



H-T nytt

NR. 3

1975

5. ÅRG



- HUSORGAN FOR H. E. HANSEN-TANGENS REDERI -



H-T nytt

INNHold

Rederens hjørne	3
Byggenummer 291 er blitt «Regina»	4
Landsomfattende regler for skipsopplegg	7
Sjømannskone i Fyllingsdalen	8
Skip og fly til Viking Supply Ships	9
Gutta på «Kristina»	10
Fra Uddevalla	11
Småprat fra «Adna»	12
Skipsfartskurs	13
Hvem seiler hvor	14
Billedmontasje fra Førdebygget	15
Kjente H-T-fjes	16
Lederkommentar	17
«Haakon Magnus» skrev historie	18
Drikkeglad delegasjon	19
Våre skips historie	20
Kortbølgesender-saken	21
Arild Breive skal bli nordlandsbonde	22
Ingeborg drar til Stavern	23
God start for «Haakon Magnus»	24
Forkurs for maritime skoler	24

Redaktør: Paul Otto Johnsen
«H-T NYTT» Redaksjonens tlf. (042) 2 44 96

Sats, montasje og trykk: Bjorvand & Skarpodde
Bok- og offsettrykkeri — 4600 Kristiansand

H. E. HANSEN-TANGENS REDERI
Øst: Strandgate 3, Postboks 22, 4601 Kristiansand, Tlf. (042) 2 44 90



— Jeg døper deg «Regina» — må hell og lykke følge deg på alle hav.



„Rederens hjørne”

Det er ikke bare tankmarkedet som er dårlig for tiden — også markedet for oljeboringsplattformer.

Heldigvis er begge de to plattformer vårt rederi er engasjert i, meget godt sluttet. «Pat Rutherford Sr.» opererer for Texaco Trinidad frem til januar 1977, og «Haakon Magnus» for Oil and Natural Gas Commission of India utenfor Bombay frem til juni 1977.

Som bekjent er Viking Offshore A/S et nytt selskap innenfor oljeboringsbransjen, og vi har, og har hatt, våre problemer. Disse problemer har ikke blitt mindre på bakgrunn av de lange distanser mellom Kristiansand og Trinidad, og Kristiansand og Bombay. Likevel tør jeg påstå at de problemer vi har hatt i oppstartingen er — og vil bli løst til alles tilfredshet.

Sammen med dir. Stallemo er undertegnede nettopp kommet hjem etter en ukes opphold i Bombay. Vi er begge meget imponert over det arbeid som er lagt ned av våre folk — under forhold som til dels er umenneskelige. Denne by med 6—7 mill.

mennesker, ingen vet selvsagt eksakt hvor mange, hvorav 90 % er slum, hvor byråkrati og korrupsjon hersker. Som eksempler kan nevnes at det tok Det norske Veritas 7 måneder å få telefon, og det Norske generalkonsulat 2 år å få telex. Man betaler så kr. 3.000,— til telefonverket, og kr. 15.000,— til den som hadde telefonen før.

Det å være f. eks. stuert ombord i «Haakon Magnus» er heller ikke noen lett oppgave. Maten er fantastisk, og dette har selvsagt oljeselskapet funnet ut, og på bakgrunn av dette har det vært opp til 23 representanter fra oljeselskapet ombord samtidig.

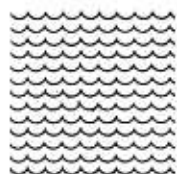
Ombord og i land på basekontoret gjøres en fantastisk jobb, selv om mangel på kommunikasjonsmidler gjør sitt til å vanskeliggjøre driften.

Jeg har til slutt lyst til å sitere en av de ansatte som sa: «Kan Viking Offshore klare å operere i India kan vi også operere alle andre steder i verden.»

Tore Hansen-Tangen



Byggenummer 291 er blitt «Regina»:



DRONNINGEN TOK SJØEN MED MAJESTETISK ELEGANSE

Vår siste nybygning — mest kjent under byggenummer 291 — men som etter dåp og sjøsetting bærer det stolte navn «Regina» — forøvrig et ikke helt ukjent navn i H-T-flåten — ble bæret med solskinn og sommervarme da skipet i slutten av august, under vanlig festivitas fikk sitt navn, og ble sjøsatt fra Uddevallavarvet. Dagen før sjøsettingen høljet det ned i Uddevalla — riktig et trøsteløst regnvær var det — men værgudene så altså i nåde til «Regina».

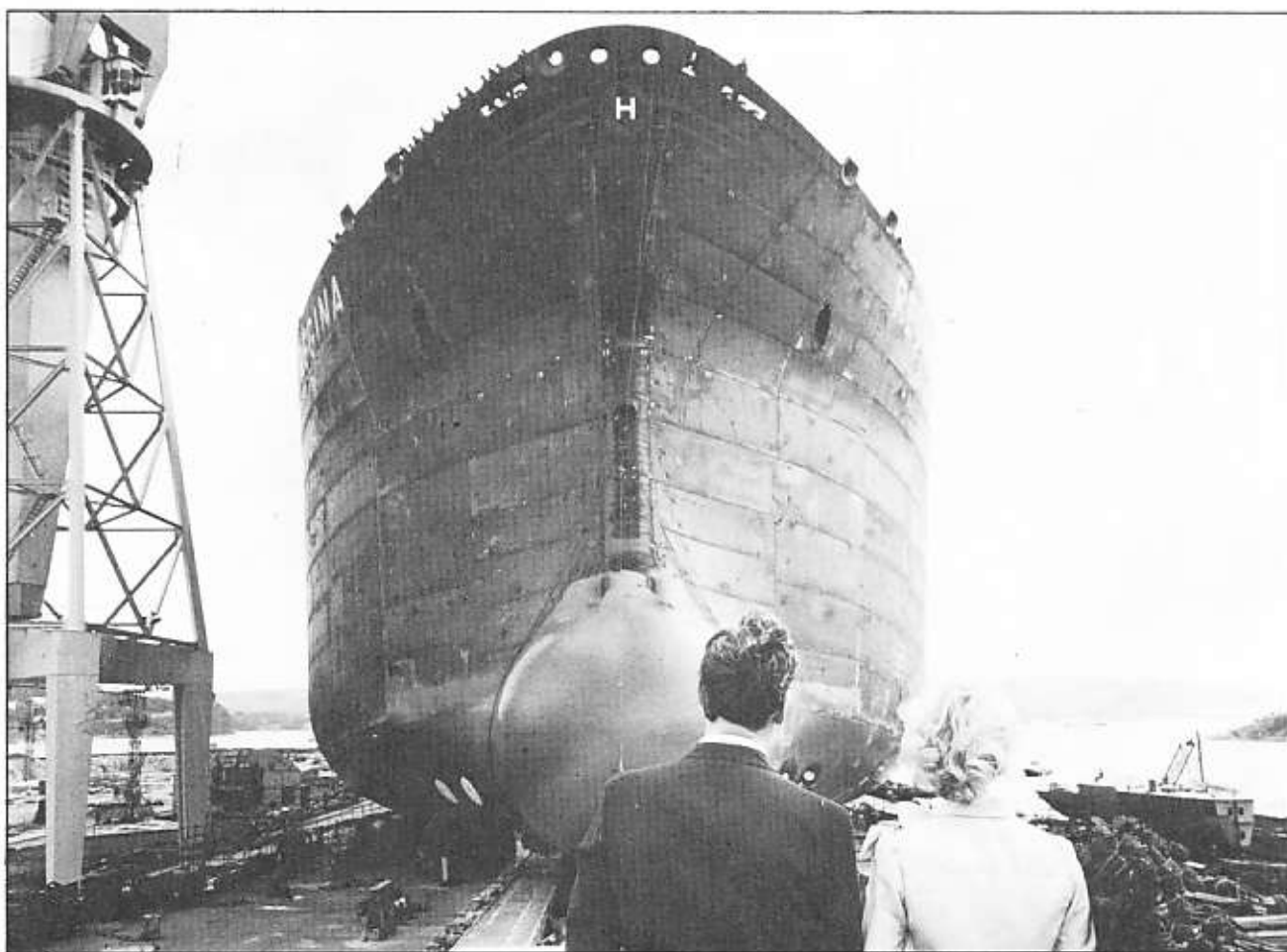
Det skulle da også bare mangle. Det er ikke hver dag man sjøsetter en dronning. Nå er riktig nok «Regina» nummer 8 i rekken

av søsterskip som er bygget ved Uddevallavarvet, og man skulle tro at arbeiderne ved verftet etter hvert ble så blaserte når det gjelder sjøsettinger at de tar det som en vane. Ikke desto mindre — litt før klokken 14.00 sjøsettingsdagen strømmet en stor del av verftets 2400 arbeidere ned mot beddingen for å bivåne nok en supertankers sjøsetting. Det er så rart med det. En sjøsetting er en sjøsetting. Det er noe ekstra med det — tross alt — selv om man har opplevet det atskillige ganger før. Og litt spenning også vel. Det vil helst gå bra — og det gjør det som regel, men likevel — man vil

neppe unnvære det stolte syn å se en kjempe forlate beddingen, og desto mere når man selv har vært med på å bygge den.

Ca. 120 gjester fra rederi, bankforbindelser, verft og kommune var også samlet til sjøsettingsfesten. Dermed ble det en anseelig skare — selv om det ikke kan måle seg med de 10.000 som fulgte den første 230.000 tonner fra Uddevallavarvet med øynene da den forlot beddingen i sin tid — men som kjent — den første gang den første gang den giver mangel småting rang.

Festivitasen ble åpnet med en feiende marsj av Regionsmusikken — før



Elegant og sikkert glir majesteten ut i det våte element.

direktør Ingvar Trogen sammen med skipets gudmor, fru Unni Hansen-Tangen besteg dåpsplattformen, fulgt av så mange av de innbudte gjester som plassen tillot. For oss som stod der oppe føltes den 26 meter høye baugen nærmest som en fjellvegg i Jotunheimen.

Beddingen, med 9 graders helning — og godt innsmurt med fett, skulle etter sigende gi skuta en fart av 11 m/sek. idet den tok vannet, og den utløste effekt skulle noenlunde tilsvare kaloriinnholdet i 1 million liter ertesuppe. Ikke så rart da at bulben nesten forsvant i en røyksky av svidd «grease» idet den forlot nederste del av beddingen. Men et syn var det — bevares. Og det gikk som smurt. Flodbølgen slo tilbake etter at kjertelbølgen hadde skjovet ut vannet fra utløpet, fraktet med seg flere billass med trebiter, plankestubber etc. som hadde ligget under buken på «udyret», nei — unnskyld — dronningen naturligvis. Som bremse på vei ut fjorden måtte gigantens slepe på flere lengder grovdimensjonert kjetting, som endte i to enorme bøyer som virket en drivankre, og selv om 3 kraftige taubåter straks dukket opp og holdt igjen, tok det en god stund før «merakkelset» roet seg ned.

Men før alt dette skjedde gjennomgikk man festivitassens høydepunkt — dåpen. Det som så og hørt ved slike anledninger — at høyttaleren svikter — skjedde heldigvis ikke denne gang. Og dermed kunne vi alle følge gudmørens dåpsord: «Jeg døper deg «Regina» — må hell og lykke følge deg på alle hav.» Med høy og klar røst kom det — og den tradisjonelle champagneflaske ble med sikker hånd geleidet mot baugen av skipet.

