



Stavangeren

Medlemsblad for Byhistorisk

Forening Stavanger

TEMANUMMER:

STAVANGERS OLJEHISTORIE

- Da oljå kom
- Et lokalt oljeeventyr i Hinnavågen
- Svein Jørpeland – alias Mr. Statfjord, og byggingen av Statfjord A
- Før oljeindustrien kom til Forus
- Glimt fra oljeeventyret
- Medaljens bakside: Kielland-katastrofen
- Alternative oljetanker i oljebyen
- ONS og oljebyen i 40 år
- Oljehistorie på Kjeringsholmen – Norsk Oljemuseum 15 år

NR 3 2014 – ÅRGANG 24

INNHold

Da oljå kom	7
<i>Av Gunnar Berge</i>	
Et lokalt oljeeventyr i Hinnavågen	23
<i>Av Finn Harald Sandberg</i>	
Svein Jørpeland – alias Mr. Statfjord, og byggingen av Statfjord A	33
<i>Av Trude Meland</i>	
Før oljeindustrien kom til Forus	41
<i>Av Sveinung Bang-Andersen</i>	
Glimt fra oljeeventyret	43
<i>Av Øyvind Hagen</i>	
Medaljens bakside: Kielland-katastrofen	48
<i>Av Kian Reme</i>	
Alternative oljetanker i oljebyen	59
<i>Av Erik Thoring</i>	
ONS og oljebyen i 40 år	68
<i>Av Leif Johan Sevland</i>	
Oljehistorie på Kjeringsholmen – Norsk Oljemuseum 15 år	75
<i>Av Kristin Øye Gjerde</i>	

GUNNAR BERGE, f. 1940 i Etne. Stortingsrepresentant, Finansminister og Kommunalminister i perioden 1969 - 1996. Sjef for Oljedirektoratet 1997 - 2007. Styreleder Petoro 2007 - 2014. Fagbrev som platearbeider i skipsbyggerfaget.

ØYVIND HAGEN, f. 1951 i Sauda. Fotograf i Statoil i perioden 1982-2013. For tiden freelance fotograf.

TRUDE MELAND, f. 1971 i Stavanger. Historiker ved Norsk Oljemuseum. Har blant annet bidratt til fire kulturminneprosjekter i regi av oljemuseet.

KIAN REME, f. 1953 i Brooklyn. Daglig leder og dialogprest i Kirkelig Dialogsenter Stavanger siden 2012. Tidligere talsmann for etterlatte og overlevende etter Kielland-ulykken og leder av Kiellandfondet.

FINN HARALD SANDBERG, f. 1949 på Mysen, Østfold. Sivilingeniør og fagsjef på Norsk Oljemuseum.

LEIF JOHAN SEVLAND, f. 1961 i Avaldsnes. Administrerende direktør i Stiftelsen ONS siden 2012. Før det bl.a. ordfører i Stavanger.

ERIK THORING, f. 1955 i Stavanger. Journalist og forfatter. Daglig leder i Naturvernforbundet i Rogaland og Jæren våtmarkssenter.

KRISTIN ØYE GJERDE, f. 1955. Historiker og seniorforsker ved Norsk Oljemuseum. For tiden har hun permisjon og skriver historien om IVAR IKS. Hun har vært forfatter og medforfatter på en rekke bøker innen skipsfart, elektrisitetshistorie, oljehistorie og lokalhistorie, blant annet historien om Nordsjødykkerne og bind 4 Oljebyen i Stavanger bys historie.

Kjære leser.

Dette nummeret av *Stavangeren* er i sin helhet viet historien om oljå, råstoffet som har hatt og fortsatt har kolossal innflytelse på tilværelsen til oss sørvestlendinger, enten vi er oljearbeidere eller ei. Det var ingen opplagt sak at Stavanger skulle bli Norges oljehovedstad, men heldigvis var byen godt forspent med fremsynte ledere som bedre enn de fleste andre her i landet skjønte at oljevirkksomheten kunne utvikle seg til noe stort. Arne Rettedal, Konrad B. Knudsen og Kjølvs Egeland er navn som for alltid vil være forbundet med innsatsen som ble gjort for at Stavanger skulle bli oljebyen, men mange, mange andre la også ned et stort arbeid. I

1972 ble det bestemt at Statoils hovedkontor og Oljedirektoratet skulle legges til Stavanger. Grunnlaget for en næringsvekst uten sidestykke var lagt.

Og sannelig kom det vel med. Hermetikkindustrien, som hadde vært byens bærebjelke siden 1880-årene, var på slutten av 1960-årene nærmest utradert. De av oss som avsluttet artium i dette tiåret, og som tok en teknisk eller økonomisk høyskole- eller universitetsutdannelse, tvilte på om vi kom tilbake til Stavanger, jobbtilbudet var meget begrenset. Men så kom oljå med alle sine behov for høyt utdannet personale, og etter få år kunne man nærmest velge og vrake blant spennende jobber. Den økonomiske veksten skjøt fart i 1970-årene og fram til 1980 var reallønnsveksten i Stavanger på 165 %, mens Oslo i samme periode hadde en vekst på 89 %.

Biskop Erik Pontoppidan skrev i 1752 boken «Det første Forsøg paa Norges Naturlige Historie». Sitater derfra om «Nordsøens fedme» er blitt tolket dithen at Pontoppidan allerede da forutså at norsk kontinentalsokkel inneholdt store oljereserver. Denne fortolkningen har utviklet seg til en meget slitesterk myte og har fått plass i en rekke bøker og artikler om oljehistorien. Men de som kan sin Pontoppidan påpeker at dette er løssrevne sitater som ikke på noen måte kan underbygge en påstand om at han forutså oljeforekomstene.

Imidlertid kan ikke alle oppsiktsvekkende sitater kategoriseres som

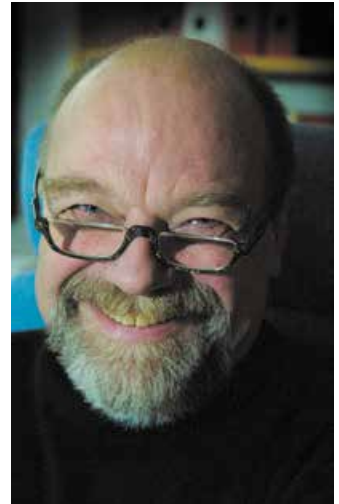


FOTO: ANDERS MINGE

løsrevne, for eksempel det vi finner i Norges Geologiske Undersøkelser brev av 25. februar 1958 til Utenriksdepartementet der det heter at «Man kan se bort fra muligheten for at det skulle finnes kull, olje eller svovel på kontinentalsokkelen langs den norske kyst». Heldigvis tok de grundig feil. Og etter at det ble påvist hydrokarboner i et funn ved Groningen i Nederland i 1959, steg optimismen igjen i Norge på tross av geologenes kontante nedskyting av drømmen om å finne olje.

