

"Jeg lager kaffe etter alle kunstens regler - likevel klager min mann. Har De et råd å gi meg?"

Vi tviler ikke på Deres kokekunst, men har De sørget for at første betingelse for god kaffe blir overholdt? Er kaffen De kjøper god nok, når De kjøper den?

Vet De at straks etter at kaffen er brent begynner en nedbrytningsprosess av kaffens naturlige friskhet og aroma? Dette skyldes at de flyktige smaks- og aromastoffene i kaffebønnene for en del går tapt. Denne nedbrytningsprosess øker når kaffen er malt.

Dessuten inneholder kaffen fettstoffer, som harskner i luft. Luft er derfor kaffens verste fiende.

Når kaffe pakkes på boks ved helautomatiske anlegg, tar det bare få minutter fra kaffen er brent til boksen er hermetisk lukket. Under pakkingen suges luften ut og erstattes med kullsyre. Dette hindrer harskning. Kullsyren i boksen beskytter aromaen og bevarer kaffens friskhet.

Også etter at boksen er åpnet er kaffen best beskyttet i boks. Kullsyre er tyngre enn luft. Den blir derfor liggende i boksen selv etter at denne er åpnet og beskytter mot luftens påvirkninger.

En annen fordel: Kjøper De kaffe på boks, kan De velge mellom alle de vanlige malingsgrader.

For å få full glede av kaffe på boks bør De følge disse råd:

- Bruk originalboksen for oppbevaring.
- Bruk plastlokk på boksen etter at den er åpnet.
- Bruk kaffemål for riktig porsjonering.

Vårt råd er altså: **Kjøp kaffe på boks.**



den konsentrerer de erfaringer blant annet skaderapportene gir. Dessuten utgir man Det norske Veritas register, kanskje den virksomhet som er best kjent utad. Her står tusenvis av skip oppført med en rekke opplysninger som daglig er til stor nytte for redere, skipsbyggerier, meglere, assurandører, konsulenter og befraktere og ikke å forglemme: avisredaksjoner over hele verden. Her står også den berømte «klasse», som få vel egentlig vet hva er. Man er blitt vant med å lese og høre at «skipet er bygget til høyeste klasse i Det norske Veritas». Og det høres godt og betryggende ut. Men det indikerer også at det skulle finnes en eller flere klasser som ikke er fullt så bra. Hvem ville ta hyre på den båt som var bygget til laveste klasse i Veritas. Ikke vi. Og det slipper vi da også. I dag bygges det bare til høyeste klasse, 1A1 for stålskip og A1 for treskip. Hvis et skip etter en del års bruk er under vanlig standard, kan betegnelsen endres til 2A2, og skipet får da innskrenket fartsområde. Derimot er det ikke så ille som det høres ut hvis ett av Deres skip skulle få et kors foran betegnelsen. Det betyr bare at det har fått full omsorg av Det norske Veritas under byggeperioden, og De kan trøstlig la det seile videre. Imidlertid må De være oppmerksom på følgende tilføyelser: K — bare kystfart, N — Nordsjøfart og I — innskjørs. Lavere går man ikke, men man kunne også tenke seg en U for ubrukelig. Hva med Deres lystbåt for eksempel? Står den til U? Ja, for De er vel klar over at Veritas også har en avdeling for kontroll av lystbåter av glassfiberarmert plast? Og skulle De få besøk av en besiktellesmann, får De gjøre som dem som har ansvaret for de store båtene, ta ham pent imot og være glad til. For sjøens folk har en annen holdning til «bilsakkyndige» enn vi landkrabber. Der priser man seg lykkelig når feil oppdages. De er klar over at det finnes verre måter å oppdage feil på.

TIDLIGERE var Veritas lite kjent blant oss menigmenn. Men i den senere tid er det blitt andre boller, for nå er det opprettet en PR-avdeling. Da Veritas etablerte sitt datterselskap A/S Computas og åpnet datasentret på Økern, var det en sammenstimling av pressefolk som man sjelden ser maken til her i landet. Internasjonale «datastjernejournalister» rapporterte i fete ordelag hjem om dette 30-millioners anlegg, et av de største i Europa, et anlegg som ikke bare skulle få betydning for det skips-tekniske felt, men for oss alle, deg og meg og Hvermannen.

Ved årsskiftet var det i Veritas



Stivilingenior Erik Skaug og ingeniør Per Arne Simensen på avdelingen for studier av strukturer i materialer. På de to skjermene får man frem forsterkelsene, slik at flere kan granske bildet samtidig.

nærmere 1000 ansatte hjemme og ute. Ca. 450 av disse er ansatt ved hovedkontoret i Oslo, et praktfullt nybygg på Etterstad. På samme tid besto «Veritas-flåten» av 2921 skip på tilsammen 24 461 260 tonn. Utenlandske redere andel utgjorde 1021 skip med en samlet tonnasje på 7 967 599. Dette er tall som bare overskrides av Lloyd's Register of Shipping og The American Bureau of Shipping.

Veritas har ingen problemer med å skaffe kvalifiserte medarbeidere. For som PR-sjefen sier det i annonsesprog: Bygging og kontroll av moderne skip byr på fascinerende oppgaver for ungdom som tar opp det skipstekniske studium. Utfordringer + god lønn = gode medarbeidere.