De perlende dråper stod nesten som en skumsprøyt i den sydvestlige brisen, og øyeblikket var kommet da gigantens skulle begynne å røre på seg. Vi holdt pusten et øyeblikk, og skiftet luft i lungene — for sant å si — det skjedde ingen ting med en gang. Det varte faktisk et minutt og vel så det før skroget begynte å røre på seg. Best utsikt hadde de tre mann i kjeledress og med hjelmer, som satt på buken under bulben, og la hodet på skakke og lyttet etter knirking, mens de nistirret på sprekken mellom den faste beddingen og den delen som skulle frakte 35.000 tonn stål ut i det våte element. Om de hjalp til med hydraulikk, trykkluft eller andre knep skal være usagt, men da bevegelsen først begynte kunne det nok ikke nytte å holde igjen med handemakt.



Gudmoren, fru Unni Hansen-Tangen, sammen med direktør Ingvar Trogen på vei opp på dåpsplattformen.



Den satt!

Banketten

Til bankettens høring hører også en bankett som seg hør og bør, og det var direktør Ingvar Trogen som ønsket velkommen til denne. I sin velkomsthilsen kom han bl. a. inn på H-T rederiets alder — 105 år — et av de eldste rederiene i landet — og et rederi som Uddevallavarvet hadde samarbeidet med. Direktøren kom også naturlig nok inn

på den aktuelle markedssituasjon, og de problemer det medfører for shipping innen alle sektorer. Men det lå en viss undertone av optimisme i hans tale. Optimisme bygget på den tro at bunnen er nådd, og at mulighetene for en oppgang er til stede.

Skipsreder Tore Hansen-Tangen understreket sterkt i sin tale at optimisme bør og må prege næringen selv om

markedet i øyeblikket kan se noe dystert ut. Skyene er mørke — javel, men bakom skyene er himmelen alltid blå — som det heter i et gammelt ordsprog og det skal vi ikke glemme. Vi må ikke fortape oss i øyeblikkets dystrehet, men se fremover. Når man ser ut over fjorden så ligger opplagte skip i kø — det er den største depresjon i shipping siden andre verdenskrig — og det kan saktens røyne på motet og på optimismen. Men la oss huske på at shipping har vært i bølgedaler tidligere, sa Tore Hansen-Tangen. Men krisene er blitt overvunnet gjennom samarbeide mellom redere, verft og kredittinstitusjoner. Vi er takknemlige for det samarbeide som også skjer i dag, og lysere tider vil nok komme om ikke altfor lenge, sa Tore Hansen-Tangen.

Så var det gudmorens, fru Unni Hansen-Tangens, tur til å ta ordet. I en sterkt personlig og sjamerende tale takket hun for den ære som var blitt vist henne som gudmor for supertankereren. «Når det gjelder byen hvor skipet er bygget, må jeg innrømme at den kjenner jeg ikke godt nok», sa gudmoren, «men etter som jeg fikk det verv jeg har i dag, syntes jeg i alle fall det var min plikt å titte nærmere etter i dertil egnede opplysninger. For meg er stedet her i dag verdens midtpunkt — og det falt seg naturlig at jeg ville vite noe mer om dette midtpunkt. Jeg fant da ut at Uddevallanavnet kommer av Oddevoll. Når det gjelder likhetspunkter med min egen by — Kristiansand — så har vi i alle fall skjærgården felles. Og vi har vel også det til felles at sommeren i år har vært en lang solskinnssdag til glede for oss alle.»

Gudmoren takket for den vakre gudmorsgave hun hadde mottatt, likeledes for det verv hun hadde fått, samtidig som hun ønsket «Regina» lykke på reisen, både for skip og mannskap.

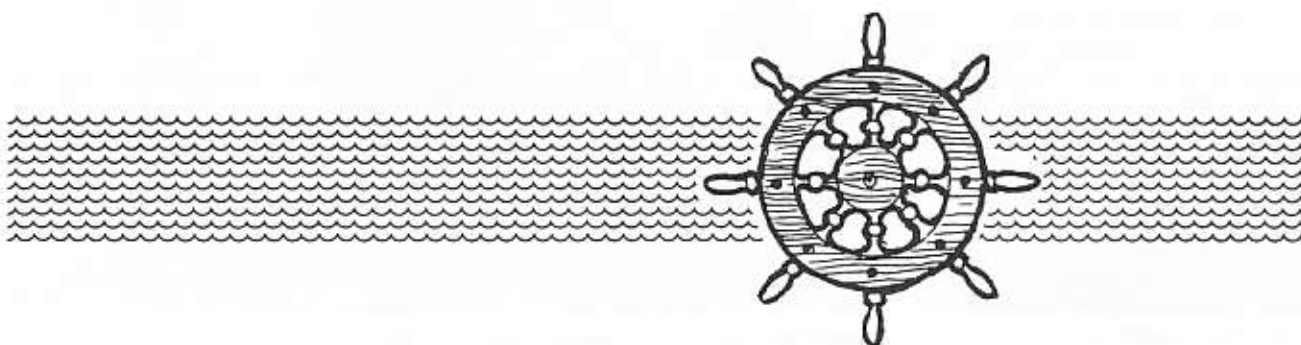
Det fulgte ellers flere taler med lykønskninger og takk for maten før den offisielle bordsetning var avsluttet, og man kunne fortsette dåpsfesten i mere u høytidelige former.



Vel blåst!



Gudmoren flankert av sin mann og direktør Trogen.





Olaf Malterud.

Landsomfattende regler for skipsopplegg

PUBLIKUM VISER STOR FORSTÅELSE FOR PROBLEMER SOM OPPLAGTE SKIP SKAPER

Over 100 til dels meget store skip ligger nå i opplag i norske farvann. Både for fastboende og turister er dette en helt ny situasjon. Enkelte synes det skjønner vårt kystlandskap. Det er allikevel vårt bestemte inntrykk at publikum hittil har vist en meget stor forståelse for de vanskeligheter rederiene kjemper med og de problemer som oppleggene skaper, sier direktør Olav Malterud i Norges Rederforbund.

Spesielt våre tankskip, som utgjør hoveddelen av opplagstonnasjen, er jo enorme konstruksjoner som ruver i landskapet og sikkert også stenger for en og annen hytteutsikt. Dette er det neppe noe å gjøre med — ett sted må jo skipene ligge i den ekstraordinære situasjon som så uventet er oppstått. I de gode tider har skipene vært av stor betydning for vår økonomi, og da må vi vel også kunne avfinne oss med de problemer som oppstår i vanskelige tider.

— Men klages det ikke også over støy og forurensning fra opplagte skip?

— Klager vil vel alltid dukke opp. Men man skal være klar over at et rederi kan ikke på egen hånd plukke ut et sted på kysten, hve fortoyningene i land og la ankeret gå for skip som midlertidig er uten fraktoppdrag. Det har alltid vært meget strenge bestemmelser både når det gjelder sikkerheten og fare for forurensninger. Fra 1. august har forøvrig Kystdirektoratet satt ut i livet regler for opplegg av skip. Reglene bygger stort sett på tidligere praksis fra de lokale havnemyn-

digheter, men er altså nå generelle for hele landet.

Det regelverk Fiskeridepartementet nå har satt ut i livet, og som altså står under Kystdirektoratets tilsyn, er meget strengt og detaljert. Det tilligger Havnestyret å gi tillatelse til skipsopplegg. Før et skip bringes i opplag, må forholdene til grunneier og bygningsmyndighetene være ordnet. Under skipsopplegget skal olje eller oljeblandet vann ikke pumpes ut, avfall fra arbeidet ombord skal tas vare på og leveres i land. Hvis fartøy ligger i nærheten av tettbebyggelse eller friluftsområder, skal man mest mulig unngå arbeider ombord hvis disse medfører støy, larm, røyk m. m. som generer omgivelsene. Miljøverninteresser tilgodeses også ved at skipenes eksterior kan påbys holdt ved like. I tillegg til dette kommer naturlig nok alle de detaljerte sikkerhetsforskrifter som er nødvendige for å ha skip liggende, så som fortoyninger, avfendring m. m.

— Hva mener Norges Rederforbund om de nye reglene?

— Vi har hatt anledning til å uttale oss om bestemmelsene som vi er godt fornøyd med. Det er selvsagt i norsk skipsfarts interesse at oppleggene blir til minst mulig genanse for publikum. Det er forøvrig mange nordmenn som i sommer for første gang i sitt liv har sett et virkelig stort norsk skip. Vanligvis er jo dette produksjonsenheter som sjelden eller aldri er i hjemlige farvann. Vi har også merket oss at på enkelte skip, hvor det har

vært praktisk mulig, har publikum, skoleklasser, myndigheter og lokalpresse vært ombord for å se hvorledes dagens skip ser ut.

Men det er jo en selvsagt ting at rederiene ikke har noe høyere ønske enn å få sine opplagte skip ut i fart igjen. Med alle midler arbeides det for at skipene så snart som mulig kan komme ut av den høyst ekstraordinære situasjon som det er å ligge i opplag. Vi må anta at i takt med den alminnelige konjunkturoppgang ute i verden, vil omfanget av norske skip i opplag bli redusert, sier Olaf Malterud.



Noen venter



på ditt brev

- VI HAR INGEN GRUNN TIL Å KLAGE - SIER INGER AARESKJOLD



Fru Inger Aareskjold.

Orteflaten 90 er adressen. Og vil man ha det nærmere bestemt så ligger det i Fyllingsdalen utenfor Bergen, forøvrig et av de store boligstrøk hvor blokker, rekkehus og eneboliger er vokset opp som paddehatter i løpet av de senere år. Over Puddefjordbroen, gjennom en ny og moderne tunnell, og så ligger Fyllingsdalen foran oss. Praktfull natur, og boliger for omkring 25 tusen mennesker. En by for seg selv med andre ord, med et varesenter så moderne og variert at man skal lete lenge etter maken. Og etter som det hele er innebygget, kan man oppholde seg her i timesvis om man vil — selv om det ligger i Bergen. Beplantninger og fontene — en fin restaurant, og et hav av forretninger av alle slag. Her kan man få alt. Man trenger saktens ikke dra til byen. Og det er da heller ikke meningen. En bydel på 25.000 mennesker har krav på skikkelige tilbud.

— Men det er synd at de har bygget så mye blokker her, sier Inger Aareskjold, fru til overstyrmann Bjørn Aareskjold, som vi er kommet for å besøke. Sjømannskoneintervju med andre ord. H-T-sjøfolk er spredt omkring i landet, og hvis man skal ha tak i sjømannskoner for intervju, så må man flytte litt på seg.

Vi er enig med Inger Aareskjold. Det er litt synd at man ikke har disponert dette deilige område litt mere variert. Aareskjold bor selv i en moderne og meget hyggelig blokkleilighet med god utsikt, men målet er å få noe annet når det ordner seg slik.

Fru Inger — bergensjente med to barn — en pike på 12 og en gutt på 11 år synes det er all right å være gift med en sjømann. Det er nok en del som klager og kyter litt over at de blir mye alene, men som Inger Aareskjold sier — der er saktens mange fruer som har sine menn hjemme — som er mye alene også. Møter,

konferanser og alskens elendighet. Slik er det nå engang, og når en venner seg til det, så går det fint. Og så er det så ekstra hyggelig hver gang mannen kommer hjem.

— Hovedsaken er at man har noe å ta seg til, og ikke henfaller til å sitte med hendene i skjødet, sier fru Inger.

