

IVARSEN

NR. 1/2 1981 — 9. ÅRGANG



HUSK FLERE VENTER
PÅ BREV
BÅDE UTE OG
HJEMME
★ ★ ★

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

«IVARAN AVISEN»

utgis av:
A/S IVARANS REDERI
Tollbugt. 11 - Oslo 1
Telefon: 42 98 37

I redaksjonen:
T. BREKKE PEDERSEN

ETTERLYSNING

TIDL. SENDT 3/4.80

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

ÅRSRAPPORT 1980 (foreløpig)

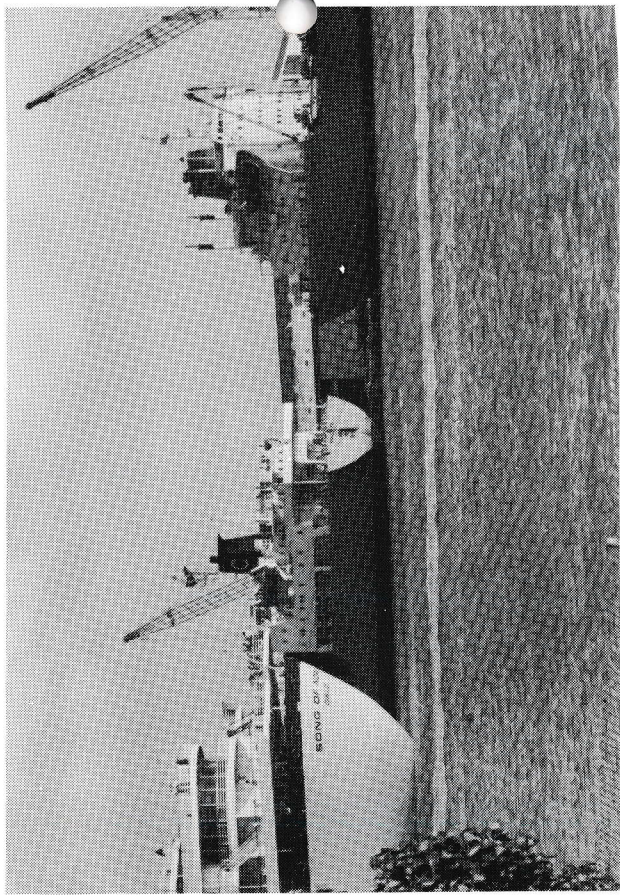
Da årsberetning og regnskap ikke vil bli utsendt før i april måned, vil vi få gi en foreløpig oversikt over regnskapsåret 1980.

I vår halvårsrapport for 1980 redegjorde vi for utviklingen på fraktmarkedene i årets 7 første måneder. Siden den gang har bulkmarkedet bedret seg noe, mens tankmarkedet for store tankskip fortsatt er meget svakt. For mindre tankskip og spesialskip er markedet fremdeles tilfredsstillende. Supplyshipsmarkedet har bedret seg noe i annet halvår, og markedet for rigger er blitt meget tilfredsstillende.

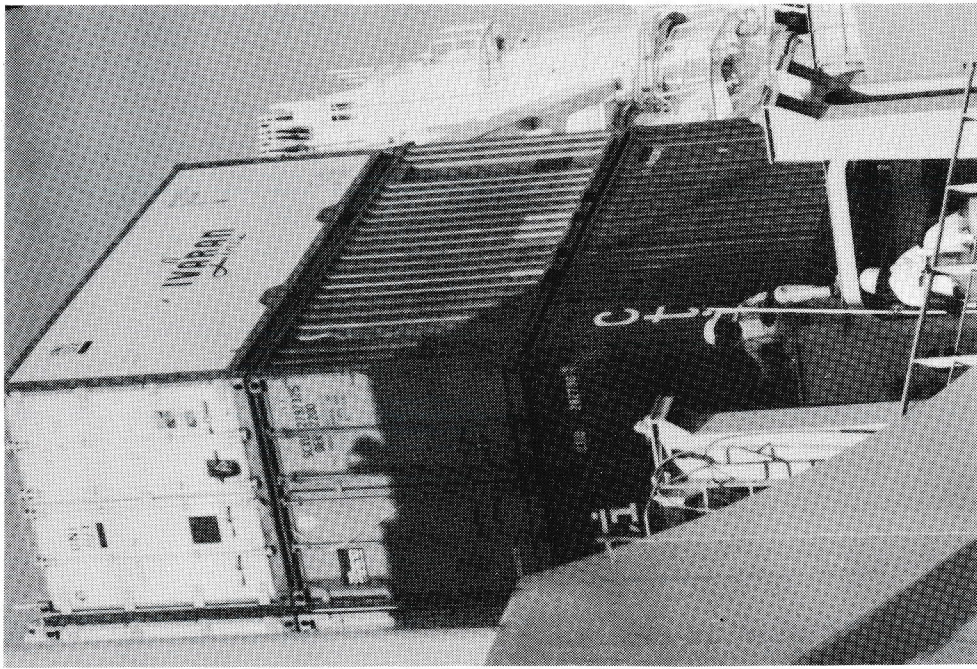
LINJEFART

Ivaran — US East Coast — Brazil/River Plate Service

Lastetilgangen sydover har vært tilfredsstillende i året som gikk. Dessverre har imidlertid det nordgående markedet svekket seg, spesielt fra Argentina. Det har heller ikke lyktes å få full kompensasjon for utgiftsstigningen, inkludert de stadig økende bunkersprisene.



«Song of — — — — — Miami!»



Ivaran på «TOPPEN» —!

Pool-avtalen i farten fra Argentina til US Østkyst som vi ble tvunget til å tegne i mai måned 1980 under trusel om lastenektelse, fikk midlertidig godkjenning av FMC i 9 måneder fra 1. juli 1980 til 31. mars 1981. I mellomtiden vil FMC holde «Hearings» for å undersøke om avtalen er lovlig etter amerikansk lov. De argentinske myndigheter, ved SEIM, ga avtalen bare 3 måneders godkjenning, og har nå nektet ytterligere godkjenning inntil de ser hva FMC vil gjøre.

Linjen har vært betjent med våre egne skip, M/S «SANTA FE» og M/S «SALVADOR», samt de tidsbefrakte skip, M/S «HOLSTENSAILOR» og M/S «HOLSTENTRADER». Både egne og tidsbefrakte skip har seilt heldig teknisk, og de økonomiske resultater er blitt meget tilfredsstillende.

