

«Seafalcon» bygget 1969, 12.800 t.dw er charret av oss på «linjen».

IVARAN

NR. 1 1983 — 11. ÅRGANG

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 25/11.82

Bilder, artikler, resultater
fra konkurranser ombord etc.
savnes. Hvis de finnes ombord,
send de snarest under eskorte
til kontoret.
Oslo 10/5.83.

IVARAN AVISEN



«Stad Breeze» i nattarbeid på Ekofisk-feltet.

ÅRSBERETNING

I 1982 gikk verdenshandelen ned for tredje år på rad. Volumet i verdenssjøhandel målt i tonn lå 8,4% lavere enn i 1981 og målt i tonn/mil var nedgangen hele 10,4%. Dette skyldes reduksjon i de gjennomsnittlige transportdistanser og de reduserte skipninger av råolje og oljeprodukter.

Tørrlastmarkedet var svakt ved årets begynnelse og svekket seg ytterligere utover året. Spesielt gjaldt dette større bulkcarriere. Shelterdekkere, semi-containerskip og ro-ro skip har også merket den generelle nedgang i markedet. Ved årets utgang lå et betydelig antall bulkcarriere i opplag.

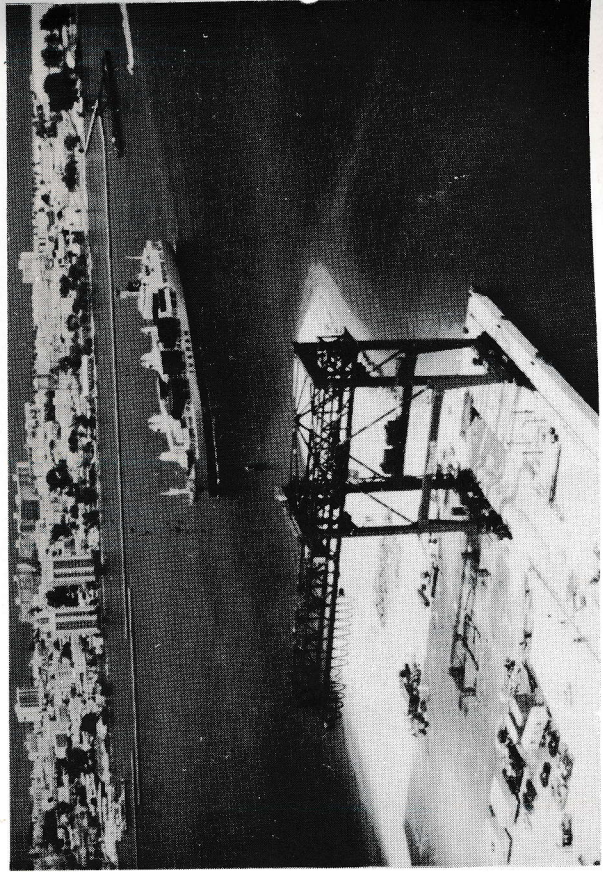
Tankmarkedet er fremdeles sterkt preget av tonnasjeoverskudd. Både ULCC og VLCC har gjennom 1982 hatt

Fra vårt regnskap for 1982 har vi «plukket» ut det viktigste fra årsberetningen som kan ha interesse for våre lesere.

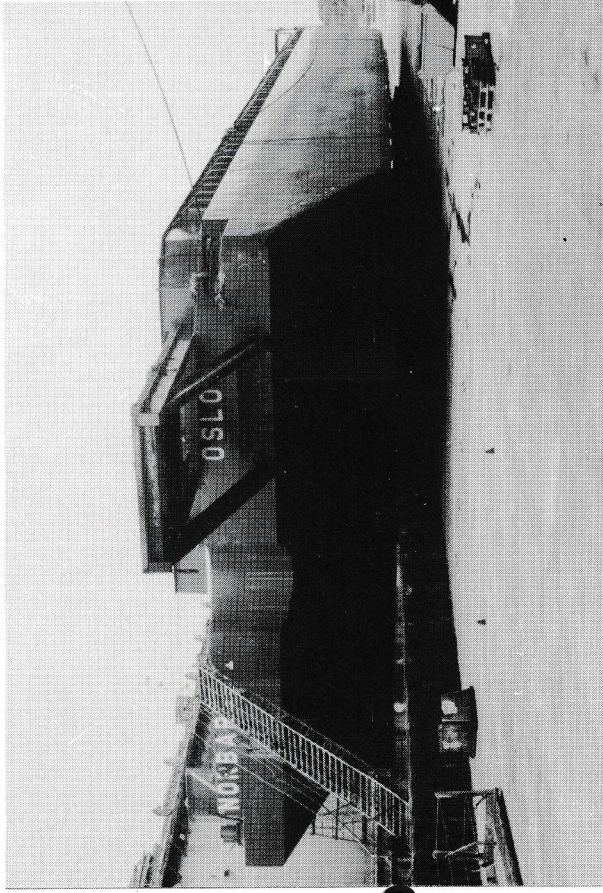
store problemer. Selvom en vesentlig kapasitet er eliminert gjennom fartsreduksjoner, opplegg som lagerskip, opphugging, partilasting og redusert effektivitet i havnene er det fremdeles betydelig overskudd av store skip. Markedet for skip i størrelsesorden 100-150 000 tonn, falt også sammen. Likeledes gikk markedet ned for skip som går med «products» og kjemikalier.

Gassmarkedet var også svakt gjennom 1982.

Den norske kontraktsmasse var i alt 1,9 mill. t.dw. Det ble i 1982 solgt skip ut av landet på tilsammen ca. 5,3 mill. t.dw. og utenriksflåten gikk ned fra 849 til 822 skip, inkludert supplyskip. Tonnasjen gikk ned med 3,7 mill. t.dw. fra 38,2 mill. til 34,5 mill. t.dw.



«Santa Fe» passerer den nye containerhavnen i Miami.



«Norbarge» i dokk.