Phillips Petroleum henvendte seg i 1962 til ambassadør Trygve Lie for å få eksklusive rettigheter til oljeleting på norsk sokkel mot å utføre seismologiske undersøkelser til en verdi av 1 mill. dollar. Tilbudet ble videre-sendt til Industridepartementet som etter hvert fikk henvendelser fra flere oljeselskaper. Behovet for å få en avklaring av hvem som egentlig hadde råderetten over sokkelen ble dermed påtrengende. I kongelig resolusjon av 31.5.1963 ble sokkelen offisielt erklært å være norsk og Norge kunne starte forhandlinger med de andre Nordsjø-landene om den endelige delelinjen av hele Nordsjø-sokkelen. I 1965 vedtok Stortinget regler for undersøkelse og utvinning av petroleum på norsk sokkel, som ble inndelt i 36 kvadranter à 12 blokker, hver på 500 km². Blokkene ble utlyst og dermed var eventyret i gang.

Oljeindustrien har ført med seg tekniske triumfer i verdensklasse. Analysebyrået Menon har nylig utropt Condeep-plattformene til den viktigste innovasjonen på norsk sokkel. Plattformene ble laget av betong og var konstruert for å tåle de harde værforholdene i Nordsjøen. Den første var ferdig i 1975.

Utviklingen skjedde vel nærmest mot alle odds, men ble en enorm suksess. Og siden byggingen skjedde nesten midt i Stavanger, fikk vi et nært forhold til den. Alle visste når skaftene eller beina skulle støpes – «når gliden skulle gå» - og alle kjente noen som var med og fraktet betong til skaftene. I trillebærer! Det ga klekkelige tilskudd til slunkne studentlommebøker, men armene følte to meter lengre etter endt skift. Troll-plattformen, som ble bygget i 1995 som den siste, er fremdeles verdens høyeste flyttbare byggverk med sine 472 meter. Til sammenlikning er Empire State Building 381 meter, 449 med fjernsynsmast. I artikkelen «Et lokalt oljeeventyr i Hinnavågen» kan du lese mer om dette spennende kapitlet i historien om olja. Den norske oljeindustrien er også helt i verdenstoppen i å utvikle metoder for økt utvinningsgrad fra oljebrønnene. Da Ekofisk ble innviet, regnet man med å kunne ta ut ca. 20 % av oljereservoaret, nå er andelen økt til minst 52 %.

Men som Thomas Kingo skrev i 1674: «Sorgen og gleden de vandrer til hope, Lykke og ulykke ganger på rad. Medgang og motgang hverandre tilrope. Solskinn og skyer de følges og ad.» Utviklingen av oljeindustrien har ikke skjedd uten store tragedier og menneskelige lidelser. Alexander L. Kielland- plattformens havari i 1980 med 123 omkomne var en forferdelig

katastrofe som aldri vil bli glemt. Den påvirket oss alle, enten vi var direkte berørt eller ei. Kian Reme har skrevet om «Medaljens bakside: Kielland-katastrofen». Og i disse dager ser det ut som om 260 pionérdykkere eller deres etterlatte endelig får en akseptabel økonomisk erstatning for de fysiske og psykiske skadene de ble påført under arbeid på norsk sokkel. Men det tok 15 år før Staten aksepterte at den hadde et ansvar.

Selv om den norske olje- og gassindustrien har gitt oss rikdom, velferd og muligheter ingen kunne drømme om, langt mindre kunne forutse, må vi ikke stikke de alvorlige, negative siden ved virksomheten under en stol. Fremfor alt gjelder det miljøperspektivet. Fossilt brensel inngår ikke i det naturlige kretsløpet og fører dermed til høy tilførsel av CO₂ til atmosfæren, noe som igjen øker drivhuseffekten. Samfunnsøkonomisk er det også et spørsmål om landet vårt har gjort seg altfor avhengig av olje- og gassindustrien. Det er i hvert fall ikke tvil om at den har gitt oss et lønns- og prisnivå som gjør det vanskelig for oss å konkurrere med andre land innen tradisjonell industri.

Til dette temanummeret om oljeindustrien har Wintershall Norge AS gitt oss et økonomisk tilskudd på Kr 20.000. Tusen takk! Det er med til å bidra til at vår forening kan påta seg det omfattende arbeidet det er å fremstille et slikt tidsskrift.

Takk også til fotograf Øyvind Hagen som har vært billedredaktør for dette heftet.

Harald Sig. Pedersen

Kilder:

www.geoportalen.no/sfiles/4/39/4/file/GEO_2_2005_34-36.pdf
http://www.regjeringen.no/nb/dep/oed/tema/olje_og_gass.html?id=1003
http://www.norskolje.museum.no/modules/module_123/proxy.asp?D=1&C=212&I=0
<http://www.tu.no/petroleum/2014/07/14/dette-er-de-viktigste-teknologiske-milepalene-pa-sokkelen>



Da oljå kom

Gunnar Berge

På Rosenberg mekaniske verksted hadde vi orkesterplass til Byfjorden. Her var det ikke mye som passerte uten at det ble observert.

Tidlig i 1960-årene skjedde noe som tente nysgjerrigheten: De første seismikkfartøyene viste seg i havnebassenget. Folk lurte på hva i all verden dette var. Fartøyene var grønnmalte, men det var ikke «Bergesen-grønt». Forklaringen fikk vi etter hvert: Det var amerikanere som hadde begynt å lete etter olje i Nordsjøen. Seismiske undersøkelser ble det kalt. Naudaskap sa folk i byen. Det er bare amerikanere som er så dumme at de tror det finnes olje i Nordsjøen.

Firmaet C. Middelthons var visstnok de første som tjente penger ved å selge dem dynamitt. Den ble brukt for å lage lydbølger. Kanskje er det opprinnelsen til uttrykket «skyte seismikk» som mange feilaktig uttrykker det. Seismikkbåtene var det første konkrete vi så av oljevirkomheten i Stavanger. Det startet med spredte anløp allerede i 1962. Året etter økte det på. I følge journalist Terje Johansen kom hele seks fremmede fartøyer seilende inn Byfjorden om ettermiddagen 8. august 1963. Kapteinen på et av skipene, «Sonic», innrømmet på spørsmål fra Stavanger Aftenblad at de var på tokt for å lete etter olje i Nordsjøen. Det begynte å bli alvor.

Selv om få innerst inne trodde det fantes olje utenfor vår kyst kunne vi ikke bare la oljeselskapene ta seg til rette. Gjennom kongelig resolusjon av den 31. mai 1963 hadde Norge proklamert sin suverenitet over havbunnen og dens undergrunn i områdene utenfor Norges kyst. Den 21. juni 1963 kom loven om utforskning og utnyttelse av undersjøiske naturforekomster, det vi kaller den første petroleumsloven. Loven er trolig en av de mest kortfattede som noen gang er lagt fram for Stortinget. Den slo fast at ressursene tilhører folket. Resten bestemmer Kongen. Etter denne utpregede fullmaktslov ble norsk oljevirkomhet styrt frem til 1985. Mye av det – som frem til da ble besluttet etter denne loven – lever vi av fremdeles.

Lite av det som skjedde på det politiske plan fikk oppmerksomhet. Ikke blant folk i sin alminnelighet og heller ikke i det aktive faglig/politiske miljøet på Rosenberg. I bystyret og formannskapet i Stavanger trodde vi ikke helt på det.

