

Røstvær, Egil Hansen 22/01-2017 og 19/04-2017

Del 1 – Opptak 22/01-2017

- 00:00:00:00 Fra Bergen.
- 00:00:15:00 På Rothaugen skole var det panoramautsikt mot havna.
- 00:00:25:00 Kort vei til kaiene.
Luktene fra lasten til skipene til Sydamerika-linjen: appelsiner, epler, klippfisk m.v.
- 00:00:40:00
- 00:00:55:00 Et eldorado for oss guttene.
- 00:01:05:00 Hytte i ved Vatllestraumen - hovedleia fra og til Bergen.
- 00:01:30:00 Bor i Tartargaten
- 00:02:10:00 Battaljen ved Alvøen 16.mai 1808, har alltid inspirert meg.
- 00:02:25:00 8 år gammel reiste jeg med M/S «Nordstjernen» tur-retur Bodø.
- 00:02:50:00 Fikk jobbe på terminalen på Skoltegrunnskaaien da jeg var 14-15 år.
- 00:03:05:00 Bar baggasje fra Englandsbåten da den ankom
- 00:03:30:00 Timannslugarer på 3. klasse.
- 00:03:35:00 Heis til 1.klasse.
I huset vårt bodde også leieboere som enten seilte til sjøs, eller tidligere
- 00:04:05:00 hadde seilt til sjøs
- 00:04:20:00 Far jobbet i Det Bergenske Dampskipsselskap
- 00:04:30:00 Måtte spørre om du ville vite mer.
- 00:04:50:00 Fikk hyre på M/S «Astrea» etter avsluttet 9. klasse
- 00:05:05:00 Bygget ved Crichton-Vulcan AB i Åbo i 1941.
- 00:05:25:00 Solgt i 1944 til Rederi AB Svea i Stockholm.
- 00:05:35:00 Regjeringen i London ble meddelt at skipet var lagt ut for salg
- 00:05:55:00 Også Bergenske hadde mistet mange skip under krigen
- 00:06:05:00 Bergenske gikk i 1944 til innkjøp av M/S «Astrea»
- 00:06:40:00 Skiet ble ombygget ved Finnboda Varf før ferdigstillt overtagelse i 1945
- 00:07:05:00 Jeg gikk om bord juli 1962.
- 00:07:15:00 Rotterdam. 13 måneder om bord.
- 00:07:35:00 Mange erfarne sjøfolk.
- 00:07:50:00 Fast kaiplass i Ijsselhaven, Burger & Zoon, Rotterdam.
- 00:08:10:00 Lange lektere langs skutesiden som lastet og losset.
- 00:08:30:00 Hele familier jobbet og bodde om bord.
- 00:08:55:00 Losbåt.
- 00:09:40:00 Mannskapet hadde faste «stemplasser» i land.
- 00:10:05:00 Beskrivelse av skipet.
- 00:10:55:00 Vi lastet i Haugesund og Stavanger. Hovedsaklig hermetikk.
Det lå nesten alltid igjen tomme hermetikkbokser i lasterommet etter avsluttet lossing
- 00:11:05:00
- 00:11:25:00 Kronos. En av taubåtene til Bergenske.
Kom ca. en time før avgang og fortøyde langs skutesiden, klar til å trekke oss ut med akterenden - fra Dokkeskjærskaien
- 00:11:40:00

00:12:00:00 Bygget ved American Shipbuilding Co, Buffalo N.Y i 1943 for US Army.
00:12:00:00 Innkjøpt av BDS fra Århus i 1949
00:12:25:00 April 1963. Kollisjon i elven Maas -innseilingen til Rotterdam.
00:12:45:00 Skjedde i ti-tiden på formiddagen.
00:13:05:00 Disig.
00:13:20:00 Jeg sov på lugaren, på styrbord side.
00:13:35:00 Tysk fartøy M/S «Homborg».
00:13:50:00 Baugparti på babord skuteseide ble revet opp langs lugarinnredning og messe for dekksmannskap
00:14:05:00 Dekksmannskapet hadde akkurat gått opp igjen på dekk etter avsluttet 10-kaffepause
00:14:30:00 Skipperen kom løpende og spurte hvor mange som var drept.
00:14:45:00 Ingen omkom eller skadet
00:15:05:00 Astrea var bygget med isforsterket baug og skrog.
00:15:45:00 En ukes avbrekk.
00:16:20:00 Mannskapet hadde fast møteplass i Rotterdam - «Sailors bar»
00:16:35:00 Ble drevet av et hyggelig ektepar.
00:16:50:00 Pålitelig sted med god maritim atmosfære og jukeboksmusikk
00:17:20:00 Det var på «Astrea» jeg lærte mye grunnleggende av sjømannsarbeid på dekk basert på mer tradisjonell praksis
00:17:35:00 Et fartøy bygget med utforming og utstyr etter noe tilårskomne, og arbeidskrevende, men likevel gode metoder
00:17:55:00 Luketelt.
00:18:40:00 Mer effektive og rasjonell i bruk ved innenskjærs seilas, alternativt til presenning på treluker
00:19:10:00 Måtte alltid vurdere farvannet.
00:19:30:00 Vi måtte droppe ankeret én gang – under sterk nordavinds kuling på Stavanger red
00:19:50:00 Rør til ankerkjetting gikk på skrå gjennom del av min overkøy
00:20:05:00 1963 januar opprykk til jungmann.
00:20:25:00 Første dagen om bord.
00:20:35:00 Far var med.
00:21:00:00 Ble introdusert for båtsmannen.
00:21:25:00 Viktig og streng regel om alltid og holde begge hender i lederen ved entring i lasterom
00:21:40:00 Gikk rundt og ble kjent med folk.
00:21:50:00 Fikk utdelt mørkeblå Devold-genser med BDS og stjerne brodert i rødt, samt matroslue med bånd påtrykt M/S Astrea i gullfarge
00:22:15:00 4-8-vakten om natten. Brannrunde -bar med ur hvor det på fastsatte posisjoner hang nøkkel brukt for kontroll av registrering
00:22:50:00 Veldig mye seilduk.
00:23:10:00 Noen livbåtmønstringer, og låring av båt, men husker ikke gjennomføring av livbåtøvelser på sjø
00:23:25:00 Trepøser med vann på styrehustak for brannberedskap