Når man har noe å gjøre, så går tiden fort tross alt. Barna tar selvsagt sin tid — selv om de nå er såpass store at de er ute mesteparten av dagen — og dessuten har hun en 3 timers jobb ved siden av. Jeg er hjemme når de går på skolen, og hjemme til de kommer hjem. Man har godt av å komme seg litt ut i det pulserende liv og treffe andre folk. Dessuten er fru Aareskjold engasjert i Bergen Sanitetsforening, avdeling Fyllingsdalen, som i vesentlig grad driver arbeid på eldresektoren. Man driver med loppemarked, innsamlinger osv.

— Var det vanskelig å innrette seg som sjømannskone?

— Igrunnen ikke. Jeg visste så noenlunde hva jeg gikk til, ettersom jeg har sjøfolk i familien. Dermed var jeg på en måte mentalt forberedt. Dessuten har jeg hatt den åpenbare fordel å ha familie rundt meg. Jeg bodde hjemme da jeg fikk barna, og det var naturligvis en veldig støtte. Det kan nok være vanskeligere for dem som bor på steder hvor de ikke har familie.

— Har du god kontakt med andre sjømannsfruer?

— Jeg vil ikke si god kontakt. Litt er det, men igrunnen for lite. Jeg tror det ville være veldig nyttig å ha en nærmere kontakt med andre sjømannsfruer, fordi man ofte går omkring med problemer som man tror er enestående for en selv, og så viser det seg når man snakker med andre — at de har akkurat de samme problemer.

— Hvilke problemer tenker du da på?

— Ja — det kan være så mangt. Vi skal jo være både mor og far når far er ute, og vi må lære oss opp til en større grad av selvstendighet enn de som har sine menn hjemme. Hvis noe skal ordnes, så er ikke vi i den stilling at vi kan vente med det til far kommer hjem klokken 5. Vi må ordne opp selv i flokene, og det er naturligvis forskjell på sjømannsfruer på samme måte som andre kvinner. Noen er mere selvstendige enn andre. Men dette med selvstendigheten kan også bli litt av et problem. Vi må ikke bli så selvstendige at vi ikke ser nødvendigheten av den avlastning vi får når mannen kommer hjem. Vi må kunne la oss avlaste med andre ord. Det kan kanskje høres litt rart ut å si det på den måten — men jeg håper du forstår hva jeg mener — du må forandre deg den dagen mannen rei-

ser, og så forandre deg igjen den dagen han kommer hjem. Det er en tilpasning som ikke alltid er så lett, men det er nødvendig.

— Hva er det som sliter mest på en sjømannsfrue?

— Det kan vel være litt individuelt, men jeg tror i alle fall vi stort sett har én ting felles, og det er at vi ofte føler oss litt isolert. Det er litt eien-dommelig, men slik er det i alle fall, at man har så mye lettere for å bli invitert ut når mannen er hjemme. Men en enslig sjømannskone blir ofte sittende alene. Det er ikke for å kritisere, men slik er det også for eks. med rederiets julebord. Hvis mannen er hjemme blir man invitert, men når han er ute ikke. Det ville nok ikke være så mange som hadde anledning til å reise alene heller, men det kunne være hyggelig i alle fall å bli invitert. Vi er jo en del av gamet vi også tross alt. Men forøvrig må jeg si, at jeg er veldig fornøyd med den kontakt rederiet holder med oss sjømannskoner når det gjelder løpende informasjon. Det setter vi utrykelig stor pris på.



Enig med fru Inger. Det blir vel mye blokker.

— Har du vært til sjøss med mannen?

— Nei, faktisk ikke. Jeg tør ikke. For å si det som det er — jeg blir sjøsyk — og det er ingen fornøyelse skal jeg si deg. Å ta sjansen på å

rave omkring grønn i ansiktet — nei, det tør jeg ikke.

— Men ellers har du det bra?

— Javisst — ser jeg ikke sånn ut kanskje?

TO NYE SKIP PLUSS 7 SETERS FLY TIL VIKING SUPPLY SHIPS

Viking Supply Ships A/S — som er Sørlandets eneste spesialselskap med forsyningskip i Nordsjøen, har nå snart fire skip i fart. Det er identiske shelterdekkere — en type båter som er meget anvendelige innen oljevirk-somheten til sjøss, for bortimot alle typer last til olje-plattformer.

Nødvendigheten av hurtig og effektiv transport av folk og deler har ført til at selskapet nå også har funnet det formålstjenlig å gå til innkjøp av et 7 seters fly av typen Cessna 411, 1970 modell. Flyet er allerede i tjeneste. Viking Supply Ships får en flåte på 5 skip med en be-manning på 60 mann på båtene, fordelt med 12 mann pr. skip. 8 er beregnet ombord og 4 skal være disponible for skift.

Viking Supply Ships har inntil nå hatt tilfredsstillende drift. «Ben Viking» og «Gorm Viking» har vært beskjeftiget hele tiden. «Ben Viking» er chartret for 2 år til Norsk Hydro, og betjener Einar Rasmussens rigg «Poly-glomar Driller». «Edith Viking» har vært beskjeftiget siden den kom fra verftet nå i høst, og den 4. i serien, «Leiv Viking», ble levert for et par ukers tid siden. Før året er omme kommer så «Tor Viking», som altså blir den femte båt i Viking Supply-flåten. Skipene opererer i det nordlige av Nordsjøen, hvor oljevirk-somheten i øyeblikket er størst.

GUTTA PÅ «KRISTINA»:

Det er litt stusslig i Skuteviken

«Kristina.» — Sist vi var ombord i den var i Amsterdam for noen år siden, da den lå i dokk og fikk overhølt maskinen. Yrende liv ombord av arbeidsfolk, hektisk jag for å bli ferdig til å dra ut på ny fart. Bråket gjorde det så det for-slo, men bråket betydde bare at arbeidet var i gjenge. Liv og rørelse med andre ord. Og så nå for et par ukers tid siden — «Kristina» i Skuteviken. Godt fortoyed til det bergenske fastland.

En stille og rolig skute med akterenden vendt mot land. I opplag.

Der er noe dystert over dette ordet — opplag. Det gir visse assosiasjoner for dem som er kommet til skjels år og alder. Dystre assosiasjoner. Men det er en del av hverdagen for norsk skipsfart — en del av en hverdag som noen hver av oss håper på skal endre seg. Og endrer seg gjør det nok i sin tid.

Norsk skipsfart har vært i bølgedaler tidligere — har hatt motbør tidligere. Men har aldri gitt opp. Har aldri mistet motet. Ved initiativ og foretaksomhet har man staket nye veier — skapt ny giv.

Uff nei — nå hengir vi oss visst til tankeflukt. Det var ikke meningen. Meningen var å snakke litt om «Kristina» og Skuteviken. Som dere vet er det jo bare 10 prosent av båten vi eier nå, men det er våre folk som er ombord, de få som er. Og få er de. To sjeler sørger for å holde «Kristina» med selskap. Det er maskinsjef Hilmar Nordaunet og styrmann Fredrik Brunn.

— **Må det være tillatt å forstyrre litt, mine herrer?**

— Å ja, jøss bevares! Det kan være hyggelig med litt besøk av og til. — Det er litt stusselig å ligge sånn, sier Nordaunet.

Og litt stusselig er det. Så stille liksom — selv om man akkurat for øyeblikket har en del arbeidere fra Bergen Mek. Verksted ombord, som overhaler hjelpemotor og kjeler. Men

det betyr ikke at våre to venner er arbeidsløse. Det er ikke noen alminnelig vaktmannsjobb for å holde uvedkommende unna de er satt til. Temperaturen i pumperommet skal sjekkes og skrives ned en gang i døgnet, man skal påse at varmelampene lyser. Hjelpemotoren skal turnes hver 14. dag. Dessuten må man med visse mellomrom ta fatt på turnemaskinen for å move hovedmotoren, slik at den ikke skal ruste eller bli stående på en plass hele tiden. Og dertil kommer så forskjellige vedlikeholdsarbeide så langt tiden rekker. Å nei — de er ikke arbeidsløse, gutta. Og så driver de og samler regnvann fra båtdekket når ferskvannet slipper opp. Det er mere lettviint enn å gå på land og skaffe vann. Og regnvann er det tilstrekkelig av i Bergen — bevares. Det har ikke



gjort annet enn å regne i 6 måneder. De to karene ombord har innrettet seg praktisk. De samler regnvann fra båtdekket gjennom en slange ned i avløpsrøret til ferskvannstanken. Fra brovingene renner det også en del. Hele 50 tonn ferskvann var det blitt av det, siden de la opp denne innretningen for halvannen uke siden. God fangst med andre ord.

— **Er det rent dette vannet da?**

— Ja — kjente du noe usmak på



**Nordaunet som fraktemann
for H-Ts medarbeider.**

kaffen kanskje? Det er Nordaunet som smiler lunt og spør.

— Nei — vi må nok innrømme — ingen usmak.

— Å nei — det er rent som gull, sier Nordaunet. Tenk på alt dette regnet i 6 måneder.

— Hvem lager maten?

— Det er Nordaunet, sier Brunn. God mat også.

— Han tør nok ikke si noe annet, kommer det fra Nordaunet. Men faktum er at Nordaunet egentlig begynte i byssa i sin tid, så han er ikke helt utafør når det gjelder matlagning.

Det blir en hyggelig prat rundt bordet i messa. De klager ikke, gutta på «Kristina», men — som sagt — litt stusselig blir det nok.



Brunn og Nordaunet under en kaffepause.

FRA UDDEVALLA:

Litt dystre tanker i en dyster situasjon

Redaktøren har vært på luften igjen og han kaller desperat etter stoff til sine spalter. Alle synes å ha sviktet ham, og fra annet hold er vi informert om at han daglig sliter seg desperat og fortvilet i håret. Det skulle jo ha utkommet et høst-nummer av H-T NYTT på denne tiden.

Det er ikke det at vi her i Uddevalla bevisst går inn for å sabotere, men etter som det i flere tidligere nummer av husorganet har vært innlegg fra Uddevalla, mener vi at dette snart må være av mindre interesse for noen hver.

På havnen, eller rettere sagt på byfjorden, har det vært en del aktivitet siden siste innlegg herfra. Båter strømmer inn for opplag, og tallet kom opp i 24 båter i sommer. Da T/T «Regina» ble sjosatt i august måtte en del av disse båtene flyttes på for å gi plass i det våte element til den unge frøken. En av disse båtene ble flyttet til opplagsplass i Oslo-fjorden, og to har senere forlatt opplag her, for å settes inn i kornfart. Det er gledelig å se at noen får anledning til å bryte opplag, men dette klarer ikke på noen måte å legge noen demper på våre egne dystre utsikter når det gjelder T/T «Reginas» nærmeste fremtid. Det burde vel ikke være noen hemmelighet lenger, ettersom det i et nylig utsendt skriv til rederiets ansatte står å lese at «opplag synes å være uunn- gælig».

Her har vi fulgt med i byggingen fra

de første kjøll-platene ble lagt, og sett det hele vokse på beddingen til å bli en gigant i VLCC-klassen. Vi har vært til stede ved sjøsettingen og sett kolossen skli av beddingen, og ta vannet så verdig at en skulle tro den minst hadde gjort dette et par ganger før. Nå har vi så anledning til interessert å følge med i alt som skjer ombord ved utrustningskaien, og det er ingen ting som tyder på at dette skal bli en mindre moderne båt enn sin søster «Adna». Nå er man i full sving med de siste installasjoner av teknisk utstyr, og innredning av lugarer er kommet i gang for fullt. Alt tyder på at programmet holdes, og at det skal være klart for teknisk prøvetur ved årsskifte.

