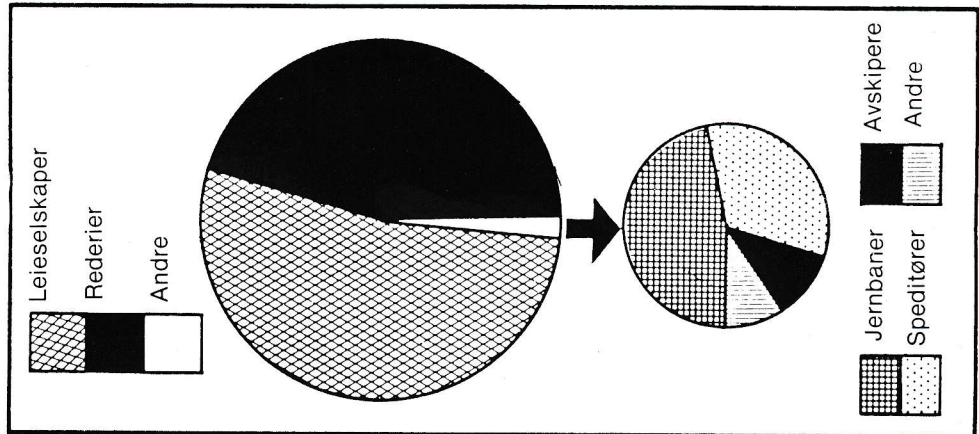
På grunn av det arbeid som er utført i prosjektet, har man fra norsk side i IMCO vært i stand til å delta konstruktivt i arbeidet med det nye systemet. De beslutninger som er tatt på radiokomiteéns møte må betegnes som et vesentlig gjennombrudd for å bedre nød- og sikkerhetskommunikasjon til sjøs, sier konsulent Hauge Duborgh.

representanter fra myndigheter, arbeidsgiver og arbeidstakerorganisasjoner deltar. Prosjektet er igangsatt i regi av Norges Navturvitenskapelige Forsknings-



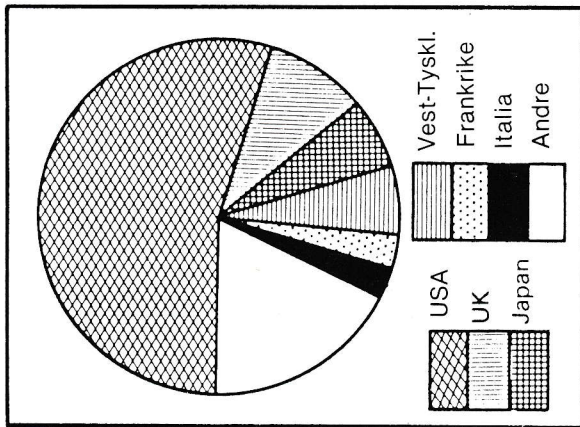
opplevd en drastisk økning av vår containerflåte mellom U.S. Øst-kyst og Sør-Amerika. Denne økning er noe som ikke bare vi har fått erfare, men alle som er befattet med internasjonal transport av «general cargo». I verdensmålestokk kan nevnes noen konkrete tall som tydelig viser denne dras-

Fig. 1: Eierforholdet av verdens containerflåte.



tiske økning av antall containere gjennom 70.årene.

Fig. 2: Nasjonsvis fordeling av verdens containerflåte.



Verdens totale containerflåte målt i 20 fots enheter (TEU) besto av ca. 220 000 TEU's i 1970 mot ca. 2,6/2,7 millioner TEU's i bruk 1. januar 1980. Majoriteten av containere er eiet i omtrent samme forhold av container-leasing selskaper og rederier.

Verdens største container-leasing selskap målt i TEU's er CTI med sine vel over 250 000 TEU's, mens Sealand med sine ca. 125 000 TEU's, hvorav 80% er 35 fots enheter, er det rederi som eier flest containere.

IVARANS containere er for det meste leiet fra forskjellige leieselskaper i USA, noen få er selveiet. Containerne leies på to for-

skjellige vilkår, langtidsleie og såkalt «trip-lease» (dagsleie).

