



NORSK OLJEMUSEUM

ÅRBOK 2008





Første norskbygde supplyskip til norsk reiarlag

Av Lars Aage Eldøy, Oddbjørn Farstad, Rolv Rørhus og Olav Fure

Rig Pilot

I 2007 var det 35 år sidan det første norskbygde supplyskipet til eit norsk reiarlag vart levert. Leiting etter olje i Nordsjøen starta i 1966, men det gjekk tre år før ein fann olje. Oljeproduksjonen kom i gang i 1971, og dermed var Norge på full fart inn i oljeeventyret.

Alt før oppstart av oljeproduksjonen i Nordsjøen var fiskebåtreiarlaget Uksnøy & Kjøl i forhandlingar med konsulentar og verft om bygging av supplyskip. Det første kontraherte – ms «Rig Pilot», blei dermed det første bygde og leverte supplyskip i Norge for eit norsk reiarlag.

Det er brotstykke frå historia til dette fartøyet som her er omtala, frå første planlegging, til godkjenning av offentlege og andre regelverk, til selskapsform og til sal og overlevering i Kina til kinesiske eigarar.

*Frå venstre:
Olav Fure, Lars Aage
Eldøy, Rolv Rørhus,
Oddbjørn Farstad*



Føregangsmannen Lars Uksnøy

Det var typisk for Lars Uksnøy å vere den første norske reiaren som fekk bygt det første norskbygde supplyskipet for den gryande oljeindustrien i Nordsjøen. Her såg han det låg store rikdomar som folket på kysten måtte få del i.

Lars Uksnøy, fødd 1918, er son til den kjende fiskarhøvdingen Knut Uksnøy. Lars vaks opp på Uksnøya, ei lita øy vest for Harøy i Romsdal.

Han starta som fiskar straks han var konfirmert. «Det var aldri snakk om kva vi skulle verte den gongen,» fortalde Lars. «Det var sjølvsagt at vi skulle verte fiskarar!»

I lag med faren og seinare åleine har Lars Uksnøy sidan 1933 stått som medeigar og eigar av i alt ti Uksnøy-båtar, av desse seks med namnet «Uksnøy». Desse var i si tid av dei største og mest moderne som fanst i den norske havgåande fiskeflåten. Lars Uksnøy var ein drivande og framsynt reiar, med orden og stor økonomisk sans.

Han uttala ein gong at supplyskipa ville vere ein perfekt arbeidsplass for norske fiskarar. Dei var vane med å arbeide døgnet rundt om det trongs. Som på fiskebåtane hadde mannskapa på supply- og ankerhandteringsfartøya eit uroleg liv. Dei måtte arbeide og ta frivakt ettersom det passa med oppdraga, og arbeid på opne dekk var dei vane med. I tillegg var fiskarane vane med å operere båtar av denne storleiken både på ope hav, ved kaier, nøter og i tronge farvatn. På denne tida hadde ein byrja å sjå ei auke av storleiken på ringnotfartøya, og det vart meir og meir klårt at det måtte ein reduksjon til av talet på slike båtar. Kvar skulle så fiskarane frå desse båtane finne seg nytt arbeid? Supplyskipa passa fiskarane som hand i hanske. Det har ettertida vist!

Siste fiskebåten i Uksnøyreiarlaget vart i 1991 seld og tilhøyrande aktivitetar nedlagde, men selskapet Uksnøy & Co AS heldt fram med andre offshore aktivitetar.

Voldnes Skipsverft

Firma Gerh. Voldnes AS, Fosnavåg vart skipa i 1917. Med sin legenda- riske leiar Gerhard Voldnes opparbeidde firmaet seg etter kvart til å bli ei av landets største privateigde fiskeribedrifter, med store sildoljefabrikkar i Honningsvåg, Fosnavåg og Måløy og i Fosnavåg med stort fryseri og hermetikkfabrikk Dei tok imot alle sortar sild og fisk til bearbeiding og frysing, som mest gjekk til eksport. Kvalkjøt var også eit stort produkt. Dertil hadde firmaet eigne kystbåtar, både tankskip og tørrlasteskip, som gjekk med sildolje til dei store avtakarane på Austlandet og med sildemjøl til norske førmøller og utskipningshamner.