00:23:40:00 Mye vasking særlig av utvendige malingsflater, bommer m.v

00:23:55:00 Bergenske hadde rimelige priser

00:24:15:00 M/S «Astrea» gikk opprinnelig i Englandsruten.

00:24:25:00 I Rotterdam-ruten fra 1953

00:24:35:00 Jeg var ute i 13 måneder.

00:24:45:00 Hadde spart en del penger som også skulle finansiere videre skolegang

00:25:00:00 Fullførte 1-års realskoleeksamen ved Danielsen skole –
ettermiddagsundervisning

00:25:10:00 Reiste ut som jungmann med M/T «Nova» til Det Bergenske
Dampskipsselskap

00:25:15:00 Skipet var nybygg fra Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB.

00:25:25:00 Hadde skorsteinsmerket til Erling Dekke Næss.

00:25:50:00 Mannskapet tok tog fra Bergen til Gøteborg.
Ble fraktet med båt til M/T «Nova» som lå i ettermidassolen og duvet på

00:26:10:00 reden hvor vi gikk ombord for første gang

00:26:25:00 Samme høyst respekterte overstyrmann, forøvrig krigsseiler, som også var
ombord på «Astrea», da jeg seilte der.

00:26:35:00 Jomfrutur til Persiske gulf. (OBS: «Panamakanalen» skal sjølvsagt vera
Suezkanalen)

00:26:50:00 Skipet kom ny rett fra verftet.

00:27:05:00 Få barnesykdommer.

00:27:30:00 Stor kafeteria og badebasseng på dekk
Fortøyningsmannskap kom om bord i Port Said og var med gjennom
Suezkanalen.

00:28:00:00 Det kom også kjøpmenn om bord.

00:28:30:00 Moses drev butikk på Poopdekket
Skredder. Viste frem anbefalingsbrev fra tidligere salg på norske skip

00:28:55:00 undertegnet av skipper på rederiets brevark.
Jeg bestilte en hvit dress etter måltagning, for levering neste tur gjennom
kanalen

00:29:15:00 Suezkanalen var 171 km lang.

00:29:35:00 I kanalen inngikk også 2 sjøer.

00:30:10:00 Inne ved Nildeltaet.
Svært enkle «ferger», utformet som mindre flatt flak, med befording av
bil, krøtter og endel mennesker ble jevnlig dradd frem og tilbake ved
kryssing over kanalen

00:30:25:00 Vi seilte inn i gulfen.

00:31:10:00 Saudi-Arabia var et lukket samfunn.

00:31:20:00 Gikk til Japan, Sør-Afrika, Wales, Tyskland.

00:32:00:00 «Nova» hadde 26 lastetanker.
Etter datiden betegnet som et stort fartøy på 43.900 d.w.t – Bergenskes
«supertanker»

00:32:35:00 Totalforbud for bruk av alkohol om bord.

00:32:55:00 En matros drakk etterbarberingsvann.

00:33:05:00

00:34:00:00 Manuell lodding av oljelastnivå ved sluttlastning.

00:34:30:00 Mye arbeid med å strekke slanger og rengjøre tankene.

00:35:20:00 Videre til Bandar Mashur i Iran.

00:36:05:00 Vi spilte fotballkamp mot et Iransk lag

00:36:30:00 Seilte til Durban i Sør-Afrika. Fikk tildelt Ekvator-sertifikat etter passering av Ekvator 7.oktober 1964 på lengdegrad 49` 25`` øst.