Offshore-sektoren gjennomgikk til dels dramatiske endringer. Ratenivået for semi-submersible rigger, f.eks. H3, gikk ned fra ca. USD 90 000 pr. dag til ca. USD 30 000. 3. generasjonsriggeren, bygget etter 1980, holdt nivået noe bedre med et antatt ratenivå på ca. USD 65 000. Ratenivået på supplyskip viste en lignende utvikling. AHTS i størrelsesorden 7-8 000 HK gikk ned i rate fra ca. USD 8-9 000 pr. dag i begynnelsen av året, til ca. USD 4 500. Nedgangen skyldtes primært øket tilbud av skip, mens etterspørselen har vært jevn.

I alt 29,9 mill. t.dw. gikk ut av verdensflåten i 1982 ved opphugging og tap. Av dette var noe over 25,6 mill. t.dw. tank- eller kombinert tonnasje. Opplagene øket fra 21,0 mill. t.dw. ved årets begynnelse til 83,2 mill. t.dw. ved slutten av året.

Verdensflåten sank i 1982 med ca. 1% til 642,3 mill. t.dw. Av dette var 301,4 mill. t.dw. tanktonnasje, 44,1 mill. t.dw. kombinerte skip, 167,2 mill. t.dw. bulktonnasje og 129,6 t.dw. fordelte seg på andre typer skip.

Det ble i 1982 levert i alt 25,8 mill. t.dw. nye skip, herav 5,5 mill. t.dw. tankskip, 1,1 mill. t.dw. kombinasjonskip, 14,8 mill. t.dw. bulkcarriere og 4,4 mill. t.dw. andre skipstyper.

Det ble i 1982 tegnet 2 kontrakter for nye borefartøyer for norsk regning. Pr. 31. desember 1982 var det på verdensbasis 94 borefartøyer under bygging og i kontrakt sammenlignet med 198 året før.

Norske rederier inngikk 25 nye kontrakter for supplyskip i 1982. Samtidig ble det levert 32 nye skip, mens i alt 9

skip gikk ut av flåten ved salg til utlandet. I alt seilte 132 supplyskip av forskjellige typer under norsk flagg ved slutten av 1982, mens 35 skip ventes å bli levert fra verksted i 1983.

Tariffoppjøret i november 1982 ga en hyrerøkning på ca. 11,2%, samt et tillegg på ca. 3,6% fra 1. mai 1983. På årsbasis gir dette en økning på ca. 13%. For supplyskip blir i tillegg tjenestetiden pr. år nedsatt fra 6,25 til 6 måneder.

LINJEFART U.S. East Coast / Brazil - River Plate Service

Lastemengden fra USA til Brasil og Argentina har utviklet seg negativt. Begge disse syd-amerikanske land har etterhvert fått store økonomiske vanskeligheter og valutaproblemer og importerer nå bare de mest nødvendige varer. Begge land tilhører de 5 land i verden som har høyest utenlandsgjeld, og de klarer ikke møte sine gjeldsforpliktelse. Falklandskrigen gjorde også forholdene betydelig vanskeligere for Argentina. Landene gjør imidlertid meget for å stimulere eksporten, og lastemengden har derfor vært økende nordover. Vi har derfor i 1982 hatt meget svake sydgående resultater, mens de nordgående har bedret seg noe.

Det har heller ikke i 1982 vært mulig å få skikkelige rateøkninger, og de totale rateøkninger i farten ligger under inflasjonsraten i U.S.A.

Pool-avtalen i farten fra Argentina til U.S. østkyst ble godkjent av argentinske og amerikanske myndigheter i mai i fjor og har virket siden 1. juni. Inngangen av de linjer som overtok halvparten av vår tidligere lasteandel har

imidlertid klart å opprettholde det minimum antall seilinger som pool-avtalen krever, og vi har derfor også i 1982 fraktet vår normale andel, men har måttet betale større beløp til de andre pool-medlemmene.

Det har også vært store vanskeligheter i de brasilianske pool-avtaler. En av de større nasjonale linjene har ikke greid det minimum antall seilinger som kreves ifølge pool-avtalene, og vi mener derfor at avtalene gir oss rett til å forlange poolene satt ut av kraft for 1982. Dette bestrides av de andre linjene, men vi tror at vi har en god sak. Beløpet som omstrides er ca. kr. 11 mill. og således meget betydelig. Beløpet er avsatt i regnskapet.

Både den argentinske og de brasilianske pool-avtaler løper ut 31.12.1983 og skal således reforhandles i løpet av året.

Havneforholdene i de syd-amerikanske land er fremdeles vanskelige, og det gjøres lite for å bedre disse. Spesielt gjelder dette de brasilianske havner. Da vår linje etterhvert har gått over til å bli en containerlinje, har vi stor fordel av dette. De siste år har det lyktes oss å redusere liggetiden vesentlig.

Våre bestrebelser for å øke effektiviteten i vår linjefart har fortsatt også i 1982. Vi har spesielt lagt vekt på markedsføringen for syd-gående last, og konsentrerer oss nå sterkt om å øke vår andel av den stadig fallende lastemengde i denne retning.

Linjen ble i 1982 betjent med våre egne skip, M/S «SANTA FE» og M/S «SALVADOR», samt de tidsbefraktede skip, M/S «EDITA» og M/S «HOL-

STENTRADER». Disse to skip gikk hver et halvt år på linjen, idet M/S «EDITA» ble tatt ut i juni måned og erstattet med M/S «HOLSTENTRADER». Både egne og tidsbefraktede skip har seilt heldig teknisk og har bare hatt ubetydelige tidstap.

På grunn av fall i de sydgående frakter har det økonomiske resultat for denne linje blitt vesentlig svakere enn i 1981, men hvis vi vinner frem med vårt krav om å sette poolene ut av kraft for 1982, vil vi likevel dekke alle omkostninger, inkludert fulle kapitalomkostninger, (renter og avdrag).