*Statfjord B-
betongdel i
Gandsfjorden
1980. Foto: Leif
Berge, Statoil.*

Likevel ble stein lagt på stein til grunnmuren av det som skulle bli oljeepoken nasjonalt og lokalt. I april 1965 ble Statens Oljeråd opprettet. Da blokkene i første konsesjonsrunde på sokkelen ble tildelt, var Statens Oljeråd en slags konsesjonsgivende myndighet. Snart vokste saksmengden slik at det ble opprettet et eget oljekontor i Industridepartementet. Selv om dette var små skritt var det likevel avgjørende for myndighetenes styring og kontroll. Verdien ble sikret for landets innbyggere. Erfaringene fra andre land har vist at det ikke er en selvfølge. Naturen hadde gitt oss ressursene. Myndighetene sikret at de ble folkets eiendom.

Behov for nye arbeidsplasser og ny kunnskap

Selv om det på Rosenberg – gjennom hele 1960-tallet – ble bygd tankskip både for Sig. Bergesen d.y. og andre, hastet det med å finne alternativer. Nå ble det spørsmål om supertankere over 200 000 dwt. Da hadde ikke Rosenberg noe å stille opp med mot verftene i Østen.

At vi ikke så noen fremtid for Rosenberg som skipsverft var alvorlig – ikke bare for oss som var knyttet til bedriften som ansatte og tillitsvalgte, men for hele byen. I tillegg var hermetikkindustrien på vei ut. Stavanger lå nesten på bunn i skatteinntekt blant landets bykommuner. Midt opp i alt dette kom «Stavangerfjord» på sitt siste besøk til byen. Det eneste som ble igjen var Stavangers byvåpen. Nå henger det i formannskapssalen. Gradvis begynte folk i byen å fatte interesse for oljå. Vi fikk lyst til å lære mer.



For det første, hvordan var olje og gass blitt til? På bedehuset i Etne lærte jeg at det var Vår Herre og skaperverket å takke. Senere fikk jeg å vite av geologene i Oljedirektoratet at det kanskje var noe mer sammensatt: Petroleum som er en fellesbetegnelse for olje og gass er blitt til over mange millioner år ved at organisk materiale blir brutt ned, omdannet og avsatt i havområdet. Mesteparten av olje- og gassforekomstene på norsk sokkel har opphav i et tjukt lag av svart leire som i dag ligger flere tusen meter under

*Understellsdel
av Ocean Viking
sjøsettes ved
Rosenberg Mek.
Verksted 1966.
Foto: Egil Eriksen,
Stavanger
Aftenblad.*



*Fra Rosenberg Mek.
Verksted: Tank-
skipsbygging. Midt
i bildet klargjøres
Ocean Viking for
slep til Aker. Mek.
Verksted i Oslo.
Foto: Byarkivet i
Stavanger.*

havbunnen. Denne svarte leira utgjør det vi kaller en kildebergart. Dette skjedde for rundt 150 millioner år siden og er kilden for den oljen og gassen vi tar opp i dag.

Oljeletere tok de første forsiktige skritt fra land til havs i 1920-årene, da det ble boret langs strendene av Maracaibosjøen i Venezuela og på grunt vann langs Californiakysten. Artig er det å tenke på at i 1964 fikk jeg som ansatt på Rosenberg mulighet til å besøke Maracaibosjøen. Tankskipet «Berge Edda» på 52 268 dw var gått ut fra Rosenberg i 1962 uten å være helt ferdig. Slike friheter kunne en ta seg etter som Sig. Bergesen d.y. eide både verftet og skipet. Vi gikk om bord i England og krysset Atlanteren til Venezuela og tilbake. En opplevelse for livet som i tillegg ga god betaling.

De første virkelige boringene etter olje til havs startet i Mexicogolfen i 1945. I og med at oljevirkksomheten flyttet seg til havs ble det samtidig reist nye politiske problemstillinger knyttet til havets folkerett. Etter borestart i Mexicogolfen gjorde amerikanerne krav på enerett til oljeresursene på den amerikanske kontinentalsokkel ut til 200 meters vanddyp. USAs proklamasjon ble møtt med krav fra flere latin-amerikanske land om 200 miles økonomisk sone og nasjonalstatens enerett til fiskeriressurser og havbunnens ressurser. Den første FN-konferansen om havets folkerett i Genève i 1958 munnet ut i en konvensjon om kontinentalsoklene. I kon-

vensjonen fikk kyststaten eksklusive rettigheter til utforskning og utnyttelse av havbunnen.

Det var altså amerikanerne som gikk i bresjen. På en måte kan det sies at vi fikk tilgang på ressurser som vi egentlig ikke ville ha. Som skipfartsnasjon var vi engstelige for at å gi kyststatene en så betydningsfull rolle i forvaltningen av ressursene under havbunnen kunne hindre den frie ferdsel på havene. For oss ble det vurdert som viktigere enn tilgang til oljeressurser som få trodde var der. Historien om Jens Evensens bragd i Genève er følgende en smule overdreven. Vi kan kanskje si at for Norge var lykken bedre enn forstanden. Men da det internasjonale rammeverket likevel kom på plass kjente norske myndigheter sin besøkelsetid. Og da skrev Jens Evensen og hans medhjelpere – Leif Terje Løddesøl og Carl August Fleischer – seg inn i norsk historie med gullskrift.

Stavanger posisjonerer seg

Våren 1965 kom den første utsending fra et internasjonalt oljeselskap til Norge for å lete etter landbase for Nordsjøboringene på strekningen Kristiansand – Bergen. Mannen var R.L. «Dick» Loeffler fra Esso Exploration. Han var en garvet oljeleter som bestemte seg for at Essos første landbase



Blomsterhandel fra Skagenkaien 1979. I bakgrunnen sees store modulenheter til plattform og forsyningskip for oljeindustrien. Foto: Leif Berge, Statoil.

for oljeoperasjoner ut fra Norge skulle bli den nedlagte sildoljefabrikken Fjeldberg Brug på Hundvåg; Rosenbergs nærmeste nabo.

Nå fikk også vi som satt i Stavanger bystyre virkelig los. Høsten 1965 ble det fattet vedtak om å støtte alle bedrifter som kom for å etablere seg i forbindelse med den forestående oljeboring i Nordsjøen. I tillegg til Esso besluttet også Phillips og Petronord-gruppen at de skulle operere ut fra Stavanger.

Den første forsyningsbasen ble etablert inne i byen, Strømsteinen, og samme høst kjøpte Smedvig et område i Dusavik for bruk til industri i forbindelse med oljeleting. Om lag på samme tid vedtok kommunestyret i Sola, mot en stemme, å selge et 15 dekar stort område i Tananger til Aker Mekaniske Verksted. Dette ble til Norsco-basen. Norseas-basen ble bygget i Dusavik. Begge steder er det full aktivitet den dag i dag. I de nedlagte hangarene på Forus fant Helikopter Service lokaliteter for sin flyvirksomhet.

Nå var det ikke bare landbaser disse utenlandske selskapene var ute etter, de var også ute etter folk. For mange var dette nytt og spennende. Enkelte utviste interesse fordi det var nytt, andre for å presse fram bedre betingelser der de var.

