

Kokk Manuel Busto Ferreiro  
O.styrm. Lyder Orvin Flem  
Hj.mann Vidal Mateos Gonzales  
Quintero Eusebio Gonzalez  
Kokk Sven Malvin Jakobsen  
Elektr. Harald Johnsen  
Matros Michael Kongshaug  
Matros Herbjørn Meklassen  
M.sjef Egil Moen  
Motorm. Arve Nettum  
Matros Jan Petter Nilssen  
Stuert Peder Torkel Nymark  
Elektr. Stefan Pedersen  
Kapt. Halvor Gunleik Sandland  
Matros Gunnar Solbakken  
Matros Bernt Solsvik  
1. styrm. Bjørn Ove Stokseth  
1. styrm. Inge Olaf Storøy  
M.sjef Per Elias Strømmen

### M/S «Stad Breeze»

O.styrm. Lars Austnes  
Matros Einar Dyb  
Matros Per Eivind Haram  
Matros Yngve Ronald Henne  
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  
Kapt. Aage Muren  
Matros Oddvar J. Skjoug  
1. maskin. Kåre Urheim

### «Stad Flex»

1. styrm. Nikolai Erling Aasbø  
1. mask. Per Hartvig Andreassen  
Matros Bjørnar Bjøringsøy

Kapt. Torbjørn Bjermeland  
Matros Hans Jarle Farstad  
Matros Per Børre Giske  
Stuert Anton Hammer  
O.styrm. Torbjørn Hansen  
Kapt. Per Arne Iversen  
Gunnar Kruger  
Matros Harald Ola Lausund  
Matros Arthur Wilson Mansfield  
Kokk Einar Meek  
Motormann Norvald Morsund  
Kokk Jamal Oraf  
1.styrm. Ottar Osnes  
1. styrm. Harald Røsvik  
Mask.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 Audung Georg Solem  
Matros Oddvar Nils Standal  
1. styrm. Arild Stokseth  
M.sjef Audun Svarstad  
Kokk Harald Teigene  
Stuert Sindre Helge Teigene  
Elektr. Kenneth Thorvik  
O.styrm. Gunnar Utgaard  
Motorm. Asbjørn Vikås



Kaptein Sigmund Frette, f. 30/12-95, døde 18/6 i år. Han begynte i rederiet i april 1935 som 2. styrmann ombord i M/T «Katy». Hans siste båt var M/S «Reinholt» hvor han gikk i land fra mai -55.

Vi lyser fred over hans minne.

# WALLEN

NR. 2 1982 — 10. ÅRGANG



1. premie i fotokonkurransen. Bildet er tatt av radiooffiser Loland i Brasil 1981.



## P.g.a. brann i trykkeriet er avisen blitt sterkt forsinket.

### ÅRSBERETNING

Fra vårt regnskap for 1981, har vi «plukket» ut det viktigste fra årsberetningen, som kan ha interesse for våre lesere.

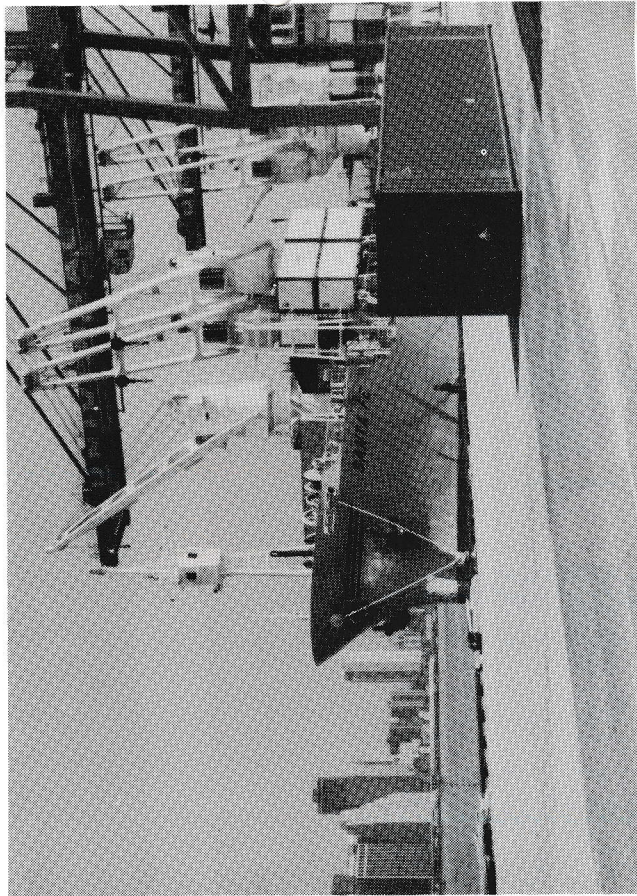
#### Linjefart

##### Ivaran US East Coast/Brasil — River Plate Service

Lastetilgangen mellom Nord- og Syd-Amerika har totalt sett vært fallende fra 1980 til 1981. Dette skyldes vesentlig at Argentina fikk ny regjering i mars i fjor og at denne straks la om den økonomiske politikk. Fra å holde en meget sterk peso som førte til sterk stigning i importen og tilsvarende fall i eksporten, begynte den nye regjering en gradvis devaluering av sin valuta. I alt ble denne i fjor devaluert med 430%, mens inflasjonen var over

100%. Dette medførte at importen etterhvert ble meget dyr, mens argentinske eksportvarer etterhvert i større utstrekning kunne konkurrere på de internasjonale markedene. Våre sydgående laster falt derfor sterkt. Brasil har også på grunn av en vanskelig valutasisitasjon igjen måttet redusere sin import. Totalt sett har derfor den sydgående del av reisen gitt vesentlig svakere resultater. Både Argentina og Brasil har imidlertid etterhvert øket sin eksport til USA, slik at våre nordgående frakter har vært økende.

De totale rateøkninger i farten ligger også for 1981 under dollarinflasjonen. Pool-avtalen i farten fra Argentina til USA's østkyst, som vi under trussel om lastenektelse ble tvunget til å tegne i mai 1980 fikk midlertidig godkjennelse av FMC fra 1. juli 1980 og inntil



«Santa Fe» i New York.

videre. FMC har nå undersøkt om denne avtalen er lovlig etter amerikansk lov og godkjent den.