Tempoet er stort her ved verftet, og før utgangen av året er det blitt sjosatt 5 båter her i løpet av 1975, og tempoet synes bare å skulle fort-

sette slik en god stund enda, ettersom det ikke har vært noen kanselleringer ved dette verftet. Av de 5 nevnte båter vil det bare være «Adna» som er i fart og de 4 andre vil i tur og orden gå rett fra prøvetur til opplagsplass. Det er i hvert fall mye som tyder på det, og slik synes det bare å skulle fortsette neste år også.

Vi kan ikke nekte for at vi blir preget av en dyster — for ikke å si uhyggesstemning — etter hvert som vi ser den ene nye båten etter den andre forsvinner inn i en eller annen fjord for opplag. Vi kunne lett ledes til å tro at vårt opparbeidede eksistensgrunnlag er i ferd med å forsvinne under bena på oss, og at vi må se oss om etter andre muligheter. Dette har nok vært i tanke hos andre enn oss, etter som det er kommet oss for øre at enkelte har begynt med hønsefarm. Riktig nok i det små enda, men med mulighet til utvidelse omvendt proporsjonalt med fraktmarkedets svingning nedover, hvis det finnes noe lenger ned da.

Jeg håper inderlig ikke at alle som har sendt noen linjer til vår fortvilede redaktør har satt seg til skrivemaskinen like dystre til sinns som undertegnede, for da kan jeg tenke meg at det utkomne nummer av H-T NYTT vil være langt fra like kjærkommet som de tidligere utkomne. Jeg håper inderlig at det snart må bli grunnlag for noen ordentlige gledesutbrudd.

Med hilsen A. R.

Ivar Kristensen filosoferer og «gallup'erer»



Ja, må ikke noen skrive litt om «Adna», den nye store «Adna». Well, vi påtar oss så gjerne oppgaven hvis vi makter det.

Vi innfant oss på rederikontoret like før skolen sluttet, for om mulig å kartlegge vår videre skjebne. Joda, etter de vanlige høflighetsfraser om været, om helse og om hva styrmenn er i forhold til maskinister, kom Jensen med forslaget: Kunne du tenke deg å gå ombord i «Adna»? Vi nøler, og i vår grenseløse beskjedenhet stammer vi fram: «Men du vet vel at jeg ikke har noen erfaring i turbin.» — En unødvendig bemerkning. Selvfølgelig var man fullt klar over vår ringe persons begrensning. Nei, det var meningen å gå ombord som ekstramaskinist til å begynne med, for om mulig å opparbeide nødvendig kompetanse. Tilbudet var så interessant at vi aksepterte.

Så opprinner dagen da man står på flyplassen og strever med å få til et ansiktsuttrykk som om man er helt uberørt av avskjeden med kone og barn. Mens man akkurat i det øyeblikket har mest lyst til å gi pokker i fly, båt, rederi og pengeknipe, og dra med kone og barn hjem igjen. Men vi blunker ikke engang, vi beholder masken. Livet er tross alt ikke så enkelt som vår lille datter på 4 år gav uttrykk for da hun sa: «Hvis du ikke har lyst til å reise ifra oss, pappa, så kan du jo bare la det være.»

Men nå tøyser vi oss bort, det var jo «Adna» vi skulle skrive om.

Vi fikk vidunderet i sikte på lang avstand da vi skulle gå ombord. Du verden, det er det gråeste vi har sett.

Bortsett fra skorsteinsmerket og noen digre bokstaver i rød refleksmaling som forkynte at dette var «Adna», var hele båten grå, det gråeste grå som tenkes kan. Det falt oss øyeblikkelig inn å fremme forslag om å kalle «291» for «Grågina» hvis den skulle være likedan. Men da det rant oss ihu at vi ikke hadde fått noen «respons» på vårt forslag om å omdøpe «Benares» til «Bevares», oppgav vi tanken.

Der er virkelig dimensjoner over den nye «Adna». Vi både så og følte det der vi trasket over dekk mot overbygningen akterut. Alt omkring oss virket nesten uvirkelig stort, nesten skremmende.

Når vi nå sitter her og ser tilbake på vår ankomst ombord, er det nærmest med mild overbærenhet. Her er ikke så grått og trist som vi først trodde. Lugarene er av meget god standard, likeså messene. For ikke å snakke om dagrommet, det er som en drøm i forhold til hva man er vant til fra tidligere. Her er også leseværelse med bibliotek som alltid står åpent. Det virvar av ganger og trapper som innredningen på skip av denne typen er belemret med, blir man fort vant til, selv om det nok kan ta på kreftene når man skal opp 3—4 etasjer med en kasse ø . . . æh — brus under armen.

Maskinrommet er, som alt annet, av kjempedimensjoner. Det er elleve etasjer fra øverst til nederst, som omkranser en sjakt med turbiner og gear, bare som noen små klumper helt i bunnen. Nå som de fleste «barnesykdommer» er overvunnet, fungerer maskineriet bra.

Turbinmaskinister, har vi erfart, er

fæle til å pille seg i nesa, ellers er de akkurat som andre folk.

Fritidsaktivitetene er kommet i god gjenge. Barkveld, bingo, film og konkurranseskyting er faste innslag. Videre har man hatt dekksgolf- og bordtennis-turnering. Her har også, med hell, vært arrangert «idrettshelg» med vanlige friidrettøvelser. Der er jo noen av oss som har tungtveiende grunner for ikke å delta i de mest halsbrekkende idrettøvelser, men så passer vi desto bedre til tautrekking, så alle blir med. Stueren har tatt seg av svømmeknappkonkurransen, men der er det foreløpig bare byssepersonalet som kan skryte av 100% opplutning.

En ting som har opptatt våre tanker en del, er det faktum at dagrommet nesten ikke blir benyttet. Ved bar- og bingokvelder er der selvsagt folk, men ellers står det som oftest tomt. Vi har en anelse om at årsaken til det ligger i ordet «felles». Man har jo lest mye vakkert om felles messe og felles dagrom, men det blir vel stort sett skrevet av folk det ikke angår personlig. For en tid tilbake stod der en beskrivelse av et nybygg i en av sørlandsavisene. Man kunne blant annet lese at skipet var utstyrt med en fantastisk flott felles restaurant. Og det var designers intensjoner at ingen skulle få komme inn der i arbeidstøyet — og, som der stod, at selv ikke skipperen var reservert egen plass. Underforstått at ingen skulle ha faste plasser.

Det er vel først og fremst en bruksmesse man ønsker, ikke en pyntesak hvor der er så fint at man føler seg utilpass. Og hvorfor skal ingen ha fast

plass? I alle hjem er det et hvert familie-medlems soleklare rett å ha sin faste plass ved bordet i spisekroen. Det har med trygghet og trivsel å gjøre. Altså vil man ha forandring for forandringens skyld. Og da er det jo snublende nær å tro at der finnes mennesker som planlegger mye og tenker lite.

I den anledning unnfanget vår vanligvis slumrende hjerne den geniale idé å holde gallupundersøkelse — rett og slett gå rundt og spørre hele gjengen om hva de mente om å ha felles dagrom. Og når vi først var i gang, hvorfor ikke også lodde stemningen for og mot felles messe også.

Tanken ble til handling: Utstyrt med skrivesaker for vi båten rundt. Spørsmålene fikk noenlunde følgende ordlyd:

1. Hva vil du foretrekke, felles dagrom for alle, eller ett for mannskap og ett for offiserer?
2. Kunne du tenke deg felles messe (restaurant) eller vil du heller ha en for mannskap og en for offiserer?

Av de 34 vi rakk å spørre ble svarfordelingen slik:

1. 22 (64,7%) mot felles dagrom.
10 (29,4%) for felles dagrom.
2 (5,9%) i «vet ikke»-gruppen.
2. 33 (97,1%) mot felles messe (restaurant).
0 (0,0%) for felles messe (restaurant).
1 (2,9%) i «vet ikke»-gruppen.

Rundspørringen avstedkom en del diskusjon, men det ville føre for langt å gjengi de forskjellige grunner som ble oppgitt som årsak for den enkeltes standpunkt. Men vi hadde hele tiden inntrykk av at der ikke var ønske om diskriminering tilstede, eller at noen følte seg diskriminert på de angjeldende områder.

La oss ikke glemme å skrive at vi fant bare en som hadde personlig erfaring med felles messe, men han var til gjengjeld fanatisk motstander.

Fra pikene kom følgende hjertesukk: «Ikke bare delt messe, men også delt pentry.»

Well, som turbinfolk sier; det er bare sånn, man må bare godta det.

Ivar Kristensen

Stipendiater fra 17 u-land på skipsfartskurs i Norge



Skipsfartskurset for stipendiatene ble åpnet i Norges Rederforbunds lokaler av adm. direktør H. J. Darre Hirsch. På bildet viser skipsreder Knut Staubo (i midten) frem modellen av krigs-

skipet «Kong Sverre» til Chandrapala Wijeratne, Siri Lanka, Ismail Mahmoud, Sudan, og Mir Emaddin Farivar, Iran. Til høyre undervisningsleder Rolv Thorkildsen.

For 4. år på rad har Direktoratet for Norsk Utviklingshjelp og Norges Rederforbund arrangert halvårige skipsfartskurs for stipendiater fra u-land. Denne gang var 17 land representert med 21 deltakere, som kom fra rederier og skipsfartsmyndigheter. Undervisningen foregikk i Oslo med forelesere fra rederier, forskningsinstitusjoner og næringer med tilknytning til skipsfart. I midten av september var stipendiatene på en tur rundt kysten, fra Grimstad til Trondheim, for å besøke rederier, maritime skoler, havnemyndigheter osv.

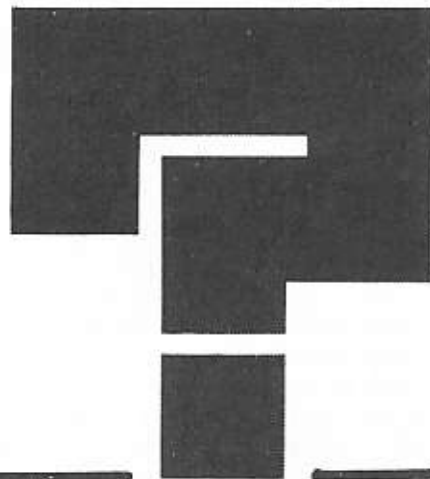
— Søkningen til kurset var denne gang så stor at vi dessverre måtte avvise over halvparten av søkerne, sier undervisningsleder Rolv Thorkildsen i Det norske Shippingakademiet. Norge var det første land som gikk i gang med å tilby u-landene denne form for opplæring i skipsfart, men nå arrangeres mer eller mindre tilsvarende kurser også i en 2—3 andre land.

— Hva er hensikten med kurset?

— Det er å gi deltakerne bedre kompetanse i alt som angår shipping i forbindelse med oppbyggingen av nasjonale handelsflåter i u-landene. Vi har en klar følelse av at deltakerne hittil har vært meget godt fornøyd med oppholdet i Norge. I tillegg til undervisningen ser det også ut til at svært mange av stipendiatene har knyttet gode kontakter med bedrifter og institusjoner innenfor norsk skipsfart — noe som forevrig allerede har gitt interessante resultater på det praktiske plan.