IVARAN opererer for tiden med ca. 2500 x 20' containere, 1150 x 40' containere samt 100 «special containers». Av våre totale ca. 5000 TEU's er 1030 TEU's på langtidsleie. Disse containere kan dermed ikke bli tilbakelevert til leieselskapet før kontraktsperiodens utløp, som vanligvis er mellom 5 og 8 år.

Alle våre langtidsleide containere er tydelig merket med «IVARAN LINES» på hver side av containeren, samtidig som de også er merket med vår egen nummerserie. Dette er gjort for at våre agenter lettere skal kunne identifisere våre containere, samtidig som det

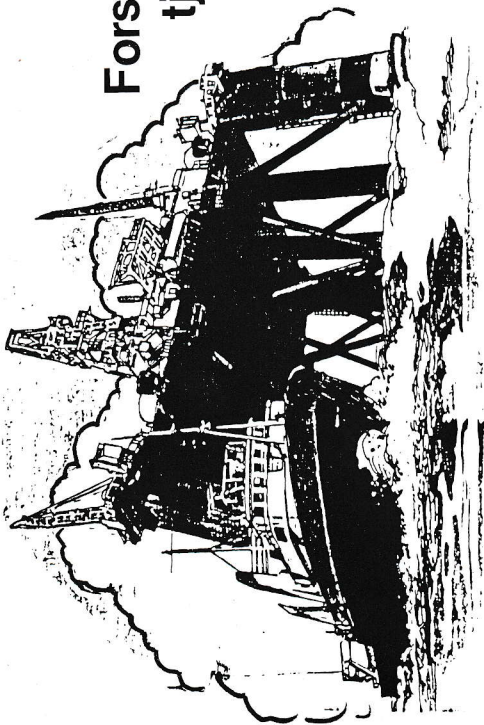
har en positiv betydning rent PR-messig.

Grunnet den stadige økning av antall containere og samtidig den økende nødvendighet med kontroll av containeroperasjonen, ble det tidligere i år utviklet et data container-kontroll-system på vår IBM datamaskin. Dette container-systemet gir oss til enhver tid opplysninger og informasjon om hvor og i hvilken tilstand de forskjellige containere befinner seg. Videre får vi en kontroll med agentenes disposisjoner som viser effektiviteten i havnene, omløpsstider, samt leie og tilbakelevering av containerne. Datautskrifter blir også benyttet til kontroll av leieselskapenes fakturaer.





## Forsynings- tjenesten



gen kobles til og ankeret igjen låres på bunnen. Kjettingen går ut og det nye anker med wire og bøye på sjaklet blir låret ut. Rigger hvier inn på kjettingen inntil at begge ankere holder.

Men en kan også måtte sjakle til det tredje anker om bunnen er ekstra dårlig.

Når så ankrene skal hives inn og rigger flyttes, hives ankrene løs fra bunnen etter bøyewirene og plasseres på dekk. Rigger hvier inn kjettingen og båten holder igjen med propellene og ankeret blir levert ved rigger.

Er bøyen borte, må ankerhåndteringsskipet «chase». Arbeidet utføres ved at en kjempekrok festet til en wire, krøkes rundt kjettingen inne ved rigger, kroken trekkes langs kjettingen inntil at den har nådd ankeret som da blir hevet løs fra bunnen.

Er kjettingen mistet, må en «grapple». Arbeidet består av at ankerhåndteringsskipet sleper en dregg på tvers av kjettingsretningen inntil at den får tak i kjettingen som da hives opp.

Dette forteller litt om arbeidet i grove trekk. For å gi det helt korrekte bilde, burde mange og kompliserte detaljer ha vært tatt med, men spalteplassen avskjærer oss fra det.

Etter at ankrene er inne, skal ankerhåndteringsskipet slepe rigger til det nye borested. Lengden på slepewiren er 1100 m. Skipet har ombord reserverlepewire på en egen vinsj.