På Rosenberg ble det satt i gang en helt spesiell aksjon. Vi lå i forhandlinger om lokale lønnstillegg. Som tillitsvalgt var det min oppgave å forhandle fram personlige tillegg person for person. Her kom de utenlandske oljeselskapene oss til unnsetning. Vi lot det skinne gjennom at vi kunne tenke oss å slutte på Rosenberg og søke jobb i oljå. For å understreke at dette var alvor organiserte vi en jevn strøm til personalkontoret for å be om foreløpig sluttattest. Det var nødvendig å ha for å søke ny jobb, selv om vi egentlig ikke hadde bestemt oss for å slutte.

Dette skapte bekymring hos de høye herrer. Dyktige fagfolk vokste ikke på trær den gang heller. Riktig dramatisk ble det da dette kom selve gudfaren Sig. Bergesen d.y. for øre. Kunne det virkelig være riktig at noen i hans bedrift ville slutte? Han tok det som en personlig fornærmelse.

Til slutt ble det ikke mange fra Rosenberg som gikk over, men femøres-tilleggene satt litt løsere det året. Smitteeffekt fra en lønnsom oljeindustri er altså ikke av ny dato.

Om det ikke ble så mange fra Rosenberg som gikk til oljå i første omgang, ble det rekruttert fra ulike miljøer. Sjøfolk, bilmekanikere og andre lot seg friste av dette nye eventyret. Lønna var også langt høyere.

Da den første boreplattformen «Ocean Traveler» skulle bemannes meldte det seg 1000 søkere til 35 stillinger. En kjent profil i det stavanger-ske petroleumsmiljøet i mange år – Jakob Rugland – jobbet som trafikkassistent i SAS på Sola i 1960-årene. Phillips trengte en slik person. Rådet fra arbeidskameratene var: Du må ikke finne på å gå til noe så usikkert. Etter hvert viste det seg at det nok var langt sikrere enn SAS på Sola.

Selv om det enda skulle gå en del år før Rosenberg ble et offshore verft

begynte det allerede fra starten å dryppe oppdrag. 24. juni våknet folk som bodde i Dusavikområdet opp til et underlig syn. «Ocean Traveler» hadde i løpet av natten ankret opp i Byfjorden, etter å ha brukt 45 døgn på turen over Atlanterhavet. Folk gikk mann av huse for å ta skapningen i øyesyn.

En av de mange historier som ble fortalt på Rosenberg er at mannskapet om bord lurte på alle bålene som brant rundt på holmer og i strandkanten denne kvelden. Ettersom ingen kunne gi en rimelig forklaring laget de sin egen: «Det må være de innfødte som tilbereder kveldsmåltidet.» Det skulle ikke gå lenge før de oppdaget at det ikke var en bananrepublikk de var kommet til.

«Ocean Traveler» var ny, men den var ikke konstruert for de røffe værforholdene i Nordsjøen. Den måtte forsterkes. Det oppdraget fikk Rosenberg. I avisene kunne vi dessuten lese at det skulle investeres 1,6 milliarder kroner i oljeleting i Nordsjøen – som en begynnelse. Den gang tilsvarte det 16 kommunebudsjetter i Stavanger. Men det var ikke bare penger det dreide seg om. Borekapasiteten måtte opp og det raskt. Følgelig ble det besluttet å bygge en ny boreplattform i Norge.

Det ble bestemt at dette skulle være en kopi av «Ocean Traveler», men forsterket slik at den passet for å kunne operere på norsk sokkel. Dimensjonene er kanskje ikke imponerende sett i forhold til dagens plattformer, men den gang lot vi oss imponere. Lengden var 112,6 meter, bredden 91,4 meter og dybde fra dekk 41,5 meter. Plattformen besto av fire hoveddeler:

*Møte mellom
giganter i
Stavanger havn:
Cruiseskipet Queen
Elisabeth II passerer
Statfjord B-dekket
ved Rosenberg Mek.
Verksted. Foto: Leif
Berge, Statoil.*





*Statoils første
hovedkontor på
Lagårdsveien.
Foto: Leif Berge,
Statoil.*

pongtonger, søyler, fagverk og dekk. Det var fire sylindriske pongtonger med en diameter på 7,6 meter. Disse pongtongene er det som bærer plattformen, altså gir det tilstrekkelig oppdrift. Fordi dette måtte skje raskt, ble oppdraget delt på tre ulike verft: Rosenberg, Akers mek. i Oslo og Burmester & Wain i København.

For oss på Rosenberg var dette en helt ny type oppdrag. Byggingen skulle skje på en av de store beddingene hvor vi tidligere bygde skip. Planen var videre at den deretter skulle sjøsettes som et skip. Etter det skulle den taues til det som i dag heter Aker Brygge i Oslo for sammenstilling.

Sjøsettingen på Rosenberg

var spesielt utfordrende. Den ene flytepongtongen var lengre enn den andre og ville treffe sjøen først. Ville det føre til at den vred seg og ble liggende fastklemt? Forsøk gjort i Skipsmodelltanken ved NTH i Trondheim viste at det skulle gå. Men virkeligheten kan likevel være annerledes. Det gikk bra.

Denne riggen som fikk navnet «Ocean Viking» skulle komme til å skrive seg inn i norsk oljehistorie med gullskrift. Det var den som fant Ekofiskfeltet. Så vidt jeg vet eksisterer den fremdeles et sted i den store verden. Alle vi som var på jobben følte fagstolthet og over å ha fått være med på denne måten å starte det norske oljeeventyret.

Selv om det dryppet inn mindre reparasjonsoppdrag fra tid til annen, skulle det enda gå en del år før Rosenberg ble et offshoreverft. Sig. Bergesen fortsatte å bygge tankskip fram til 1970. Selv om byggedokken ble utvidet og det ble mulig å bygge stadig større skip, skjønte alle at det gikk mot slutten. Allerede i 1968 tok Sig. Bergesen kontakt med Kværner Industrier for å teste ut om de kunne tenke seg å overta Rosenberg. Det skal sies til «gudfarens» ære at han viste omtanke for det som skulle komme etter han. Løsningen viste seg å bli en lykke for alle parter. Kværner hadde spesialisert seg på bygging av gasskip. For dette formål passet Rosenberg utmerket. Selv om ingen kunne se det da, skulle det også vise seg at med dette eierskiftet var verftet i en langt bedre posisjon til noen år seinere å gripe muligheten som oljå på norsk sokkel ga.



*Ekofisktanken
klargjøres for
utsleping fra
Gandsfjorden.
Foto: Norsk
Oljemuseum.*

Rosenberg vinner over Aker

I 1978 vant Rosenberg oppdraget med å bygge bolig- og produksjonsdekket til Statfjord B-plattformen. Verftet fikk jobben i skarp konkurranse med Aker Stord. Ettersom Aker bygde Statfjord A tok de det nærmest som en selvfølge at de også skulle få B. Men der forregnet de seg. Rosenberg hadde det beste tilbudet.

Etter at beslutningen var tatt satte Aker-ledelsen i gang et veritabelt kjøp mot ledelsen ved Rosenberg. Det ble insinuert at broren til sjefen på Rosenberg, som satt i konsernledelsen i Statoil, hadde styrt oppdraget til Rosenberg. Dette var en beskyldning så grov at vedkommende statoildirektør tok sitt eget liv. Det førte også for en tid til et meget anstrengt forhold mellom de fagorganiserte på Stord og i Stavanger.