HVEM SEILER

- HVOR



T/T «ADNA»

Kaptein Helge Carlisten
Overstyrmann Mogens Kirkegaard
1. styrmann Svend E. Andersson
1. styrmann jr. Lars Eeg-Larsen
Telegrafist Ole A. Olsen
Arbeidsleder Odd Håkonsen
Dekksreparatør Ernst Nykrem
Matros Benny Bruun
Matros Albert Ågedal
Matros Jose Carballo Carracelas
Matros Olinto de Jesus Naseimento
Lettmatros Arnt-Tore Wahlberg
Lettmatros Jens Harald Nilsen
Lettmatros Svein Harald Olsen
Jungmann Kjell Tore Skjerkholt
Stuert Arne Tveiten

1. kokk Walter R. Horton
Pike Liv K. Horton
Pike Karen C. Qvam
Pike Sissel Aas Olsen
Pike Vera E. Emaus
Maskinsjef Arne Husdal
1. maskinist Gunnar Halvorsen
2. maskinist Nils Jørgen Skjelbred
2. maskinist Ivar Kristensen
Elektriker Sigvald J. Emaus
Storeskeeper Tore Jan Vikstøl
Reparatør Hans J. Madsen
Pumpemann Per Fjellvik
Maskinass. Svein E. Christiansen
Fyrbøter Hans Vestby
Fyrbøter Manuel Gonzales Rosales
Fyrbøter Sigurd J. E. Knutsen
Smører R. Henriksen
Smører Helge Hesland



Matros Benny Bruun.

M/T «EVINA»

Kaptein Finn Andersen
Overstyrmann Bjørn Aareskjold
1. styrmann Odd Mjaavatt
2. styrmann Truls Serbotten
Telegrafist Asbjørn Bjørgum



Fra venstre: Smører Johnny Nasset og smører Stein Henriksen.

Arbeidsleder Leiv Åkset
Dekksreparatør Eivind Holstad
Matros Per Rosseland
Matros Jan Kåre Mageland
Matros Abel Silva Lima
Matros Alberto C. Lima
Lettmatros Sverre Lohns
Stuert Torvald Abrahamsen
1. kokk Dagfinn Løkke
Pike Gunn Sissel Kletten
Pike Aud H. Nilsen
Pike Anne E. Abrahamsen
Maskinsjef Robert Larsen
1. maskinist N. Gunnar Knudsen
2. maskinist Per E. Brekke
Elektriker Oddmund J. Iversen
Storeskeeper Knud W. Sørensen
Reparatør Orlando Longueira
Pumpemann Torjus Øygarden
Maskinass. Rolf D. Smiseth
Motormann/storeskeeper Leif Berntsen
Motormann Bjørn E. Høgstad
Motormann Gunnar Ranvik
Motormann Tor Halvorsen
Smører Tor G. Dalsegg

M/T «KATARINA»

Kaptein Sigvart A. Launes
Overstyrmann Sigurd Olsen
1. styrmann Rolf Østerbø
2. styrmann Knut T. B. Råheim
Telegrafist Helge Ruthjersen
Arbeidsleder Odmund J. Malvol
Matros Bernt K. Hansen
Matros Harry Nilsen
Matros Svein Salomonsen
Matros Leif Thomsen
Jungmann Dag E. Isaksen
Jungmann Kjell T. Moen
Jungmann Anders Myklebust
Stuert Knut Klev

1. kokk Olav Andersen
Hjelpemann Per F. Brandt
Hjelpemann Biswanath Saha Banik
Pike Aud Brandt
Maskinsjef Øystein Austad
1. maskinist Robert Borøchstein
2. maskinist Anton Vassdal
2. maskinist Harald Horsberg
Elektriker Andreas Jensen
Storeskeeper Ivar Markussen
Reparatør Max Josef Bollmann
Pumpemann Kristian Sandvik
Maskinass. Magne H. Thrana
Motormann Arne Kleven
Motormann Leif O. Pettersen
Motormann Magne Nenningsland
Smører John Venås
Motormannsp. Arild Tharaldsen

T/T «REGINA»

Kaptein Svend Svendsen
Kaptein Asbjørn Rislaa
Overstyrmann Hammond Løvhaug
Maskinsjef O. Gilbert Nystøl
1. maskinist Ronald Sand Nilsen
2. maskinist Bjarne Midtun
Elektriker Torfinn W. Fredriksen
Elektriker Rolf Lunde



Overstyrmann Hammond Løvhaug.

«AVFØ-4»

Kaptein Jakob N. Elvehøy
Kaptein Jostein Bårdset
Maskinsjef Gordon M. Tharaldsen
Maskinsjef Tobias Fåland
1. maskinist Jørgen Haven
Elektriker Frantz I. Berggren

M/T «KRISTINA»

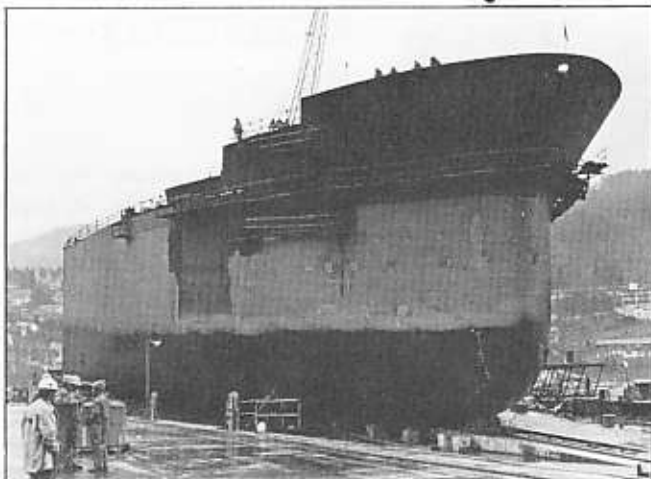
Maskinsjef Hilmar A. Nordaunet
1. styrmann Fredrik O. Bruun

M/T «SUNARES»

1. styrmann Karl E. Kristiansen
1. maskinist Roy E. Hildebrandt

Billedmontasje fra Førdebygget som snart er

"ready for action,"



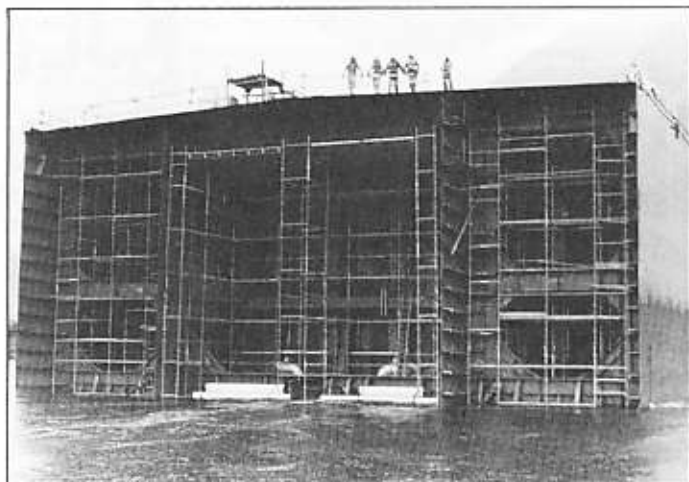
Klar, for avløp.



Snart flyter
forskipet.



Så vidt i berøring med sjøen.



Sjøsettingen vellykket.



Farten øker nedover beddingen.



Forskipet buksert til akterskipet og skjøteprosessen skal begynne.

1. mask. Gunnar Halvorsen og pike Turid Løvhaug.



Fra v.: Maskinsjef Arne Husdal og maskinsjef Kåre Grindvik.



På hotell i Rotterdam. Fra venstre: Fyrbøter Sigurd Knutsen, 2. maskinist Nils Skjelbred, 2. styrmann Lars Eeg-Larsen og Matros O. Nascimento.



KJENTE HT-FJES



På hotell i Rotterdam. Fra venstre: Overstyrmann M. Kirkegaard og lettmatros Svein Olsen.



Fra venstre: Overstyrmann H. Løvhaug og overstyrmann M. Kirkegaard.



Foran fra venstre: 2. styrmann Lars Eeg-Larsen, matros O. Nascimento, lettmatros Svein Olsen, smører Helge Hesland, lettmatros Jens Nilsen og J. Jensen.



SKANDALE

Vi har alltid satt pris på folk som ikke gir opp i kampen, når det er noe de mener er verd å kjempe for. Vi har egentlig alt for mange som lar seg knuge av det første lille snev av motbær og vanskeligheter — og som — istedet for å krumme ryggen til nye tak, bøyer nakken og lusker i skiul. Slik er det ikke med stortingsrepresentant Astrid Gjertsen fra Aust-Agder. Hennes hjertebarn er en skikkelig kortbølgesender for de som befinner seg utenfor landets grenser — og da i første rekke de 30—40.000 norske sjøfolk som har sitt virke på havet — og dette sitt hjertebarn kjemper hun for, så det riktig slår gnister til sine tider. Vi vet ikke hvor mange ganger hun har tatt saken opp i Tingets hall, men det er ikke få, og alltid skjer det med det samme engasjement, og med den samme kamplyst. Hun kan være forvisset om at hennes kamp blir fulgt med interesse og forventning blant norske sjøfolk på alle hav.

SPØRSMÅLET om en ny kortbølgesender er såvisst ikke av ny dato på den politiske dagsorden. Som våre lesere vil kjenne til fra tidligere omtale i H-T NYTT, så har kortbølgesenderen vært en gjenganger i den offentlige debatt i årevis, men uten at det skjer noe reellt. Det prates en masse, og det vises en voldsom verbal velvilje, men som Astrid Gjertsen sier det — velvilje er ikke nok. Det må mere til enn fine ord og vakre talemåter. Med andre ord — det må bevilges penger. Og det er her hunden ligger begravet. Våre politikere på høyeste hold er ikke villige til å ta konsekvensen av sine fine ord, ved å bevilge det som skal til for at denne saken kan komme i havn. Man skal ikke fortenke sjøfolkene i at de sperrer opp øynene både titt og ofte, når de ser alle millionene som bevilges både til det ene og hint som synes ganske forunderlig, mens antydende bevilgninger til en ny kortbølgesender konsekvent blir møtt med, at det koster så masse penger. All right. Man får det ikke gratis, men det er heller ikke astronomiske beløp det dreier seg om. Man har råd hvis man vil. Men man må ville.

Iett innlegg vi bringer annetsteds i dette H-T NYTT, bruker Astrid Gjertsen ordet skandale. Det er et sterkt ord, men i dette tilfelle er det ikke for sterkt. Det er skandaløst at sjøfartsnasjonen Norge ikke ser seg råd til å skaffe de norske sjøfolk og andre som bor utenfor landets grenser — skikkelige lytterforhold. Det er nesten utrolig at Regjeringen i den nylig fremlagte stortingsmelding om sjøfolkenes forhold og skipsfartens plass i samfunnet ikke engang har funnet plass til å berøre dette spørsmålet. Mon det er tillatt å spørre hvorfor? Og mon det er tillatt å spørre hvorfor man heller ikke på 1976-budsjettet har avsatt midler til ny kortbølgesender? Å jo — vi kan saktens spørre. Svar blir det vel mindre med, vil vi anta. Sjøfolk går jo ikke i demonstrasjonstog. De lager ikke noe bråk heller. Så får de heller vente til de mere skrikende og demonstrerende pressgrupper har fått sitt. Å joda — ordet skandale er dekkende nok det. At politikerne virkelig ikke skammer seg.

«Haakon Magnus» skrev historie:

11000 nautiske mil på 2 1/2 måned med gjennomsnittsfart på 7 knop

Da Viking Offshores borerigg, «Haakon Magnus», den 6. juni i år la ut fra Nyland i Oslo for å ta fatt på turen til India, hvor den er sluttet for en 2-års kontrakt — så var det innledningen til en historisk reise. Vel er det slik med oss mennesker i det 20. århundre, at vi er blitt nok så blaserte etter hvert, og ikke så lett lar oss affisere av historiske hendinger, men likevel. Det var første gang en oljeboringsrigg la ut på en reise av denne størrelsesorden.