00:37:20:00 Japan. Kjøpte en stor Geisha-dukke i glassmonter

00:38:40:00 Flyvefisk fløy på bølgetoppene og ofte innover dekk, hvor også noen landet

00:39:20:00 Nordover igjen for gjennomfart i Suez-kanalen. Avventet avgangstid på oppankret på redan i Suez.

00:39:40:00 Holdt nøye vakthold.

00:40:00:00 Oppdaget en mindre seildjunke langs skutesiden med personer som begynte å klatre opp ankerkjettingen i forsøk på entring over dekk

00:40:25:00 Overstyrmannen beordret steam på spyleslangene som var klargjort og spylte på de uønskede som veldig fort gjorde retrett og kom seg unna

00:41:30:00 Var i en periode på M/S «Meteor» til BDS, i cruise fart på Norskekysten med fjordene og Svalbard

00:41:40:00 Bygget ved Aalborg Værft A/S i 1955.

00:41:45:00 Verftet hadde forøvrig også noe tidligere på 1950-tallet bygget 2 hurtigruteskip for BDS

00:42:00:00 «Meteor» gikk med turister langs Norskekysten opp til Nordkapp

00:42:10:00 En tur inkluderet også Spitsbergen og Ny Ålesund.

00:42:30:00 Mange amerikanere og briter.

00:42:55:00 Mye vasking på dekk

00:43:05:00 Måtte vaske salt vekk fra teakrekkene på passasjerdekk

00:43:25:00 Det var konditor om bord – tidsvis kom det også krebboller m.v i mannskapsmesen

00:43:50:00 Foreløpig avslutning i Bergenske.

00:44:00:00 Seilte videre også på endel andre fartøy – tilsist som matros

00:44:20:00 Styrmannsskolen i Bergen 1966-1967.

00:44:40:00 Faget instrumentlære med navigasjonsinstrumenter hadde jeg stor interesse for

00:45:15:00 Ved eksamen i instrumentlære ble jeg, noe overasket, eksaminert i oppbygging og bruk av loddemaskin – etter datiden, en sjelden og avlegs innretning

00:45:25:00 Hadde kun observert denne loddemaskinen en gang – godt tildekket av presenning på «Astrea»`s aktre båtdekk

00:45:45:00 Loddemaskin var aldrig i bruk.

00:46:05:00 Sekstanten.

00:47:00:00 To krysspeilinger.

00:47:20:00 Solhøyden og kronometeret.

00:48:10:00 Måling av solhøyde eller andre himmellegemer avhengig av tilstrekkelig sikt for observasjon

00:48:50:00 Decca-instrumentet.

00:49:40:00 Kom på slutten av 1950-tallet.
Sekstanten var i praksis lite brukt untatt endel ved kryssing av lengre havstrekninger og for å opprettholde behov for egen kunnskap

00:50:50:00 Tok mye «Beffen» til og fra Sjømannsskolen på Nordnes

00:51:10:00 Full fart rett på land - ruter knuste , og passasjerer, oppreist klar til å gå på land, ramlet overende

00:51:30:00 Vikar som førte «Beffen» ved hendelsen

00:52:15:00 Fikk utsettelse fra militærtjeneste fordi jeg kunne fremvise Sjøfartsbevis for hyre til sjøs

00:52:45:00 Seilte en periode med M/S «Fro» fra Aug. Kjerland og M/S «Hanseat» fra Strandheim & Stensaker

00:53:05:00 Begge var tilnærmet identiske bulkskip bygget ved Neptun-verftet i Rostock.

00:53:35:00 Med M/S «Fro» flere turer til Arkangels hvor vi lastet trelast til Kontinentet

00:53:45:00 Damer som kjørte de store truckene på kaien

00:54:15:00 Vaktårnet ytterst på moloen ved havneutløpet avspilte alltid ethvert skips nasjonalsang over høytaler dra skipet dro

00:54:30:00 «Ja vi elsker» ble spillt med hakk i platen. Dette gjentok seg da det samme skjedde igjen ved avgang påfølgende tur.

00:54:50:00 Sovjetiske marinefartøy iaktok oss i god avstand langs hele ruten innenfor deres territorialfarvann

00:55:30:00 Dette var rundt 1967.

00:55:40:00 En del kontroller.

00:56:00:00 «Hanseat» gikk mye til norske havner med last til Østersjøen, spesielt Polen og Øst-Tyskland.

00:56:30:00 Hvis du var, eller hadde fått hyre til sjøs, var det enkelt å få utsettelse fra militæret.

00:56:50:00 Madla. Sjøforsvarets rekruttskole.

00:58:00:00 Skulle lære å ta ladegrep.

00:58:30:00 Skarpt skudd.

00:58:55:00 Kirkeparade i Stavanger domkirke.

00:59:25:00 Haakonsvern. Utdanning og trening ved Sjøforsvarets våpenskolesenter

00:59:40:00 KNM Tordenskjold

00:59:45:00 Offisersaspirant på Sjøkrigsskolen.