U.S. Gulf/Brazil - River Plate/Caribbean Service

I slutten av 1981 bestemte vi oss for å utvide denne linje til å innbefatte havner i U.S. Gulf. Senere ble også Mexico tatt med, slik at linjen nå går fra Argentina, Uruguay og Brasil, til havner i Det karibiske hav og U.S. Gulf, og de retter Mexico for å laste for syd-amerikanske land. 1982 har vært et innarbeidelsesår med sterk vekt på øket markedsføring. Da svært mange av de laster vi konkurrerer om sluttet i markedet og ratene stadig har vært fallende, har vi dessverre drevet denne linje med tap. En vesentlig årsak er at de tidsbefraktede skip vi har operert med har vært for dyre. Etterhvert har imidlertid rateene for disse skip kommet ned, samtidig som lastemengden er øket. I de siste måneder har linjen gått med overskudd, og vi håper at dette skal fortsette utover i 1983. Linjen hadde i alt 9 seilinger i 1982 og ventes i år å ha 10-12.

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

Dette selskap, som disponerer to

42 500 t.d.w. ro-ro skip bygget i 1979, har hatt et lite tilfredsstillende år. Skিপene er sluttet på langsiktige charterpartier til kanadiske befraktere og disponeres av I. M. Skaugen Management Co. A/S, Oslo

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

Dette selskap har til formål å ta bulk-skip inn på charter for senere å chartere dem ut igjen, samt å ta opp fraktkontrakter. På grunn av det svake fraktmarked har selskapet heller ikke i 1982 funnet det interessant å operere i markedet. Kapitalen har derfor stått til forrentning og resultatet er blitt tilfredsstillende.

TANKFART

K/S A/S Verven & Co. (vår andel 7,6%)
T/T «STALAND» - 250 867 t.d.w. har gått på tidscharterparti hele året. Raten er dessverre dårlig og har ikke dekket driftsutgiftene. Skipet disponeres av Helmer Staubo & Co. A/S, Oslo.

GASSFART

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

Dette selskapet ble stiftet i november 1981 og tegnet kort tid etter kontrakt ved Kleven Mek. Verksted A/S, Usteinvik, for ett 5 500 cbm LPG-betylen skip for levering 1. kvartal 1984. Størrelsen ble utvidet med 850 cbm i 1982, slik at skipet nå blir på 6 350 cbm. Prisen er øket tilkr. 155 800 000. Det vil bli disponert av oss og vil bli finansiert på vanlige norske betingelser. Skipet vil gå i økonomisk pool innen A/S Norwegian Gas Carriers. Denne gruppe, som består av 5 norske rederier, vil inklusive nybygninger disponere i alt 22 LPG skip opptil 7 900



Ivaran-containerne «på vei».

cbm. Gruppen vil være ansvarlig for markedsføringen av skipene.

OFFSHORE - VIRKSOMHET

Stad Seaforth Shipping A/S
Stad Seaforth Shipping A/S er en samselingsgruppe av forsyningskip med hovedkontor i Ålesund. Skipene består av økonomisk pol. Gruppen består av rederiene Sverre Farstad & Co., Ålesund, Mithassel & Co. A/S, Oslo, Yngvar Hvistendahl Skipsrederi, Tønsberg, og A/S Ivarans Rederi, Oslo. Markedet nådde en topp på forsommeren og har siden vært fallende. Gruppens skip har stort sett gått på certepartier sluttet før markedstallet, og resultatene er derfor blitt gode. Ved årsskiftet beskjeftegruppene 14 skip. Alle gruppens skip var i kontinuerlig arbeid gjennom 1982.

Vi eier 2 av skipene i poolen, nemlig:
M/S «STAD SUPPLIER» - 1160 t.dw. bygget 1976.

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

M/S «STAD BREEZE» - 1065 t.dw. bygget 1976
Dette skip har hatt tilfredsstillende resultater og den tekniske drift har også forløpt normalt.

I tillegg disponerer vi:

K/S A/S Ivaran Offshore Transport (vår andel 38,5%)
50% i M/S «STAD TROLL» - 2500 t.dw. bygget 1979
Dette skip opererer fremdeles som spesialskip for undervannsarbeider

utenfor Rio de Janeiro og har hatt et godt år. Den tekniske drift har forløpt normalt.

K/S A/S Ivaran Offshore Transport II (vår andel 40% inkl. komplementarselskapet)

M/S «STAD FLEX» - 2433 t.dw. bygget 1981

Dette skip går på 2-5 års tidsertepartier til franske befraktere som har bygget det om til å kunne legge fleksible rør, samt til dykking. De økonomiske resultater er tilfredsstillende og den tekniske drift har forløpt normalt.

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

Boreriggen «TREASURE SWAN» har gjort ferdig det første året av sitt 4-års tidserteparti til britiske befraktere. Da raten er meget tilfredsstillende, er resultatene blitt gode. Riggen disponeres av Wilh. Wilhelmsen, Oslo.

Nybygninger

Plattform/supplyskip av typen ME.202 - 3000 t.dw.

Dette skip ventes levert fra Sigbjørn Iversen A/S Mek. Verksted, Flekkefjord, i mars 1984, og det vil da gå inn i Stad Seaforth Shipping poolen. Skipet er finansiert på vanlige norske betingelser, dvs. med 80% kreditt over 12 år med inntil 3 avdragsfrie år.

Ankorchandler/tug/supplyskip - 1800 t.dw. 11 120 BHK

Vi kontraherte dette skip i fjor høst ved Sterkoder Mek. Verksted A/S, Kristiansund N., for levering i januar 1984. Skipet blir konstruert for bruk i nordlige farvann og er sluttet til Norsk Hydro i 5 år til en rate som dekker skipets drift, administrasjon samt renter og avdrag i certepartiperioden. Finan-

siering er ordnet etter vanlige norske betingelser.

LEKTERFART

Eierselskapet K/S A/S Norborge & Co. ble slått sammen med A/S Ivarans Rederi pr. 1.1.1982. Lektermarkedet har stort sett vært svakt gjennom hele året, men «NORBARGE II» har gått det første året på sitt 2 års tidserteparti, og det har også lyktes oss å finne delvis beskjeftegruppene for «NORBARGE II». Resultatet er derfor blitt bra, og vi har dekket drift, administrasjon og samt renter og avdrag. I tillegg har vi et lite overskudd.