I 1962, etter at storsildfisket alt i fleire år var sterkt på retur, bygde Voldnes i Fosnavåg sitt eige skipsverft. Etter råd frå tidlegare sildoljekolle- lega og dåverande direktør ved Stord Verft, Onar Onarheim, vart bed- dinga overbygd med vegger og tak. Det viste seg å vere ei veldig vin-



Lars Uksnøy



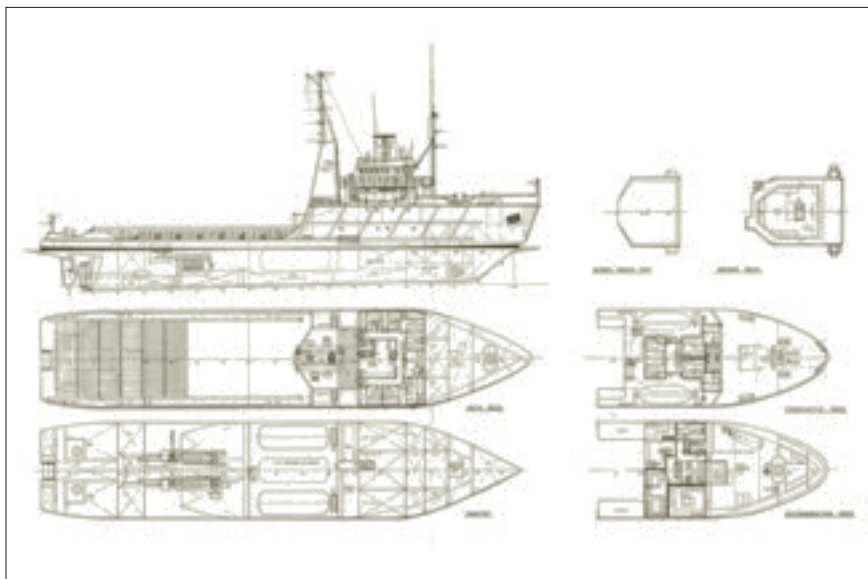
Gerhard Voldnes

ning, både på timeforbruk og for all kvalitetssikring. Gerh.Voldnes AS hadde sidan dei rike sildeåra tilsett mange og dyktige arbeidarar i verkstadavdelingar både plate- og rørleggarar, elektrikarar og maskinfolk. Det var såleis kvalifiserte og dyktige folk som vart overførte til Voldnes Skipsverft, som vart organisert som ei avdeling under Gerh. Voldnes AS, men med eiga leiing og driftsorganisasjon.

I løpet av 1960-talet vart det bygt ti nybygg, to 499 BRT tankskip, eit 499 BRT tørrlasteskip og ein fiskebåt for eigen rekning, dertil fleire fiskebåtar og tørrlasteskip. Nybygg nr 10, levert i 1971, var ein 90 m lang kjemikalietankar på 4000 DWT, med sandblåste og coata tankar. I tillegg var også ombygging og alle slags overvatnreparasjonar av fiskebåtar og trålarar frå den store Herøy-flåten viktige arbeidsoppdrag. Til vanleg var omlag 140 fast tilsette ved verftet, til tider auka med leigearbeidarar og montørar frå underleverandørane.

Med sitt tekniske anlegg, kunnskapar og erfaring tok Voldnes Skipsverft mål av seg å vere kvalifisert til å bygge det første norskbygde supplyskipet.

Brosjyreteikning



Skip: ms RIG PILOT, AH/T/S,
 Skipsreiar: Lars Uksnøy i fiskebåtreiarlaget Uksnøy & Kjøl AS,
 6488 Myklebost
 Reiarlag: KS Sandøy Supply AS & Co, 6270 Brattvåg
 Verft: Gerh. Voldnes AS, avd, Skipsverftet, 6090 Fosnavåg,
 nybygg nr 11, levert 12.12.1972

Prosjekt, selskapsform og investorar

I 1970 vart det offentleg kjent at det var funne olje på den norske kontinentalsokkelen. Fleire såg at dette kunne gi nye arbeidsplassar og nye og gode inntekter for dei som budde langs kysten. Mellom desse var Lars Aage Eldøy i konsulentfirmaet Fiskerstrand og Eldøy i Ålesund og Oddbjørn Farstad i konsulentfirmaet Skipskonsulent i Bergen. Dei tok då til å designe skroget til ein båt dei meinte ville passe til forholda i Nordsjøen. Til å vere med i eit slikt prosjekt trong dei ein person som økonomisk sto seg godt, og som såg mulegheiter der andre såg problem. Eldøy hadde kjent Lars Uksnøy i mange år og meinte at han ville vere rett person. Uksnøy tente på ideen om å bygge fartøy som både kunne handtere ankera på oljeplattformer, slepe dei og i tillegg vere eit supplyskip. Han var ein person som var rask i sninga, og det var ikkje langt frå tanke til handling. Etter å ha diskutert saka vart dei i første omgang samde om tre ting: Dette såg interessant ut. Fartøya måtte passe til dei forholda som rådde i Nordsjøen. Og før dei gjorde meir, måtte dei ha meir informasjon om korleis desse fartøya såg ut og opererte.

Saman med Lars Uksnøy reiste Lars Aage Eldøy frå konsulentfirmaet og Sigbjørn Akselvoll frå Langsten Skip & Båtbyggeri til Holland der eit slikt fartøy var under bygging på Scheepswerf Pattje i Hoogesand. Dei fekk kome inn på verftet og sjå korleis båten vart bygd. Lars var godt kjend med forholda for fiskeri i Nordsjøen, og dei to andre karane hadde tidlegare både designa og bygd fiskebåtar for dette farvatnet.