11.000 nautiske mil er dog et stykke vei å dra — og i dette tilfelle gjaldt det altså ikke et skip, men en oljerrigg. Hvordan ville en slik reise fortone seg? Hvordan ville den oppføre seg på sjøreisen? Det var nok mange spørsmål man stilte seg da riggen sakte, men sikkert og med majestetisk ro dro utover Oslofjorden.

3 måneder hadde man beregnet for å nå målet. Ville det holde? Hvis man fikk dårlig vær — hva så? Å, joda — de var nok spente de som var ombord — og sikkert ikke mindre spente de som satt igjen på land og skulle følge reisen på avstand. Vi kan nå slå fast, at det hele gikk som en drøm — og til overmål på kortere tid enn man hadde beregnet.

For egen maskin brukte riggen ca. 2½ måned til Bombay, med 9 mils fart på det beste — 0 på det dårligste — og et gjennomsnitt på ca. 7 mil. En oljerrigg med sitt veldige overbygg er naturlig nok meget følsom overfor vær og vind — og man kan saktens lett bomme på en uke og vel så det, men vi kan altså slå fast at «Haakon Magnus» «bommet» på den riktige siden, og klarte turen på kortere tid enn beregnet.

— Hvordan oppfører en slik rigg seg i sjøen egentlig? Hvordan føles det for de som befinner seg ombord? Flere av våre sjøfolk har stillet oss det spørsmålet, og for å kunne gi et tilfredsstillende svar tok H-T Nytt medarbeider turen til Bergen for å slå av en prat med den ene av kapteinene, Kåre Espeland, som hadde ansvaret for turen fra Moravia og ned til Bombay, og således også var den som besørgte riggen rundt Cape.

BAKGRUNN

Først en liten bakgrunn når det gjel-

der Kåre Espeland, som begrunnelse for at akkurat han var en av dem som fikk i oppgave å være kaptein på den nye riggen.

Kaptein Espeland var Fred Olsens mann i 10 år før han gikk over til Gerrards rederi i Kristiansand. Det var bilferjen mellom Grenaa og Varberg som var hans virkeområde. Men så ble det altså Gerrard — til å begynne med som 2. styrmann, og siden 1968 som kaptein. Som kjent er Gerrards rederi ett av de selskaper som står bak Viking Offshore, og da Espeland en dag ble spurt om han kunne tenke seg å prøve seg på oljerrigg med tanke på «Haakon Magnus», som dengang ikke var påbegynt — slo han til. Dette var noe nytt, men hvorfor ikke prøve noe nytt. Dermed gikk turen til Indonesia, til jack up riggen «Earl Row», tilhørende Field International, for 9 måneders opplæring. Dette var noe nytt, og litt uvant til å begynne med — men interessant var det. Og Espeland fulgte alt som skjedde med vakt-somme og våkne øyne. Det gjaldt om å få med seg så mye viten som mulig om arbeidet på en rigg.

Etter 9 måneders opplæring ble det retur til Norge — nærmere bestemt til Nyland — hvor han fulgte riggens utvikling i alle faser av byggingen.

Og så over til Kåre Espeland, under en hyggelig prat i hans hjem noen kilometer fra Flesland flyplass ved Bergen.

— Litt om den historiske tur, Espeland. Hvordan opptrer et slikt monster i sjøen?

— I forhold til et skip er en slik reise med en rigg en fornøyelse. Man skulle kanskje tro at den ville opptre særlig urolig i litt sjø, men det er ikke tilfelle. Det er nesten ingen slingring eller bevegelse. En ca. 4—5 graders slingring er ikke meget å snakke om. Men til gjengjeld rister og skaker den ganske meget. Det var i det hele tatt ganske mye vibrasjon. Dessuten er jo ikke «Haakon Magnus» noen racer når det gjelder fart, men det er heller ikke det den er beregnet for. Vi måtte naturligvis belage oss på å ta livet med ro under sjøgang. Boretårnet og den svære overbygning skaper naturlig nok et veldig vindfang.

— Dårlig vær under turen?

— Generelt sett må vi si at vi var svært så heldige med været. Vi hadde noen sterke kulinger, og helt til tvers av Cape Town kjørte vi i motvind. Men da vi nærmet oss Cape, satte det inn med akterlig kuling slik at vi nesten blåste rundt. Vi kom opp i bortimot 9 knop på den strekningen, og det var slett ikke verst. Men da vi var ca. 50 kvartmil ut for Port Elisabeth fikk vi sterk motvind igjen. Det økte på i styrke såpass meget, at vi fant det nødvendig å senke riggen til 60 fots dyptgående.



Kaptein Espeland.

Den går ellers på 21 fot og 6 tomers dyptgående med pontongene over vann, og under boring senkes den til 70 fot. Det ble ikke mye til fart etter at vi senket den, skal jeg si. 1 mil i timen, kanskje av og til 0. Det er mye motstrøm der nede, og når man dertil hadde sjø og vind imot, så var det så vidt vi beveget oss. Jeg vil tro at om vi hadde fått storm, så ville vi antakelig ha gått andre veien. Men vi kjørte safe, og holdt så god avstand fra land at vi skulle ha noe å gå på uansett. Men turen sett under ett gikk bra. Variasjoner i farten fra null til 9 knop er ting man må ta med når man skal seile en farkost av denne typen. 11.000 nautiske mil er tross alt litt av en strekning, og i skiftende farvann og under såpass varierende forhold må man belage seg på litt av hvert.

— **Så litt om livet på en rigg — Espeland. Sammenlignet med dagliglivet ombord i en båt?**

— Arbeidet ombord på en rigg blir noe helt annet enn på et skip. Det går i ett hele døgnet, så å si. Det blir mere et hektisk jag, og man har sant å si ikke mere overskudd igjen enn at man stort sett velger køya når man har fri. Det er først og fremst supplytjenesten som tar mye av tiden. Det kommer og går supplybåter hele døgnet, og vi må holde øye med lasting og lossing. Men det som faktisk har vært et av de største problemene, er å passe på at disse båtene ikke blir slengt mot plattformen. Riggene ligger ja ca. 85 kvartmil vest av Bombay, og fra mai til september har vi sydvest monsunen. Den kan komme opp i kuling, og det blir å ligge jevnt og lenge i grov sjø. Det gjør ingen ting for riggen, men som sagt — supplybåtene er et kapittel for seg. Til tider er det meget vanskelig å holde dem fortøyd. En dag slet 5 fortøyninger på en båt. Problemet er den seige duvingen ned i bølgene, og den veldige kraften som da trekker i fortøyningene. Dessuten kan det nok også sies litt om mannskapenes manøvrering og bruk av maskinene, men det er en annen skål. Det er ikke førsteklases alt sammen. Men som sagt — de kommer og går hele døgnet, med utstyr, proviant, bariete og kjemikalier.

Bemanningen ombord på «Haakon Magnus» har variert fra 60 til 85 mann, men ligger på det jevne rundt 70 — derav 18—20 nordmenn. De øvrige er canadere — hovedsakelig på boret, og ca. 40 inderne med varierende arbeid. Under kapteinens myndighetsområde ligger — foruten supplytjenesten — også ettersyn og vedlike-



hold av sikkerhetsutstyr, som det blir ganske mye av på en rigg. Det holdes øvelser hver eneste uke.

— **Greiere å være ombord i skip, Espeland?**

— Ja, jeg må nok si det. Det er rar med det. Det er jo et yrke jeg har holdt på. Det er siden jeg var 15 år. Miljøet på et skip blir annerledes og langt mere trivelig. Men, men —

man venner seg til alt, og ettersom man kommer i mere normalt gjenge med boringen så blir det nok bedre. Dessuten får jeg jo være mere hjemme, 4 uker ute og 4 hjemme — det teller det også — selv om reisen tar sine 20 timer hver vei, sier kaptein Kåre Espeland, som deler jobben med kaptein Arnfinn Pedersen fra Lyngdal.

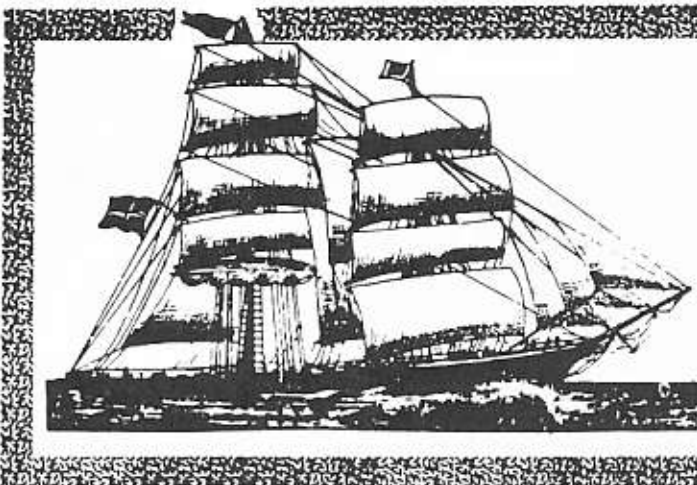
Drikkeglad delegasjon i den svenske hovedstad



Ifølge Stockholms-avisen Ekspressen så er ikke nordmenn og norske delegasjoner, på Stockholms-visitt plaget av beskjedenhet. 15 representanter fra det norske finans- og samferdselsdepartementet inntok forleden sin middag på Hotell Reisen i Stockholm. Regningen lød på 2727 svenske kroner og 65 øre. Maten kostet 975 kroner. Og de 15 drakk følgende:

15 mellanol — 8 snaps — 8 vodka — 8 genever
3 dry Martini — 3 Campari — 27 whisky — 1 sherry
6 Marie Rouge — 17 Metropol cognac — 12 Drambuie
whiskylikør — 11 gin.

Til sammen ble dette 150 drinker — altså et gjennomsnitt på 10 glass pr. person. Det var det svenske Samferdselsdepartementet som spanderte.



Våre skips historie

Jeg fortalte i forrige nummer av H-T NYTT om refinansieringen av «Evin», men før det kom så langt så hadde der hendt saker og ting som nok er værd en omtale.

Utover våren 1934 var der adskillig livligere på tankmarkedet enn tidligere. Det antok vi delvis skyldtes at oljeselskapene vanligvis vilde ha sine lagre fylt før sommeren. Men den hovedsakelige årsak var sannsynligvis den at befrakterne fryktet for at Tankpoolen, når den trådte i kraft, vilde bevirke en øieblikkelig stigning i ratene. Dette viste sig imidlertid ikke å holde stikk. Tvertimot, efterat Poolen den 3. mai begynte sin virksomhet, stillet befrakterne sig avventende. Der kom praktisk ingen laster i markedet, og de få båter som blev sluttet fikk, så vidt vi kunde forstå, nærmest tapbringende frakter.

«Evin» blev derfor lagt op ved Odderøya og lå oplagt i ca. 4 mndr.

Denne tiden blev benyttet til å gjenemgå 4-års klassen, og dette blev gjort ved hjelp av skibets egne folk. Det var maskinmester Hauge som var sjef for maskinen da, og han hadde ombord 7—8 flinke maskinfolk. Endel kunde selvfølgelig ikke gjøres ombord, bl. a. så var praktisk talt alle stempelstengene sprukket og måtte til verksted. Det blev ordnet slik at «Store-sand» kom langs siden på «Evin» og tok ombord delene og gikk så til kai ved Nylands Verksted i Oslo, som foretok reparasjonen, og så sendte delene tilbake på samme måte. Det blev en meget god overhaling motoren fikk, og så vidt jeg husker, så regnet vi efterpå at denne grundige surveyen som motoren fikk, ikke kom oss på mere enn omkring kr. 40.000,-.