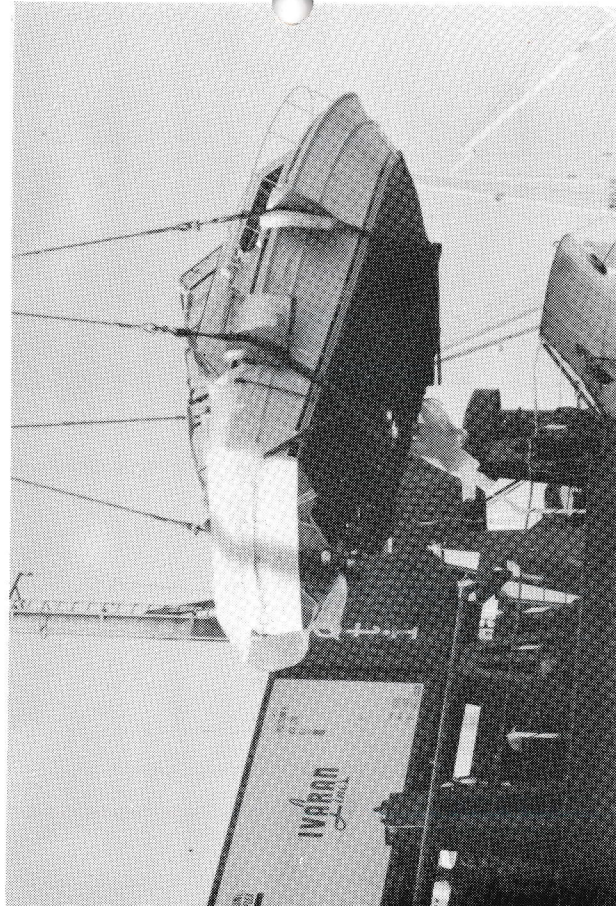
Ivaran Caribbean Service

Denne linje er blitt betjent med M/S «SANTOS» og M/S «SAN JUAN». M/S «SAN JUAN» ble tatt ut av linjen etter en konflikt med det greske rederiet i september 1980, eller 1 måned før skipet skulle vært tilbakelevert. M/S «SAN JUAN» har gitt oss et større tap, mens M/S «SANTOS» har hatt et mindre overskudd.

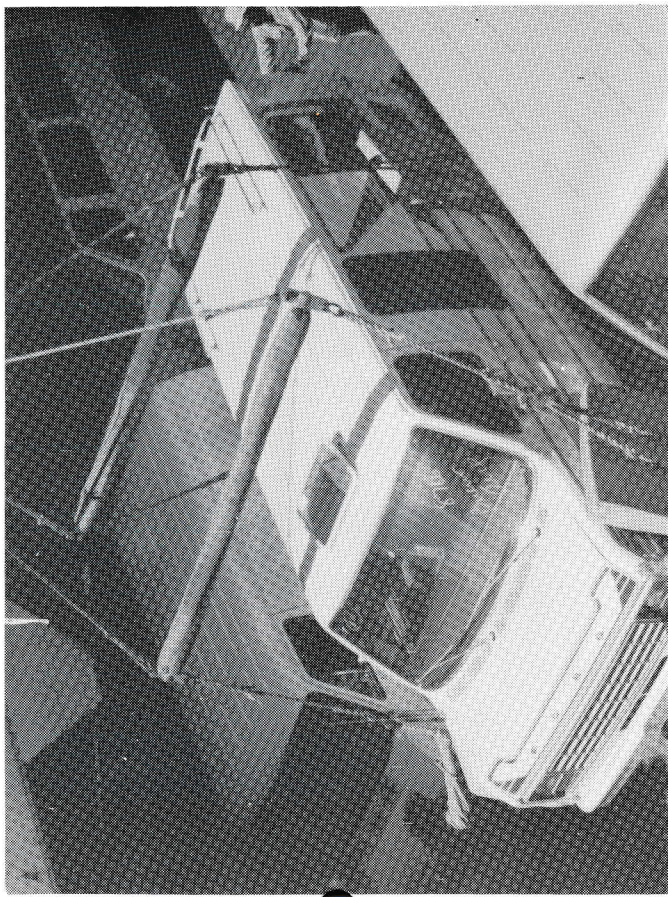
BULKFART

M/S «SOLHOLT», 35 900 tdw. (vår andel 85%)

Dette skip ble som nevnt i vår årsberetning for 1979 solgt til en pris av US\$ 5 850 000 og ble overlevert til sine nye eiere i mars måned 1980. Det hadde et tilfredsstillende driftsoverskudd i perioden frem til overlevering.



«Holstensailor» nederst.



Bildekket «Santa Fe».

K/S UNIBULK A/S & CO. (vår andel 15,5%)

Dette selskap er under avvikling, hvilket vi venter vil finne sted i 1981.

K/S WOODBULK A/S EIKELAND (vår andel 5%)

Vi kjøpte i desember i fjor 5% i dette selskap. Selskapet disponerer to 42 500 tdw. Ro-Ro skip bygget 1979. Skipene er sluttet på langsiktige certepartier.

TANKFART

K/S A/S VERVEN & CO. (vår andel 4,8%)

T/T «STALAND» 250 867 tdw. har gått på et tidscerteparti det meste av året. Raten ble dessverre noe redusert for annet halvår, og dekker dessverre ikke stort mer enn skipets renter.

KOAB MEK. VERKSTED A/S (vår andel 80%)

Denne bedrift hadde et tilfredsstillende resultat.

OFFSHORE VIRKSOMHET

K/S SEAWAY OFFSHORE WORKPLATFORM A/S (vår andel 6/64 del)
Arbeidsplattformen «SEAWAY SWAN» lå vesentlig i opplag første halvår, men har stort sett vært beskjefliget i annet halvår. Resultatet er blitt svakt.

M/S «STAD SUPPLIER»

Markedet for supplyskip har vært bedre, og resultatene innen Stad Seaforth Shipping A/S har gitt skipet noe øket inntjening. Skipet har i løpet av 1980 utført sin 4 års klasse og en del reparasjoner, men resultatene er likevel blitt tilfredsstillende.

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 i 1980 er tilfredsstillende.

K/S A/S IVARAN OFFSHORE TRANSPORT II (vår andel 40%)

Dette selskap ble stiftet i mai 1980 og har tegnet kontrakt med Ulstein Hatløy A/S for levering av et 2500 tdw supplyskip av samme type som M/S «STAD TROLL». Skipet ventes levert medio september 1981. Dette skip vil også gå i pool innen Stad Seaforth Shipping A/S.

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

Lektermarkedet var svakt også i 1980, men det lyktes oss å finne beskjefligelse for begge lekterne det meste av tiden. Ratene er også blitt noe bedre, men dessverre har «NORBARGE I» pådratt seg store skader i stentransport, hvilket nå blir reparert. Resultatene er derfor blitt meget dårlige.