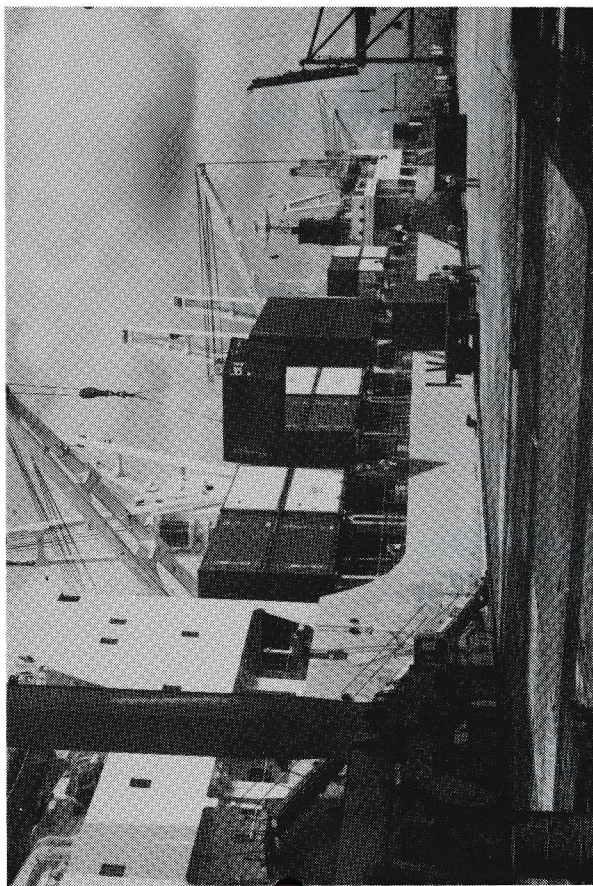
I de snart 2 år vi har ventet på avgjørelse har vi fortsatt å frakte en vesentlig del av vår gamle lasteandel, mens de nye linjer, som vi ble tvunget til å avgi lasteandeler til, ikke har vist seg i stand til å kunne frakte en brøkdel av disse. Vi venter nå på argentinske myndigheters avgjørelse i saken.

De brasilianske pool-avtaler ble fornyet i tre år fra 1. januar 1981 og som nevnt i vår forrige årsberetning måtte vi ta en redusert andel i disse. Til tross for reduserte seilinger og havneanløp, får vi fremdeles større lastetilbud enn vår kvote, og vi måtte derfor også i 1981 bidra betydelig til poolen.

Havneforholdene i syd-amerikanske havner er fremdeles vanskelige og det

gjøres lite for å bedre disse. Spesielt gjelder dette de brasilianske havner. Ved overgang fra løse laster til containere har det imidlertid lyktes oss å kunne redusere liggetiden i havnene vesentlig, slik at den totale rundturstid stadig går ned.

Linjen ble i 1981 betjent med våre egne skip, M/S «SANTA FE» og M/S «SALVADOR», samt de tidsbefraktede skip, M/S «HOLSTENSAILOR» og M/S «HOLSTENTRADER». Etter fallet i markedet fant vi ikke lenger å kunne beholde de to kostbare Holsten-skipene i linjen. M/S «HOLSTENSAILOR» ble tilbakelevert i juni måned, mens M/S «HOLSTENTRADER» ble tilbakelevert i slutten av desember, da den ble erstattet med M/S «EDITA». Både egne og tidsbefraktede skip har seilt heldig teknisk, og våre skip har bare vært ute av drift for rutinemessig dok-



M/S «Santa Fe» og M/S «Salvador» i Santos.



king på 2—3 dager. Disse to skip, som ble levert fra verkstedet 1978, har i 4 år ikke tapt tid av driftsmessige årsaker utenom vanlig dokking, som programmessig finner sted hver 24. måned.

Til tross for fall i fraktene, er de økonomiske resultater likevel blitt tilfredsstillende, dog ikke på høyde med 1980.

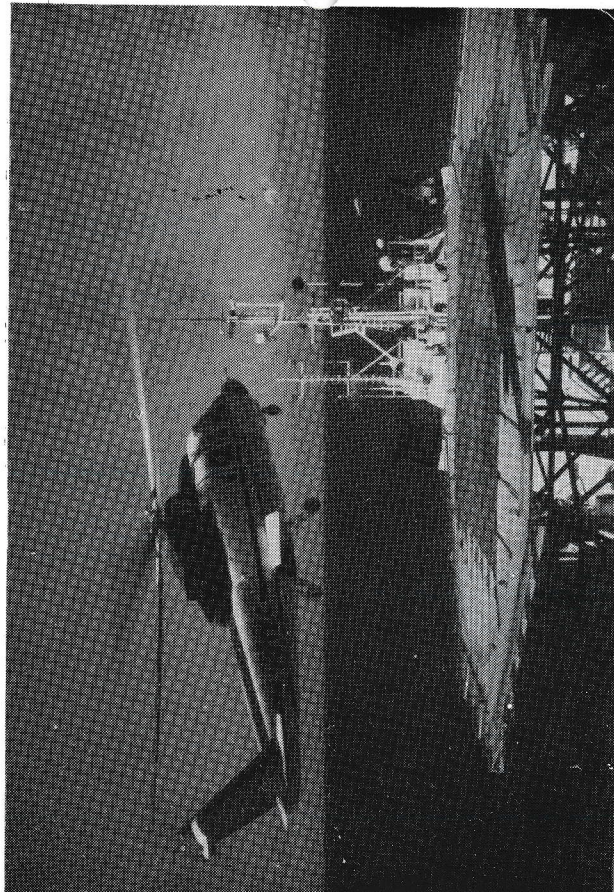
**Ivaran — Caribbean/US Gulf Service (tidligere Ivaran — Caribbean Service)**  
I august i fjor bestemte vi oss for å utvide denne linjen til å innbefatte havner i US Gulf. Linjen går nå fra Argentina, Uruguay og Brasil til havner i Caribbean og US Gulf, hvor vi også laster tilbake til Syd-Amerika. Da 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 første halv-

år i år. Linjen har vært drevet med flere tidscerteparti-skip. M/S «SANTOS» har gått hele året, men vi har også hatt to andre tidscertepartiskip, nemlig M/S «WESTGATE» og M/S «CORRAL», som gjorde henholdsvis en rundtur og en sydgående tur.