Så i oktober lykkedes det oss endelig å få en last til skibet. Det var en lang tur sogar, nemlig fra Sortehavet til Vladivostok med dieselolje, og frakten lå litt høiere enn det som var

betalt tidligere. Derfor mente vi at vi skulde få endene til å møtes. Senere viste det sig at frakten også var høiere enn hvad der efterpå blev betalt for lignende tur, og da vi forsøkte å få en forklaring på hvorfor det russiske handelskontor hadde vært såpass romslige overfor oss, så fikk vi høre at det var en vikar som hadde sluttet lasten, og at han ikke var fullt så godt orientert som sjefen pleide å være.

Litt hell kom vel med på dette dårlige marked.

Mens skibet var på vei til Vladivostok, så fikk vi sluttet det videre med molasses fra Java til Philadelphia, nok en lang tur. Og med det lave bunkersforbruk «Evin» hadde, så regnte det godt ut på de lange turene. Den brukte 8 tons dieselolje i døgnet.

Vi forsøkte gjennom russernes representasjon i Oslo å få kjøpt bunkers til denne turen, men fikk det svar at der ikke var bunkers i Vladivostok. Da telegraferte vi øieblikkelig til kaptein Anderssen for å få ham til å kjøpe bunkers derute. D.v.s. vi bad om å få oppgitt prisen på dieselolje. Og vi sperret øinene godt op, da vi fikk svaret. Han kunde få kjøpt bunkers så meget han vilde, og prisen var praktisk talt den samme som i Sortehavet. Og vi hadde jo tross alt hatt 24 sh. pr. ton i frakt for den dieseloljen vi hadde hatt med skibet til Vladivostok.

Vi turde nesten ikke tro at telegrammet var riktig, og for sikkerhets skyld så telegraferte vi tilbake og sa at hvis prisen virkelig var 35 sh., så måtte han ta ombord så meget han kunde greie. Han fikk med sig en bunkersbeholdning på 600 tons, noe skibet neppe har hatt hverken før eller senere.

Med den nyoverholte motoren og flinke folk ombord, så gikk begge disse 2 lange turene uten uhell. Det viste sig også på årsregnskapet, for til tross

for at der lå litt reserver i vår fordeling av driftsoverskuddet på årene 1934 og 1935, når det gjaldt den turen som ikke var avsluttet den 31. des. 1934, så hadde vi et driftsoverskudd på 164.000 kr — noe som var meget bra — markedet tatt i betraktning.

Og hellet fulgte med oss også inn i året 1935. Efter utlossingen i Philadelphia hvor vi losset mollasses-lasten fra Sourabaya, så blev skibet sluttet med en last fra Tampico til Nord-Europa. Men før vi fikk tatt inn denne lasten, så kom de samme befraktere med en forespørsel om vi vilde ta en mellemliggende tur Tampico/New Orleans. Det var tydelig at vi hadde den eneste båten i denne posisjonen, og vi fikk derfor en frakt på 4/- for en tur som tok 10 dager. Den turen gav også et godt overskudd.

Ser vi på de reisene som «Evin» foretok efter at skibet brøt oplaget i Kristiansand, så vil man fort konstatere at det forholdsvis gode overskuddet ikke skyldtes at fraktene var blitt så meget bedre. Vanligvis når man kalkulerer tankskipsreidene, så regner man like lang reise i ballast som med last — eller for å si det enkelt — vi får normalt bare betaling for halve tiden vi er i sjøen. Men hvis man kan få kombinert reisene slik at ballastreisene blir kortere enn reisene med last, så bedres driftsresultatet fort.

Og denne verdensomseilingen var, som det vil fremgå av denne opstillingen, nettop en slik heldig kombinasjon:

Hvis vi setter driftsutgifter til kr. 1.000 pr. dagn inkl. bunkers, så kan vi nok regne med at kombinasjonen av turene i et hvert fall har forbedret resultatet med 65.000 kr., hvilket den gangen var et meget betydelig beløp.

Astrid Gjertsen tar bladet fra munnen i kortbølgesender-saken

Tilbudet til sjøfolkene en skandale

— Jeg vil nesten våge å bruke et så sterkt ord som skandale om at sjøfartsnasjonen Norge ikke byr sine 30.000—40.000 sjøfolk i utenriksfart bedre radiotilbud, hevdet stortingsrepresentant Astrid Gjertsen (H), Aust-Agder, i NRK-debatten i Stortinget forleden. Dessuten gjelder dette slett ikke bare sjøfolk, påpekte Astrid Gjertsen, men også andre kategorier nordmenn i utlandet, norsk-amerikanere, misjonærer, folk i utviklingshjelpen, studenter i utlandet, utenriktjenestens personell og et stigende antall norske pensjonister bosatt i utlandet.

I den stortingsmeldingen som var oppe til behandling forleden heter det at de sendertekniske forhold i kortbølgebåndene er blitt så vanskelige at man ikke lenger kan regne med regelmessig mottaking fra Norge.

— Det er all grunn til å understreke at sjøfolkene har krav på et tilfredsstillende informasjonstilbud fra hjemlandet, og det er slett ikke slik at sjøfolkene i denne sak fremmer krav uten å være villige til å yte noe til gjengjeld. Det er slett ikke småbeløp norske sjøfolk betaler i stats- og kommuneskatt gjennom et år. For 1974 utgjorde inntektene av sjømannsskatten nesten 500 mill. kr., hvorav ca. 440 mill. kr. falt på sjøfolk i utenriksfart. Selv om skattepengene selvsagt skal dekke mange oppgaver, vil jeg allikevel hevde at også denne gruppe

av skattebetalere har et rettmessig krav på muligheter til å holde seg skikkelig orientert om det som skjer i hjemlandet, sa Astrid Gjertsen.

— Jeg har tidligere fra denne talerstol gitt klart uttrykk for at det må være en viktig oppgave for staten å få til en likestilling mellom sjøfolk og andre nordmenn. Det har da heller ikke manglet på velvilje overfor et slikt mål. Imidlertid hjelper ikke velvilje alene. Velviljen må også følges opp, og det er altså her det dessverre skorter. Når det gjelder denne konkrete sak, er det derfor med beklagelse jeg har måttet konstatere at det heller ikke på 1976-budsjettet er ført opp noen bevilgning til bygging av nytt kortbølgeanlegg. Jeg er selvsagt oppmerksom på utbedringen av senderen i Fredrikstad og at det på budsjettet er opp-



ført en bevilgning til fullføring av utbedringen i 1976. Beklageligvis er denne utbyggingen blitt forsinket på grunn av svikt i leveransene, slik at utbedringen ikke vil kunne være ferdig før ut på våren 1976.

— Allerede nå kan man fastslå at denne utbedring av anlegget i Fredrikstad ikke vil være tilstrekkelig. Det har tidligere fra regjeringshold vært fremholdt at det er uklart hvor lenge forsterkningen av senderen vil være effektiv nok, ettersom en rekke land for tiden bygger ut sterke sendere som vil få innflytelse på mottakerforholdene. Allikevel har altså ikke regjeringen ført opp noe beløp til bygging av nytt anlegg i 1976, sa Astrid Gjertsen.

På tross av de tidligere positive uttalelser fra regjeringens side, påpekte hun at hun sitter igjen med en nagende følelse av at dette spørsmål ikke blir tatt alvorlig nok. Et eksempel på dette er at kortbølgesendingene i det hele tatt ikke er omtalt i den nylig fremlagte stortingsmelding om sjøfolkens forhold og skipsfartens plass i samfunnet.

— Det er påfallende og også forstemmende at det under kapitlet om sosiale og velferdsmessige tiltak ikke i det hele tatt er nevnt noe om hverken kortbølgesendinger eller muligheter for fjernsynsoverføringer. Dette er så meget mer forbausende som det jo nettopp er den daglige kontakt med Norge som virkelig representerer et verdifullt virkemiddel for å bedre trivselen og velferden ombord, uttalte Astrid Gjertsen, som uttrykte håp om at regjeringen nå tar løsningen av kortbølgesaken på alvor og at det snart skjer noe som effektivt kan bidra til å skape bedre mottakerforhold for sjømenn og andre nordmenn i utlandet.

	Miles i ballast	Miles med last
Kristiansand—Sortehavet	4.200	
Sortehavet—Vladivostok		9.389
Vladivostok—Sourabaya	3.800	
Sourabaya—Philadelphia		10.912
Philadelphia—Tampico	1.900	
Tampico—London		5.100
	9.900	25.401

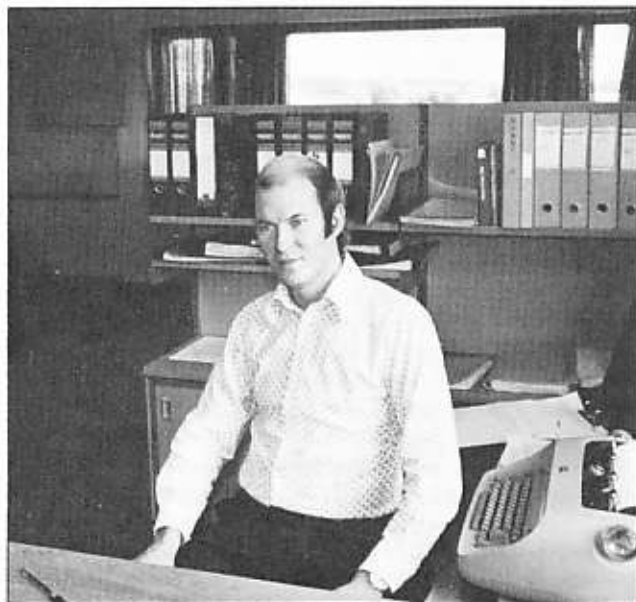
Fra rederikontor til 80 mål dyrket mark i Steigen

Noen tror nok jeg er blitt litt gal men det får stå sin prøve, sier Arild



Hva er det som får en ung sørlending — tidligere sjømann, og i det siste året ansatt på rederikontoret, til å bryte alle bånd med det blide sørland, bryte alle bånd med de syv hav, og hengi seg til gårdsbruk i Nordland? Ja — man kan saktens spørre. Mannen må være sprøyte gal, vil sikkert noen si. Er det begynt å surre for ham? — vil sikkert andre spørre. Rolige, balanserte og sinnige Arild Breive, tidligere telegrafist i H-T-flåten, og som sagt; i det siste året landkrabbe ansatt på vårt rederikontor med hyreregnskaper som hovedoppgave, har bestemt seg for å kaste loss, og gi seg jordbruket i vold. Av alle steder i verden — i Steigen kommune i Nordland.

Vi skal ikke underslå det faktum at det ble mange spøkefulle bemerkninger på kontoret da han for et halvt års tid siden begynte å sysle med jordbruksplaner. Det ble vitset og laget løyer, og Arild Breive var såvisst med på løyene. Han lot seg ikke affisere. Men tross alt — vi trodde det var en spøk. Men det var det altså ikke. Arild Breive skal bli gårdbruker, og slutter på kontoret allerede i slutten av oktober måned. Først for å ta seg en liten luftetur som telegrafist med «Adna» frem til våren, og deretter bærer det mot det kalde nord.



Den kommende Nordlandsbonde.

— Ærlig talt, Breive — dette høres da fullstendig sprøtt ut. Er det tegn på begynnende senilitet eller hva?