LIKVIDITET

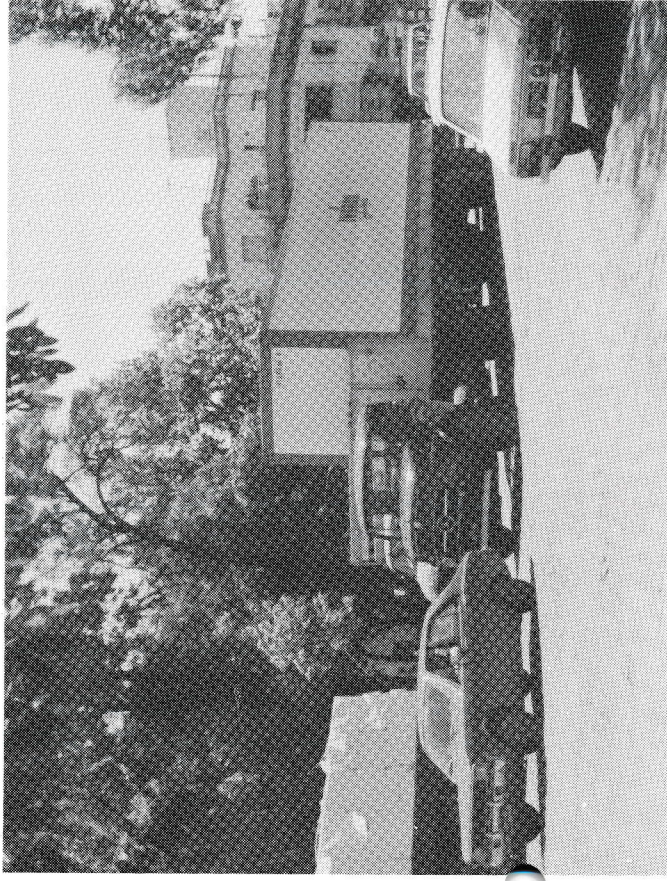
Vår likviditet har vært under jevn forbedring gjennom hele 1980 og er nå meget tilfredsstillende. Vi regner med at rederiet i løpet av første halvår 1980 ble konsolidert etter skipsfartskrisen.

RESULTAT

Brutto frakttinntekter har steget fra 197 mill. kr. i 1979 til ca. 285 mill. kr. i 1980. Driftsresultatet har derfor også steget sterkt, og vi regner derfor med å kunne fremlegge et godt regnskap med utbytte for 1980.

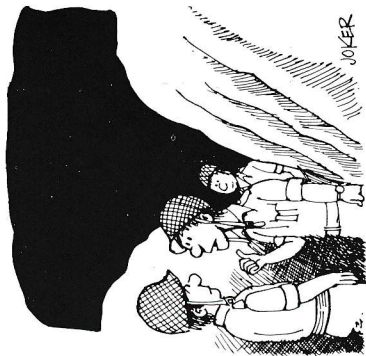
UTSIKTENE FOR 1981

For 1981 venter vi noe svakere resultater for linjefart og tankfart. Supplyskip ser i øyeblikket ut til å bli noe bedre. Det samme gjelder lektere, idet det er utsikter for å få god dekning for disse i løpet av året. Arbeidsplattformen «SEAWAY SWAN» får et godt resultat for 1. kvartal, men vi er usikre på resultatene resten av året. Totalt sett ser det i øyeblikket ut som om 1981 vil bli noe svakere enn 1980, men meget avhenger av hvordan linjefarten utvikler seg. Selv om vi er fornøyd med resultatene for linjefarten i 1980, er linjen meget sårbar med de stadige forandringer i skipsfartspolitikken i de syd-amerikanske land. Den politiske og økonomiske situasjon er også meget ustabil.



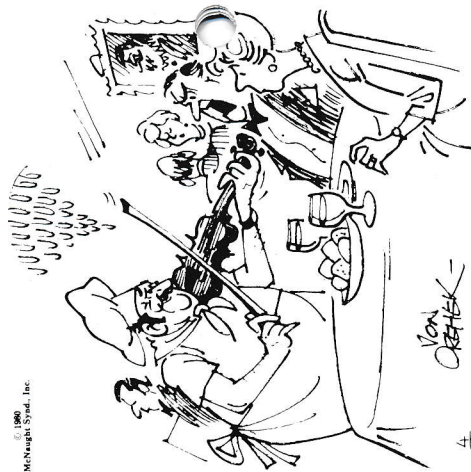
På hjul i Buenos Aires.

MUNTRE SIDEN

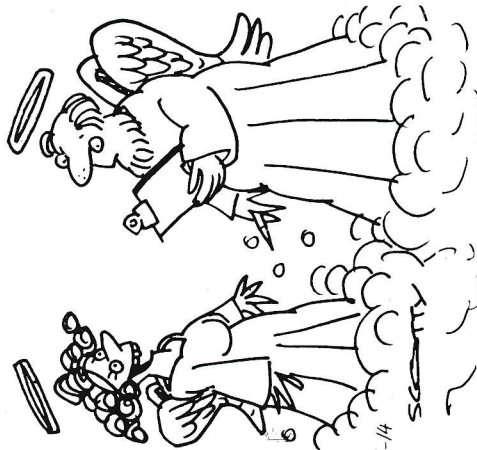


— Pedersen her har fått en idé, han synger så vemodig vakkert at det er håp om at fienden blir rørt, så, mens de pusser nesen, angriper vi.

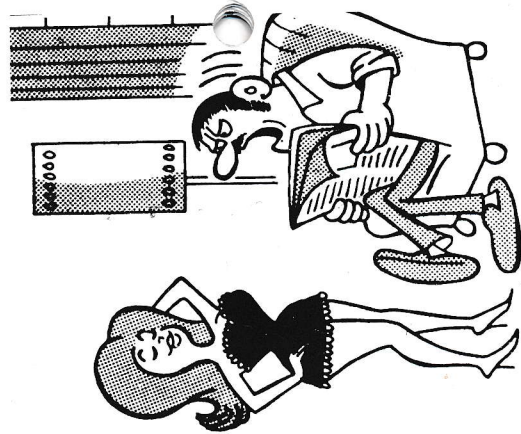
© 1980
McNaught Synd., Inc.



«Nydelig, men skulle ikke De være på kjøkkenet å lave vår middag.»



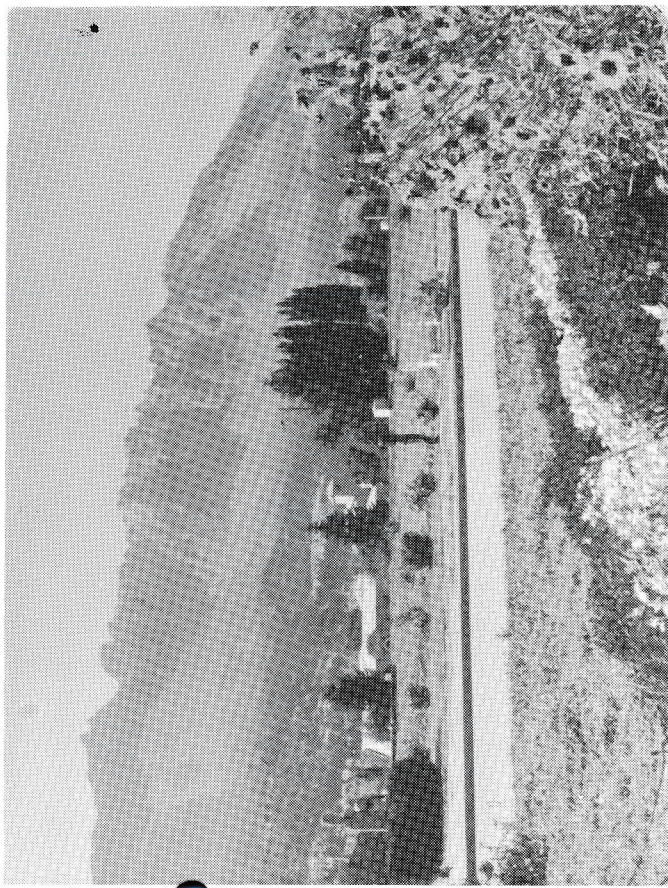
«Jeg er ny her, hvor er tingo-lokalet?»