På ein tur til Stavanger for å sjå på tilsvarande skip, fekk dei bli med eit amerikansk supplyskip på ein tur ut i Nordsjøen. Her fekk dei sjå korleis båtane opererte i sitt rette miljø. Denne turen gav i tillegg ein del informasjon som kom vel med i konstruksjonen av dei første norskdesigna, norskbygde og norskeigde båtane.

Resultatet av undersøkingane var at Skipskonsulent i Bergen skulle designe båtane i nært samarbeid med Fiskerstrand og Eldøy. Følgjande kortspesifikasjon skulle leggest til grunn:

- 1) Under vatn skulle båten konstruerast etter same prinsipp som fiskebåtane – med styrlast, dette for å unngå slag i grov sjø. Propellane fekk meir «fast sjø» å arbeide med, og det auka slepekrafta.
- 2) Det skulle vere to hovudmotorar, kvar på 2000 HK.
- 3) Det skulle vere to propellar og to spaderor og baugpropell. Fartøyet måtte vera lett å manøvrere.
- 4) Fribordet skulle vere større og meir tilpassa forholda i Nordsjøen enn dei båtane dei til no hadde sett.
- 5) Skroget måtte vere ekstra sterkt, med DnV Is-klasse.

Dette vakte oppsikt. Folk meinte at 4000 HK på ein så liten båt var heilt «bort i veggene»!

Kommandittelskap

Neste steg i programmet var så å selje konseptet til mulege investorar. Eldøy kjente til selskapsforma «kommandittelskap». Selskapsforma var skapt for lang tid sidan, men hadde vore lite nytta. No vart KS Sandøy Supply AS starta, og det vart etablert eit selskap for kvar båt. Også dette vakte oppsikt. Seinare vart dette reine motebølja innan finansiering av skip av denne typen. Det var høgsterettsadvokat Bjørn Ove Lund i Ålesund som sette opp statuttane for selskapet. Bakgrunnen for å la eit aksjeselskap vere komplementar, var at kommandittistane i eit slikt selskap hadde visse skattemessige fordelar, og var personleg ansvarleg berre for det dei hadde skote inn.

Selskapsforma vart ein fantastisk suksess – så stor at ein faktisk kan snakke om «folkekommandittelskap»! Lars Aage Eldøy skulle marknadsføre både skipa og selskapsforma til mulege investorar. Her kan nemnast, at i desse selskapa fann ein alt frå finansfolk til skipsreiarar, tannlegar, fiskarar og «mannen i gata», og dei kom frå alle delar av landet. Grunnen til at selskapsforma vart så attraktiv, var at kommandittistane kunne trekke innskot i kommandittelskap frå inntekta si, dei vart nullskatteytarar, men då dei oppdaga at skatten måtte betalast når dei gjekk ut av selskapet, vart det store protestar mot ordninga. Skattemyndigheitene såg at denne forma for selskap og nullskatteytarar var ein uting. Dei fekk difor på plass mindre attraktive reglar, og bruken av denne selskapsforma fall stort sett heilt bort.

*Avisamnonse frå
desember 1972*

M.s «Rig Pilot» vårt byggenr. 11



Første supply-båt levert for norsk rederi og bygt ved norsk skipsverft bygd og levert av

Gerh. Voldnes A.s ved SKIPSVÆRFT — 6000 FOSNAVAG

Det må nemnast at det var viktig for reiarlaget at bruttotonnasjen på båtane var under 500 BRT. Kom ein over denne grensa, skulle det meir mannskap til og meir utrustning. For å få båten så stor som mogleg, vart det bygt inn ein tonnasjebørn, som gjekk til frådrag frå bruttotonnasje, noko som den tida var vanleg for alle såkalla paragrafskip.

Det vart først etablert fire selskap i KS Sandøy Supply AS og det vart i første omgang bygd fire skip. Dei to første «Rig Pilot» og «Rig Sailor» vart bygd på Voldnes Skipsverft i Fosnavåg. Dei to neste vart bygd på Bolsønes Verft i Molde. Seinare vart det bygd tre skip til ved Voldnes i Fosnavåg, to av desse var til Sandøy Supply. Dette var reine supplyskip med mindre motorkraft og utan DnVs Is-klasse. Eldøy ga desse båtane nemninga Anchor Handling/Tug/Supply Ship, forkorta til AH/T/S. Dette har seinare hengt ved denne skipstypen.

Skipa vart veldig populære, ikkje berre hos investorar, men og i Nordsjøen og var svært sjødyktige.