00:59:50:00 Flåteplanen av 1960 – omfattende nybyggingsprogram

01:00:10:00 Økt behov for offiserer for operasjon av nye fartøyer i henhold til Flåteplanen av 1960.

01:00:50:00 Ble tildelt aktuell fartøystype for videre operativ sjøtjeneste

01:00:55:00 Sjøkrigshistorien interesserte meg mye – forelesninger ved orlogskaptein Jon Hegland som var en svært kunnskapsrik og engasjerende sjøkrigshistoriker

01:01:05:00 Jurisdiksjon. Engasjerende og interessante forelesninger ved politiinspektør Rynning-Tønnessen.

01:01:30:00 Plikttjeneste fartøy 24. TKB-skvadron.

01:01:55:00 Operativ tjeneste hovedsakelig i Nord-Norge

01:02:25:00 En lærerik og interessant periode, både faglig og opplevelser på sjø og land

01:02:35:00 Langs grensen til Sovjetunionen

01:03:00:00 Tildelte hovedoppgaver var navigasjon og våpenkontroll.
Samøvelser i med danske og tyske fartøyer med landligge i danske og tyske havner

01:03:45:00

01:04:10:00 Noen fartøyer gikk returnerte enkeltvis til hjemmebase etter endt øvelse.

01:04:23:00 Fikk melding om forlis. Margit av Moss.
En person på en flåte ble bragt ombord og tatt inn til Marvika orlogsstasjon

01:05:20:00

01:06:00:00 Fire av besetningen forulykket.

01:06:30:00 Øvelse i Korsfjorden.
Ble nøye iaktatt av sovjetiske marinefartøyer i nær avstand tett utenfor territorialgrense

01:07:55:00

01:08:05:00 Søk i Vestfjorden etter observasjon av mulig ukjent ubåt

01:09:50:00 Vi tenkte ikke så mye på den kalde krigen.

01:10:55:00 Dokk ved fjellhangar - Olavsvern ved Tromsø.

01:11:30:00 Lite aktuelt med militær karriere utover pliktjeneste

01:12:00:00 Computerstyrte kanoner.

01:12:35:00 Dypvannsbomber på øvelse.

01:13:05:00 Dumpelager med bomber.
Jeg foretrakk, på egenhånd, å navigere på Norskekysten, uten bruk av lostjeneste

01:13:35:00

01:13:55:00 Kom oftest inn i sentrale deler i tradisjonelle havneområder

01:14:05:00 M/S «Brunette», M/S «Brunita» og M/S «Blue Moon».
Mye fart til Polske og Øst-tyske havner. Sistnevnte hadde uhyre vidtløftig og streng kontroll ved av-og påstigning til skipet

01:15:00:00

01:16:15:00 Veldig avslappet i Polen.

01:16:25:00 De øst-tyske barene.
Trang passasje i leden sør for Florø. Periodevis ingen visuell sikt i tette byger

01:17:50:00

01:19:30:00 1971/1972 en skillevei.

01:19:40:00 Utflagging var så vidt begynt.

01:20:15:00 Jeg tok kontakt med Bergens Mekaniske Verksted – Skipsbyggeriet

01:20:25:00 Fikk ansettelse på tegnekontoret.

01:20:50:00 Utarbeidet konstruksjonunderlag for profiler og plater til skrogseksjoner
Høy grad av nøyaktighet var påkrevd ved utarbeidelse av tegninger i skala 1:10

01:21:40:00

01:23:45:00 Konstruksjonsavdelingen for skipsutrustning
Dekksutrustning, rigg, båter, flåter og redningsutstyr, innredning,

01:23:55:00 ventilasjon m.v
Kjemekalietankskip «Jo Lønn». Tankskipet «Sarita» tilhørende Ugland ble ombygget til kranskip

01:24:15:00

- 01:24:30:00 Ferje «El Arish» bygget for egyptisk rederi som anvendelse til pilgrimsfart.
Bygget ferjen «Rostock» til de Øst-tyske statsbaner til rute med
- 01:24:50:00 jernbanevogner mellom Sverige og Øst-Tyskland.
Skipet ble bygget med assymetrisk hekk for tilpasning eksisterende
- 01:25:15:00 fergeleie i Sverige. Skipet ble også utrustet med fengselsfasiliteter
BMV inngikk kontrakt med Sjøforsvaret for bygging av Nordkapp-klasse
- 01:26:00:00 kystvaktskip
- 01:26:35:00 Veldig avansert og teknisk velutrustet fartøy.
Tidligere erfaring fra arbeid og funksjoner på skip var for meg nyttig under
- 01:27:20:00 gjennomføring av nye oppgaver
- 01:28:40:00 Bygget kjemikalietankskip for J.O.Odfjell.
- 01:29:20:00 Skipet hadde rustfrie lastetanker og eget laste-kontrollrom
For en ettårsperiode ble jeg engasjert i et spesifikt oppdrag ved BMV-
- 01:31:25:00 Laksevåg verft.
Identifiserte og registrerte oversikt over verftets tilgjengelige anlegg og
- 01:31:50:00 utstyr disponibelt for verftets skipsvedlikeholds oppdrag
- 01:32:10:00 Mye eldre og tungt utstyr var fortsatt i bruk for enkelte behov
BMV-S inngikk kontrakt med Statoil for konstruksjon og byggeoppdrag til
- 01:32:50:00 Gullfaks A
- 01:33:50:00 Modul D-11 med hjelpesystemer for boreanlegget
Teknisk sikkerhet var en ny enkeltstående disiplin påkrevd for
- 01:33:30:00 gjennomføring av oppdraget
Som vesentlig del av teknisk sikkerhet inngikk også fagfeltet passiv
- 01:34:10:00 brannbeskyttelse