ANDRE AKTIVITETER

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

Dette verksted hadde et tilfredsstillende resultat også i 1982. Det beskjeftegruppene i alt 22 mann ved årsskiftet.

Tollbugaten 11, Oslo

Vår forretningsgård har hatt et tilfredsstillende år i 1982. Gården er etter hvert satt i god stand, og husleiene er hevet, slik at gårdsdriften etterhvert dekker alle sine omkostninger og gir en viss netto. Rederiet har sine kontorer i 2. og 3. etasje.

Robinson Fletamentos S.A., Buenos Aires (vår andel 33,3%)

Dette skipsmeglerfirmaet hadde et mindre overskudd i 1982. Vårt formål for deltagelse i selskapet er å utvikle laster fra River Plate for vår egen linjefart, spesielt for vår linje til Caribbean og U.S. Gulf, samt gjøre meglerforretninger i markedet.

Samlet virksomhet

Selskapet har for 1982 avlagt regnskapsammenheng for den samlede virksomhet. (Jfr. note 22)

Utsiktene for 1983

Vi regner foreløpig med et bedre resultat for 1983. Dette skyldes først og fremst at vår linjefart sannsynligvis vil bli noe bedre. Vår linje mellom U.S. East Coast/Brazil - River Plate ser ut til å få resultater på linje med 1982, men vi mener at linjen mellom U.S. Gulf/Brazil - River Plate/Caribbean vil gå vesentlig bedre, slik at vår linjedrift totalt sett vil dekke sine omkostninger, inkludert renter og avdrag.

Vår offshore-virksomhet vil antagelig vise svakere resultater, idet vi må være forberedt på at den store leveranse av nye supplyskip etterhvert vil medføre ytterligere fall i ratene. Boreriggene «TREASURE SWAN» har imidlertid ytterligere 3 år igjen av sitt certiparti til en meget god rate.

Våre lektre ser ut til å få god dekning også for 1983. Våre engasjementer i bulk- og tanktransport vil antagelig vise meget svake resultater, men våre andeler er små og vil neppe ha særlig betydning for totalresultatene.

KOAB Mek. Verktsted A/S og Robinson Fletamentos S.A. ventes begge å gi mindre overskudd, og resultatet av gårdsdriften i Tollbugaten 11 blir noe bedre enn i 1982.

Rentebelastingene for våre lån er blitt redusert, idet vi har nedbetalt en del på lånene i 1982, samtidig som rentesatsene på de amerikanske dollarlån falt sterkt i løpet av året. Selv om det er meget vanskelig å forutse utviklingen videre utover i 1983, mener vi at vi har en rimelig god sjanse til å operere redieriet i balanse med full dekning av drifts- og administrasjonsutgifter, samt drift, renter og tilfredsstillende avskrivninger.

8

Ny Teknisk sjef!



Ingeniør Gunnar Jensen overtar som teknisk sjef etter kaptein Mons Augestad som desverre må trekke seg tilbake p.g.a. sykdom.

Gunnar Jensen begynte i redieriet i 1975, dengang i den nyopprettete «oljeavdeling». Det var dengang vi bygget borerigg, noe vi har «sluttet» med.

Jensen tok artium i 1965, og ble uteksaminert fra Oslo Skipstekniske skole i 1969. Etter avsluttet utdannelse ble han ansatt i Akergruppens stab, hvor han arbeidet med systemer for maskinanlegg til skip og borerigger, og senere koordineringsoppgaver i den tekniske etat.

Jensen har hatt overoppsynet under byggingen av våre to linjeskip i Japan i 1978, våre supplyskip, og sist men ikke minst vårt Gasskip som bygges ved Klevens Mek. Verksted i Ulsteinvik. Dette skal leveres høsten 1984.

OO

Teknisk/Maritim avdeling

Videre er inspektør Ole Jacob Rolland nylig ansatt i teknisk avdeling. Han vil sammen med inspektør Per A. Sørensen stå for den daglige tekniske drift av skipene. Rolland vil primært ta seg av linjebåtene og gasstankerene, mens Sørensen primært vil ta seg av offshore enhetene.

Kaptein Clas Asserson vil som tidligere ta seg av bestillinger til samtlige skip og holde kontakten i maritime spørsmål (posisjonsangivelse og daglig rutine-rapportering).

Siv.ing. Eivind Holte vil koordinere redieriets nybygg- og ombygningsprogram for avdelingen, og vil også være spesialskipenes kontaktperson vedrørende dykking, dynamisk posisjonering etc.

Mannskapsavdelingen består som tidligere av mannskapssjef Rolf Nøkleby og «redaktør».

9

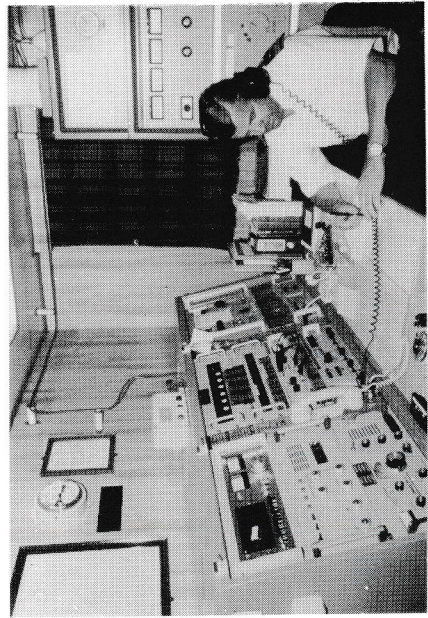
Livet ombord, fra linje til offshore



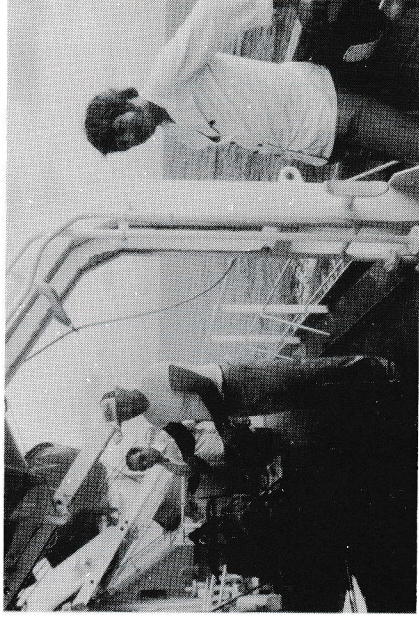
Forpleiningsass. Gundersen serverer middagen til offiserene ombord på «Salvador».