Planlegging av design og prosjekt

Oddbjørn Farstad vart tidleg i 1971 kontakta av Lars Aage Eldøy som fortalde at Fiskerstrand og Eldøy var konsulentar for Uksnøy & Kjøl AS ved Lars Uksnøy og at dei hadde snakka om å bygge supplyskip for (den nye) oljeindustrien i Nordsjøen. Reiarlaget var eit lite, men veldrive fiskebåt-reiarlag med god økonomi. Eldøy spurte om Skipskonsulent AS kunne ta på seg å utvikle eit passande design for formålet på «no cure no pay»-basis i samarbeid med Uksnøy og Kjøl v/Lars Uksnøy og Fiskerstrand og Eldøy ved Lars Aage Eldøy. Dette temaet var diskutert fleire gonger, og partane sa seg interesserte.

Det blei semje om at Skipskonsulent AS skulle starte designarbeidet omgåande og at partane i fellesskap skulle samle så mykje data som muleg frå eksisterande supplyskipdesign.

På dette tidspunktet var det ikkje kjent at nokon i Norge teikna supplyskip og det var ikkje gjort slike kontraktar ved norske verft. Pattje i Holland hadde bygt nokre få og eit par av desse gjekk til Stavanger-reiarlaget Smedvig. I Tyskland eksisterte det også nokre få som var bygt i Tyskland. Utover dette kjente ein berre til at det eksisterte amerikanske supplyskip bygt ved kysten av Mexico-Gulfen. Ein del av desse fartøya var i arbeid i Nordsjøen.

Dei amerikanske supplyskipa var i alle fall gjennomgåande ikkje klasa, og etter det som kom fram av informasjon frå folk i oljebransjen, var kvaliteten gjennomgåande dårleg og sikkerhetsstandarden låg. Etter ei ulykke med ein brottsjø utanfor Vestlandskysten skreiv avisene om dette. Det involverte fartøyet, som var bygt i USA, fekk mellom anna smadra styrehuset, som viste seg å vere bygt i kryssfiner. Alle instrumenta blei øydelagde, fartøyet fekk full elektrisk «blackout» og måtte tauast til land.

Slike hendingar førte til at norske skipsreiarar, konsulentar og verk-

stader, sikkert også oljeselskapa, begynte å tenke tanken at slike skip kunne Norge bygge sjølv. Oljeselskapa og andre interessentar synte berre velvilje til desse planane.

Det vart arrangert møte med oljeselskapet Phillips i Stavanger. Den informasjon dei ga, var stort sett relatert til operasjonar ut frå USA når det galdt lastmengder, last samansetning, krav til regularitet etc. Fartøya frå USA var uklassifiserte og det var klart for oss at det ikkje kunne gjennomførast i Nordsjøen. Det norske Veritas blei kontakta og dei lova å stille opp. Sjøfartsdirektoratet (SFD, eng. NMD) måtte også inn i bildet. Dermed var sikkerhetsaspektet også tatt vare på, og standarden kunne settast ut frå den erfaringa ein hadde med operasjon av tankskip, tørrlastfartøy og fiskebåtar i Nordsjøen. Dermed var også forholdet til forsikringsselskapa, til internasjonale konvensjonar som var tiltrådt av Norge og dermed også forholdet til norske lover og reglar for skip i operasjon ivaretatt.

Som ein del av informasjonsinnsamlinga reiste konsulentane ut til Ekofiskfeltet med eit tysk supplyskip som opererte ut frå Stavanger, m/s «Imkenturm». Fartøyet var bygt i Tyskland og hadde vanleg god, tysk skipsbyggingstandard og bygd til klasse Germanischer Lloyds.

Det blei dårleg ver på turen og fartøyet mangla mellom anna stabiliseringstank. Lasten var ferskvatn, dieselolje, rør og diverse konteinrar med proviant og utstyr.

Det tok omlag eitt døgn før veret betra seg såpass at lasten kunne lossast. Sjølve losseprosessen var svært lærerik, serleg galdt det korleis slangane for tanklasten blei oppkopla, korleis fartøyet blei manøvrert for å halde losseslangane slakke så dei ikkje blei slitne av etc. Dette var millimeteroperasjonar som såg vanskelege ut, og forsterka inntrykket at slike fartøy måtte ha førsteklasses manøvreringseigenskapar. Lossinga av konteinrar såg farleg ut for mannskapet som skulle huke opp konteinrar og så vidare. Særleg var fasen kritisk da hivet blei letta frå dekk. Dette stilte strenge krav til kran og kranoperatør på riggen, men også tilsvarende strenge krav til mannskap og til den som manøvrerte fartøyet. I denne prosessen blei det også klårt synleggjort kor nødvendig det var med ein sterk cargo rail på sida av lastedekket.

Med på denne turen var: Lars Uksnøy, Einar Svinø (Sandøy Supply), Lars Aage Eldøy og Oddbjørn Farstad. Ut over det som kunne observerast under turen, var det tyske mannskapet opne for svar på alle stilte spørsmål.