Del 2 – Opptak 19/4-2017

- 00:00:00:00 Utarbeidelse av underlag for profiler og plater til skrogseksjoner
- 00:00:00:55 Ferdigtilskjærte profil-og plateemner ble kjørt ut på byggehall og montert
- 00:01:15:00 Utarbeidet tegningsgrunnlag og tilhørende spesifikasjoner
Utbearbeidet arrangement for dekkutstyr, innredning i styrehus, båter,
- 00:01:35:00 fallrep, m.v
- 00:02:15:00 Fallrepsarrangement.
- 00:02:20:00 1975-1979.
- 00:02:35:00 Mange varierte oppdrag.
- 00:03:00:00 Skip med rustfrie tanker og sentralstyrt operasjon av lastetankene.
Første gang offshore var til Statfjord A for oppmåling lukeåpninger på
- 00:04:40:00 boredekk – Brownaker offshore / Mobil
Ble utleid 1977-1978 for oppdrag utarbeidelse av plandiagrammer for
- 00:05:25:00 Statfjord A prosjektet hos Brownaker Offshore/Brown & Root`s i Bergen
- 00:06:20:00 Mye utenlandsk personell
- 00:06:40:00 1983: BMV skulle bygge modul D-11 til Gullfaks A – Statoil
- 00:07:15:00 Første byggeoppdrag i Bergen tilknyttet offshore-plattform
- 00:07:30:00 Skipsbyggingsvirksomheten fikk gradvis tiltagende økt konkurranse.

00:08:20:00 Jeg hadde tidligere gjennomført flere kurs innen tekniske påbyggingsfag – herunder konstruksjonstegning m.v.

00:08:50:00 Relevante deler av utdanning og maritim erfaring ble tillagt betydning for stillingen ved BMV-Skipsbyggeriet

00:09:25:00 Teknisk sikkerhet. Overflatebehandling.

00:09:50:00 Nødvendig å tilegne oss mye detaljkunnskap innen nye tekniske og operasjonelle områder og krav underveis i prosjektet.

00:13:10:00 Etter ferdigstilling av D11-modulen ble tilnærmet tilsvarende bygget for Gullfaks C prosjektet

00:13:35:00 Design og utarbeidelse av teknisk byggetegninger og dokumentasjon ble utført ved Norwegian Rig Consultans i Kristiansand.

00:14:05:00 Sikkerhetsdisiplinen utarbeidet grunnlag for systemer for brannbekjempelse, rømning-og evakuering, passiv brannbeskyttelse, områdeklassifisering, rednings- og sikkerhetsutstyr m.v

00:16:05:00 Jeg ble utleid som konsulent til Aker Engineering i Oslo.

00:16:15:00 Begrenset og smalt kunnskapsmiljø.

00:16:30:00 Nytt prosjekt, Snorre TLP – Saga petroleum

00:16:40:00 Mange britiske medarbeidere i prosjektet

00:17:50:00 Krav og retningslinjer var fastsatt på forhånd.

00:18:25:00 Oljedirektoratet la premisser for lovgivning og forskrifter på norsk sokkel

00:19:10:00 Oljeselskapene måtte ivareta krav og videreformidle deler av ansvar til samarbeidene selskaper og leverandører

00:20:30:00 Nye krav til bemanning.

00:20:55:00 NORSOK. Samling fagrettledninger utarbeidet av petroleumsindustrien

00:21:35:00 Bidrag til effektivisert tidsbruk og reduserte kostnader under bygging og drift på norsk sokkel

00:22:50:00 Oseberg sør prosjektet - Norsk Hydro. Jeg jobbet mye ved Aker Engineering's prosjektkontor på Tjuvholmen i Oslo.

00:25:10:00 Snorre er en plattform som er forankret med strekkstag til bunnen.

00:26:00:00 Mye gjennomføring av risikoanalyser

00:26:15:00 For kritiske operasjoner var det nødvendig å kunne fremlegge alibi for at gjennomføring var utført i henhold til krav for sikker gjennomføring av aktiviteten

00:26:25:00 Møte med deltagere opptil ca. 20 personer med relevant erfaring fra denne type arbeidsoperasjon, spesialister, representanter fra utstysprodusent, regelverk- og sikkerhetskyndige, m.fl.