«Hvem er død?»

Leserbrev

Fra maskinsjef Karl Håkansson, som er bosatt i Argentina har vi mottatt ett hyggelig brev som vi gjerne vil dele med våre lesere.



Jeg har mottatt Deres brev av 15/10 med melding om tilleggspensjon og takker redieret for dette.

Fikk lyst å skrive litt om hvordan det står til her og kan forsikre om at tilleggspensjonen kommer godt med for her nede er alt blitt fryktelig dyrt. Her i grensestrøkene er alt vesentlig dyrere enn i Buenos Aires. På grunn av den lange transporten blir de fleste varer fordrypet med ca. 40%. Kjøtt koster nå 16 000 pesos for kiloen, jordbær koster 20 000 pesos, skinke 44 000 pesos for kiloet (spekeskinke). Dette blir henholdsvis 8,10 US\$. 10,12 US\$ og 22,28 US\$ etter dagens kurs pr. \$ = 1975 pe-

so. Prisstigningen er på over 6% pr. måned, men dollarkursen følger ikke med på langt nær. For å få utbetalt min pensjon som kommer i sjekk på US\$, må jeg reise til Bariloche for å veksle og bare i reise penger frem og tilbake koster det 60 000 peso, dvs. over 30 dollar hver gang. Men så lenge helsen er god kan en ikke klage for mye heller.

Etter folketellingen som vi nettopp har hatt er byen på 5001 innbyggere og med opplandet som sogner til byen bor det tilsammen ca. 8000 i området, så det er jo rene landsbyen, men vi har sykehus, kino, idrettsplass, skoler, fle-

re restauranter og nattklubber, men jeg har enda ikke besøkt noen av disse steder. Folkene her begynner å arbeide med solen om vinteren, så et kibesøk varer fra kl. 21.30 til 01.30 og det synes jeg blir i det seneste for meg. Mange går deretter til klubber eller spiser på restaurantene. Mange har flere km å gå før de kommer hjem. Jeg forstår bare ikke hvordan de har råd, så dyrt som alt har blitt. Huset og eiendommen som vi kjøpte for 10 år siden kostet da US\$ 4000, men nå skatter vi etter en verdi av over 40 000 dollars og det er ganske mye. Likeså kostar det oss mye at byen har fått betongdekke i de fleste gater, men vi som er adskilt fra dette på grunn av elven som skiller, må også betale for dette. Byen er meget pen og har en vakker beliggenhet med en høyde over havet på bare 290 meter. På grunn av spesielle meteorologiske forhold har vi ett utmerket klima, meget bedre enn i Bariloche. Mange nye innbyggere kommer til og det bygges over alt i byen til tross for at det koster mye. Noen er det som tjener på dette. Vi har nå 5 firmaer som leverer bygningsartikler, mens det for 5 år siden bare var et firma i den bransjen.

Her er nå full sommer og været er strålende. Våren kom tidlig med mye varme og sol. Alle frukttrær stod i full blomst, og jeg trodde vi skulle få en fin frukthøst, men dessverre, det kom noen frostnetter og alt ble ødelagt. Det ble ingen plommer eller kirsebær, og lite med epler og pærer. Bladene ble svarte av frosten, men er nå grønne igjen.

Jeg driver mest med reparasjoner av hus og eiendom, går i skogen og henter ved som jeg hugger opp for vinteren. Mye arbeide er det med vedlikehold av hagen som er ganske stor, ca.

9 mål, men det er bare godt at en har noe å ta seg til da omgangskretsen ikke er særlig stor her og det er nå blitt så dyrt å reise at jeg synes jeg må spare på det.

Her omkring er det stor produksjon av humle (lupules) som går til bryggeriene, men denne virksomhet er gått tilbake og det søkes nå om lån av staten.

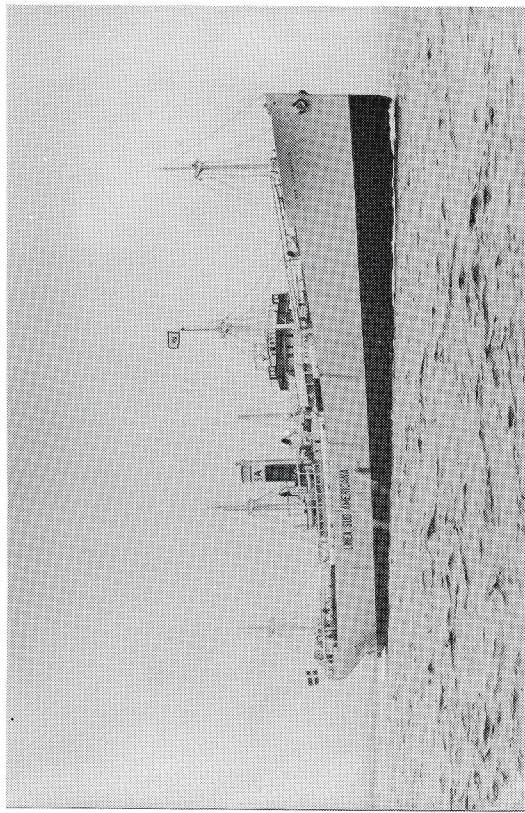
Av annen virksomhet kan nevnes sagbruk som der er mange av, men alle er små med bare 5 til 6 arbeidere på hvert bruk. De fleste arbeider bare om sommeren så om vinteren er det stor arbeidsløshet her.

Nå er det snart jul igjen og da lengter en saktens til Norge, selv min kone sier at ingenting kan måle seg mot julen i Norge, og den savner hun meget. Vår sønn studerer ved fakultetet i Bariloche.

Jeg vedlegger 2 bilder herfra som viser byens park i sentrum om sommeren med hospitalet i bakgrunnen og fjelkjøden Piltriquitron (indiansk navn som betyr fjellet som ryker likt med Smoky Mountains). Høyeste topp er på ca. 2700 meter. Det annet bilde viser samme park om vinteren med den kunstige sjøen. Den var beregnet til å være svømmebasseng. Ungdommen bruker den ikke, for de bader i kulpene i elven som renner like inn til byen. Onsdag og søndag når været er fint går hele byen til Lago Puele som ligger ca. 18 km herfra i provinsen Chubut. Fra denne innsjøen går det an å reise med båt gjennom en kort kanal til Chile, det er jo bare 16 km herfra til grensen men i Lago Pele er det bare 4 km fram til den. Det er nå satt i gang arbeid på veien til Bariloche og til Esquel, og om 3 år skal hele veien være asfaltert. Da ventes det at turen til Bariloche vil ta

(Forts. s. 19)

Skipsgalleriet



MIS «SUD ATLANTICO»

Skipet var det første i den serie shelterdekkere som Ivar An, Christensen kontraherte ved Burmeister & Wain i 1926. Hun ble levert i april 1928. Byggesummen var 639 000. Eier var A/S Liner Sud Americana.