Ei historisk hending

Ei hendinga frå turen må serskilt nemnast: Den 9. juni 1971, då «Imkenturm» låg ved plattformen Gulftide på Ekofiskfeltet, kom eit helikopter og landa på plattformen i stormen. Om bord var statsminister

Trygve Bratteli, som den dagen skulle foreta den formelle opninga av den første prøveproduksjonen frå ei produksjonsplattform i norsk territorialfarvatn. Dermed var den norske oljeproduksjonen i gang. Dette skjedde heilt tilfeldig, men det må vel kunne seiast at ein her var vitne til ei historisk hending.

Utforming, hovuddimensjonar og utrustning

Ut frå den informasjonen som blei samla inn, diskuterte ein utforminga av fartøyet og kva hovuddimensjonar som skulle veljast. Særleg la ein mykje tid i planlegging av linjeføringa.

Lars Uksnøy var kjent som ein god og erfaren fiskebåtskipper. Han var ikkje kjent for å vere rask å gå til lands når det var dårleg ver. Ein båt som skulle vere god nok for Lars, måtte klare seg også når veret var dårleg.

Han ønska fiskebåtliknande linjer på fartøyet. Konsulentane var langt på veg einige, men reine fiskebåtlinjer ville gi for liten dødvekt og for liten stabilitet. Av desse grunnar vart ein einig om å bruke fiskebåtlinjer som utgangspunkt, men modifisere dei i retning av vanlege lastebåtlinjer.

Fartøyet skulle ha to propellar og to ror. Det blei lagt opp til klassing i Det norske Veritas, men den spesielle klasse i DnV for supplyskip, kom først i 1975. Et anna problem som måtte taklast, var å halde brutto tonnasjen nede av omsyn til storleik av mannskapet. Det blei vedtatt å halde brutto tonnasjen på 499 BRT.

Når det galt utstyr som vinsjar, lastepumper, vripropellar, gir, styremaskiner osv, så var det meste utan vidare tilgjengeleg. Eitt unntak var ankerhandteringsvinsjar. Slike var tidlegare ikkje bygd i Norge. Konsulenten hadde i to periodar arbeidt på konstruksjonskontoret til Hydraulik Brattvåg AS, og tok kontakt dit. Bedrifta hadde levert vanlege ankervinsjar til ei rekke store tankskip og bulkskip og meinte at om dette var «freske» brukarkrav, så ville det kunne gå og det blei avtalt at dei skulle kome opp med eit teknisk forslag og tilbod. Vinsjen skulle hive 100 tonn og ha to wiretromlar med bremsar. Tromlane skulle frikopplast, og lasten skulle kunne henge på bremsene. Dette blei den gong sett på å vere formidable vinsjar. I dag er det som kjent langt kraftigare vinsjar som blir bygt for ankerhandtering.

Med omsyn til instrumentering så var det heller ikkje problem med å finne det utstyr som kravdest. Fiskebåtane hadde alt elektronisk utstyr og kommunikasjonsutstyr, som var i overkant av det som vart kravt for eit supplyskip.

Tankmaling blei diskutert. Det blei vedtatt å slamme ferskvasstankane med sement og å bruke «svarte» dieseltankar. Sett i ettertid var dette feil, men det representerte den teknologien som var i bruk på det tidspunktet

Fartøyet fekk desse hovuddimensjonane og slik hovudutrustning:


Loa 55,5 m
 Lpp 51,0 m
 B 11,0 m
 D 4,80/5,45 m
 Styrlest 1,0 m
 Tonnasje 499 BRT
 DWT 1000 t

MaK hovudmotorar, 2 stk, kvar på 2000 hk, type 8M452AK


Tacke gir, 2 stk, type HSU-560

Liaaen vripropell, 2 stk

Hydraulisk Brattvaag ankerhandteringsvinsj,
 type SL100W/SL100W




M/V "RIG MASTER" M/V "RIG TUGGER"



**COMBINED TUG - ANCHOR HANDLING - SUPPLY
 NORTH SEA CRITERION
 CLASS: DNV + 1A1 ICE A TUG**

K.S. SANDØY SUPPLY A.S. & CO.
 6270 Brattvaag, Norway
 Telephones: Brattvaag 343 and 390
 Telex: 42290



Styrehuset fekk to manøverstands, ein framme og ein akter. Nordsjøen har frå tidenes morgon vore nordmennene sitt laboratorium for utprøving av dei fartøy som til ei kvar tid har vore i bruk. Dette er eit av dei havområda i verda der det er mest krevjande å operere eit fartøy. Det har alltid hatt det verde, at den som meistrar forholda her, kunne meistre operasjonar i mange andre område i verda. Meir spesielt for supplyskipa er den store verdien at skipa frå Norge er blitt vel omtykt og pålitelege for operasjonar på alle hav. Norske skipsbyggerar har aldri kunna levere dårleg vare, noko som har gitt denne delen av norsk næringsverksemd eit internasjonalt rykte som over år har gitt god avkastning.