Betongdelen av Statfjord B-plattformen, ble som forgjengeren bygd av Norwegian Contractors i Hinnavågen. Med dette ble det synlig for alle at Stavanger utviklet seg til oljebyen og Rosenberg til et offshore verft i ypperste klasse. Verftsområdet på Rosenberg ble kraftig utvidet, det ble investert i ny verkstedhall, kaianlegg og andre nødvendige innretninger.

Men ingen trær vokser inn i himmelen. Mot slutten av 1990-årene tørket oppdragene inn. Høsten 2001 ble verftet overtatt av erkefienden Aker. Dette skjedde til høyroste protester fra de fagorganiserte.

Etter overtakelsen ble det gjennomført en omfattende omstilling og

nedbemanning til ca. 450 ansatte. I 2003 inngikk så Aker en avtale om salg til en gruppe av lokale investorer. Ved denne anledning kjøpte også verkstedklubben på Rosenberg seg inn som medeiere i bedriften. Det var som om en kunne høre den gamle kommunist, klubbformannen Wilfred Malde, rotere i graven.

Etter dette ble det noen vanskelig år, men verftet overlevde. Grunnen til det er en stamme av meget dyktige ingeniører og andre fagfolk. I 2007 ble aksjemajoriteten solgt til Bergen Yards. I februar i 2013 ble verftet nok en gang ble solgt, denne gang til WorleyParsons, med hovedkontor i Australia.

Denne gang er det neppe noen som roterer i sine graver. Vi ser ikke på utenlandske eiere som en trussel lengre. Rosenberg overlever, men hadde neppe gjort det uten oljå. Den har dessuten vist seg å være mer varig enn det som var før. Sig. Bergesen bygde skip i 20 år og Kværner gasskip og kjemikaliebåter i mindre enn 10 år. Oljå på Rosenberg runder snart de 40.

Stavanger var godt forberedt

Stavanger forberedte på seg på oljå egentlig uten å være klar over at det var det vi gjorde. For å være attraktive i forhold til ny aktivitet måtte byen ha noe å tilby. Arealer var kanskje det aller viktigste. Men også tidsmessig infrastruktur i vid forstand. Uten ekspansjonsmuligheter ville dette bli vanskelig. Byutvidelsen kom som bestilt.

Fram til 1. januar 1965 var Stavanger, Hetland og Madla adskilte kommuner. Mangel på arealer var i ferd med å legge en klam hånd på Stavanger. Her måtte det utvises handlekraft om vi skulle makte å trekke til oss ny aktivitet, for ikke å snakke om å kunne bli utpekt som landets oljehovedstad. Uten kommuneutvidelsen hadde dette vært utenkelig.

Jeg satt selv i Stavanger bystyre fra 1963 og var vitne til at de daværende grensene umuliggjorde enhver utvikling. Men ulikt i dag ble det den gang tatt grep.

Med virkning fra 1. januar 1965 var den nye storkommunen Stavanger et faktum. Heller ikke det skjedde uten motstand. For alle oss som bor i Stavanger bør vi tenke over at vi faktisk bor i en tvangssammensluttet kommune. Om vi skulle lagt til grunn de samme prinsipper for beslutninger i denne type saker den gang som i dag ville Stavanger - slik byen fremstår i dag - aldri sett dagens lys.

Da saken var oppe til behandling i Hetland kommunestyre 18. desember 1962 ble det vedtatt med 24 mot 17 stemmer å gå mot sammenslutning med Stavanger. Bedre gikk det ikke da saken kom opp i Madla like etter. I formannskapet var det en enslig svale som stemte for sammenslåing.

Det ble ikke gjennomført rådgivende folkeavstemminger i noen av de berørte kommunene. Så vidt jeg kan huske kom det heller ikke krav om det. Det hører med til historien at Stavanger bystyre enstemmig i møte 7. januar 1963 vedtok å tilrå sammenslutning med Madla og Hetland.



Hva skjedde så videre: Jo, Stortinget besluttet enstemmig, til tross at to av de tre aktuelle kommunene var mot, at de tre kommunene skulle slås sammen til en storkommune.

Under behandlingen i Stortinget ble det bestemt at Riska og Dale, som den gang var en del av Hetland skulle tas ut og legges til Sandnes. Slik det har utviklet seg i ettertid har det vist seg at dette var ufordelaktig for den nye storkommunen Stavanger. Men ingen kunne vel i sin vildeste fantasi tenke seg at heretter skulle kommunegrensene bli verneverdige. Det hadde de ikke vært tidligere heller. Som en kuriositet kan nevnes at Randaberg fram til 1922 var en del av Hetland og at Madla og Sola var en kommune fram til 1930. Gjennom hele historien fra 1837 har tallet på kommuner variert med behovene.

Da vi fikk storkommunen Stavanger i 1965, ble det fart i sakene. Boligbyggingen kom i gang. Arealene i gamle Stavanger var brukt opp. Tjensvoll-området som lå i tidligere Hetland ble utbygd. Hundvåg som også var en del av gamle Hetland kom med. Bybrua ble bygget. Distrikthøyskolen, som i dag er Universitet i Stavanger så dagens lys. Og ikke minst Forus-området ble frigjort for ny næringsvirksomhet - i dag det mest dynamiske i landet. Stavanger maktet den formidable omstillingen som nedbyggingen av hermetikkindustrien innebar, likeså utfasingen av Rosenberg som skipsverft.

Stortinget bestemte i 1972 i realiteten at Stavanger skulle utvikles til landets oljehovedstad. Uten kommunereformen i 1965 hadde det vært utenkelig.

Den tidligere flyplassen på Forus tidlig i 1980-årene. Landingsbanene er fortsatt godt synlig. Foto: Inge Johannessen, CHC/Helikopterservice.



*Forus 2014
fotografert fra
samme vinkel – et
arbeidssted for ca.
45 000 mennes-
ker. Foto: Øyvind
Hagen.*

FAKTA OM FORUS – 2014:

- Forus er landets desidert største oljeklynge.
- I 2014 reiser ca. 45 000 arbeidstakere daglig til Forus.
- I årene 2010 – 2013 var økningen på 11 000 arbeidstakere.
- Ca. 2500 bedrifter er lokalisert på Forus.
- Om lag halvparten av disse er knyttet til olje- og gassnæringen.
- Om lag halvparten av bedriftene opererer innen områdene IKT, revisjon, bedriftsrettet tjenesteyting og varehandel. Mange av disse er i stor grad innrettet mot leveranser til olje- og gassnæringen.
- Hovedtyngden av arbeidsplassene – og de klart mest verdiskapende arbeidsplassene – ligger per i dag på vestsiden av Forus.
- Hovedkontorene på Forus har en samlet årsumsetning på ca. 1 000 milliarder kroner og forvalter ca. 20 % av Norges verdiskapning.

Fakta er basert på IRIS- rapporten «This is a billion-dollar country» - Ansatte og verdiskapning på Forus 2012. Oppdragsgiver var Greater Stavanger Economic Development. Tallene er oppjusterte for 2014. Takk til Atle Blomgren – prosjektleder IRIS.

Oslo ble ikke fienden

I mange år har det gjort seg gjeldende en oppfatning i Stavanger at når byen er blitt oljehovedstad, så har dette skjedd på tross av Oslo og det rikspolitiske miljøet. Det er en myte. Sannheten er at de grep sentrale myndigheter har tatt opp gjennom årene har bygd opp under Stavangers posisjon som landets oljehovedstad.