Hun var 8000 tons DW og hadde to hovedmotorer på tilsammen 3200 IHK. Hun ble satt inn i linjen mellom Nord- og Sør-Amerika.

I 1931 skiftet hun navn til «ARGENTINO». Det samme år ble hun overført til A/S Ivarans Rederi. Kjøpesummen var kr. 1 600 000. I 1939 ble navnet endret til «BUE-NOS AIRES».

Ved invasjonen av Norge lå skipet i dokk i Baltimore. Hun fortsatte i linjen mellom Nord- og Sør-Amerika inntil høsten 1941 da hun ble gjort klar til krigsfart. Til å begynne med seilte hun på India men senere ble hun satt inn i konvoyfarten mellom USA og England.

Høsten 1945 ble hun igjen satt inn i linjefarten mellom Nord- og Sør-Amerika, men ble utbyttet med mer moderne tonnasje i 1947. Hun ble da satt i trampfart.

I 1952 ble hun solgt til Gustav Thorden og overført til finsk flagg. Salgssummen var £ 290 000. Hennes nye navn ble «MARITA THORDEN». I 1956 overførtes skipet til et annet av Thorden's selskaper, AVB Finska Nordamerikalinjen, Hålsingfors.

I 1960 ble hun solgt til Statens Säd Förråd, Hålsingfors og omdøpt til «MERIVAKKA». Senere ble hun benyttet som kornlager. Hennes videre skjebne kjennes ikke.

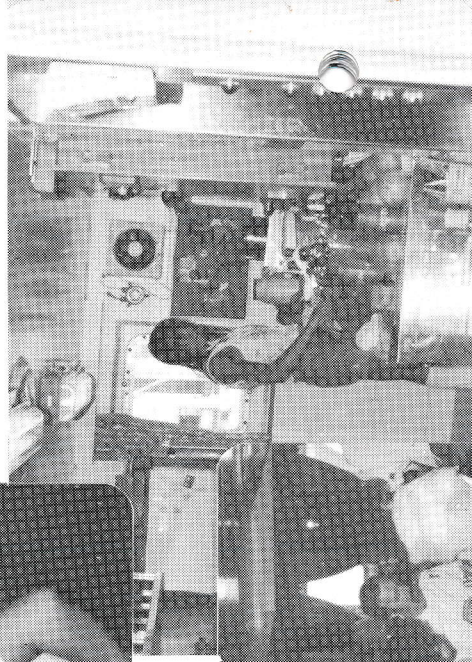
OM BORD I «SANTA FE»



Stuert Per Nilsen og pike Evy Mullan.

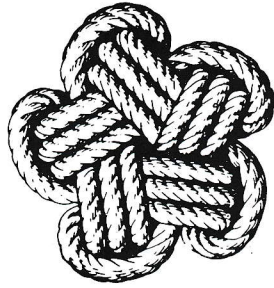


Andrew Robinson og kaptein Bendt Ternø.



Pike Grete Mathiesen i pantryet.

Maskinsjef Ole J. Rolland — amb. sekretær Gro Lobben Brekke og George Robinson. Kaptein Roy Jacobsen og Sandra Robinson i bakgrunnen.



HOBBYKONKURRANSE

Velferden inviterer alle sjøfolk til storstilt hobbykonkurranse i 1981.

Konkurranse i syv forskjellige hovedgrupper

Det pusles og sysles med mangt og mye på fritiden rundt om på de syv hav. Aktiv fritid er viktig for egen trivsel og velvære, og selvsagt for det sosiale miljø om bord. Velferdens idrettsuker og konkurranser er svært populære. For å stimulere til økt innsats på hobbysektoren om bord på de mange norske skip inviterer Velferdstjenesten for handelsflåten derfor sjøfolk hjemme og ute til en stor hobbykonkurranse i 1981.

Konkurransen har hele syv forskjellige hovedgrupper, fra knyttarbeider til skildringer av livet om bord, tegning, utskjæringsarbeider og ymse håndarbeid er også med.

Ingen blir RIK av de oppsatte premier. Det er heller ikke meningen. Premiene er rent symbolske.

Både i Danmark, Finland og i England har det i en rekke år vært hobbykonkurranser for sjøfolk. Deltakelsen har vært upåklagelig. Den norske Velferden håper at norske sjøfolk ikke står noe tilbake for sine kolleger også på dette felt.

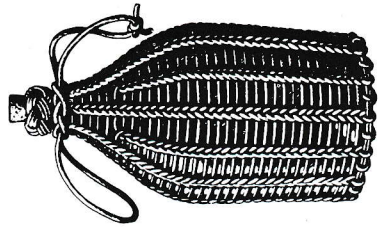
Innleveringsfristen er satt til 31. desember dette år, nettopp fordi flest mulig skal kunne delta. Ikke bare premiearbeidene, men de beste arbeidene i alle klassene vil til slutt bli stilt ut på Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo.

Deltakelsen er begrenset til sjøfolk som

- jobber på norske båter, på norske oljeinstallasjoner, som søker hyre, er på ferie eller avspaserer, går på maritim skole eller er pensjonerte.

Konkurransen omfatter følgende grupper:

- Tauverks- og knyttarbeider
 - Skips- og båtmodeller, herunder også flaskeskip.
 - Håndarbeider — seildukssøm, broderier, strikke- og heklearbeider, osv.
 - Utskjæringsarbeider utført i tre, ben, hvaltann, horn, rav eller annet materiale samt husflid/arbeider i jern og metall.
 - Tegninger/akvareller/malerier.
 - Fotografier — svart/hvitt eller farger.
 - Skriftlige arbeider — korte historier, artikler, beretninger (virkelige eller oppdiktede) — med tilknytning til havet, til skipet, til arbeidet om bord eller til sjømannens fritid om bord eller i havn.
- I hvert av de nevnte kategorier blir det utdelt en 1., 2. og 3. premie på henholdsvis kr. 500,—, kr. 300,— og kr. 200,—.



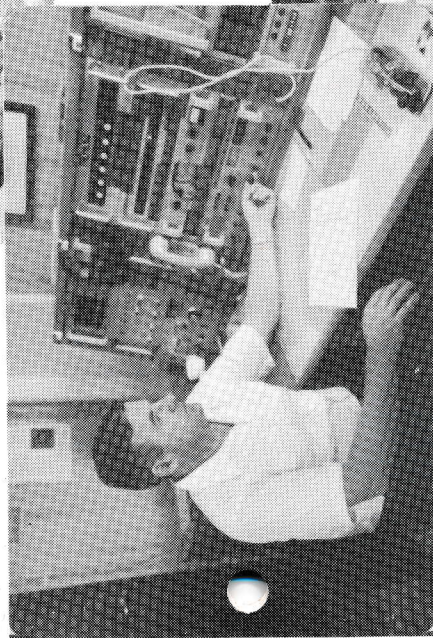
OMBORD I «SALVADOR»



Bare «prøve» heldigvis.



Grillparty med passasjerer og mannskap.