Kontrahering

Etter forhandlingar ut over våren og sommaren 1971 mellom eit stiftande kommandittselskap, KS Sandøy Supply AS & Co og Voldnes Skipsverft om bygging av AH/T/S supplyskip etter planar levert av reiarlaget sine konsulentar, vart partane samde om bygging og levering av to skip, nybygg nr 11 og 12, og teikna bindande kontrakt datert 23. september 1971. Bilbrev vart utstedt 2. oktober 1972 og skipet vart overlevert til reiarlaget KS Sandøy Supply AS & Co den 12. desember 1972. Voldnes Skipsverft fekk mange lovord for dette nybygget og reiarane var også fornøgd.

«Rig Pilot» overlevert laurdag

Lovord til Gerh. Voldnes A.s for skipet

«Rig Pilots» vart overlevert og døypt ved Skanseskia i Ålesund sist laurd. av reiareren frue, Hjordis Ukanøy. Etter dågen gjekk nybygget ein representasjonstur. Deretter var verkstaden ein middag i Odd Fellows lokale i Ålesund.

Disponent Olav Fure ga i sin tale ein interessant historikk om skipbygginga og skipedåpen sin utvikling. Fure opplyste at skipet si gudmor er gift med den som tok initiativet med Sandøy Supply. Det er eit av dei største i fylket, sa Fure vidare. Han overrekta så gudmora ei vakke gave.

Reiareren, Lars Ukanøy gratulerte skipbyggeriet med det farte norske supply-skip. Dagen er ein merkedag for skipbygginga i fylket. Det har vore spennende endring dette nybygget, men i dag etter å ha sett skipet på sjøen var Ukanøy overbevist om at skipet står fullt på høgde med dei supply-skip han hadde sett.

Ukanøy retta så takk til Karsten Godø som er direktør i Assuranseselskapet Havfiske Gjensidig. Vidare takka Ukanøy Henrik Ameli i Reassuranseselskapet som hadde skaffa garantiar. Det norske Veritas, Skipskontrollen, meglerfirmaet Grieg & Co. og sist men ikkje minst verksemdelster Ottesen og ha han oversendte takk frå rederiet til medarbeidarane og overrekta ei penge-gåve til Kåre Myklebust til verkstadsklubben.

Myklebust sa i sin takktale at klubben har gitt inn for å fremme fleire større tiltak for trivsel i Fossavåg og mellom anna teke ein aksjepost i Herøybrua.

Skipskonsulent Farstad i Aa Skipskonsulent, Bergen takka for det gode samarbeidet under utviklinga av skipet. Farstad opplyste at ein hadde møtt velvilje over alt, ikkje minst vere takke dei personar som stod bak. Han trudd vidare at skipet var fullt på høgde med dei som var bygde tør. «Dette betyr ein milepæl for næringslivet her på Vestlandet at fiskarane seg seg nøydd til å sjå i andre retningar og tek opp utfordringa frå oljeeventyret», sa Farstad til slutt.

Ingeniør Lars Eldøy sa at det har vore store forandringar frå den dagen ein kontraherte skipet til det nå er ferdig. Men dette med supply-skip er noko nytt.

Eldøy syns det var gledeleg at ein på proveturen kom opp i ein fart av 15 knop. Han opplyste vidare at skipet har svært god stabilitet.

Det var sterk vind og regn under overleveringa.

Worren, kasserar. Roger Huldal, sekretar og Norman Frantsen og Frode Hjorthaug, styremedlemmer.

Det vart vidare vedteke å endre oringskveldane frå to til ein kveld for veka, men å utvide den same munnale, nemlig kvar tysdag frå kl. 19.00 til kl. 21.30.

«Rig Pilot» overlevert laurdag. Faksimile frå avisa Vestlandsnytt 5. desember 1972.

Slepe- og ankerhandteringsvinsj

På verftet var ein under bygginga av nybygget opptatt av korleis slepe- og ankerhandteringsvinsjen kunne testast. Med dei empiriske krava måtte det på grunn av dei store kreftene vere nærmast umogleg å gjennomføre ein test. Men dette fekk for verftet ei enkel løysing.

På denne tida fanst ikkje reglar for bygging av denne type vinsjar. Derfor sette SFD opp i brevs form ei påleggsliste i 11 punkt, som alle, inklusiv bremsetesten, vart utført av produsenten, og dermed var ankerhandteringsvinsjen godkjent.

Under eit opphald i januar 1971 i Stavanger kom konstruksjonssjef Annstein Olsgard frå vinsjfabrikken I.P. Huse i kontakt med ein norsk kaptein som hadde mønstra av frå eit amerikansk supplyskip. Han sa mellom anna: Kvar gong vi hadde store belastningar og bruk for bremesene, tok banda fyr, og røyken låg som ei svart sky over skorsteinen!

Dette problemet la konstruksjonssjefen seg på minnet, og I.P. Huse produserte ankerhandteringsvinsjar, der alle frå og med første vinsj var utan større reklamasjon.