#### **Bulkfart**

##### **M/S «Solholt» (vår andel 85%)**

I vår årsberetning for 1980 gjorde vi rede for en disputt som hadde oppstått i forbindelse med salg av dette skip til Soteios Shipping Inc. Liberia, med kansellering 31. august 1979. På grunn av forsinkelser på siste reise, klarte skipet ikke ovennevnte kanselleringsfrist og kjøperen kansellerte kjøpet. Senere arresterte kjøperen skipet for påståtte tap. Hans totale krav mot oss var US\$ 735.540. Saken ble behandlet i retten i London i juni 1981.



M/S «Stad Troll» med helikopterdekk.



M/S «Stad Flex».

Kjøperen fikk ikke medhold i sitt krav, men har nå appellert og saken kom opp for høyere rettsinstans i løpet av året. Vi har i vårt regnskap ikke avsatt beløp til dekning av kravet.

##### **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 lang-siktige certepartier. De disponeres av I.M. Skaugen Management Co. A/S, Oslo.

##### **Ivaran Bulk Trading A/S & Co**

(vår andel 50%)

Dette selskap ble stiftet desember 1980 med Temple Steamship Co. Ltd. (Datterselskap av Lambert Brothers Shipping Ltd. London). Formålet med dette selskap er å ta bulkskip inn på charter for senere å chartre dem ut

igjen med fortjeneste, samt eventuelt å ta opp fraktkontrakter. På grunn av det svake marked har selskapet ikke funnet det interessant å operere i markedet i 1981.

#### **Tankfart**

##### **K/S AIS Venen & Co. (vår andel 7,6%)**

T/T «STALAND», 250 867 t.dw. har gått på tidscerteparti hele året. Raten er dessverre dårlig og har ikke dekket driftsutgiftene. Vi har i løpet av året øket vår andel fra 4,8% til 7,6% etter en bruttopris på skipet på USD 12 mill. Skipet disponeres av Helmer Staubo & Co. A/S, Oslo.

#### **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 vil overta 25% andel i



riggen. Denne har fått navnet «TREA-SURE SWAN» og er levert på et 4-års tidserteparti til britiske befraktere i oktober til en meget tilfredsstillende rate. På grunn av sin lange ombygningstid ble resultatene for 1981 imidlertid meget dårlige.

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

Stad Seaforth Shipping er en samselingsgruppe av forsyningskip med hovedkontor i Ålesund. Gruppen består av rederiene Sverre Farstad & Co., Ålesund, Mithassel & Co. A/S, Oslo, Yngvar Hvistendals Skipsrederi, Tønsberg, og A/S Ivarans Rederi, Oslo. Gruppen hadde et godt år i 1981, idet frakttinntektene økte med 35% i forhold til året før. Ved årsskiftet beskjefteget gruppen 13 skip, som alle var i kontinuerlig arbeid gjennom hele 1981. 4 av skipene hadde oppdrag i området utenfor Nordsjøen, nemlig i Brasil, Irland, Trinidad, Middelhavet og utenfor Canada.

Med virkning fra 1. januar i år har Stad Seaforth Shipping gått inn som partner i et kanadisk markedstøringselskap med eierinteresser i en forsyningsbase på New Foundland. Dette selskap heter Seaforth Fednav Inc. og har hovedkontor i Halifax.

Vi disponerer i alt 4 av skipene i poolen, nemlig:

**M/S «STAD SUPPLIER» — 1150 t.dw. bygget 1976**

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

**M/S «STAD BREEZE» — 1065 t.dw. bygget 1976**

Vi kjøpte dette skip pr. 30. juli i fjor av

et kommandittselskap disponert av skipsreder A. Mithassel, Oslo. Prisen var kr. 22 mill. kontant. Vi er fornøyd med både de økonomiske og tekniske resultater.

#### **Robinson Fletamentos S.A.**

**(vår andel 33,3%)**

Dette skipsmeglerfirmaet, som vi eier sammen med våre argentinske agenter, Agencia Maritima Robinson, S.A.C.F.e.i, og det engelske skipsmeglerfirmaet Lambert Brothers Ltd., hadde et mindre underskudd i 1981. Vårt formål for deltagelse i selskapet er å utvikle laster fra River Plate for vår egen linjefart, samt å gjøre andre meglerforretninger. Selskapet utvidet sin stab i fjor og har nå to aktive meglere.

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

**(vår andel 38,5%)**

**M/S «STAD TROLL» — 2500 t.dw.**

**bygget 1979**

Dette skip ligger fremdeles som dykkerskip utenfor Rio de Janeiro, det har hatt et tilfredsstillende år, og den tekniske drift har også forløpt normalt. Vi har i løpet av 1981 øket vår andel i dette selskap fra 6% til 38,5%.

#### **K/S A/S Ivaran Offshore Transport II** **(vår andel 40% inkl. komplementar-selskapet)**

**M/S «STAD FLEX» — 2433 t.dw.**

**bygget 1981**

M/S «STAD FLEX» ble levert fra Ustein Mek. Verksted i september og gikk straks inn på et 2—5 års tidserteparti til franske befraktere. Raten er tilfredsstillende. Vi er fornøyd med både de økonomiske og tekniske resultater.

#### **Nybygning**

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

Vi kjøpte denne kontrakt i mai i fjor fra skipsreder A. Mithassel, Oslo. Skipet vil bli bygget ved Sigbjørn Iversens Mek. Verksted, Flekkefjord, og vil ved levering gå inn i Stad Seaforth Shipping — poolen.