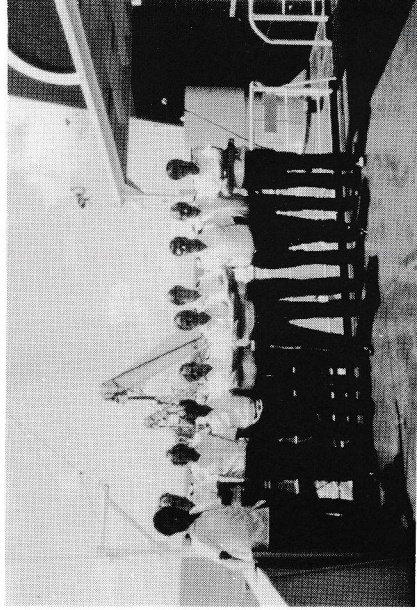
Kaptein Per Iversen ved D.P. anlegget ombord i «Stad Flex».



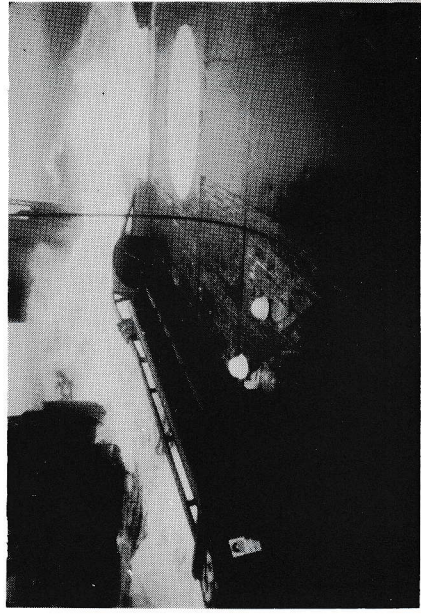
«Gnist» Østby i fullt arbeide ombord i «Santa Fe».



Det grilles ombord.



Fra «offiserparaden» ombord i «Salvador» etter henstilling fra passasjerene.



Det er godt å ha flere «ben» å stå på i Nordsjøen.

Nye bemanningsforskrifter - nye muligheter



Direktør Børre Sverdrup.

mumsbemanning, og for mange skipsvedkommende vil den faktiske bemanning være høyere. Hvor meget er det opp til det enkelte rederi og skipsledelse å avgjøre, bl.a. for å sikre at de nødvendige arbeidsoppgaver kan utføres innenfor gjeldende regler om arbeidsleid.

De nye bemanningsforskriftene baserer seg på den gjeldende arbeidsleidslav. Sjøfartsdirektoratet har understreket at lovens bestemmelser må nøye overholdes. Derfor er det viktig at bare virkelig arbeidet overtid fremgår av overtidsregistreringen.

Vi mener kritikken fra sjømannsorganisasjonene mot de nye forskriftene er høyst uberettiget. For det første har vi hatt en rivende teknisk utvikling siden 1969, da de gamle forskriftene ble vedtatt. For en del skips vedkommende er arbeidsmengden blitt borteimot halvert. Det i seg selv tilsier en betydelig reduksjon i bemanningen. For det annet er det et faktum at en rekke skip i flere år har seilt med til dels lavere bemanning enn den forskriftene tillater, bl.a. som en følge av rammeavtalen mellom Sjømannsforbundet og SAF.

Alt i alt betyr altså de nye forskriftene ikke noen drastisk endring i bemanningen fra allerede etablert praksis, noe som fremgår av nedenstående tabell. Her sammenlignes de nye forskrifter, skip på særavtaler og forskriftene av 1969.

Bruttotonnasje	200	300	500	1.200	7.000	20.000
Nye forskrifter	5	7	9-10	10-12	15-16	17-18 18-90
Særavtaler	6	6-7	7-9	12	13-17	17-18 18-20
Forskrifter av -69	6	8	15	16	20-22	22-24 24-30

De største endringene i forhold til de tidligere forskriftene er at det kreves skipsmekanikere på skip over 500 bruttotonn, og at det stilles omfattende krav til teknisk standard m.v. og at skipsføreren kan delta i ordinære vakstert på skip opptil 2000 bruttotonn.

Forskriften har lagt til grunn alle internasjonale bestemmelser og i tillegg strengere særnorske krav.

Redusert bemanning må nødvendigvis føre med seg visse endringer i arbeidsorganisasjonen og funksjonsdelingen om bord. Hensikten er å gjøre arbeidet mest mulig rasjonelt og uten at det forringer arbeidssituasjonen for de ansatte. Det er særlig tre punkter i de nye bemanningsforskriftene som legger forholdene til rette for slike forandringer.

For det første gjelder det bestemmelsen om *skipsmekanikere og skipsmekanikeraspiranter*.

For skip over 500 tonn som går inn på tabell grunnbemanning erstatter skipsmekanikeren matroser og motormenn og vil derfor bli fremtidens fagarbeider til sjøs. En skipsmekaniker vil dessuten ha tilegnet seg de nødvendige praktiske ferdigheter for videre kvalifisering til styrermann eller maskinist.

Erfarne matroser og motormenn kan i en overgangstid kvalifisere seg til skipsmekanikere gjennom en praktisk opplæring om bord og eventuelt tilleggskurs i land.

Det andre punkt gjelder *byssedepartementet* der kokkaspirant med ett års gjenstående opplæring - det vil som oftest si aspirant med fullført grunnkurs og videregående kurs i kokkfag - kan erstatte kokk. Dessuten kan forpleiningsassistent i erstattes med forpleiningsassistent II dersom det er kokkaspirant om bord.