Mens rigger ligger og borer skal den forsynes med utstyr og mat. Last som føres ut kan være rør, olje, borevann, sement, materialer for å blande boreslam, reservedeler, mat og drikke-

Ankerhåndteringen består i å hale ut ankere fra plattformene når de skal ankre. Ankrene veier ca. 14 tonn, kjettinglengdene som de ligger for er ca. 6 ganger dybden og riggerne har gjerne 8 ankere. Til ankrene er festet vire og en stor bøye for å friske opp ankeret når det skal tas inn.

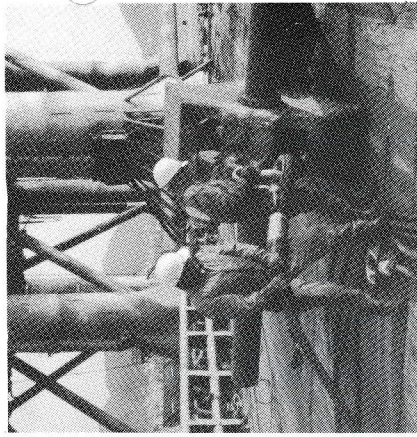
I dårlig vær eller på et sted med dårlig holdebunn må ankrene dobles opp. For dette formål får forsyningsskipet med kjetting. De har ekstra kasser for å kunne stue denne, og de mottar nye ankere fra rigger. Så må det først utsette anker tas opp på dekk, kjetting-

Den 30/12 er det 5 år siden M/S «STAD SUPPLIER» forlot verkstedet og kom inn på sitt første certeparti. I den forbindelse kan det passe å fortelle litt om skipet og hvordan hun arbeider.

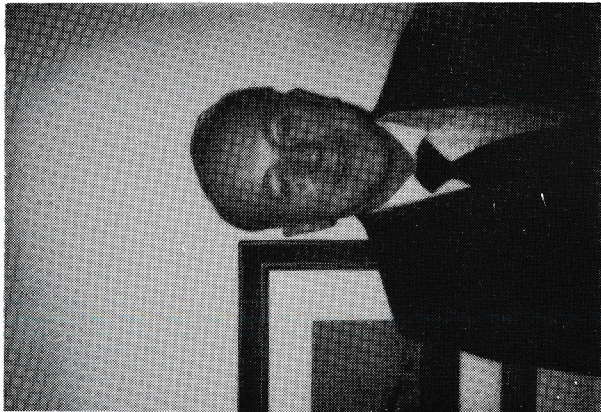
Hun har benevnelsen «ankerhåndtering/taubåt/forsyningskip, og er bygget for å bistå borerigger og faste installasjoner for oljeutvinning. Størrelsen er 1180 tons DW. Hun har et hovedmaskineri på 7040 BHK, vripropellere i dyser, to ror, sidepropell forut og såkalt «Joystick», dvs. en styrespake som virker på den måte at skipet beveger seg i sjøen i den retning som spaken viser. Dette skjer ved at spaken gir impulser til en liten datamaskin som igjen påvirker sidepropell, ror og framdriftspropellere. Hun har en Puller-Trekk-kraft (tauestyrke) på 85 tonn. Arbeidsspillet på akterdekket trekker 250 tonn og hekkullen er bygget for å tåle 250 tonn. Besetningen er 8 mann pr. skift.

Det første året seilte skipet hovedsakelig på Frankrike og Frigg med materialer for oppbygging av de faste plattformene.

Senere kom hun med på vanlig forsyningsstjeneste og ankerhåndtering.







## 60 ÅR

Kaptein Clas Asserson begynte i rederiet som maskingutt i 1937 på M/S «Priamo», men flyttet «opp» som lettmatros. Han ble ombord til 1940, da han forsvant for oss til Den Kongelige Norske Marine. Her klatret han oppover: utskreven dekksmann — matros 1 og 2 — kvartermester 1 og 2 til bransjeloynant og sa takk for seg 1/9 1949. Så fulgte diverse skoler, litt fart på Østen for andre rederier, og i 1957 dukket han opp som 2. styrmann på M/S «Buenos Aires». I 1961 overtok han M/S «Montevideo» som kaptein, fortsatte på diverse andre av rederiets skip frem til 1968 hvor han gikk iland fra M/S «Montevideo». Sjølivet var da slutt, Asserson ble landkrabbe, 9—4 jobb med matpaker i A/S Ivarans Rederi i Tollbugaten, hvor han fortsatt befinner seg i teknisk avdeling.