Skipet er finansiert på vanlig norske betingelser med 80% hvoretter over 12 år med inntil 3 avdragsfrie år. Rentessatsen blir å fastsette senere.

#### **K/S Norborge A/S & Co.**

**(vår andel 100%)**

Lektermarkedet var svakt i første halvår, men har etterhvert forbedret seg. På grunn av de store reparasjonsutgifter på «NORBARGE I» i 1. halvår, blir resultatet for selskapet for hele året meget dårlig.

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

**(vår andel 30%)**

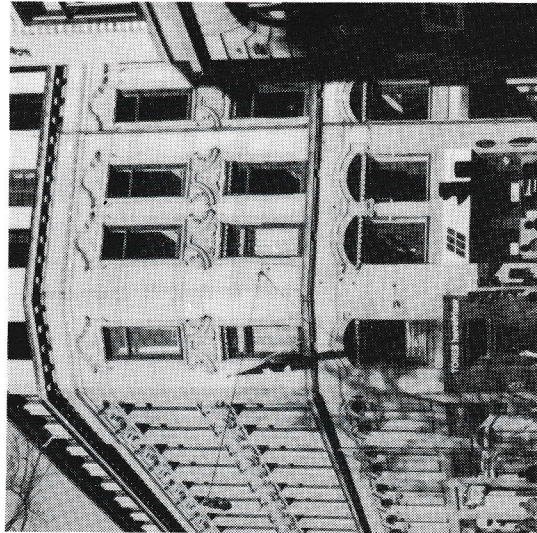
Dette selskap ble stiftet i november 1981 og tegnet kort tid etter kontrakt for en 5500 cbm LPG-Ethylene skip for levering 1. kvartal 1984. Skipets pris er kr. 143 800 000. Skipet vil bli disponert av oss. Skipet er finansiert på vanlige norske betingelser.

#### **KOAB Mek. Verksted A/S**

Dette verksted hadde et tilfredsstillende resultat i 1981 og beskjefteget i alt 23 mann ved årsskiftet.

#### **Tollbugaten 11**

Vår forretningsgård har også i 1981 gjennomgått betydelige vedlikeholdsarbeider. Bl.a. har vi skiftet ut samtlige vinduer i gården og fasaden er pusset opp. Vedlikeholdsarbeidene ventes stort sett å være avsluttet i 1982. Vi har våre kontorer i 2. og 3. etasje.



«Kontoret» Tollbugt. 11.

#### **Resultat**

Vår linjefart viser dårligere resultater enn i 1980, men vi er likevel fornøyd. Våre offshore resultater har samlet vist jevn bedring, mens resultatene av bulk, tankfart og lekterdrift har vært lite tilfredsstillende.

#### **Utsiktene for 1982**

Vi må dessverre regne med betydelig svakere resultater i 1982. Dette skyldes først og fremst at vår linjefart antagelig vil få et vesentlig dårligere år. På grunn av de økonomiske forhold i Argentina, vil vår linjefart til US øst-kyst antagelig få svakere resultater. Den nye linjen Ivaran — Caribbean/US Gulf Service er fremdeles under opparbeidelse, og vil også de første månedene vise tap. Vi håper imidlertid at vi skal kunne rette opp disse og operere året med overskudd. Våre offshore resultater vil antagelig vise vesentlig bedre resultater, men vi er redd for at den store levering av nye supply-skip kanskje vil medføre fallende rater på







res gassen ved omgivelsestemperatur (fullt trykk), i et mellomtrykk- og et atmosfæretrykkskip ved en temperatur lavere enn omgivelsene. Tanktrykket i et mellomtrykkskip er noe høyere enn atmosfæretrykket mens man i et atmosfæretrykkskip fører lasten ved atmosfæretrykk. Her må det nevnes at i dag er det vanlig å bygge et mellomtrykkskip også som atmosfæretrykkskip. Det betyr at skipet kan føre lasten ved atmosfæretrykk såvel som ved høyere tanktrykk. Vårt skip er av denne typen.

### Fulltrykkskip

Det første gasskip som ble bygget var fulltrykkskip, og disse skipene dominerte markedet opp til begynnelsen av 60-årene. I dag bygges det få skip av denne type.

Fulltrykkskipene bygges i en størrelse opp til ca. 2000 m<sup>3</sup>. Da lasten føres ved omgivelsestemperatur har skipet ikke noe kjøleanlegg for last, og lastetankene er uisolerte. Fulltrykkskipene kan føre LPG, ammoniakk, samt en rekke andre gasser, men ikke LEG og LNG, fordi disse gasser ikke kan gjøres flytende ved omgivelsestemperatur.

Tankene dimensjoneres normalt for et innvendig overtrykk på 17.5 kp/cm<sup>2</sup>. For ren propan tilsvarer dette trykket et kokepunkt på + 50°C.

Rørsystemet på dekk er vanligvis svært enkelt og består av et kombinert laste- og lossør samt et gasseretur-rør. Fulltrykkskipene har ikke lossepumper i tankene. Lossing skjer at man bygger opp et overtrykk i tankene og trykker væsken ut. Overtrykket framskaffes med kompressorer ombord eller fra land. På dekk er det ofte arrangert en eller to såkalte booste pumper som hever væsketryk-

ket ytterligere, som kan være nødvendig dersom landtanker ligger langt unna lossestasjonen.

Fulltrykkskipene har både sine fordelene og ulemper. De viktigste fordelene er:

1. De er relativt lette å operere, idet lasten under normale forhold ikke trenger tilsyn under reisen.
2. Da lasten føres ved omgivelsestemperatur, trenger tanker og rør ikke isoleres.
3. Det er ikke behov for noe kjøleanlegg ombord.

Av ulemperne kan nevnes:

1. Tankvekten pr. m<sup>3</sup> lastvolum er stor.
2. Uten dekkstank får de relativt dårlig utnyttelse av skroget.
3. Antall tonn last som kan fraktes ved samme fyllingsgrad og skipsstørrelse er mindre enn for et semikjølt og fullkjølt skip.

Det sistnevnte kan illustreres ved å se på f.eks. propan som har 16% større egenvekt ved -42°C enn ved +20°C.