00:27:30:00 Ulike nivåer på diskusjonene.

00:29:25:00 HAZOP – Hazardous Operational risk analysis

00:30:15:00 Gjennomgå og iverksette kompensierende tiltak for å redusere innledende risikoverdier og dermed oppnå redusert risiko ved gjennomføring av aktiviteten

Design Review gjennomføres i design-og konstruksjonsfasen for å kritisk gjennomgang av teknisk og operasjonell løsning innen et område eller system for å tilrettelegge for mest sikker og rasjonell løsning før oppstrat bygging

00:30:45:00 Fordi Design Review gjennomføres før bygging vil møtet i vesentlig grad baseres på utarbeidet teknisk grunnlag, utstyrsinformasjon og erfaringsoverføring fra relevante brukere og krav til sikker og effektiv løsning.

00:31:30:00 Tilsynelatende uvesentlige momenter kan ha betydning for bidrag til økt sikkerhet og mer rasjonell bruksutnyttelse

00:32:00:00 Særegne krav til petroleumsvirksomhet.

00:32:55:00

00:34:30:00 BMW avsluttet virksomheten i Solheimsviken

Semi-submersible offshore-fartøyer ble tidvis underlagt to forskjellige regelverksregimer. I tilfelle der fartøyet eksempelvis var tilkoblet en brønnoperasjon gjaldt deler av petroleumsregelverket, mens det forøvrig var underlagt det maritime regelverk

00:34:55:00

00:35:50:00 Kunne i flere tilfeller være utfordrende å forholde seg til ulike regelverk

00:36:40:00 I 1990 ble jeg engasjert i Troll A prosjektet hos Norske Shell

00:36:55:00 Plattform med betongunderstell for produksjon av gass på stort havdyp

00:37:05:00 En annen brannbelastning i form av gass under høyt trykk: Jetbrann. Måtte identifisere og velge et produkt for passiv brannbeskyttelse som innfridde økte krav

00:38:25:00 Som resultat fra tester av alternative produkter ble det besluttet å anvende et amerikansk produkt – dette var nytt for denne anvendelse på norsk offshoresektor

00:38:45:00

00:39:00:00 Produktet måtte være sertifisert i henhold til spesifiserte krav til brannklasse H

Var tilstede ved gjennomføring av flere branntekniske simuleringer ved SINTEF i Trondheim hvor produkter ble testet

00:39:10:00

00:39:55:00 Produktet var en 2-komponent epoxytype som kunne motstå hydrokarbon-brannbelastninger lagt til grunn i spesifiserte design kriterier

00:40:25:00 Designkriteriene for Troll A gassplattform var 90 års produksjonstid

Testing av brannbeskyttelsesmaterialet måtte opprettholde sine branntekniske egenskaper etter en eksplosjon med påfølgende brannbelastning

00:40:40:00

00:41:55:00 Brannbeskyttelsesmaterialet var avhengig av krav til forhold til stål før påføring, forankring, differensierte tykkelseskrav, og selve påføringsprosessen som foregikk ved sprøyting

00:43:45:00 Var også engasjert i prosjekt med renovering av original påført passiv brannbeskyttelse, av sementbasert type, på Gullfaks A

00:44:35:00 Var engasjert i byggoppfølging av passiv brannbeskyttelse på brønnhodemodul D22 til Sleipner A for Statoil.

00:44:50:00 Dette byggeprosjektet ble utført på verftet Sud Marine i Marseille Provence. Jeg bodde i Sausett-Le-Pins, en fiskerlandsby lengre sør.