«Gnist» Østbye i radiatorrommet.



Overstyrmann Heide «titter» i radar'n, og holder kursen.



Dette er ikke den russiske Olympia-troppen, men den kvinnelige delen av passasjerene ombord på «Salvador» reise 14.

SUPER-CARGO I U.S.A.

Kaptein Lars Saltkjel sluttet etter oppnådd aldersgrense i september i år.
Vi søker ved denne annonse etter hans etterfølger fortrinnsvis fra våre egne offiserer.
Vennlig ta kontakt med oss snarest.

Norske skip skal bli mer driftsvennlige

Sjøfolk på norske skip er nå invitert til å delta i en premiekonkurranse om gode ideer til å gjøre våre skip mer driftsvennlige. All kritikk og påpeking av feil blir mottatt med takk. De som imidlertid har forslag til forbedringer, blir med i konkurransen om et samlet premiebeløp på 15 000 kroner.

— Konkurransen og spørreskjemaene til sjøfolkene er et meget viktig ledd i et forsknings- og utviklingsprosjekt for å gjøre norske skip mer driftsvennlige, sier prosjektleder, sivilingeniør Oskar Bakkevig.

Det er NTNFs Komite for Skipsforskning som har besluttet å gå igang med prosjektet. Et forprosjekt er allerede gjennomført. Det viste at såvel sjømannsorganisasjonene osm en rekke rederier mente at det kan være mange ting på et skip som kan gjøres bedre.

For å løse problemene er det fordelaktig med felles innsats.

— Hvorfor går man så sterkt inn for å få sjøfolkene med seg?

— Det er de seilende av alle kategorier som langt bedre enn andre kjenner problemene. Det er imidlertid ikke sikkert at alle som ser feilene, nødvendigvis vet hvorledes de kan rettes. Derfor er de skjemaene som nå sendes ut til skipene todelt. Den enkelte kan velge om han eller hun bare vil peke på uheldige ting — eller om vedkommende også vil komme med konkrete forslag og dermed bli med i konkurransen om de beste idéene.

— Hva er man interessert i å vite?

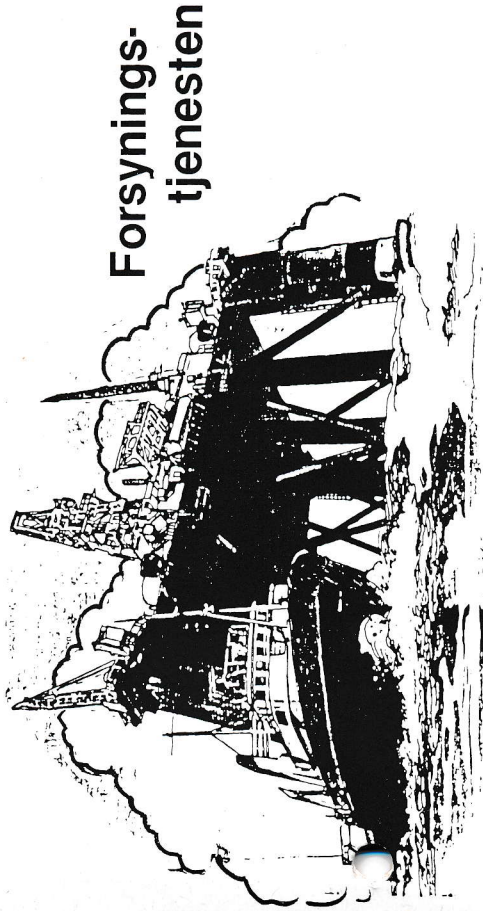
— Det er viktig at styringskomiteen for prosjektet får kjennskap til

mest mulig. Er f.eks. skipet med alle sine arrangementer og detaljer det riktige, er jobben riktig tilrettelagt, er verktøy, maskiner, utstyr, overflater, detaljkonstruksjoner osv. slik de helst bør være?

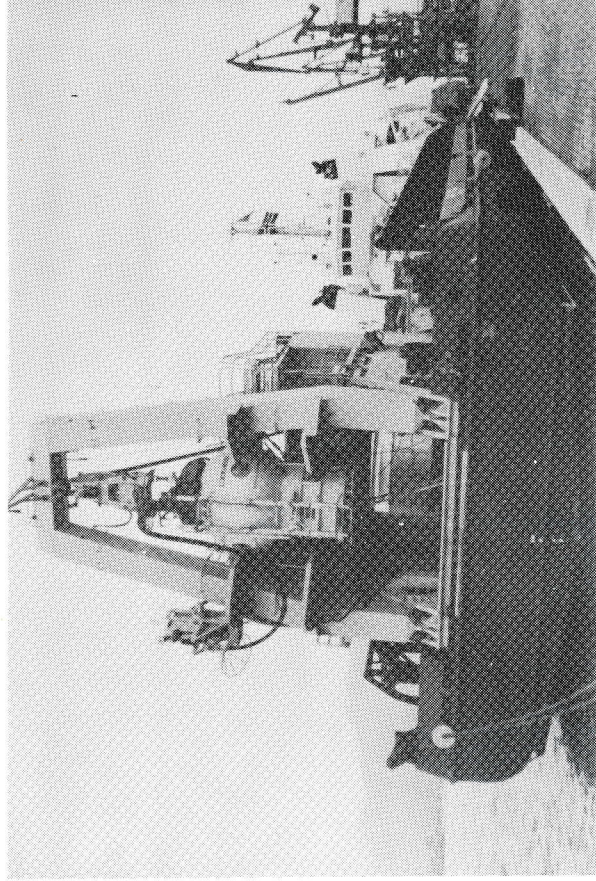
For vårt arbeide er det av betydning å få inn flest mulige svar også om mindre detaljer. Alle henvendelser blir behandlet konfidensielt. De mottatte skjemaer kan returneres samlet fra skipet, eller gjennom den enkelte organisasjon.

Vi er overbevist om at vi vil få inn en rekke forslag til forbedringer av forskjellig art. Av hensyn til det videre arbeid vil vi gjerne ha svarene senest i slutten av februar 1981, sier prosjektleder Bakkevig.

Styringskomiteen har disse medlemmer: Direktør Cato Holmsen, Torvald Klavness & Co. A/S, redaktør Paul Grønbeck, Norsk Styrmandsforening og driftssjef Roald Torgersen, Wilh. Wilhelmssen.



M/S «STAD TROLL»



Skipet ble levert fra Ulstein Hatlø våren 1980. Hun har et fremdriftsmaskineri på 4600 BHK, er 2600 tonn DW har sidepropeller både forut og akter og pinnen viser.

Dessuten er hun utstyrt med DP-anlegg, et system som ved radar — eller ved signaler fra sendere på bunnen innvirker gjennom en liten datamaskin på ror, sidepropellere og framdriftsmaskineri slik at skipet kan holde en bestemt posisjon uten avdrift.