### Mellomtrykkskip (Semikjølt skip)

Det første mellomtrykkskip ble levert i 1959. Til å begynne med kunne skipene ikke føre fullkjølt last, dvs. flytende gass ved atmosfæretrykk. I de senere år har ilmidlertid mellomtrykkskipene oftest blitt bygget som en kombinasjon av mellomtrykk/atmosfæretrykk. Denne fartøystypen bygges i størrelsen 2000—15 000 m<sup>3</sup> og er den mest utbredte av LPG-skipene. Aktuelle laster er LEG, LPG, ammoniakk samt diverse andre gasser.

Tankene dimensjoneres for et innvendig overtrykk på 4—8 kp/cm<sup>2</sup>, og minimal føringstemperatur er vanligvis -33°C (fullkjølt ammoniakk) -48°C

(fullkjølt propan) eller -104°C (fullkjølt Tankene er isolert for å redusere varmeinnledningen til lasten. Vanligvis benyttes skummende materialer som polyurethan eller polystyren og en isolasjonstykkelse på 80—200 mm. Isolasjonen legges på i plater eller skummes direkte på tanken.

For å redusere risikoen for skader på tankene ved kollisjon, kreves det at det er en viss minimumsavstand mellom lastetank og skrog. Denne avstanden øker med økende faregrad for selve lasten.

Mellomtrykkskipene har kjøleanlegg ombord. Avkoket suges av fra tankene med en kompressor, komprimeres og kondenseres i en sjøvannskjølt kondensator. Kondensatet føres tilbake til tankene, og det er altså ikke noe tap av lasten ombord. Kjøleanlegget er arrangert i et eget hus på dekk.

Til lossing anvendes såkalte deepwell pumper. Denne består av flere trinn sentrifugalpumpe plassert i bunn av tanken, og drivaksel og stigerør som føres opp og ut av tanken til drivmotoren som normalt er en elektromotor.

Vanligvis er det en pumpe i hver tank og på dekk en eller to boosterpumper. Ved pumpehavari benyttes trykklossing som for fulltrykkskipene. I tilknytning til hver tank er det utstyr for måling av lastens trykk og temperatur samt nivå.

Rørarrangementet på dekk for et mellomtrykkskip er mer komplisert enn på et fulltrykkskip. Foruten at de har kjøleanlegg ombord, har de også utstyr for oppvarming av last i sjøen og ved lossing. Tankene er ofte innleidt i to eller flere tanksystemer slik at skipet kan føre flere laster samtidig. Sammenlignet med fulltrykkskipene

ne har mellomtrykkskipene følgende fordeler:

1. Tankvekt/tankvolum — forholder er mindre.
2. Med den lavere føringstemperaturen kan man p.g.a. lastens større egenvekt føre mer last i samme tankvolum.
3. Bedre utnyttelse av skroget.

### Atmosfæretrykkskip (Fullkjølte skip)

De fullkjølte skip eller atmosfæretrykkskipene er en videreføring av de semikjølte skip, og det første atmosfæretrykkskip for føring av LPG ble levert i 1961. Disse skipene bygges i størrelser fra ca. 15 000 m<sup>3</sup> og oppover. Det største fullkjølte skip levert i dag er på noe over 100 000 m<sup>3</sup>. Aktuelle laster er LPG, ammoniakk m.m., d.v.s. stort sett de samme laster som for et semikjølt skip.

De fullkjølte skipene er utstyrt med kjøleanlegg liksom de semikjølte. All den kondenserte last føres tilbake til tanken og det er derfor ikke noe tap av last under reise. Kjøleanlegget er plassert i et hus på dekk som for de semikjølte skip.

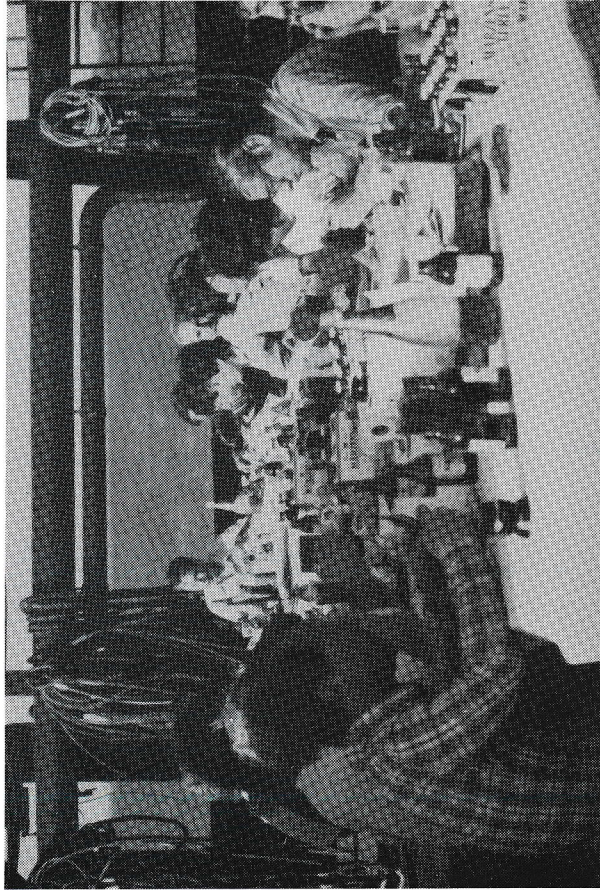
Atmosfæretrykkskipene er ikke så fleksible som mellomtrykkskipene og de bygges først og fremst med tanke på føring av store kvanta enkeltlast, f.eks. propan, butan eller ammoniakk for å nevne de vanligste.

Foruten kjøleanlegg, er disse skipene også utstyrt med pumper og anlegg for oppvarming av last i sjøen eller under lossing.

Atmosfæretrykkskipene har rørsystemer mye til felles med mellomtrykkskipene, men vanligvis noe enklere. Skipene er utstyrt med kjøleanlegg.