For det tredje har vi i forskriftene bestemmelser om *elektropersonell*. Med de nye forskriftene kan nå skipselektriker med bestått eksamen ved maritim høyskole, elektro-automasjonslinjen, og to års fartstid som sertifisert elektriker tjenestegjøre som førstemasjkinist.

De gamle bemanningsforskriftene ble innført i 1969, altså for 14 år siden. Disse forskriftene baserte seg på studier og registreringer som ble foretatt på skip bygget i slutten av 50-årene og i begynnelsen av 60-årene, det vil si over 20 år siden.

Siden den gang har det skjedd en betydelig utvikling både på det tekniske området og når det gjelder organisatoriske og administrative sider ved driften av skip. En del av de viktigste tiltak er følgende.

- Autopilot, som betyr at det sjelden er bruk for rommann.
- Delvis ubemannet maskinrom, EO, som i stor utstrekning reduserer behovet for vakt i maskinen.
- Hydraulisk opererte luker.
- Spylesystemer for lasteromsrensing.
- Lasteovertvåkingsystemer for tankskip.
- Betydelig forbedret fortøyningsutstyr.
- Antikollisjonsradar.
- Satellittnavigasjon.
- Effektive systemer for vedlikeholdplanlegging.
- Kvalitetsøkning på maskineri og materialer, noe som har redusert behovet for vedlikehold.
- Redusert behov for vedlikehold i form av rustbanking, maling og vasking.

Alle disse tiltak har medført at arbeidsbelastningen om bord er meget sterkt redusert i løpet av de siste 10 år.

Ivaran Lines, Inc. flytter til Staten Island



Etter mange utsettelse flyttet Ivaran Lines, Inc. endelig kontorene fra 17 Battery Place til Staten Island den 27. mars. Den opprinnelige flyttedato var fastsatt til 1. oktober 1982, og det er klart at utbyggeren har hatt store problemer med å få bygget ferdig.

One Edgewater Plaza kan best sammenlignes med Oslo Havnelager, med andre ord var bygget en tidligere terminal/lagerbygning. Ombyggingen er meget profesjonelt utført, man kan ikke se noe gammelt overhodet. Beliggenheten er like ved sjøkanten, og vi har fin utsikt over Manhattan og sjøveien inn til Brooklyn og til Port Newark.

Som dere ser har vi god plass til «gjester» fra Oslo på vårt kontor, Tom Sæthre var til stede da billedene ble tatt.

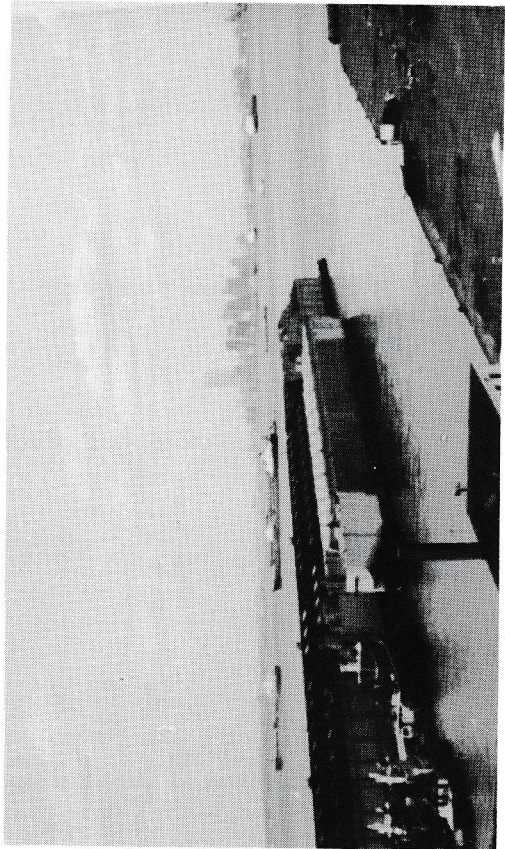


Stig Nitter Foss smiler fornøyd over sine nye kontorer.

New York, New Jersey, Connecticut, Rochester, Boston, Philadelphia, Baltimore, Norfolk, Cleveland, Cincinnati, Chicago, Detroit, Denver, Atlanta/Charlotte, Houston/Dallas, St. Louis, New Orleans, Miami/Tampa. Hvert område har sin Sales Manager. I noen områder dekker Sales Manager flere enn et område. Våre agenter på kysten rapporterer salgsmessig til US Navigation's kontor i Cleveland, på samme måte som de enkelte Sales Managers for salget av Ivaran's tjenester. Hapag-Lloyd er eier av US Navigation, og for salget av Hapag-Lloyd rapporterer de enkelte Sales Managers også til Hapag-Lloyd's sentrale kontor i New York. Salget til vår generalagent skal derfor tjene flere prinsipaler, hvorav eier Hapag-Lloyd er den klart største og dominerende.

Fordelen ved å tilhøre en større organisasjon ligger i spredningen av salgsorganisasjonen, en spredning vi selv ikke kan få til p.g.a. omkostningene. Svakheten ligger særlig i vår størrelse i forhold til hovedagenten/eier, som naturlig nok har en tendens til å styre salgsinnsatsen i sin retning. En viktig oppgave for oss er derfor å sørge for ikke å bli glemt av vår agent.

Til hjelp i vårt sydgående salg har vi førsteklasses informasjon. Fra vår generalagent får vi computerlister som gir oss avsender og volum pr. måned. Fra våre agenter i Syd-Amerika får vi tilsendt våre konkurrenter's manifest. Fra vår agent Grieg i Brasil får vi sendt pr. telex informasjon om importlisenser utstedt av Nasjonalbanken, med avsender- og mottager's navn, volum og varesort. Vi har derfor



Utsikt fra kontoret.



Kaptein Isaksen og kaptein Sverre Johansen.



Vår nye dame i N.Y. Grethe Ericksen.

alt materiale en linje kan ønske seg.