Breive lar seg ikke provosere av uforskammede spørsmål. Smilende og lunt kommer det:

— Det kan kanskje virke sånn, men for å si det som det er: Dette er blitt som en slags besettelse for meg. Helt fra barnsben av var jeg fascinert av jordbruk. Jeg er født i Evje, men vi hadde ikke selv noen gård. Likevel var det liksom noe som drog meg til dette yrket. Etter at jeg ble voksen har det faktisk økt i styrke, og jeg vil aldri få fred hvis jeg ikke forsøker. Jeg føler det faktisk som om jeg ikke har noe valg i det hele tatt.

— En slags romantisk drøm altså — omgitt av et rosenrødt skjær om at gårdbrukerlivet er romantikk. Tilbake til naturen og sånt?

Breive lar seg fremdeles ikke provosere av uforskammetheter.

— Nei — jeg er blottet for romantiske følelser i denne forbindelse. Jeg stiller ingen urealistiske forhåpninger om at gårdbrukerlivet er bare sol og glede. Hvis jeg i det hele tatt stiller forhåpninger, så må det være til meg selv. Jeg har ingen rosenrøde forestillinger.

— Men har ikke Hitra-aksjonen gjort deg redd? Bondene klager over inntektsforholdene og skatteforholdene, og hevder at de ligger i bakleksa i forhold til f. eks. industriarbeidere?

— Jeg er klar over det, men dette til tross så har jeg tro på at bondeyrket vil komme til å stå sterkt i fremtiden. Dessuten er det mye opp til deg selv og din egen innsats.

Det er egentlig to gårder Breive skal overta. Den ene tilhører hans

forlovedes besteforeldre, og den andre hennes foreldre. Det er til sammen 80 mål dyrket mark, og noen hundre mål med utmark og skog. Anslagsvis er det beregnet at 150 mål av dette er dyrkbart, slik at han i fremtiden kan påregne å ha 230 mål dyrket mark. Hensikten er primært å drive melkeproduksjon, og han regner med 8 kyr i første omgang. Etter en rimelig utbyggingsperiode vil han kunne regne med å holde 15 kyr. Men før han kommer så langt, må det investeres og utbygges en del. En forholdsvis ny driftsbygning står til rådighet, men denne må ominnredes og det må bygges silo. Dessuten må han skaffe seg traktor.

— Betyr dette at du er rene kapitalisten?

— Å nei — så langt fra det. Men jeg har da samlet meg opp en brukbar

sum i egenkapital. Forøvrig regner jeg med å få nødvendige lån. Jeg har undersøkt dette, og forholdene skulle ligge bra til rette for lån. Dessuten får jeg billig kjøp på gården, som forøvrig ligger praktfullt til ved sjøen.

Der er fint i Nordland skal jeg si deg. Jo flere ganger jeg har vært nordover, jo mere fascinert er jeg blitt av denne landsdelen. At jeg kommer til å trives er jeg ikke i tvil om.

— Og forloveden er like lysten på å ta fatt?

— Tidligere var hun det ikke, og derfor hadde jeg omtrent slått det hele fra meg. Vi må jo være to om det, hvis man skal ta fatt på noe slikt, men etter at vi var nordover i sommer begynte også hun å bli fortrolig med tanken, og dermed så kjørte jeg for fullt. De tok det nok som en spøk, familien der nord, da jeg antydte mulighetene for å overta, men for meg var det ramme alvor. Du skjønner — jeg vil aldri kunne trives i en by. Selv om jeg i fremtiden skulle arbeide i en by, så måtte jeg ha bodd langt utenfor. Bylivet passer meg rett og slett ikke.

Av Arild Breives vita finner vi at han etter endt realskole gikk inn i Marinen, og sørget for å ta radioskolen der. Radioutdannelsen var unngjort i 1968, og i siste del av tjeneste-

tiden fungerte han som telegrafist på et par marinefartøyer. Etter militærtjeneste ble det utenriksfart på et av Lundegaard og Sønners skip i Farsund, og fra 1971 i HT-flåten. Han seilte til mars 1974. Da tok han ferie, og ble tilbudt jobb på rederikontoret.

— Jeg likte meg godt til sjøss, men jeg kunne ikke forestille meg å seile resten av livet, og da tilbudet fra rederikontoret kom, så slo jeg til. Jeg hadde egentlig helt fra begynnelsen til hensikt å forsøke å få nytte min radioutdanning på land. Men så ble det altså rederikontor og hyreregnskaper, pluss en del annet arbeide.

— Hvis du nå tenker litt tilbake på tiden du var til sjøss — hvordan forestilte du deg egentlig arbeidet på et rederikontor? Et behagelig avslappet liv med bena på bordet?

— Nei — så galt var det ikke. Jeg hadde nok visse forestillinger, men jeg må innrømme at jeg raskt oppdaget at mine forestillinger ikke stemte helt med virkeligheten. Ting som jeg hadde betraktet som rene bagateller og rutine, viste seg i en rekke tilfeller å medføre et ganske stort arbeide på kontoret. Det var ikke så enkelt som jeg hadde trodd. Og jeg må jo si at jeg er blitt imponert over den grundighet som legges i vurderingene før avgjørelser blir tatt. Det er lett å si

at en ting kan gjøres sånn og sånn, men i virkeligheten er det ikke så enkelt. Det har vært veldig interessant å se det hele fra innsiden. Og jeg må jo også si at miljøet på vårt rederikontor er førsteklases. Trivelige forhold, og en hyggelig samarbeidsånd. Jeg kunne faktisk ikke tenke meg å arbeide på et mere trivelig sted. Man skal lete lenge etter en så trivelig arbeidsplass.

— Og likevel så drar du heden?

— Ja — jeg vet at noen tror jeg er blitt gal, men det får stå sin prøve. Jeg er realist, og regner med en del tøffe år fremover, og jeg har også søkt sakkyndig hjelp. Jeg har blant annet fått analyser for en fremdriftsplan av herredsagrønnen i kommunen der nord. Så får det stå sin prøve. Det skal iallfall ikke stå på meg, slutter hyggelige Arvid Breive.

En mann som aldri hever stemmen, eller lar leppa bli hengende på haken. En lun og smilende kar som vil bli savnet på kontoret. Men vi ønsker ham hjertelig til lykke med sitt valg, og han har lovet høytidelig å sende HT NYTT noen linjer når han er kommet i gang der nord, og det løfte skal han nok ikke få anledning til å glemme. Det skal H-T-redaktøren sørge for.

INGEBORG DRAR TIL STAVERN

Fru Ingeborg Jacobsen, gårdbrukerjente fra Fikstad i Vestnes kommune ved Molde, har vært ansatt på vårt rederikontor i vel 1 år. Det er bokholderiavdelingen som har hatt gleden av hennes medarbeiderskap. Men det ble bare med det ene året. Hun sluttet den 16. oktober for å dra til Stavern, hvor hennes mann skal trekke i Kongens klær for de kommende 15 måneder, som undervisningsassistent innenfor skoleringsområdet i Forsvaret.

Når ekteparet Jacobsen egentlig kom til Sørlandets hovedstad, så var det fordi hennes mann skulle gå lærerskolen, og denne er nå fullført. Dermed er det altså å ta fatt — først i militæret, og siden i læreryrket.

Leilighet i Stavern står klar for innflytting, så ekteparet hører til de heldige. Fru Ingeborg skal søke seg kontorjobb, mens hennes mann sliter uniformen. Det har ikke vært noe i veien med trivselen i Kristiansand betror Ingeborg oss, og det synes naturligvis vi innfødte er hyggelig.

Vi kan forøvrig tilføye at det ikke har vært noe i veien med Ingeborg som trivselsmoment på kontoret heller, og ønsker henne lykke til der hvor hun drar.



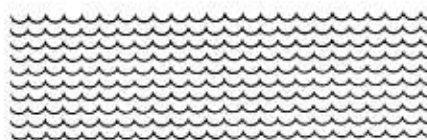
Ingeborg Jakobsen.

God start for «Haakon Magnus»: *Har funnet olje på 1500 meters dyp*



I forrige nummer brakte vi en del bilder fra dåpen av «Haakon Magnus». Ovenstående bilde kom oss dessverre ikke ihende før etter at H-T NYTT var ferdig trykket, men det er så knakende godt at vi unner oss fornøyelsen av å ta

det med i dette nummer — selv om det i høy grad blir post festum. Mannen til høyre er direktør Saunes ved Nyland Mek. Verksted. Å fortelle hvem de to andre på bildet er ville være en fornærmelse mot våre lesere.



Etter vel en måneds boring meldes det fra Bombay at boreriggen «Haakon Magnus» har funnet olje. Funnet er gjort på 1500 meters dybde. Dermed må det være tillatt å si at den første norske borerigg som driver i utenlandske farvann har fått en fin start, etter at man var plaget av en del begynner vanskeligheter etter at boringen startet den 2. september. «Haakon Magnus» borer — som vi har nevnt tidligere — for det indiske statsoljeselskapet Oil and Natural Gas Commission (ONGC), og oljefunnet på feltet «Bombay Heigh» utenfor Bombay er en klart hyggelig begivenhet for dette selskapet, som er inne i en oppstartingsfase. På sidestrukturer til dette feltet er det gjort funn som indikerer at man har med et rikt oljefelt å gjøre — med et produksjonspotensial over Ekofisks nivå.

«Haakon Magnus» har vært i fokus for indiske massemediers interesse, og interessen blir naturligvis ikke mindre nå — etter at riggen har støtt på olje allerede i første borehull.

Kontrakten med det indiske statsoljeselskapet er på 2 år, men mulighetene for en forlengelse av kontrakten er åpenbart til stede uten at dette er klart i skrivende stund.

FORKURS FOR MARITIME SKOLER

Korreksjon til tidligere artikkel

H-T NYTT

H. E. Hansen-Tangens Rederi
4601 Kristiansand

Vi benytter anledningen til å takke for Deres utmerkede husorgan som vi har gledet oss av å få tilsendt og som blir lest med stor interesse.

I siste nummer, side 13, merker vi oss en artikkel om forkurs for maritime skoler. Denne stod også i siste nummer av «Nytt fra Norge».

Da opplysningene artikkelen bygger på, ikke er helt korrekte, har vi tilskrevet «Nytt fra Norge» som vedlagt kopi viser, og håper at De også vil ta saken «ad notam».

FORKURS FOR MARITIME SKOLER

Med noen forbauselse leser jeg i Deres utmerkede organ at Risøy folkehøyskole, iflg. rektor Jakob Rørvik, er den eneste med forkurs for maritime skoler.

Påstanden er direkte uriktig idet Bergen maskinistkole

i 1974 og 1975 har drevet forkurs for maritime skoler og i liket med bl. a. Tønsberg maskinistkole, tilbyr slikt kurs også i kommende skoleår. Disse kurs varer 20 uker.

Jeg stiller meg meget tvilende til utbyttet av et 6 ukers «lynkurs» — vanlige lærere og elever er ikke «fantomer».

Vanlige mennesker har den svakhet at de etter hvert glemmer tidligere lærdom som ikke holdes ved like. Dette gjelder også for de som søker opptak ved maritime skoler. Det finnes neppe noen snarvei til lærdom, og fag som norsk, engelsk og matematikk er krevende fag som det tar tid å tilegne seg. Utbyttet for elevene vil sannsynligvis stå i forhold til kurstidens lengde. Dette forhold bør de som søker forkurs være oppmerksom på.

Jeg går ut fra at De vil ta inn en korreksjon i Deres organ i henhold til ovenstående.

Bergen, den 30. juli 1975.
Med hilsen **Henrik Haugsoen**
rektor