*Vi gratulerer hjertligst.*

vann. Fra riggen tar en avfall, skadet utstyr, rør, oljeblandet boreslam, osv.

I vår ble skipet ombygget for å være «Stand-by skip» i tillegg til de andre oppdrag. Hun skal da kunne ta mot besetningen fra en rigg som har hatt uhell, og fått egen båt for dette formål, hun skal kunne samle opp olje og et nytt anlegg som tilsammen kostet kr. 2 000 000,— ble innmontert for dette formål. Besetningene må daglig trene for å kunne utføre disse oppdrag og hittil har de gjennomgått forskjellige kurser som hittil tilsammen har kostet kr. 70 000,—.

Disse kurs er:

1. Grunnleggende førstehjelpskurs
2. Videregående førstehjelpskurs
3. Overflatesvømming og livredning
4. Kurs i overføringssystem for oljeoppsamling.

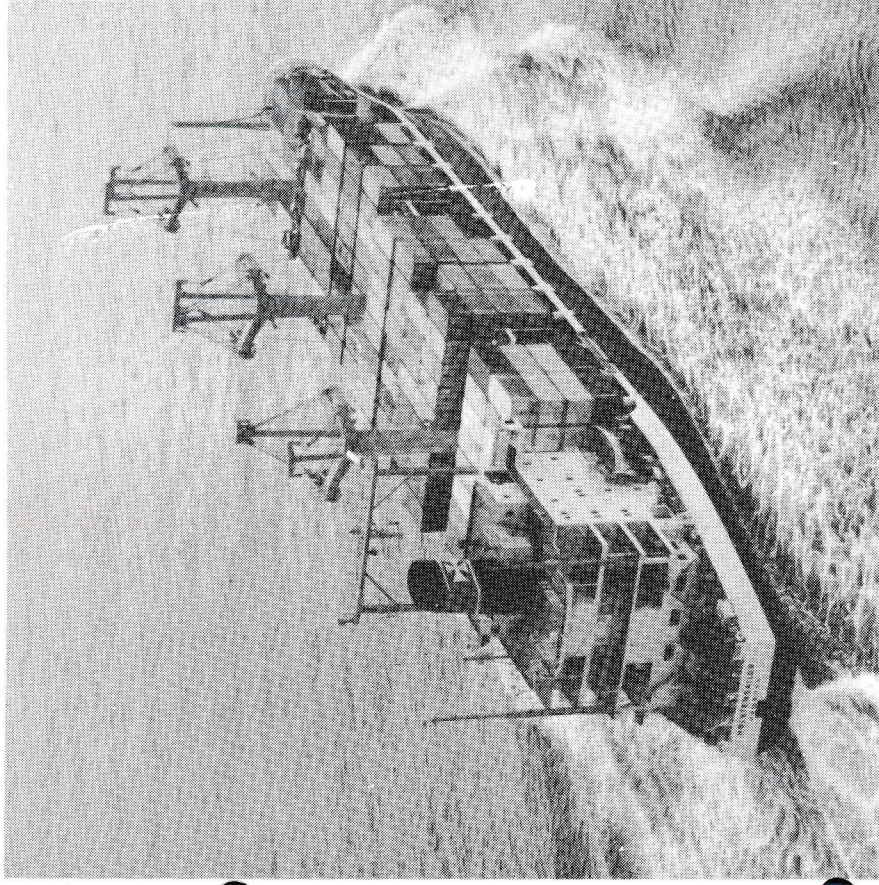
Dessuten må besetningene daglig trene i beredskap. Dette er et nokså stort tillegg på besetningens arbeidsprogram.

I øyeblikket er skipet chartret til Statoli. Sist sommer hadde hun stasjon i Harstad og assisterte «ROSS RIG» på Tromsøflaket. Ellers har hun hovedsakelig arbeidet i norsk og britisk område i Nordsjøen, men for to år siden var hun i arbeid vest for Irland i omlag 6 måneder.

Det kan være mye fisk ved plattformene, og da særlig ved de faste installasjoner. Til sine tider fiskes det mye.