Godkjendt påføring av brannbeskyttelsesmateriale til prøvestykke
stålstruktur påsveist rør og profiler må oppnås med spesifiserte tykkelser
00:45:25:00 og påføringskrav forøvrig
Påføringstester ble etter 5 prøver klarert for videre oppstart av dette
00:45:45:00 arbeid på modulens stålstruktur
00:46:20:00 Verftet fikk økonomiske problemer.
Som følge av utestående til underleverandører inntraff også endel
forstyrrelser i planlagt arbeidsgjennomføring, direktøren på verftet ble ved
00:46:30:00 et tilfelle også forulempet
Annen alkoholkultur rådet hvor rosevin ofte inngikk i lunsjen, i motsetning
til oss ved Statoil's Site team, og derav underlagt norske
00:46:45:00 arbeidsbestemmelser
Som følge av konflikt var porten til verftet stengt av arbeiderne en morgen
00:47:30:00 vi kom til kontoret
Havnebassenget hvor modulen var plassert, var stengt med wire,
00:48:20:00 påmontert eksplosiver, strukket foran innløpet
00:48:50:00 Modulen ble besluttet fraktet til Norge for endelig ferdigstilling
Veldig mye av historisk interesse i Marseille og Provence forøvrig – i
00:49:05:00 frihelger var vi var mye rundt i området
00:50:25:00 Ulike arbeidskulturer.
00:51:30:00 Norsk kunnskap eksportvare.
Smalt og svært fokusert fagområde også med innvirkning og samspill med
00:52:30:00 øvrige disipliner
00:52:55:00 Ble i 1992 engasjert i Troll A-prosjektet – Norske Shell
HMS rådgiver i prosjektorganisasjon for design av borerigg (Packaged
00:53:00:00 Drilling Rig)
00:53:25:00 Videre ved byggeverft for boreanlegg i Skudeneshavn.
Boretårnet ble bygget i Edmonton i Canada hvor jeg utførte kvalitets-og
00:53:55:00 HMS revisjon
Under utestasjonering gjennom flere faser og lokasjoner i Troll A
00:54:10:00 prosjektet, var vi ofte innlosjert flere kollegaer på samme sted.
Jeg ble i 1995 tilsatt som Sikkerhetsoffiser i Plattform
ferdigsstillesorganisasjon for inshore og offshore gjennomføringsfaser,
00:54:50:00 først i Vats Ryfylke.
Første fase var bygging av toppstruktur montert på betongunderstell i
00:55:30:00 fjorden – Vats i Ryfylke
Under storm punkterte pontong på en leker som utgjorde del av
00:56:15:00 adkomstarrangement med heis til plattformdekket
Medførte mye og umiddelbar rapportering, dokumentasjon og oppfølging i
00:56:40:00 tråd med etablerte krav ved uønskede hendelser av særskilt risiko
Ved avsluttet planlagt arbeid i Vats ble plattformen hevet ved utpumping
00:57:10:00 av ballast i sjøvannsskaft i betongstruktur
da plattformdekk var hevet måtte helikopter benyttes for adkomst til
00:57:25:00 plattformdekket – svært kort tur på noen minutter

00:57:55:00 Etter forflytting av plattformen til Aker Stord ble boreanlegget transportert fra kai til plattform som ble ferdigstillt for uttauving offshore.

00:58:05:00 Utslep av Troll A-plattformen ble foretatt i mai 1995 -totalhøyde 472 m Stor interesse og mediadekning, mye også fra internasjonal presse, forevige uttauving - betegnet som største forflytning noensinne utført til sjøs

00:58:40:00 Utilityskafte.

00:59:20:00 Elektrisk strømforsyning overføres til plattform i kabler havbunn fra prosessanlegget på Kollsnes.

00:59:45:00 I stigerørskafte brukte heis ca. 9 minutter fra bunn opp til plattformdekk – 333m

01:00:50:00 Stillasplanke falt fra topp av utility-skaft ca.10 m, men uten personellskade. Risikopontensialet ble imidlertid vurdert høyt og hendelsen medførte derfor mye arbeid med rapportering, informasjon, allmannamøte i kinosal m.v.

01:01:05:00 Jeg var sikkerhetsoffiser hvor også ledelse av flere sikkerhetsinspektører inngikk, i tilknytning til aktiviteter av stadig skiftende karakter på plattformen

01:01:25:00 Svært høyt nivå og målrettet fokus på Helse, Miljø og Sikkerhet med tilhørende inspeksjoner, registrering, rapportering, trendanalyser m.v

01:02:00:00 Vi hadde lugarer og kontor på boligplattformen «Polycastle» tilhørende Rasmussen Offshore, Kristiansand

01:02:20:00 «Polycastle» var tilkoblet bro til Troll A

01:02:45:00 Ved sterk vind, avhengig av fastsatte risikokriteria, ble broforbindelse frakoblet flere ganger

01:03:10:00 Ved passering til og fra boligplattform ble registrering foretatt for nødvendig status på oppholdssted for alt personell

01:03:30:00 Omfattende og hyppige av sikkerhetsrunder av forskjellig omfang og karakter, både rutinemessige og ved planlegging og gjennomføring av arbeidsoperasjoner

01:03:50:00 Jeg var totalt 5 1/2 år i Norske Shell ved varierende og fortløpende faser av Troll A prosjektering, bygging og ferdigstilling – uhyre spennende, interessant og lærerik tid

01:04:20:00 Ved plattformens ferdigstilling ble den overlevert Statoil for operasjonell drift

01:04:30:00 Tidsvis ulike selskapskulturer og metodikk for krav til utførelse og rapportering av arbeidet på endel områder

01:04:40:00 Shell organisasjonen anvendte deler av selskapets britiske og nederlandske standarder som krav til utførelse av arbeidet på Troll A – mye og ny tilføring av kunnskap som jeg dro nytte av senere

01:05:10:00 I 1996 ble jeg engasjert i Rubicon 2000 prosjektet ved Transocean i Tananger for utvikling, design og bygging av borerigg innen kvalitets-og HMS ledelse

01:06:45:00 Rubicon 2000 var en modulert borerigg for temporær anvendelse på offshore plattform når permanent borerigg ikke ble anvendt

01:07:10:00

01:07:20:00 Arbeidet ble i hovedsak gjennomført i Tananger mens boremaskineriet ble utført i Houston

01:07:45:00 Fordi norske standarder inngikk i krav til utførelse av boremaskineriet var dette nytt for produsenten i Houston og derfor utfordrene

01:08:35:00 Dette nødvendiggjorde flere revisjoner hos produsenten som også i et tilfelle viste feil i stemplet godkjenning, men ble i ettertid ordnet.