En ung og nyansatt i Veritas kommer med en gang inn i en turnusordning. Han får muligheten til å bli klar over hvor han best kan sette sine evner inn. Og evner trenges det, for utviklingen innen skipsbyggingen er full av store utfordringer. Et tankskip på 25 000 tonn var en gigant for 15—20 år siden. Nå nærmer man seg kontraheringer på 500 000 tonn, og er det noen som reagerer på det? Ja, de som skal bygge båtene naturligvis. Veritas' forskningsavdeling arbeider med problemer som denne utvikling skaper. Forskerne må finne svaret på en rekke spørsmål: Hvor sterke må spant, bærere, dekk, sider og bunn være? Hvor store kan luker og utkapp tillates å være? Hva betyr bulb-baugen for skipets fremdrift? Hvilke sikkerhetskrav må stilles til det automatiske maskinrom? Svarene på disse spørsmålene er ikke folkelig lesning. Iallfall hadde undertegnede liten glede av de tekniske «utgreiinger». Men dette forsto vi: I 1950 var stålplatene i sidene på en 20 000-tonner 25 mm

tykke. I dag har man prosjektert en 500 000-tonner med 32 mm tykkelse på plater av høyfast stål. Gjennom forskning har man fått vite hvor belastningene er størst, og hvor, som det heter på fagsproget, styrke skal plasseres.

I Veritas-huset har man moderne laboratorier, prøvehaller og kontorer hvor det arbeides med disse problemene. Store skipsdele og komponenter styrkeprøves i full skala, hydrostatisk forsøk foretas i et stort vannbasseng. Det er laboratorier for metallurgi, elektronikk, fotoelastiske målinger og det er EDB og tikkings og summing og farverike fremstillinger av brudd i metall og det er strekkprøver og slagprøver og utmatning og et maskinelt utstyr som gjør en legmann klamhendene, og tenk om det kunne satses like hardt for å fremstille en pille som kunne spart oss for sjøsyke!

DEN daglige leder av den høyt tekniske organisasjonen Veritas er adm. dir. Egil Abrahamson, en ung mann og selv sagt utdannet som skipsingeniør. — Vi har i Norge et miljø på skipsfartens område som på mange måter er enestående. Våre redere sterkt innsats er godt kjent, men vi skal heller ikke glemme at vi har en sjetteplass blant verdens skipsbyggerier og sjoner. Våre skipsmeglere har gjort Oslo til et av de fire største meglersentre i verden. Vi har en industri for underleveranser til skipsbygging som er meget sterk, ikke minst innen elektronikk. Og vi har endelig et omfattende og godt samarbeide mellom disse gruppene og de norske forskningsinstitutter. Norge er et lite land, det er så. Men det gir hvert fall effektive kommunikasjoner mellom alle som arbeider med know-how på skipsfarten.

område. Vi kjenner hverandre, og det er en styrke.

— Hva synes De var viktigst av det som skjedde innenfor skipsfart og skipsbygging i 1960-årene?

— Følgende to hovedtendenser: Den raske vekst i skipenes størrelse og tendensen mot flere og mer differensierte spesialskip. Når det gjelder store skip, hadde vi i Norge ennå ikke fått vår første 50 000-tonner i 1960. Hoppet fra 60 000-tonnere til noe nær 100 000-tonnere kom på bare to år. I dag har vi skip på mellom 200 000 og 300 000 tonn, og prosjekterer for skip på 1 000 000 tonn for den som måtte ønske å bygge et slikt.

Spesialskipene, som vi også fikk i 60-årene, var kostbare, men så ga de også innbringende frakter. Det var skip som i bulk fraktet kjemikalier og gasser, mange av dem brannfarlige og eksplosive, andre også uvanlig giftige. Endelig fikk vi «skredder-sydd» skip for frakt av sement, trelast, asfalt, biler og containere. Vi må vel også ta med det første LASH-skipet, som ifjor ble levert med Veritas klasse til en norsk reder.

Næringen er de siste årene blitt enda mer kapital-intensiv og samtidig mindre arbeidskraft-intensiv. Det er dette man kaller strukturrasjonaliseringen i norsk skipsfart.

— Kan Norge klare å holde på sin posisjon som skipsfartsnasjon?

— Jeg hører med blant optimistene når det gjelder skipsfartens fremtid. Verdens transportvolum ligger i dag på ca. 1000 millioner tonn olje og 800 millioner tonn tørrlast, av denne tørrlasten går halvparten i bulk. Verdens befolkning vokser, verdensproduksjonen vokser og det samme gjør den mengde varer som fraktes med skip. Et eendommelig trekk i bildet er at nyere, større og mer effektiv tonnasje, som nylig er tatt i bruk, har øket produksjonsveksten og skapt markeder for ny tonnasje. Jeg kan derfor ikke tenke meg at vi kan greie oss uten skip til å avvikle verdenshandelen. På bakgrunn av den aktivitet som utfoldes her i landet når det gjelder bygging av skip, drift av skip, formidling av frakttjenester, skipsteknisk forskning og klassifikasjon av skip, kan jeg derfor ikke se noen grunn til at vi skulle tape terreng. Hele verden er vårt marked, og en slik stilling er ikke noe man får, den skapes. Det er et spørsmål om vilje.

— Og vilje har vi altså?

— Selvfølgelig. I skipsfarten har vi en altfor tykk og god næringsgren til at vi uten videre kan sage den av. Det burde vel kunne skape en smule vilje. **A**

For første gang... ananas nedlagt i sin egen saft

Her kommer en ny, mildere ananas som beholder sin naturlige friskhet. Dette fordi den ikke er tilsatt noe som forandrer den naturlige smaken - ikke noe sukker! Den oppbevares i sin egen naturlige saft. Ingenting annet. Derfor inneholder den også færre kalorier.

Den er spesielt god til desserter og salater. Og som en frisk, oppkvikkende frokost. Kjøp en boks - og kjenn hvordan naturlig ananas smaker.

Dole - verdens mest solgte ananas på boks.



Tre typer: Ananas-ringer, ananas-biter, finskåret ananas - for allsidig bruk i lekre retter, eller naturlig rett fra boksen.

10 ANANAS-RINGER