I starten dreide det seg om å sikre nasjonal kontroll og styring over ressursene. Allerede høsten 1962 dukket to representanter for Phillips Petroleum hos norske myndigheter i Oslo og ba om enerett til å lete etter olje på hele den norske kontinentalsokkelen. De to utsendingene ble høflig, men bestemt avvist. Vi manglet lovverk, formelt grunnlag for aktiviteter på kontinentalsokkelen. Det måtte komme først og så fikk de heller komme igjen siden.

Men det ble fart i sakene. Norge forhandlet med de andre Nordsjø-statene om hva som skulle være vår andel. Med utgangspunkt i Genevekonvensjonen av 1958 ble det enighet om å legge midtlinjeprinsippet til grunn. Forhandlingene med Danmark og Storbritannia som vi hadde grenser mot, ble fullført tidlig i 1965. For oss var det resultatet særdeles fordelaktig. Norge fikk 131 000 kvadratkilometer av Nordsjøsokkelen, Storbritannia 244 000 kvadratkilometer, mens Nederland fikk 62 000, Danmark 56 000, Vest-Tyskland 24 000, Belgia 4 000 og Frankrike 400 kvadratkilometer.

I Danmark hevder enkelte at landet ble lurt, fordi utenriksminister Hans Hækkerup ikke skulle ha vært helt edru da han skrev under. Hadde han vært det ville Ekofisk-feltet vært dansk. Dette er nok også en av de mange myter som verserer fra oljeepokens barndom. Det som er riktig er at forhandlingene om delingen i Nordsjøen ble gjennomført før noen visste om det fantes olje der. Hadde gigantfeltet Ekofisk - som ligger like ved grensen til Danmark - vært kjent kunne forhandlingene blitt langt vanskeligere.

Da vi hadde fått klarlagt at det var enorme rikdommer det dreide seg om, ble strategien utviklet videre. I den berømte stortingsmelding nr. 25. «Petrolevmsvirksohetens plass i det norske samfunnet», lagt fram i februar 1974, ble det slått fast at inntektene skulle nyttes til å utvikle et kvalitativt bedre samfunn. De økonomiske mulighetene som oljevirksoheten ville kunne gi, måtte benyttes til å skape større likhet i levestandard, forebygge sosiale problemer og utvikle en mer miljø- og ressursvennlig produksjon, ikke bare i Stavanger, men hele landet.

For å finne ut om det virkelig var noe å finne måtte vi komme i gang med praktisk aktivitet. Oljevirksohet var noe vi ikke kunne. Følgelig ble vi i starten avhengige av de utenlandske selskapene. Poenget var å kunne nyttiggjøre seg disse uten at de tok over styringen.

Nordsjøen ble del inn i 314 blokker, hver på 500 kvadratkilometer, dob-

FAKTA OM STATOIL – 2014:

- Statoil sitt hovedkontor ligger på Forus i Stavanger. Kontoret ble etablert i 1972 og har om lag 5000 ansatte
- Feltene Statfjord, Snorre, Sleipner, Gudrun og Draupner driftes fra Forus.
- Statoil-kontoret i Stavanger er mer enn tre ganger så stort som de to neste største petroleumsrelaterte arbeidsplassene i området
- Kårstø-anlegget mottar og behandler gass og kondensat fra et titalls felt på norsk sokkel før den sendes videre til kontinentet og UK. Statoil er teknisk tjenesteyter for Gassco.
- I tillegg til driften har Statoil et sterkt teknologimiljø, anskaffelsesmiljø og prosjektmiljø i Rogaland
- I 2013 handlet Statoil (som operatør på vegne av rettighetshavere) for 66 milliarder kroner fra bedrifter med fakturaadresse i Rogaland
- I 2012 sysselsatte olje- gassbransjen i Rogaland 53 000 personer

Kilde: Statoil

belt så store som britenes blokker bl. a. for å holde interessen oppe. Et svært omfattende arbeid lå bak reglene.

Så midt i stortingsvalgkampen – uten at dette ble et tema - tildelte regjeringen utvinningstillatelser for 78 blokker til ni ulike søkere. Samtlige av verdens største oljeselskaper var på søkerlisten, minus ett hvor sjefgeologen påtok seg å drikke hver dråpe som måtte finnes av olje under havbunnen i Nordsjøen. Vedkommende fikk neppe lønnstillegg det året.

Ettersom de fleste av de aktuelle selskapene allerede var etablert i Stavanger, eller i ferd med å gjøre det, kan vi godt hevde at Stavangers oljehistorie begynner 17. august 1965.

Hvordan gikk det så? Lenge så det ut til at geologen som ville ta på seg å drikke den oljen en fant, ville få rett. Gapskratten kunne til tider høres på gatehjørnene i Stavanger, sågar også på Rosenberg: «Disse crazy amerikanerne». 32 tørre hull til en pris av 750 millioner kroner, i den tids pengeverdi, ble boret før omslaget kom og hydrokarboner i kommersielle mengder ble påvist.

Phillips-gruppen hadde riktignok funnet gass i blokk i blokk 7/11 – det såkalte Cod-feltet – men det var ikke tilstrekkelig til å være drivverdig. Farouk Al-Kasim, som den gang var knyttet til det nyopprettede oljekontoret i Industridepartementet, forteller at analyse av Cod-funnet var den første oppgaven han ble satt på. Senere ble den samme Farouk en av de store profilene i det stavangerske oljemiljøet.

Esso gjorde også et mindre funn omtrent på samme tid. Det var i den absolutt første utvinningstillatelse som var gitt. Feltet fikk navnet Balder. Omsider kom det i produksjon, men det var først etter tusenårsskiftet. Mange her i distriktet husker Balder-skipet som ble ombygget på Norestraen i Sandnes.

Mot slutten av 60-årene begynte en viss pessimisme å gjøre seg gjeldende. Shell tok en pause i boringene. Oljehusene som var bygget under stor dramatikk på Slåtthaug kom for salg til en overkommelig pris. Dette førte til at Stavanger kommune tok kontakt med Industridepartementet for å få fremskyndet nye, planlagte utlysninger slik at aktivitetsnivået i byen kunne holdes oppe.

Det var et stort øyeblikk da nyheten kom om at det var gjort et stort oljefunn i Nordsjøen. Stoltheten ble ikke mindre ved at det var boreplattformen «Ocean Viking», som delvis var bygget på Rosenberg, som hadde gjort funnet. Midt på sommeren 1970 ble feltet erklært kommersielt drivverdig. Ikke bare det, men at feltet var blant de 30 største i verden.

Landet og byen tar innover seg en ny næring

Med Ekofiskfunnet måtte sentrale og lokale myndigheter tenke annerledes. For oss på Stortingets «Rogalandsbenk» ble dette en interessant og hektisk periode. Realitetene slik de begynte å tegne seg ut over på 1970-årene ville kreve en helt annen organisering på myndighetssiden, når denne nye næringen skulle utvikles slik at den kom hele samfunnet til gode.