Vår første oppgave har vært å introdusere Ivaran Lines, Inc. til våre største nåværende avskibere. I et marked med nedadgående trend er dette meget viktig, idet alle våre konkurrenter aktivt er ute etter mere last. Som i annen virksomhet har 20% av avskiberne 80% av lastene, og etter å ha introdusert oss hos våre nåværende kunder, er oppgavene nå å styre salget til de avskibere som ikke bruker Ivaran. Det er særlig her arbeidet tidligere har sviktet, og hvor vi selv må delta aktivt i salget hos avskiberne. Vår policy er å bli kjent med alle større avskibere, noe som er nødvendig blant annet p.g.a. utskiftingen i agentene's salgsstab, som erfaringsmessig skifter jevnlig her borte.

Vi arbeider systematisk etter en salgsplan pr. område, og vil i løpet av kort tid ha utarbeidet budsjetter og mål pr. område. En kompliserende fakta er flaggrestriksjoner på lasten, noe som skaper usikkerhet hos avskibi-

berne og gjør vårt salgsarbeide mere komplisert enn i et fritt marked.

Endel av avskiberne har blitt bøtelagt i Brasil for å ha sendt «flaggrestriktet» last med Ivaran, og her borte mister ansatte fort jobben ved å gjøre feil. Lileledes er speditørene redde for å gjøre en feil, og ofte ser ikke trafikkavdelingene L/C (L/C er forkortelsen for Letter of Credit eller på norsk Remburs som er den mest alminnelige og sikreste betalingsmåte) før kort før skibningstidspunktet, om de gjør det i det hele tatt. På den annen side vil de store avskibere gjerne ha oss i traden og liker ikke å bli dirigert av forordninger i Syd-Amerika. Våre konkurrenter er heller ikke av de mest effektive og vi har ofte en operativ fordel ved vår regularitet.

Vi vet hva vi vil og hvordan vi skal nå våre mål, og vi ser stadig resultater av vårt markedsarbeide. Jevnt og systematisk salgsarbeide gir alltid resultater, og vi er optimistiske for 1983, markedet tatt i betraktning.

«Vår mann i New York»



«Store hvite far» «Onkel Sverre»

har sluttet!

Kjært barn har mange navn – i dette tilfelle gjelder det Kaptein Sverre Johansen som 15. mai gikk av med pensjon etter 40 år i rederiets tjeneste.

Han begynte å seile i rederiet som 2. styrmann i 1943 på M/S «Tercero», i 1952 ble han kaptein på M/S «Buenos Aires» og den 22. mars 1958 gikk han iland fra M/S «Lisholt» for å overta som leder av New York kontoret hvor han begynte i mai 1958.

Fra da og fram til han sluttet har han vært krumtappen i og den drivende kraft bak vår linjeoperasjon i USA. Langs hele Østkystens «waterfront» har velkjent, berømt (berømt?) og ikke minst respektert blant agenter, stewedorer, tankbåtselskaper, bunn- og skipsleverandører, skipshandlere, timecharterkapteiner, etc.

Det finnes vel heller ingen av våre skipsmannskaper som ikke en eller annen gang har vært utsatt for kaptein Johansens ros og ris.

Når det gjelder oss her på kontoret i Oslo kan vår erfaring med kaptein Johansen best uttrykkes slik:

Kjære «onkel» Sverre

Hvordan kan du gjøre dette mot oss overlate oss til «isak» og foss hvem skal skjønne på stevedorer, grekerskipper, oss og trekke i snorer for å få en perfekt operasjon? her har du hatt din store misjon.

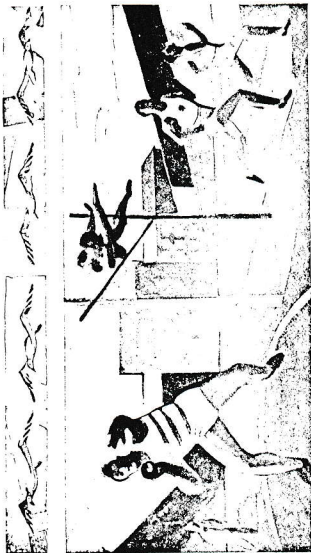
Vi har lært av deg på harde måter hvordan man helst bør drive båter med topp innsats fra alle mann skal vi heretter gjøre så godt vi kan slik at grunnlaget som ble lagt av deg fortsatt skal få utvikle seg.

Ønsker deg mange gode dager som snill og koselig bestefader med bare kona å skjønne på lur på hvordan det vil gå? håper du holder kontakten med oss og ikke helt fra lvaran kaster loss.

†

Idet avisen går i trykken har vi mottatt det triste budskap fra M/S «Santa Fe» at lettmatros Jørn Samuelsen fra Sandefjord omkom under lossearbeid i Charleston søndag 29. mai. Samuelsen begynte i rederiet i mars i år. Tidligere har han seilt for Jahre.

Vi lyser fred over hans minne.



DIPLOM

TILDELT

m/s STAD BREEZE

Nr. 3

NM i friidrett kl. II 1982

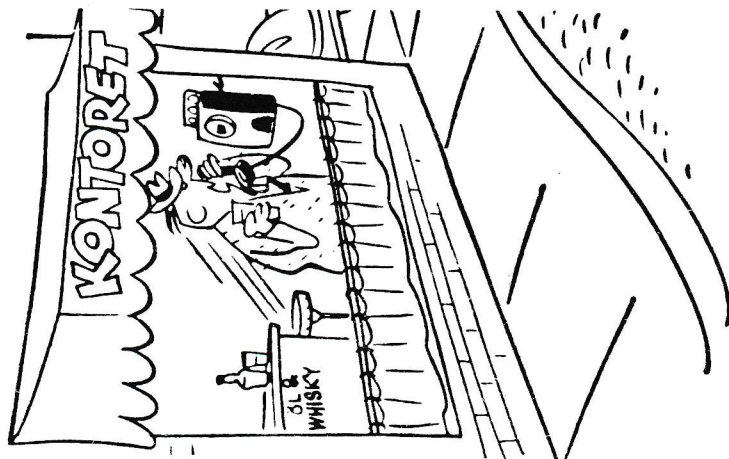
Oslo, 31.12.82

W. Dragland

Permy, Kåre, Nilsen



Muntre siden



- Den unge vakre sekretæren ba etter tre måneder sin sjef om lønnsforhøyelse på 500 kroner. Sjefen sier:

– Det skal være meg en glede å gi deg det!