De første måneder ble skipet drevet i forsyningsstasjonen i Nordsjøen, men dette marked var på den tiden dårlig og driften gav tap. Så ble skipet chartret til et canadisk selskap for å være moderskip for dykkere utenfor kysten av Brasil. Hun ble sendt på verksted og forsterkninger av dekket og fundamentet ble bygget for en A-ramme på hekken, to kraner og bolig-enheter. Skipet fikk lugarer og re-dningsutstyr for 43 mann, 4 stk. ankel-wirevinsjer ble montert. På hver vinsj ble påspunnet 1200 m x 36 mm wire som hver ble tilsjaktet et 2-tonns Bruce-anker. Vinsjene er fjernstyrt fra brua.

Egne halgatt for wirene ble montert på hver bau og på hver låring.

Skipet gikk så til New Orleans der A-rammen, kranene og dykkerklokke ble montert.

I slutten av desember 1979 begynte så dykkingen på Garoupa-feitet, nord øst for Rio de Janeiro. Den foregår slik at dykkerne sendes i dykkerklokke under atmosfærisk trykk ned til kammeret som allerede ligger på bunnen og som inneholder pumper for olje-utvinning, og som er tilkoblet rørledninger på bunnen.

Gjennom sluse kommer dykkerne fra klokken og inn i kammeret der de arbeider med tilkobling eller med vedlikehold. De arbeider i to skift og de har med seg smørbrødpakker og kaffe. Kammerne har atmosfærisk trykk.

Dykkerklokken har blylodd hengt på utsiden som ballast. Ofte finner de

slusene fulle av fisk som dykkerne tar med seg opp.

Dykkerklokken og dermed også kammeret på bunnen er tilkoblet «STAD TROLL» ved hjelp av navlestrengen. Gjennom denne føres luft, strøm og samtaler mellom dykkerne og skipet.

Kammeret nede på bunnen har reservesurstoff, vann og mat for et 72-timers nødopphold. Heldigvis har slike situasjoner aldri oppstått for «STAD TROLL».

Det forekommer ofte avbrudd i arbeidet på grunn av værret. Ofte er strømmen for sterk, slik at klokken ikke kan sendes ned.

Til andre tider kan sjøgang eller vind hindre arbeidet.

Flere ganger har wirene brukket på brunn av voldsom slingring, derfor må skipet ha et lager av reservewire. Den stadige slingringen sliter på wirene i klyset, og en må til stadighet hive og slakke litt på disse slik at anleggsflatene forandres. Dette har ingen betydning for klokke kontra kammer fordi klokken ved hjelp av wirer styres ned til kammeret.

Dykkerbesetningen har i gjennomsnitt bestått av 19 mann, men langtfra alle er dykkere. Laget består av for-menn, maskinister, vedlikeholdsmenn, osv. Dessuten er det bestandig en brasiliansk «FISCAL» ombord. Hans oppgave er å påse at konsesjonsbetingelser og brasiliansk lovgivning etterkommes.

Været kan i perioder være dårlig med mye sjø og med sterk strøm. Det har skjedd at skipet tar sjø over bakken, og da står ankerwirene i fare for å brette. Trolig skyldes dette oppankringsmetoden som forårsaker at skipet ikke fritt får bevege seg i sjøen.

Oppholdene ombord blir lange, og

ensformige. Skipet ligger så langt ute at en ikke ser land, og en kan kun følge med i aktivitetene på selve feltet for å oppleve litt av-veksling.

Skipet har hatt flere skader på dykkerutstyret som igjen har forårsaket at hun har måttet gå til Rio de Janeiro for reparasjon.

I juli fikk hun ombord en liten ubåt for undervannsbesiktigelser. Denne er bestandig tilkoblet moderskipet «STAD TROLL», gjennom den såkalte navlestreng, som gir strøm, luft og kommunikasjon. Ubåten er ubemannet, derfor er denne ubåts aksjonsradius begrenset til navlestrengens lengde.

Dykkerne har ikke lov til å drikke vann fra skipets tanker, men må benytte mineralvann. Dette for å unngå magebesvær. De utsettes også for et merkelig utslett, og for å unngå dette, må de utføre en omhyggelig bading.

Da dykkerne arbeider i to skift, må det også arbeides i skift i byssa. Således serveres det middag også kl. 24.00 for et av skiftene.

På grunn av dykkerne har bysstedepartementet blitt utvidet med 2 mann. Proviant og vann leveres til skipet av forsyningsbåter. Ankerhåndteringsbåter må bistå ved ankring og ved innhiving av ankerene.

Du undres kanskje på hva et Bruce-anker er og kan nevne at dette er for-met som en hyppeplog og har en ekstra evne til å grave seg ned i bunnen. Ankeret er særdeles godt skikket for bruk i områder med myk bunn, men vil være ubrukbart på steder med stene eller fjellbunn.

Skipet skal arbeide utenfor Brasil fram til sommeren 1981. Installasjonene

ne på Garoupa-feitet ligger på bunnen og rørledningene er samlet i en «ven-tilkasse» i nærheten av en oppankret tanker som tar imot oljen. Pumper og ventiler fjernstyres fra overflaten.

(Forts. fra s. 10)

Leserbrev

bare en og en halv time mot ca. 3 timer nå. Flere steder er veien lik en vestlandsvei slik som den var i gamle dager med bratte svinger og kurver opp og ned fjellsiden og bare grusdekke. Det sies at det er noe over 2000 svinger på denne strekningen, og det er ganske mye, men det er meget få trafikkulykker her, for de fleste kjører forsiktig. Ørretfiske og laksefiske er nå igang med fiskekort som koster 50 000 pesos. For 3 år siden kostet kortet 5000 pesos. En har kun lov til å fiske i innsjøen da det er satt ut mye yngel i elven og derfor er det forbudt å fiske der foreløpig. Det er forevrig en fiskeoppdrettstasjon her, og det leveres meget ørret til hoteller og restauranter. Meget av denne er røket og nedlagt i olje.

Nå får jeg slutte for denne gang, men vil gjerne takke for Ivaran Avisa-ene som jeg mottar og ellers for julehil-senen.

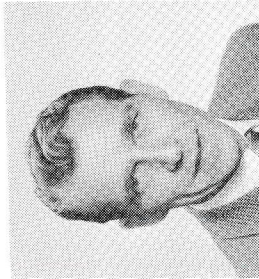
Ønsker så rederiet og alle dets funksjonærer ETT GODT OG FRAM-GANGSRIKT NYTTÅR.

Vi gratulerer

Kaptein Per Gunnar Johansen fylte 50 år den 19. februar. Han begynte å seile i rederiet som 2. styrmann ombord i M/S «Montevideo» i juni -61.

Første gang som kaptein var ombord på M/S «Buenos Aires» januar 1969.

I 1978 overtok han som supercargo for Brazil/Argentina. Han er bosatt i Buenos Aires, hvor til vi sender våre beste og noe forsinkede gratulasjoner.



1. maskinist Per Ingolf Lilletvedt fylte 60 år den 31. januar. I 1948 mønstret han på M/S «Alf Lindeberg» som assistent, og siden har han tilhørt rederiets faste «stab» bosatt i Argentina.

I 1962 ble han 1. maskinist ombord på M/S «Buenos Aires». Han er tildelt Norges Rederforbunds gullmedalje. Vi sender våre beste gratulasjoner ombord på M/S «Salvador» hvor han seiler som 1. maskinist.