Ellers hevdet besetningen seg med glans i siste års friidrettskonkurranser og de vant sin klasse. Ikke siden ro-konkurransene på Hudson-elven rundt 1930 har noen av rederiets besetninger markert seg slik på idrettsens område.

## INNBEMERKING AV OSS



«Holstensailor»

«Dette skip har allerede gått på T/c til oss i over ett år og vi har nettopp forlenget perioden med ytterligere ca. 7 måneder. Søsterskipet M/S Holstenrader ble tatt inn i linjen den 15. mai 1980. Disse to tyske skip har vist seg meget effektive i linjen og av de T/c-skip vi har hatt er disse de som har gått best «i spenn» med «Salvador» og «Santa Fe». De har stor lastekapasitet 576 teus, god fart og gunstig forbruk 18 knop på 35 teus og 16 knop på 26 teus fuelolje.





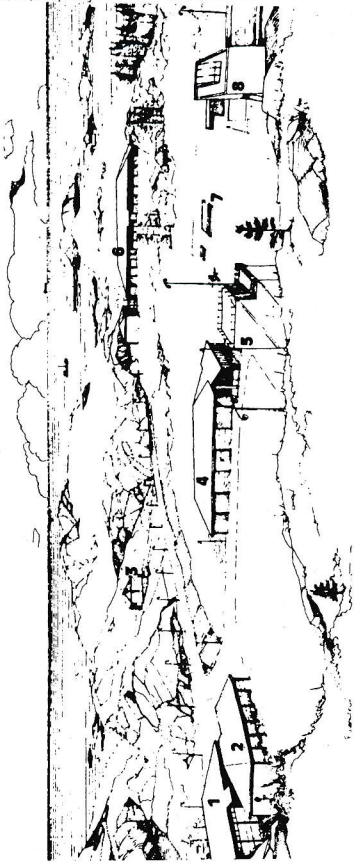
«Santos»  
Skipet er nå inne i sitt 3. år på T/c til oss og kan tidligst tilbakeleveres til rederiet i april 1981. Skipet er det eneste «break-bulk»skip igjen i linjen pr. idag og er også det eneste av skipene som fast anløper Bridgetown og San Juan.

Når det gjelder vår Caribbean service betjenes denne forøvrig ved at ett av container-skipene anløper San Juan etter behov.

## Vi gratulerer

*Kaptein Sigmund Frette som fyller 85 år den 30. desember.  
Matros Videl Gonzales og matros Albrektson som fylte 50  
år henholdsvis 2. mars og 18. april.*

## Statens Havariskole begynner å ta form



Ca. 50 millioner kroner er første byggetrinn av Statens Havariskole i Haugesund beregnet å koste. Tegningen viser anlegget når 1. byggetrinn er fullført, sannsynligvis i 1981. De forskjellige bygningene inneholder:

- 1) Pumpestasjon, renseanlegg og hovedtransformatorstasjon.
- 2) Lagerbygg for brannfarlige materialer samt oljetank.
- 3) Vaktmesterbolig.
- 4) Lagerbygg for øvrig utstyr.
- 5) Brannøvingsrom.
- 6) Undervisnings- og administrasjonsbygg med en brutto grunnflate på ca. 1800 kvadratmeter.
- 7) Brannplattform med nedsenkte kar.
- 8) Gassverksesksjonen.

Det omtalte OLJEVINGSANLEGGET som er kostnadsberegnet til ca. 20 mill. kroner, har fått en plassering noe lengre fra sjøen, og er således ikke tatt med på denne tegningen. Dette anlegget skal i sin helhet finansieres av oljeselskapene.



# «Norholt» «Salvador» «San Juan»



«Norholt» ble levert fra Nakskov juni 1961, gikk et par turer i THAILI-NE med utgangspunkt i New York og seilte jorden rundt. Dengang ble det holdt seiskap i Bangkok der bl. annet en av prinsene deltok. Fra 1962 gikk skipet på T/C til BRISTOL CITYLINE, og i fart mellom Avonmouth og Lakene. Perioden varte til 1966, da hun ble satt inn på linjen mellom New York og Buenos Aires, hun ble da omdøpt til «SALVADOR».