– Skal det være med glede i tillegg, blir det 1.000 kroner. Sa piken.

- – Drikker du mye brennevin?
– Nei... bare ved høytidelige anledninger.
– Hva menes med høytidelige anledninger?
– Det er når jeg drikker brennevin.

– Fantastisk, sa arbeidsformannen til den nye tømmerhuggeren. – Hvor har du lært det?

- I Sahara.
- Ja, men der er det jo ingen trær.
- Nei, ikke nå lenger ...

– Jeg er på kontoret, elskling...

- Ungkarer vet mye mer om kvinner enn gifte menn. Hvis det ikke hadde vært slik, ville de også ha vært gift.

«Redaktør'n»

Hvem seiler hvor?

M/S «Salvador»

Kaptein Bendt Ternø
O.styrm. Aage Helde
1st.off. Magne Rossehaug
2d.off. A. Gustafsson
R.off. Elin Rossehaug
Botsmann Hallstein Hereid
Matros Odd Øvergaard
Matros Manuel Lopez
Matros Manuel Fontan
Lettm. Rolf Englund
Jungmann Karl Sølberg
M.sjef Herman Kristiansen
1st.eng. Erling Niilsen
2nd.eng. Leif Syrstad
Elektr. Karl Pobantz
Repr. Ciro Punzo
Motorm. Anders Hansen
Motorm. Kaare Johansen
Motorm. Augustin Grande Cruz
Ch.steward Hermund Isdal
1st.kokk Kai Andersen
Messemann Gabriel Marginean
Forpl.assistent Berit Schei
Forpl.assistent Paolo Di Susana
Pl.assistent Toni Andersen

M/S «Santa Fe»

Kaptein I. Johansen
O.styrm. Per G. Johansen
1st. styrm. Kai Paulsen
2st.styrm. Tore Soltvedt
Radiooff. Jeppe A. Jeppersen
Båtsmann Håkon K. Grimelid
Matros Almo V.E. Varpenius

Matros Valentin Gil Gomez
Matros Alcides Pinheiro
Jungmann Arild Danielsen
M.sjef Knut E. Granskogen
1.smask. Petter Monsen
2.smask. Jørgen Münster
Elektr. Ove J. Gauperaa
Reparatør Hroar Halvorsen
Motormann Trond Devold
Smører Knut I. Tysnes
Stuert Bjørn Vorpenes
1st.kokk Jan Arstad
Forpl.ass. Torill L. Madsen
Forpl.ass. Liv Sjølett
Forpl.ass. Trygve Langholt
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 Orat
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.msk. Arvid O. Christiansen
Matros Joao Andre De Lima
Kapt. Ole Elvegaard
Kokk Manuel Busto Ferreiro
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 Johnson
Matros Michael Kongshaug
Matros Herbjørn Meklassen
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.msk. 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 Karlsen
Kapt. Sigleiv Karlsen
Matros Harald Kjerstad
O.styrm. Sverre Kvalsund
M.sjef Jørgen Kvisvik
M.sjef Nils Ljøstad
Kokk Torfinn Lura
Matros Oddvar J. Skjong
1.msk. 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.msk. Oddbjørn Småge
Kapt. Adolf Steinar Standal
Matros Karl Synnes
Matros Edvin Takset
Matros Lars Ystanes

Skipenes posisjoner

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

M/S «SALVADOR»

Rio de Janeiro 5/6 — Fortaleza 12/6 —
Wilmington 20/6 — New York 22/6 —
Philadelphia 23/6 — Baltimore 24/6 —
Norfolk 25/6 — (dokking) Charleston
30/6 — Savannah 1/7 — Jaxxonville 2/7 —
Miami 3/7 — Rio de Janeiro 16/7 — San-
tos 17/7 — Buenos Aires 20/7 — Monte-
video 22/7 — Rio Grande 23/7 — Parana-
gua 25/7 — Santos 26/7 — Rio de Janeiro
28/7 — Fortaleza 2/8 — New York 12/8.

M/S «SANTA FE»

Rio de Janeiro 12/6 — Santos 13/6 —
Buenos Aires 16/6 — Montevideo 18/6
— Rio Grande 19/6 — Paranagua 21/6
— Santos 22/6 — Rio de Janeiro 24/6
— Fortaleza 29/6 — New York 9/7 —
Philadelphia 10/7 — Baltimore 11/7 —
Norfolk 12/7 — Charleston 13/7 — Sa-
vannah 14/7 — Jaxxonville 15/7 — Mia-
mi 16/7 — Rio de Janeiro 25/7 — San-
tos 30/7 — Buenos Aires 2/8 — Mon-
tevideo 4/8 — Rio Grande 5/8 — Para-
nagua 7/8 — Santos 8/8 — Rio de Ja-
neiro 12/8 — Fortaleza 12/8.

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 «spot».

«NORBARGE I»

2 års certeparti for
Rosenborg Mek. Verksted

«NORBARGE II»

«småjobber i Stavanger.

«IVARAN AVISEN»

utgis av:
A/S IVARANS REDERI
Tollbugt. 11 - Oslo 1
Telefon: 42 98 37
I redaksjonen:
T. BREKKE PEDERSEN

Kaptein Hjalmar Larsen er død i en alder av 75 år. Han begynte å seile i rederiet i 1935 ombord på M/S «Sud Americano» som 3. styrmann. I 1947 ble han kaptein på M/S «Terzero».

Under krigen seilte Larsen som

1. styrmann ombord på M/S «Terzero» og S/S «Edvard Grieg».

I 1968 gikk han i land fra M/S «Solholt» og rederiet.

Kaptein Larsen ble tildelt Norges Rederforbunds gullmedalje i 1959.

Vi lyser fred over hans minne.