Kaptein Otto Friis Hansen fylte 70 år den 7. januar. I mars 1939 begynte han ombord på M/S «Sørholt» som båtsmann, ble 3. styrmann mai 1940 til juni -42. Deretter var han ombord på M/S «Stranger» (Nortraship) i 15 mnd., til den ble senket 24/10 -43. Han ble tatt

til fange av ubåten og satt i tysk fangenskap til krigens slutt. Den 13. november 1946 var han tilbake ombord på M/S «Stockholt», hvor han ble fører i 1955.

Han mønstret av rederiet nov. 1970 og fikk da rederiforbundets gullmedalje.

Vi sender han de beste lykkeønskener noe forsinket.

Kaptein Arthur L. Andersen fylte 70 år den 14. februar. Den 3. januar 1927 mønstret han på M/S «Segundo» som dekksgutt, lettmatros i 1929 — matros og båtsmann 31/32, 3. styrmann i 1934, — 2. styrmann i 1936 til 1942 da M/S «Besholt» ble torpedert utenfor Kanariøyene. 12 besetningsmedlemmer og 2 passasjerer omkom.

Fra 1942—45 var han 2. styrmann ombord på M/S «Norse Lady» (Nortraship). I 1946 ble han 1. styrmann på M/S «Stockholt», fram til -49, deretter M/S «Lisholt» frem til 1951.

Den 15/9.51 overtok han M/S «Reinholt» som fører, og fortsatte som fører på diverse av rederiets skip frem til 30. oktober 1968, hvor han gikk i land fra M/T «Primerø».

Vi gratulerer.



Sport 'n

STAD SKIPENE HOLDER KOKEN!



Ifjor vant «Stad Supplier» NM i fridrett kl. A, i år følger «Stad Sky» etter. På en meget god 14. plass fulgte «Stad Scandia».

Vi spør derfor «Hvem tar mesterskapet i 1981».

Bildet: Kaptein A. Standal mottar pokalen på vegne av «Stad Sky».

En liten bombe i lomma

Sakset fra
Ulstein-posten, høsten 1980

Få av oss er klarover at mange på vår arbeidsplass går rundt med en liten BOMBE i lomma: Engangslighteren. Våre aviser har i den senere tid brakt oss meldinger om ulykker som skyldes engangslighteren. Vi er kjent med ett tilfelle der en mann hadde lighteren i brystlomma. Han ble drept da lighteren eksploderte. Et annet tilfelle der en mann hadde lighteren i lomma, ble det store personskader og et langt opphold på sykehus.



Engangslighteren som er fylt med butan-gass, er laget slik at gnister og glør fra sveise- og brennearbeide lett kan skade butanbeholderen, og ulykken er et faktum. Vi arbeider alle for størst mulig sikkerhet på vår arbeidsplass. Derfor ønsker vi at engangslighteren ikke blir med på arbeidsplassen. Vær med om å forhindre en trist ulykke.

PS

Skipenes posisjoner

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

M/S «SALVADOR»

Buenos Aires 29/3 — Montevideo 1/4 — Rio Grande 2/4 — Paranagua 5/4 — Santos 5/4 — Fortaleza 11/4 — San Juan 16/4 — New York 20/4 — Baltimore 21/4 — Norfolk 22/4 — Charleston 24/4 — Savannah 25/4 — Miami 27/4 — Rio de Janeiro 10/5 — Santos 11/5 — Buenos Aires 14/5 — Montevideo 17/5 — Rio Grande 19/5 — Paranagua 21/5 — Santos 22/5.

M/S «SANTA FE»

New York 1/4 — Baltimore 3/4 (DD) — Norfolk 7/4 — Charleston 9/4 — Savannah 10/4 — Miami 12/4 — Rio de Janeiro 25/4 — Santos 26/4 — Buenos Aires 29/4 — Rio Grande 2/5 — Paranagua 4/5 — Santos 5/5 — Bahia (?) — Fortaleza 11/5 — New York 21/5 — Baltimore 22/5 — Norfolk 23/5.

Nordahl Grieg:

LAIEN

De så dig nede på kaien
i Rio en aftenstund
De stjal dig og kalte dig Laien.
Stik blev du skibets hund.

Her forut har du fått hjemme.
Du tænker og føler som os.
Du bjeffer av skipperens stemme
med vild, ubestikkelig tross.

Hvem seiler hvor?

pr. 20/2.81

M/S «Santa Fe»

Kaptein R. Jacobsen
O.styrm. I. Isaksen
1. styrm. J. Honningsvag
2. styrm. Å. Nilsen
Radioff. J. Jeppesen
Arb.leder H. Grimelid
Matros N. Albrektson
Matros A. Varpenius
Matros A. Pinheiro
Lettm. F. Garrido
Jungm. B. Meinigen
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
Motorm. T. Devold
Stuert B. Vorpenes
1. kokk S. Jakobsen
2. kokk J. Ramstad
Pike E. Solberg
Pike G. Mathisen
Hj.mann. T. Langholt

M/S «Salvador»

Kaptein J. I. Johansen
O.styrm. Å. Helde
1. styrm. O. Fimland
2. styrm. S. Molnes
Radioff. E. Boland
Arb.leder H. Hereid

Matros H. Nygaard
Matros M. Fontan
Matros M. Lopez
Lettm. K. Johnsen
Jungm. Tom Hansen
Maskinsj. H. Kristiansen

1. mask. P. Lilletvedt
2. mask. R. Helistø
Elektr. O. Madsen
Motorm. T. Aaltonen
Motorm. I. Morales
Motorm. C. Punco
Motorm. A. Folkedel
Stuert H. Isdal
1. kokk I. Skare
Messem. L. Cattarin
Pike B. Hoel
Pike Evy Mullard
Pike Laura Karlsen

M/S «Stad Troll»

Kaptein Eivegaard Johnsen
Overstyrmann Grønli Hustoft
1. styrm. Giske/Gjerde Iversen
Matros Mekiasen Stavik
Matros Solsvik Brakstad
Matros Farstad Thunem
Maskinsj. Strømnen Leganger
1. mask. Andreaassen Eik
Elektriker Olsen Johnsen
Motormann De Lima Rasmussen
Stuert Nymark Haukås
Kokk Bogen Ferreira
Hjelpemann Kildal Vidal

M/S «Stad Supplier»

Kaptein Austnes Holm
O.styrm. Iversen Smørholm
Matros Mansfield Flaaen
Matros I. Johansen Kolseth
Matros Risvik Bjerkevoll
M.sjef Smørdal Aune
1. mask. Hovlid Takset
Kokk Grotle Kvalsvik

Ja kamerat – du forsvarer
os forut med frygtløst sind.
som skildtvakt langs rækken du farer
og biter hver sjø som slår ind!

Dit pussige liv gir os glæder
og smil gennem dages savn.
Til deg blir vort kaos av eder
byttet med kjærlige navn.

For ensomme længsler og drømme
som ikke når frem på sin vei,
blir kansje forvandet til ømme
kjærtegn og ord til deg!