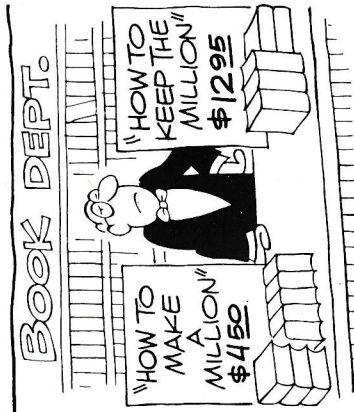
I 1971 ble hun tatt til Europa og modernisert på den måte at hun fikk fluch luken i mellomdekket, porter i skottene og rommene forøvrig tilpasset for pallelast. Dessuten ble gjerdervinsjer montert.

Høsten 1977 ble skipet solgt til det greske rederiet GALATIA SHIP-PING og tatt tilbake på timecharter. Navnet ble forandret til «SAN JUAN». Hun fortsatte på linjen, men kom også til å betjene Vest-india-linjen.

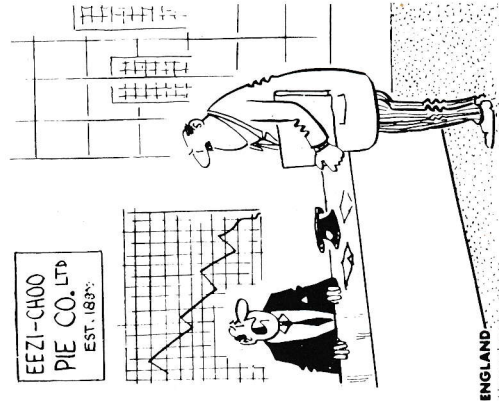
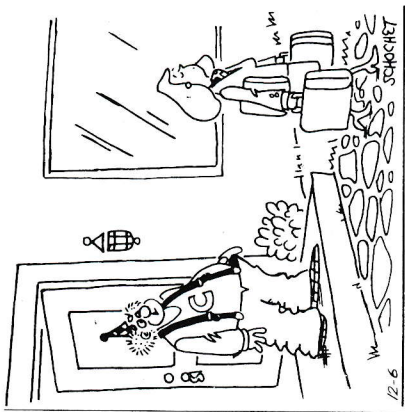
I august i år ble hun tilbakelevert.

Skipet har hele tiden seilt uten noen særlige problemer, selv om far-ten på Nord-Atlanteren og i isen i St. Lawrence kunne være hard, og forårsaket endel havarier. Til tider kunne hun slingre hardt i traden på Nord-Atlanteren. En kanadisk passasjer ble liggende sjøsyk hele veien fra Cape North til Swansea. Da kaptein Friis Hansen spurte når han hadde tenkt å returnere svarte han: «When they have built that Bridge!» Både befraktere og våre egne agenter har bestanding vært fornøyd med henne, selv om hun på slutten ble altfor liten og var lite egnet for føring av containere i rom og på dekk.

# MUNTRE SIDEN

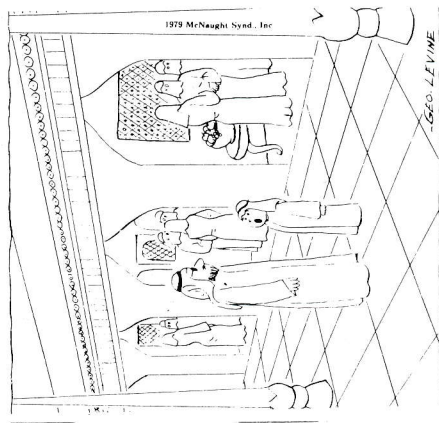


«Og jeg som ga deg de morsomste årene av mitt liv.



ENGLAND  
Alexander

Jeg gjør slutt på alt, Olsen, bring meg en av våre piper.



«Lærer'n vil snakke med mor, kan du sende en av dem over, fatter?»