## Grillparty M/S «Stad Flex»



Bildene viser grillfesten ombord i San Carlos i Spania. Inspektør Holte fra kontoret sees med tallerken klar hos grillkokken, etter sikre tips var dette femte gangen Holte var fremme. Eia var vi der.

# Sjøfolk motiveres for å unngå havforurensning



«Havet er uendelig. Uendelig og vakker». Slik har sikkert du også tenkt fra tid til annen. Men havet er like ømtålelig som det er vidstrakt. Det uendelige havet står i fare for å bli overbelastet for all forurensning finner før eller siden veien til havet.

Et stort forurensningsproblem er oljesøl. Det fører til at sjøfugl og skaldyr dør, og at strender tilgrises og de små organismer som danner livsgrunnlaget i havet skades eller utslettes.

Utslipp av giftige og skadelige kjemikalier forurensner og ødelegger livet i havet og langs strendene. Dumping av fast søppel er også med på å forverre bildet.

Søppel og plast er blitt vår tids drivved, til tross for at det i flere land finnes strenge bestemmelser om utslipp av slikt avfall.

Blant de mange forurensningskildene må skipsfarten ta ansvaret for sin del.

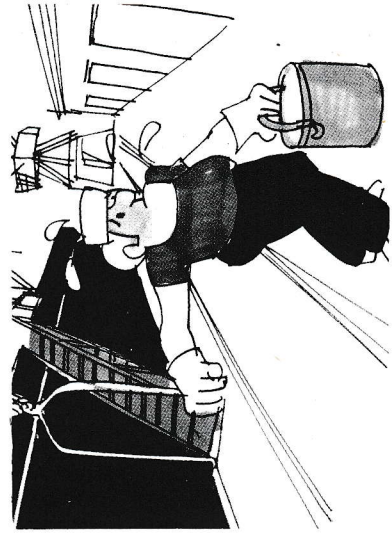
«Det angår ikke meg, jeg kan ikke gjøre noe med det heller», tenker du kanskje.

### Din innsats teller

Du kan medvirke til at internasjonale og nasjonale regler blir fulgt og at utstyr ombord vedlikeholdes og brukes riktig.

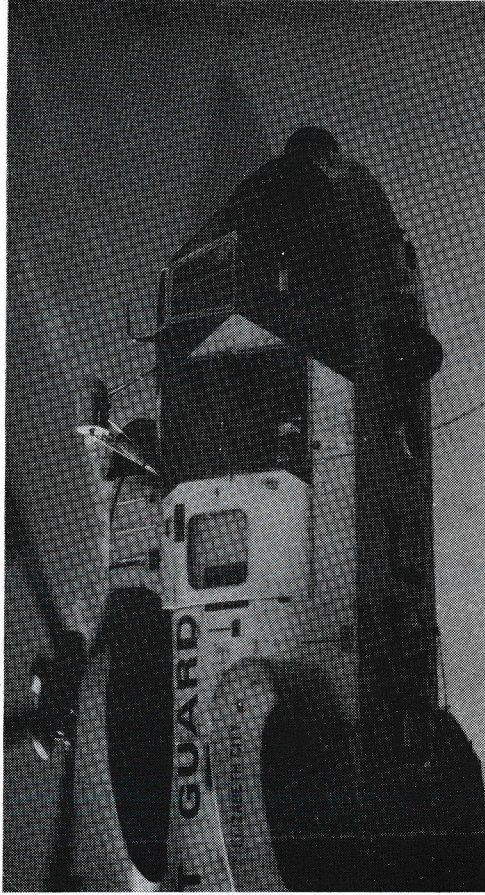
Det er nå kommet strengere internasjonale regler til utslipp av alle typer avfall fra skip.

For å gi informasjon om de nye bestemmelser har Norges Rederforbund i samarbeid med «Hold skjærgården ren» — kampanjen, utgitt en brosjyre «Rent hav — ditt ansvar». Denne brosjyren er sendt ombord i alle våre skip og bør studeres.