01:09:45:00 Amerikanerne var stort sett gode på fremstilling av boreutstyr, men hadde delvis andre og forskjellige krav og metode til verifikasjon enn oss

01:10:25:00 Større og mer omfattende krav til dokumentert oppfølging og verifikasjon innen norsk offshore virksomhet

01:12:10:00 Rubicon-modulen.

01:13:15:00 Boretårnet ble designet og bygget for retningstyrt kollaps til sjø ved høy brannbelastning på dens struktur

01:14:25:00 I 1998 ble jeg fra Procon Offshore ASA engasjert innen revisjon av kvalitets- og HMS styring i flere prosjekteter: byggoppfølging Jotun (ExxonMobil) i Teesside, Kvitebjørn (Statoil) i Tønsberg, byggoppfølging Oseberg Sør (Norsk Hydro) på Stord, marine utskipning ramme Snorre A

01:14:55:00 Fra 1998 ved ProSafe ASA hovedkontor i Tananger.

01:15:10:00 Jeg var HMS- og kvalitetssjef i konsernledelsen

01:15:35:00 Mer om ProSafe

01:17:15:00 Jeg var gjennomførte HMS-verifikasjon på fartøyene – alle av type submersible, med noe differensiert utrustning

01:17:35:00 Ombygging av fartøy i Høylandsbygd, oppgradering fra DP3 til DP4. (Dynamisk posisjoneringssystem)

01:18:55:00 Etablert beredskapsorganisasjon i konsernledelsen

01:20:20:00 Gjennomførte trening basert på simulerte hendelser med rollespill, rapportering, registrering, status, kommunikasjon og erfaringsgjennomgang m.v

01:21:10:00 Ombygging av MSV «Regalia» ved verftet Offshore & Marine i Sandnes

01:21:50:00 Ble ombygget og klagjort for brønnintervensjon.

01:24:45:00 I økende grad blir ny havbunnsteknologi anvendt istedenfor bruk av mer tradisjonell plattformavhengighet

01:26:40:00 Kvalitets- og HMS rådgiver hos KCA Deutag Drilling Bergen

01:26:50:00 Kvalitetsrevisjoner og risikoanalyser

01:27:15:00 Miljøsertifisering – ledelse av risikoanalyser, revisjoner, kartlegginger i alle selskapets aktiviteter og integrering i ledelsesystemet

01:27:55:00 Mer om kvalitetsrevisjoner- krav til verifisert samsvar og måloppnåelse til kvalitetsstyring

01:31:05:00 Mer om miljøsertifisering – krav til verifisert samsvar og måloppnåelse til miljøstyring

01:33:10:00 Pensjonist

01:33:25:00 Karriereveien litt tilfeldig.

01:34:20:00 Mye har blitt gjenstand for økt spesialisering

01:34:40:00 Mulighet for påvirkning har vært tilstede.

01:35:10:00 Erindrer godt hvordan det var å være til sjøs.
Som alltid har stor interesse for norsk sjøfartshistorie vedvart, også i min

01:36:20:00 pensjonisttilværelse
Egen samling maritime gjenstander i nære omgivelser gir atmosfære og

01:36:50:00 bidrag til gode minner og stadig interesse for sjøfartshistorien

01:37:20:00 Et overblikk over karrieren.
For mye byråkrati? - vurdert som en avveining av krav og tids,-og
resursbruk på mange detaljeringsnivå, versus nivå av oppnådd gevinst som

01:37:30:00 gir reelt bidrag til hensikt
I større grad har krav til økt gjennomføring av verifikasjon og

01:38:35:00 samsvarsmåling blitt overført fra kunde til til leverandører
Store deler av petroleumshistorien på norsk sokkel har vokst ut av

01:41:45:00 sjøfartshistorien.

01:42:35:00 Framtiden til sjøfartsnasjonen Norge.

01:43:00:00 Mer frakt på sjøen framover veiene.

01:43:20:00 Mer turisme til sjøs.

01:43:30:00 Lønns- og ansettelsesvilkår vil ha betydning.
Stort behov for kontinuerlig vedlikehold på offshore innretninger i

01:44:00:00 Nordsjøen- aggressive miljøpåkjenninger særlig til korrosjon
Behov for spesialfartøy tilpasset spesielle behov tilknyttet ny teknologi og

01:45:00:00 fremtidige aktiviteter

01:45:10:00 Før dro nesten "alle" til sjøs.