## Skipenes posisjoner

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

### M/S «SALVADOR»

New York 3/12 — Baltim. 4/12  
Norfolk 5/12 — Charl. 7/12 — Savannah 8/12 — Miami 10/12 — Rio 23/12 — Santos 24/12 — B.A. 27/12 — Monte. 30/12 — Rio Grande 31/12 — Paranagua 2/1 — Santos 3/1 — Bahia 6/1 — Fortaleza 9/1 N.Y. 16/1 — Phila. 17/1 — Baltim. 18/1 — Norfolk 19/1 — Charl. 21/1 — Savannah 22/1 — Miami 24/1.

### M/S «SANTA FE»

Monte 1/12 — Rio Grande 2/12 — Paranagua 5/12 — Santos 6/12 — Bahia 10/12 — Fortaleza 13/12 — N.Y. 23/12 — Phila. 24/12 — Baltim. 25/12 — Norfolk 26/12 — Charl. 28/12 — Savan-

nah 29/12 — Miami 31/12 — Rio 13/1 — Santos 14/1 — B.A. 17/1 — Monte. 21/1 — R. Grande 23/1.

### M/S «STAD SUPPLIER»

arbeider for Statoil.

### M/S «STAD TROLL»

i dykkeroppdrag utenfor Brazil-kysten.

### «NORBARGE I»

ligger ved verksted over vinteren.

### «NORBARGE II»

i steintransport mellom Sverige og Danmark.

### KONTORET

*Vi ønsker velkommen:*

*Tollef Schiander til linjeavdelingen.*

*Per Øyvåg til containerlinjen.*

*Sigve Tollefsen til bokholderiet.*

*Steinar Borge til bokholderiet.*

*og sier farvel til:*

*Svein Rokne fra linjeavdelingen som begynner for seg selv.*

*Good luck*

*Kari Sørensen fra «posten».*

# Hvem seiler hvor?

pr. 20/11.80

## M/S «Santa Fe»

Kaptein B. Ternø

O.styrm. K. Olsen

1. styrm. J. Honningsvåg

2. styrm. S. Molnes

Radioff. J. Jeppesen

Arb.leder H. Grimelid

Matros N. Albrektson

Matros A. Varpenius

Matros A. Pinheiro

Lettm. F. Garrido

Jungm. B. Meiningen

Maskinsj. O. J. Rolland

1. mask. S. A. Paulsen

2. mask. R. O. Hansen

Elektr. R. Haukelien

Reparatør K. Jakobsen

Motorm. A. Nettum

Motorm. S. Johansen

Smører J. Nettum

1. kokk Per S. Nilsen

2. kokk S. Jakobsen

2. kokk J. Ramstad

Pike E. Solberg

Pike G. Mathisen

Hj.mann. T. Langholt

## M/S «Salvador»

Kaptein I. J. Johansen

O.styrm. I. Isaksen

1. styrm. O. Fimland

2. styrm. A. N. Gustafsson

Radioff. E. Boland

Arb.leder H. Hereid  
Matros H. Nygaard  
Matros M. Fontan  
Matros M. Lopez

Lettm. K. Johnsen

Jungm. T. Blegen

Maskinsj. H. Kristiansen

1. mask. E. G. Nilsen

2. mask. J. Münster

Elektr. O. Madsen

Motorm. T. Aaltonen

Motorm. I. Morales

Motorm. C. Punco

Motorm. A. Folkedal

Stuert H. Isdal

1. kokk I. Skare

Messem. L. Cattarin

Pike G. Blegen

Pike H. Nilsson

Pike I. Nordseth

## M/S «Stad Troll»

Kaptein Elvegaard

Overstyrmann Grønli

1. styrm. Giske/Gjerde

Matros Meklassen

Matros Solsvik

Matros Farstad

Maskinsj. Strømme

1. mask. Andreassen

Elektriker Olsen

Motormann De Lima

Stuert Nymark

Kokk Bogen

Hjelpemann Kildal

## M/S «Stad Supplier»

Kaptein Austnes

O.styrm. Iversen

Matros Mansfield

Matros I. Johansen

Matros Risvik

M.sjef Smørdal

1. mask. Hovlid

Kokk Grotle

Holm

Smørholm

Flaaen

Kolseth

Bjerkevoll

Aune

Takset

Kvalsvik