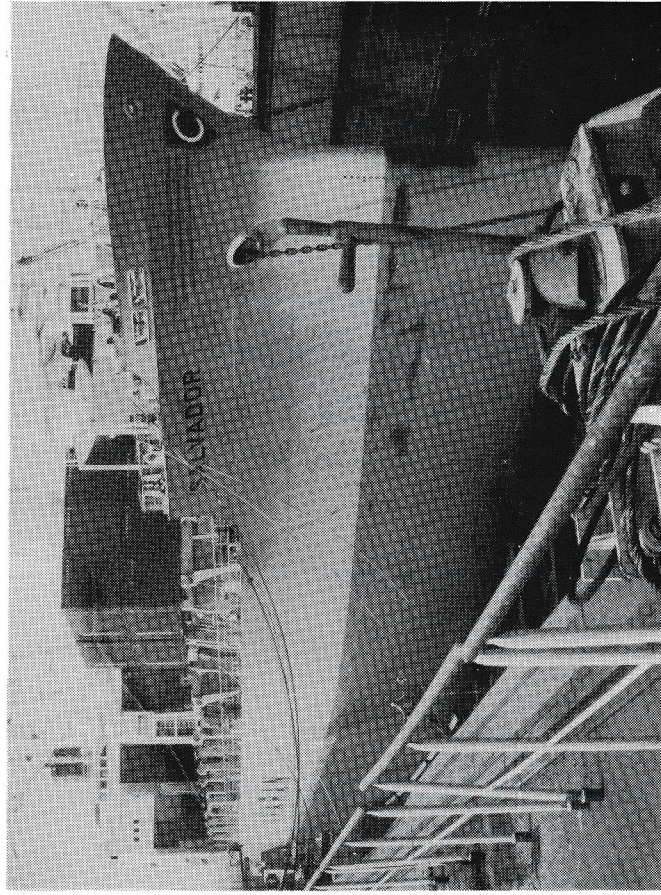


## United States Coast Guard in action



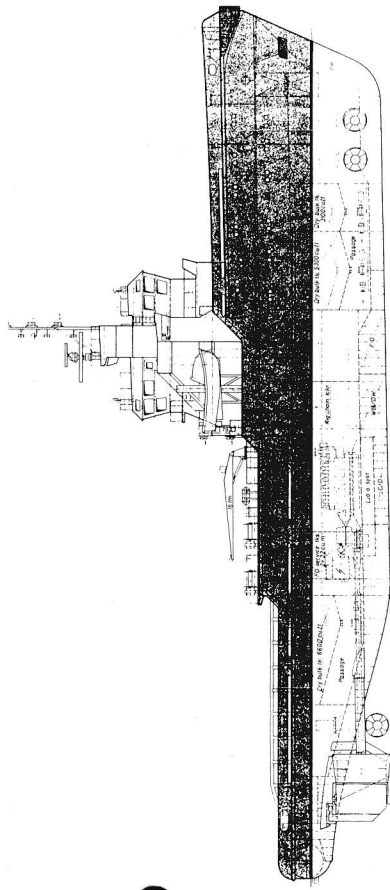
Bildet er tatt fra «Salvador» idet et av mannskapene blir tatt iland p.g.a. hjertetrøbel. Dette skjedde like utenfor Wilmington, North Carolina. Alt gikk bra.

## «Salvador» i dokk



## SISTE NYTT

# IVARAN-KONTRAKT MED NORSK HYDRO



I skarp konkurranse med praktisk talt alle som interesserer seg for Supply Skip i Norge trakk Ivaran gjennom Stad Seaforth Shipping A/S det lengste strået i konkurransen om et nytt ankerhåndtering/supply skip som Norsk Hydro vil benytte for helårsboringen utenfor Nord-Norge.

Det har i noen tid vært diskusjoner og prosjektering i gang for å forsøke å finne ut hvilke krav en skulle sette til Supply Ship for betjening av oljefeltene utenfor Nord-Norge på helårsbasis. Av de undersøkelser som er foretatt framgår det at sammenliknet med Nordsjøen forventer en ikke verre sjø- og vindforhold i nord, men en må være forberedt på langt større isingsfare.

Av denne grunn har man forsøkt å innstudere skipet slik at mannskap og last blir best mulig beskyttet, og at det fins muligheter for avising av arbeids- og lasteområder. Mange har ment at en bør gå for skip med innlukkede lasterom, men Hydro-prosjektet går ikke fullt så langt. Haken ved innlukkede lasterom er selvfølgelig at en også kan forvente vanskeligheter med operasjonen av lektre ute på feltet ved sterk ising, og at lossing fra rom på feltet blir mer komplisert enn fra åpent dekke.

Som det vil fremgå av tegningen har Hydro derfor konsentrert seg om en løsning hvor en i størst mulig grad beskytter de utsatte områder uten å lukke skipet helt til.

Som det vil fremgår er overbygget trukket lenger akterover enn på konvensjonelle Supply Ship. Dette er på grunn av at den spesielle løsningen med huset formet som en hestesko rundt ankerhåndteringsvinsjen ikke gir rom for innredningen i selve overbygget. Alle lugarer og oppholdsrom er plassert under bakken som da blir lenger enn normalt.



Skipets hoveddimensjoner er:

**Main dimensions**

Length over all 66,00 m  
Length between pp. 57,60 m  
Breadth moulded 14,40 m  
Depth moulded 7,20 m  
Designed draft 5,70 m  
Draft scantlings estimated 6,20 m

**Capacities**

Deadweight at draft 6,20 abt. 1.800 tons  
Cargo deck length 31,0 m

Drill water capacity (incl. stab. tks)  
Fuel oil capacity 1.090 m<sup>3</sup>  
Potable water capacity 600 m<sup>3</sup>  
250 m<sup>3</sup>

Ballast (forward and aft) abt. 150 m<sup>3</sup>  
Chain lockers » 110 m<sup>3</sup>

Total ballast capacity 260 m<sup>3</sup>

Cement bulk capacity (forward)  
Barythe/Bentonit capacity (aft) abt. 5.000 cuft.  
» 10.400 cuft.

Ballast tanks frame 4-12 abt. 168 m<sup>3</sup>

Fuel tanks frame 12-29 380 m<sup>3</sup>

Chain lockers » 110 m<sup>3</sup>

Dry bulk tanks frame 12-29 » 294 m<sup>3</sup>

Ballasttanks frame 41-54 » 292 m<sup>3</sup>

Total oilrec. capacity abt. 1.244 m<sup>3</sup>

« **IVARAN AVISEN** »

utgis av:

**A/S IVARANS REDERI**

Tollbugt. 11 - Oslo 1

Telefon: 42 98 37

I redaksjonen:

**T. BREKKE PEDERSEN**

**ETTERLYSNING**

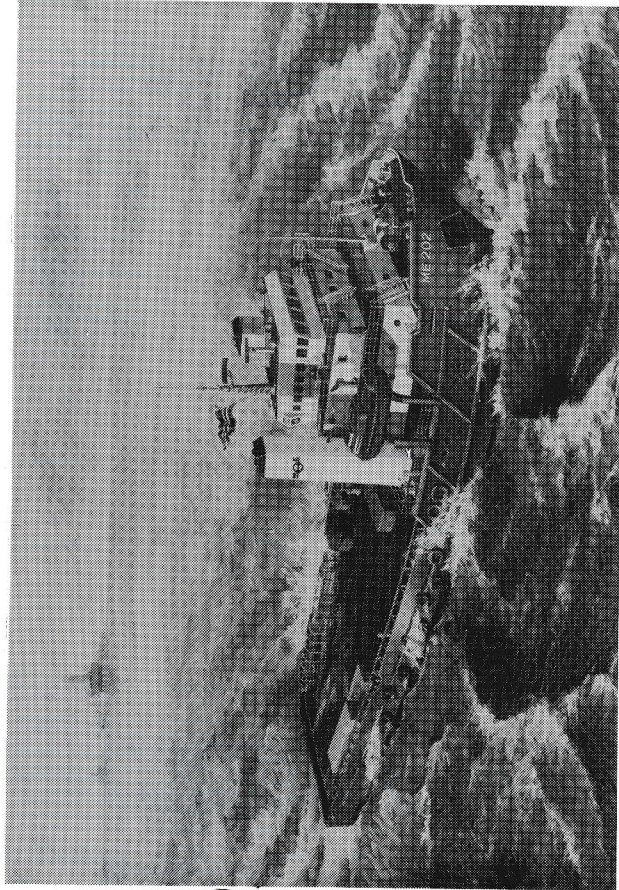
TIDL. SENDT 20/11.80

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

Oslo 20/6.82.