I en tid hadde det vært arbeidet med spørsmålet om å etablere et oljedirektorat. Mange mente også at det var behov for et statlig oljeselskap. Etter hvert ble det gjennomslag for å stifte et 100 pst. statlig eid oljeselskap i tillegg til oljedirektoratet. Nå startet kampen for at begge skulle lokaliseres i Stavanger. Regjeringens forslag til organisering av den statlige oljevirksheten og hvor den skulle lokaliseres, ble presentert av statsminister Trygve Bratteli 14. mars 1972:

1. En olje- og bergverksavdeling i Industridepartementet
2. Det opprettes et statsoljeselskap
3. Et oljedirektorat
4. Statsoljeselskapet og oljedirektoratet plasseres i Stavanger

Under regjeringens drøftinger hadde Trondheim - som vi hadde mistanke om - vært alternativet. Det var viktig at vi hadde Andreas Cappelen strategisk plassert. Han hadde Brattelis øre og kunne sette industriminister Finn Lied på plass om nødvendig.

Med dette var første slag vunnet. Men alle som kjenner Stortinget vet at i lokaliseringssaker har selv regjeringen begrenset autoritet. At regjeringens forslag ville få flertall i Stortinget, var ikke gitt. «Krigen» måtte fortsette på ny front. Koordinert av «Rogalandsbenken» ble det organisert en bredt



Stemning fra Statfjordfeltet i Nordsjøen med Statfjord A-plattformen i forgrunnen og Statfjord C bakerst. Foto: Øyvind Hagen, Statoil

anlagt kampanje: operasjon Statoil og OD til Stavanger.

Første angrepsbølge rettet seg mot Industrikomiteen som forberedte saken og ga innstilling til Stortinget. Det slaget ga ingen endelig seier. Komiteen delte seg i tre like store fraksjoner. Fire av medlemmene Thorbjørn Berntsen (A), Olav Knudson (H), Per Mellesmo (A) og Toralf Westermoen (KrF) gikk for Stavanger. I sin begrunnelse viste de blant annet til den nyopprettede oljelinjen på Rogaland distriktshøyskole. Her hadde utvilsomt Kjølvs Egeland holdt i pennen.

Bergens-fraksjonen Ingvald Ulveseth (A), Sverre Helland (Sp), Per Hysing-Dahl (H) og Harald Løbak (A) trakk frem NHH og Chr. Michelsens institutt som argumenter for Bergen. Trondheimsfraksjonen Rolf Hellem (A), Ola H. Kveli (V), Olav Lofthaug (KrF) og Aslak Versto (A) viste til at aktiviteten etter hvert ville flytte seg nordover.

Etter dette var det klart at hovedslaget ville stå i selve stortingssalen. Vi gikk meget systematisk til verks. Hver eneste representant ble analysert og gruppert i venner, fiender og usikre. Den siste gruppen ble den egentlige målgruppen. Vi krysset av etter hver samtale og talte opp. Til slutt regnet vi med at det skulle gå.

Guttorm Hansen var parlamentarisk fører i Arbeiderpartiet på det tidspunkt. Vi fremholdt overfor han krav om lojalitet til regjeringens forslag. Det brukte jo han mot oss i alle andre sammenhenger der det var en viss risiko for utbrytere. Men det hjalp ikke, Guttorm Hansen ville gå for Trondheim. Overfor oss begrunnet han det med at vi ikke kunne forvente at han skulle begå politisk harakiri av hensyn til oss nede i Rogaland.

At kampanjen vi drev overfor våre medrepresentanter i Stortinget hadde

vært effektiv, ble bekreftet gjennom avstemmingen til slutt. Stavanger vant allerede i første omgang i det vi fikk 75 av 144 stemmer, Bergen fikk 20 og Trondheim 49. Med dette var vi ikke bare blitt hovedsete for Oljedirektoratet og Statoil, men i realiteten også utpekt til landets oljehovedstad. Det var en stolt statsminister Trygve Bratteli som noen dager senere kom til Stavanger for å delta i Hafslørdjubileet som markerte at det var 1100 år siden landet ble samlet til ett rike. Han høstet mange godord i byen og fylket disse dagene. Men det dryppet litt på oss andre også.

Statoil og Oljedirektoratet – hvor jeg selv var med – hadde felles styremøte i Stavanger 25. oktober 1972. Statoil tilsatte 38 år gamle Arve Johnsen som sin første sjef. Folk i byen holdt på å besvime da det ble kjent at årslønna ble satt til kr. 180.000. Litt senere ble Fredrik Hagemann utnevnt av Kongen til sjef i Oljedirektoratet til lavere lønn.

Statoil har gjennom disse årene utviklet seg til landets viktigste selskap med enorm betydning lokalt og nasjonalt. Norske ingeniør- og økonomistudenter har selskapet på førsteplass som ønsket arbeidsgiver.

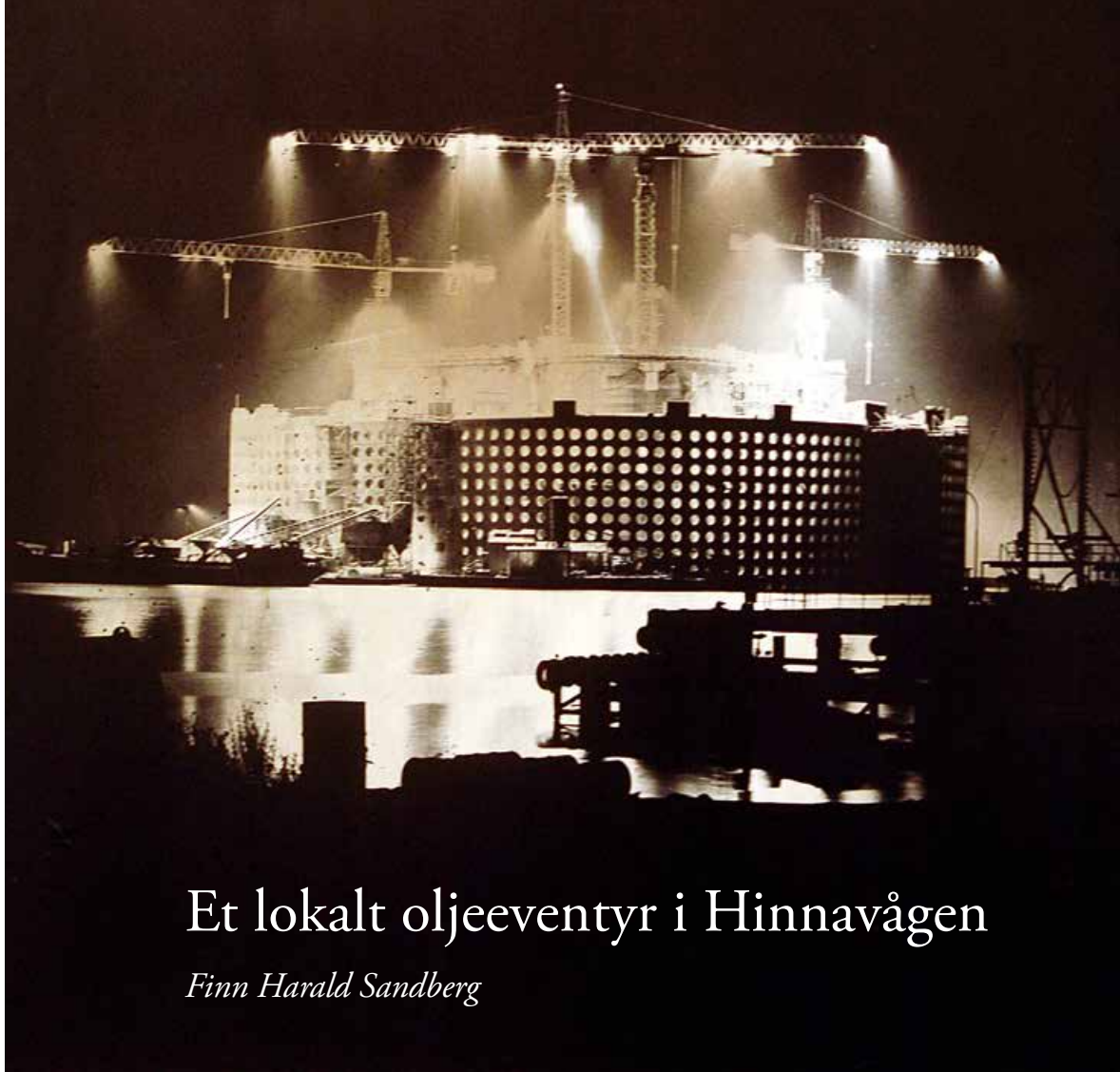
Oljedirektoratet – og senere også Petroleumstilsynet – har ikke de samme dimensjoner, men har vist seg som et særdeles kompetent forvaltningsorgan.