Etter dette vart det nedsett ein komité leia av avdelingsdirektør K.M. Havig i SFD og éin representant frå kvar av dei norske vinsjfabrikantane: Hydraulik Brattvaag/I.P. Huse, Pusnes og Norwinch. Desse skulle utarbeide eit forslag til reglar for bygging og testing av slepe- og ankerhandteringsvinsjar. Komitéens forslag vart først tatt inn i Forskrift datert 10. juni 1975, som eit tillegg til Skipskontrollens reglar.

I sjøen

Det er sagt at Nordsjøen er det hardaste havområdet av alle offshore oljefelt, med bølger på opp til 30 m.0 høge. Vanleg sjø i Nordsjøen vart i Mexicogolfen gradert som storm. Dei amerikanske supplybåtane var for små og dårlege, og forlet derfor Nordsjøen etter kvart som oppdragssperioden for kontraktene gjekk ut.

«Rig Pilot», som var den første i ein serie liknande type supplyskip, var mindre enn dei supplyskipa som seinare blei bygde for Nordsjøen. Nokon har sagt at ein kunne sette Rig Pilot inn på dekket til dei seinare større supplyskipa. Likevel var «Rig Pilot» ein sikker sjøbåt, som både mannskap og reiarlag hadde full tiltru til. Det er fortalt frå mange situasjonar der desse skipa viste seg å vere sers sjødyktige. Einar Breivik, mangeårig maskinsjef og seinare inspektør i selskapet, har fortalt frå denne hendinga:

Båten han var maskinist på då dette hende, var «Rig Sailor», søsterskipet til «Rig Pilot». Dette var under verste oljekrisa vinteren 1973 og dei frakta element frå Le Havre i Frankrike til oppbygging av Ekofisktanken. Det var knapt om olje og dei fekk ikkje kjøpt meir om gongen enn å ha nok for tur – retur Ekofisk. Lasten var betongelement som vart surra til rekkene. Desse måtte stå på dekket, vart dei lagt ned,



Frå dekket på «Rig Pilot»



«Rig Pilot» ved hamn.

ville dei knekke. Å ha desse ståande på dekk påverka i stor grad stabiliteten på båten. I tillegg til elementa hadde dei heilt akter nokre «tubbar» med sand og ein del armeringsmatter.

Dei la ut frå Le Havre og fekk straks storm. Dei gjekk då til Great Yarmouth i England og la seg til der i vente på betre ver. Veret betra seg, og dei kom vel fram til Ekofisktanken. Dei fekk lossa noko av armeringsmattene før stormen atter var over dei. Vidare lossing var umuleg,

og dei måtte kaste loss frå plattformen for ikkje å øydelegge både båt og last. Dei lensa unna med kurs for Stad. Vinden berre auka og kom opp i orkan. Båten var nærast tom for olje og lite ballast hadde dei. Dei var no alvorleg redd for stabiliteten. Einaste løysinga var å pumpe sjøvatt inn i dei tomme dieseltankane. Problemet var at der ikkje var røyropplegg til dette. Løysinga var å nytte slangar, men desse måtte over dekket frå eine sida av båten til den andre. Utstyrt med livline klatra Einar Breivik i uveret over lasten og drog med seg slangar og fekk kopla desse til inn-taket på dieseltankane. På denne måten fekk dei fylt tomme dieseltankar med sjøvatt og betra stabiliteten.

«På Ekofisk målte dei ei byljehøgde på 30 m.» fortel Einar. Einaste måten å berge livet på var å lense unna. Skipperen og styrmannen sto heile tida bak i styrehuset og bytte om å manøvrere. Når ei bære tårna seg opp framfor, var det å gi full kraft på motorane for å kome seg opp på båretoppen. Då båten var på toppen, sto sjøen jamhøgt med livbåtane! På veg nedover båra var det å slakke turtalet på motorane ned att. På neste bære var det full fart igjen. Slik sto dei heile natta og bytte på å manøvrere frå «Full» til «Sakte» og frå «Sakte» til «Full». Dei fekk aldri vatn inn over hekken og dei berga «tubbane» som sto fastsurra. Dei var livredde for at båten skulle kome på tvers av bæreane. «Då hadde me ikkje hatt ein sjanse», fortel Einar. Det hadde ikkje vore muleg å lære livbåtar i det veret som var. Overlevingsdrakter var det heller ikkje krav til på den tid. Vinden dreia og dei kom omsider inn til Flekkefjord.

Tor Ylving var skipper på denne turen. På spørsmål om dei ikkje var redde, seier han at då det var som verst, var alle mann samla i styrehuset, for å gi råd og bli orienterte. Dei som hadde vakt, sto på si vakt, dei som hadde frivakt, gjekk og la seg. «Ein sjømann kan ikkje vere redd», sa Tor. For ikkje å skake opp folk i land, tok dei heller ikkje radiokontakt med meklaren.