IVARAN AVISEN

# BN 63 ved Simek, plattform supply skip av type ME 202



Kontrakten på dette skipet ble skrevet så tidlig som sommeren 1981 for en levering i 1. kvartal 1984. Mithassel & Co. A/S, som er en av de 4 partnerne i Stad Seaforth Shipping A/S, skal ha BN 62 ved samme verksted som er en tilsvarende båt.

Det spesielle med denne typen er at fremdriften er dielelektrisk og at en bruker roterbare thruster som kombinert fremdriftspropell og sidepropell akter. Forut for den to vanlige tunnelthrusterne.

Skipets hoveddimensjoner er: LOA: 67,2 m

LPP: 60,0 m

B: 16,8 m

D: 7,1 m

d max: 6,07 m

d operasjon: 5,50 m

DW 5,5 m: 2480 tonn

DW 6,07 m: 3060 tonn

Produksjonen på BN 63 vil ikke starte for fullt før på slutten av året, men den første seksjonen er allerede påbegynt for å kunne bruke de gamle målreglene om dette skulle være ønskelig.



## Skipenes posisjoner

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

### M/S «SALVADOR»

Fortaleza 12/8 — New York 23/8  
— Baltimore 25/8 — Norfolk 26/8  
— Charleston 27/8 — Savannah  
28/8 — Jaxonville 29/8 — Miami  
30/8 — Rio de Janeiro 13/9 —  
Santos 14/9 — Buenos Aires  
18/9 — Montevideo 19/9 — Rio  
Grande 20/9 — Paranaqua 22/9  
— Santos 23/9 — Rio de Janeiro  
24/9 — Fortaleza 30/9

### M/S «SANTA FE»

Rio de Janeiro 14/8 — Santos  
15/8 — Buenos Aires 18/8 —  
Montevideo 20/8 — Rio Grande  
21/8 — Parangua 23/8 — Santos  
24/8 — Rio de Janeiro 25/8 —  
Fortaleza 30/8 — New York 10/9  
— Philadelphia 11/9 — Baltimo-  
re 12/9 — Norfolk 13/9 — Charle-  
ston 14/9 — Savannah 15/9 —  
Jaxonville 16/9 — Miami 17/9 —  
Rio de Janeiro 17/10 — Santos  
2/10 — Buenos Aires 5/10.

### 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 Phillips.

### «NORBARGE I»

2 års certeparti for  
Rosenberg Mek. Verksted

### «NORBARGE II»

«småjobber»



Kaptein **Johan Holm Olsen** f. 5/12-09 døde 25/5 i år. Holm Olsen begynte i rederiet i 1959 som 1. styrmann ombord i M/S «Lisholt». Han ble kaptein i 1961, og seilte hos oss frem til 1969. Hans siste båt var M/S «Sjøholt».

Vi lyser fred over hans minne.

# Hvem seiler hvor?

pr. 25/6.82

## M/S «Santa Fe»

Kaptein K. Olsen  
O.styrm. P. G. Johansen  
1. styrm. J. Honningsvåg  
2. styrm. J. E. Øien  
Radioff. J. Jeppesen  
Arb.leder A. Verpenius  
Matros V. Gil Gomez  
Matros A. Pinheiro  
Lettm. G. Jughdharree  
Jungm. P. Flisbekk  
Maskinsj. O. Guroplass  
1. mask. P. Gjerde  
2. mask. L. Syrstad  
Elektr. J. Solbø  
Reparatør T. Mathisen  
Motorm. S. Johansen  
Motorm. D. Hellerud  
Smører K. I. Tysnes  
Stuert B. Hestnes  
1. kokk A. Diaz Pinon  
Pike G. Blegen  
Hj.mann. T. Langholt  
Messe. M. Padilla

## M/S «Salvador»

Kaptein I. J. Johansen  
O.styrm. A. Heilde  
1. styrm. M. Rossehaug  
2. styrm. A. Gustafsson  
Radioff. E. Boland  
Arb.leder T. Sjø  
Matros M. Lopez Caamano  
Matros M. de los Reyes Funkan  
Matros T. Gaarder

Lettm. T. Holm  
Jungm. R. Martinsen  
Maskinsj. K. Granskogen  
1. mask. E. Nilsen  
2. mask. J. Thorsen  
Elektr. A. Norstrøm  
Repr. G. Kristiansen  
Motorm. P. Arnesen  
Motorm. E. Aasheim  
Motorm. T. Nymoen  
Stuert B. Vorpenes  
1. kokk A. Milo  
Messe. L. Cattarin  
Messe. G. Marginean  
Pike E. Gundersen  
Pike B. Iversen

## «Stad Supplier»

O.styrm. Tore Østli  
M.sjef Sverre Olav Bjørnøy  
M.sjef Eilulf Bryn-Jensen  
Kokk Lorentz Perry Fauske  
Kokk Bjørnar Hansen  
Kapt. Gunnar Holm  
O.styrm. Arthur Honningsvåg  
Matros Ingvald Kristian Johansen  
Matros Tormod Reidulf Løvik  
Matros Herbert Risvik  
Matros Per Egil Rogne  
1. mask. Oddbjørn Småge  
Kapt. Adolf Steinar Standal  
Matros Gunnar Sunde  
Matros Karl Synnes  
Matros Edvin Takset  
O.styrm fra 15/8. Per Gunnar Vassdal

## «Stad Troll»

O.styrm. Sandrup A. Andersen  
Matros Åsmund Brakstad  
Stuert Ole Petter Bruset  
Motorm. Joad Andre De Lima  
1. mask. Per Sigbjørn Drege  
1. mask. Bjørn Kåre Eik  
Kapt. Ole Elvegaard