

# På tokt med Havila Harmony

Fjordenes Tidende har vore med ein av dei tre supplybåtane som går i skytteltrafikk mellom Trollebø og rørleggarfartyet utanfor norskekysten. I bagasjen var blant anna sovepose, nistepakke og rikeleg med tabletar mot sjøverk. Når ein i tillegg fekk på seg hjelm, refleksvest og vernesko, var ein endeleg klar til å bevege seg over hamneområdet på Trollebø og mønstre på Havila Harmony frå Fosnavågen.

– Velkomen om bord. Du skal få ligge i reiarlugaren. Det er mid-

dag klokka 18 og vidare er det berre å forsyne seg frå kjøledisken når du vil, seier ein svært blid 1. styrmann Bjørn Brattheim. Etter ein flott velkomst og omvisning på den nyaste supplybåten til reiarlaget Havila Shipping, finn ein fort ut at ein ikkje treng sovepose og nistepakke her. Sjøverktablettane derimot, kan nok kome godt med for ei landkrabbe.

Havila Harmony vart sjøsett i april 2005 til ein byggjekostnad på om lag 230 millionar kroner. Skipet er 93 meter langt og 20 meter breitt og kan laste heile 3.650 tonn. Innreiinga er flott og moderne med

plass til 50 personar fordelt på 16 enkelt- og 17 dobbeltlugarar.

## I maskina

På tryggleiksruna med 1. styrmann Brattheim treff vi på fleire av dei 14 som utgjør mannskapet på denne turen. I maskinrommet sit 1. maskinist Børge Remøy framfor fire skjermar.

– Det meste går på data her om bord. Vi har eit diesel-elektrisk frekvenskontrollert framdriftssystem som gjer at vi berre brukar den maskinkrafta som trengs der og då. No går vi på berre ei maskin, men om vi treng meir kraft startar maskin nummer to automatisk. Vi har i alt fire dieselmotorar som kan yte 1.900kW kvar, fortel Remøy.

## I byssa

Runda går vidare, og vi treff på kokken

Gaute Hansen som er i ferd med å

spreie innbydande og herlege lukter i heile den store grøne båten. Byssa er romsleg og innreia som eit kvart storkjøken som vi finn på land.

– Vi har det svært fint og moderne her, men eg er no av den gamle typen som saknar båtane som hadde sjel. Harmony er no så ung endå at ho ikkje har fått noko sjel, men ungdomane ombord likar seg nok mykje betre her enn dei hadde gjort på dei eldre båtane, seier kokken Hansen medan han rører vidare i den godluktande suppa.

Etter å ha fått innlosjert seg i reiarlugaren som inneheld fjernsyn, stereoanlegg, skrivebord, sitjegruppe og eige toalett og dusj, går turen opp på brua.

## På brua

Brua på Havila Harmony er på storleik med eit mindre kontorlokale og ser også ut som nettopp det. Det er fleire avlukke med datamaskiner og skrivebord. Noko ratt er ikkje å sjå, berre ei styrestikke og uendeleg mange knappar og skjermar. Forklaringa på kontorutsjånaden er at reiarlaget har planar om å bygge om båten til farty for fjernstyrte miniundervassbåtar. Hausten 2007 vil Langeled forhåpentlegvis vere tett og frakte gass til Storbritannia, og Havila Harmony må difor finne nye oppdrag. Likevel er det stor vekst i næringa, og reiarlaget Havila har planar om fem nye båtar og auke opp arbeidsstokken med 125 personar dei næraste åra.

– Av oss 14 som er om bord her no har vi ein kokk, ein elektrisk, fire matrosar, to 1. styrmenn, ein maskinsjef, ein 1. maskinist, ein maskinistlærling, to overstyrmenn, ein kaptein og ein kadett. Kadetten går i lære for å bli styrmann, og har ein svært variert arbeidsdag. Vi har ei skiftordning der vi arbeider 6 timar og har deretter 6 timar fri. Arbeidsperioden er på 4 veker før vi så har fire veker fri., fortel kaptein Inge Eriksen frå Nordmøre.

Etter 6 timar med lasting, og 167 røyr på dekk går turen under Måløybrua og 16 nautiske mil ut i havet. Her skal Harmony ligge til lossing ved rørleggingsfartyet LB 200 i 12 timar før Harmony tek den 2 timar lange turen tilbake til Måløy for ny last.

## I trimrommet

Når båten ligg til hamn er det ikkje så mykje for mannskapet å gjere, men dei sprekaste har anledning til å trimme av seg litt av middagen i det godt utrusta treningsrommet. I tillegg har fjellet Hanekammen i det siste fått fleire besøk av sjømenn på fjelltur.

– Det er viktig å ikkje utvikle alt for stor «supplymuskel», seier Bjørn Brattheim og tek seg lett på magen.



**I havet:** Ein kan sjå røyrleidningen gå i havet bak fartyet til venstre. LB200 ligg her berre 16 nautiske mil frå Måløy, og bak røyrfartyet kan ein skimte delar av ytre Nordfjord.



**Høgt oppe:** Tore Kollnes i NorSea manøvrerer krana med perfekt presisjon. Kvart løft er på om lag 40 tonn. Frå krana kan Kollnes nyte flott utsyn mot Måløy og hamneområdet



**Lufttransport:** LB 200 er eit lite sjølvstendig samfunn med 400 menneske om bord. Transport av materiell til og frå fartyet skjer med supplybåtar, medan helikoptera tek seg av persontransporten

**Logistikk:** Roger Sævik, er Statoil sin observatør på Trollebø. I kontorbrakka har han laga eit system som gjer det enkelt å ha oversikt over dei tre supplybåtane og deira framdriftsplan for lasting og lossing. Sævik har heile tida kontakt med skipa slik at det ikkje vert noko stopp i forsyninga til røyrfartyet



**Trollebø:** Supplybåtane Havila Harmony (t.v.) og Skandi Rona ligg klar til lasting på Trolleb