Det høyrer med til historia at Lars Uksnøy ringde til agenten i Bergen og ville vite om dei hadde høyrte noko frå båten. Det hadde dei ikkje og leiaren på kontoret, ein amerikanar, sa at dei måtte rekne båten som tapt. Båten kom vel i hamn, men Uksnøy gløynde aldri beskjeden frå agenten. «Tenk å seie noko slikt!» kommenterte han kvar gong denne saka kom på tale.

Ein gong gjekk eit av desse skipa frå Leith fullasta med rør, som skulle fraktast ut til leggefartøyet LB Meders på Ekofiskfeltet. Dei låg då ute i Nordsjøen og venta på leggefartøyet, som ikkje kunne kome på grunn av veret. Medan dei låg der, bles det to gonger opp til storm som begge gjekk over til orkan. Etter tre veker venting forlet dei plattformen og gjekk inn til Humber River, der leggefartøyet låg, og fekk lossa lasten.

«Rig Pilot» fekk ein gong ein sjø som gjekk over styrehuset, men skipet fekk heller små skadar.

Krav til livbåtar

Dei norske reglane for utrustning av skip kravde minimum ein livbåt og ein gummiflåte på kvar side for alle typar vanlege skip over ein viss storleik. Supplyskip var vel ein til då uvanleg skipstype, som skulle operere i Nordsjøen, med plattformer og mange liknande skip rundt seg. Spørsmålet frå reiarhald var då om ikkje livbåtar kunne sløyfast og erstattast med gummiflåtar. Det vart i denne samanheng vist til dei mange amerikanske supplyskipa som ikkje hadde livbåtar.

Dette vart tatt opp i møte og i brevveksling mellom SFD, reiarlag og verkstad. Det enda med at SFD kravde at regelverket galt også for supplyskip: Éin livbåt og éin gummiflåte på kvar side var eit endeleg minstekrav. Og slik vart det.

«Rig Chief», levert i 1974, eit søsterskip til «Rig Pilot», gjekk i 1977 på eit skjer nord for Haugesund. Havaristen låg då slik til at frå babord side kunne korkje livbåt eller flåte settast ut. Frå styrbord side sette dei så ut gummiflåten, som straks sleit seg og dreiv bort. Dermed hadde dei tilbake berre ein livbåt å berge seg på. Livbåten vart sett ut, og alt gjekk vel.

Berre dette eine forliset provar tydeleg kor viktig det er å ha livredningsutstyr i samsvar med SFD sine krav.

Det høyrer med til historia, at etter at mannskapet var berga og kom tilbake for å sjå etter skipet, hadde «Rig Chief» frigjort seg frå skjeret og sokke i havet. Det vart mange gonger søkt etter skipet, men då aldri funne. Det seiest at i søk i same området etter ein sakna frå eit forlis 12 år seinare, kunne ein miniubåt lokalisere «Rig Chief» på botnen tre til fire nautiske mil nord for der den gjekk på grunn.

Landets største offshoreflåte

Voldnes Skipsverft AS vart i år 2005 lagt ned, men Fosnavåg, som i dag har bystatus og sidan lang tid tilbake har ei av landets største registreringar av store og moderne, havgåande fiskebåtar og kystvaktskip, har i dag landets desidert største flåte av offshore fartøy. Sju store offshore reiarlag har lokalisert seg her, med ein flåte (inkludert kontraktar) på 116 moderne offshoreskip av alle typar. Desse opererer i Nordsjøen og elles på alle hav i alle verdsdelar.

Alle Sandøy Supply-skip er i dag borte. I 1987 tok «Rig Pilot» på seg oppdraget å slepe ein stor 75 000 tonns gresk tankbåt frå Curacau til opphogging i Taiwan. Tankaren var utan straum og kunne ikkje manøvrerast. Utanfor Cape Town fekk dei storm og miste slepet. Eit fly fann den att og «Rig Pilot» måtte derifrå – i 14 dagar, slepe tankaren opp til Mauritiusøyane, med akterenden først. Utanfor kysten av Sør-Vietnam tok «Rig Pilot» om bord og berga tolv båtflyktningar; desse gjekk i land i Hong Kong.

På turen vart «Rig Pilot» seld til kinesiske eigarar, som forlanga at båten ikkje fekk gå til Taiwan, men til Hong Kong, der dei nye eigarane

Flyktninger på «Rig Pilot»



tok over. Straks før Hong Kong tok ein annan slepebåt over slepet til Taiwan.

Etter overtakinga gjekk «Rig Pilot» vidare til Kanton og var der ei veke for opplæring av det kinesiske mannskapet. Heile turen tok cirka seks månader.

Etter 35 år er «Rig Pilot», i dag kinesiske KAN 403, stadig i drift med oppdrag utanfor kysten av Kina, noko som klårt viser at alle delar av dette første norskbygde supplyskipet for norsk reiarlag var vel planlagt, og bygt og utrusta i samsvar med beste og høgste norske verftsstandard.