Norsk oljevirkksomhet og måten den er organisert på har utvilsomt vist seg vellykket. Vi har dessverre ikke kunnet unngå også tragedier. Det må vi også ta med oss. Noen har måttet betale den aller høyeste pris, selv om sikkerheten trolig er bedre ivaretatt på norsk sokkel enn noe annet sted hvor det drives oljevirkksomhet.

Stavanger er blitt en helt annen by i løpet av de 50 årene som er gått. Enkelte vil kanskje si på godt og vondt. At vi materielt sett har fått det bedre kan alle se. At byen og landet er blitt rikere er hevet over tvil. Om vi også er blitt mer tilfreds er vanskeligere å svare entydig på. På mitt hjemmekontor står en trebolle jeg fikk ved en anledning i min barndoms dal Etne. Der står påmalt «Når ein fatig blir rik blir han fanden lik».

Vi fikk en mulighet vi knapt kunne drømme om da det startet. Hva vi får ut av det er nok i betydelig grad også opp til oss sjøl. Det er i alle fall sikkert at alle som ser hen til oss utenfra mener at vi har innrettet oss fornuftig – så langt. Men vi er ikke i mål enda.

I virkeligheten vil oljeepoken kunne vare langt ut over den perioden hvor vi faktisk produserer fra norsk sokkel. Ved å veksle store, men midlertidige inntekter fra petroleumsutvinning i en permanent fondsavkastning sikrer vi at oljeformuen også kommer kommende generasjoner til gode. Ved å følge handlingsregelen håndterer vi langt på vei utfordringen som følger av at petroleum er en ikke-fornybar ressurs. Men det å produsere olje og gass har også et langsiktig perspektiv. Vi er ikke halvveis enda, selv etter 50 år.



Et lokalt oljeeventyr i Hinnavågen

Finn Harald Sandberg

*Nattstemning fra
Hinnavågen. Foto:
Norsk Oljemu-
seum.*

Da Ekofiskfeltet ble funnet i 1969 begynte «oljealderen» for alvor i Norge. Riktignok hadde vi i Stavanger allerede fra 1963 fått føling med den nye tiden gjennom besøk av noen uvanlige skip som drev med en ganske ukjent aktivitet ute i Nordsjøen. Mange av de første fartøyene som ble brukt til seismiske undersøkelser av berggrunnen under havbunnen brukte Stavanger som bunkringshavn og Langøy ble benyttet som lagringsplass for dynamitt til de samme undersøkelsene.

I mai 1966 ble det annonsert i Stavanger Aftenblad etter norske olje-arbeidere til boreriggen «Ocean Traveler» og da plattformen dukket opp i havnebassenget rundt St. Hans ble forvarslene om en ny tidsalder enda tydeligere for siddisene. Det skulle gå enda 10 år før en bestilling av de store betongkolossene som vi i dag kjenner så godt, ble starten på dannelsen av Norwegian Contractors – industrieventyret i Hinnavågen.

Ekofisk

Etter at Ekofiskfeltet ble erklært drivverdig av Phillips-konsernet i 1970 måtte man finne en løsning på hvor og hvordan oljen fra feltet skulle transporteres. Fordi det ikke var mulig å ha en rørledning klar på feltet på det tidspunktet produksjonen skulle starte, måtte man ha en mellomlagrings-tank for råoljen for å unngå stans i produksjonen. Dermed ble ideen om Ekofisktanken født.

Den endelige løsningen ble utviklet av det franske selskapet Doris. Franskmennene inviterte de norske samarbeidende selskapene Selmer og Høyer-Ellefsen til å være med på byggeoppdraget og 14. mai 1971 ble kontrakten inngått.

Betongtanken måtte være på plass på feltet i løpet av sommeren 1972. Hvor tanken skulle bygges var imidlertid ikke bestemt. Arne Rettedal (daværende gruppeleder i Stavanger Høyre), rådmann Konrad B. Knutsen og ordfører Leif Larsen var klar over at beslutning om byggested måtte skje raskt og tok kontakt med Doris. Dette førte til at prosjektledelsen henvendte seg til ordføreren i Stavanger og 28. mai (to uker etter kontraktinngåelsen) ble det klart at de kunne få bruke Jättavågen som byggeplass. Med dagens lov om etableringsløyve ville det vært helt utenkelig med en slik rask saksgang! I utgangspunktet var det også bare en midlertidig løsning, avtalen inneholdt nemlig en klausul om at når prosjektet var ferdig skulle byggedokken bygges om til småbåthavn.

Ekofisktanken er ikke en liten konstruksjon. Den har en total diameter på nesten 100 meter og en høyde på 90 meter og kan romme en million fat råolje. Tanken måtte være ferdig på 15 måneder og kontraktsummen var



Ekofisktanken tar form. Foto: Norsk Oljemuseum.

på ca. 90 millioner kroner. Etter planen skulle altså tanken vært ferdigstilt 1. august 1972. Denne tidsplanen sprakk med nesten et år, og det var flere årsaker til det. Blant annet var Veritas, som skulle godkjenne konstruksjonen, usikker på om den var sterk nok. De forlangte forsterkninger både med hensyn til armering og bunnseksjonens tykkelse. Tanken ble slept ut på Ekofiskfeltet 280 km sørvest for Stavanger 1. juli 1973.

Det var ikke mange som sommeren 1971 tenkte seg at Jåttåvågen og seinere naboområdet Hinnavågen de neste tjue årene skulle bli byggested for hele 14 betongplattformer til Nordsjøen. Byggingen av Ekofisktanken var starten på det som av mange er blitt betegnet som et industrielt eventyr.

Condeep-plattformene

Samtidig med byggingen av Ekofisktanken utviklet Høyer-Ellefsen en egen plattformkonstruksjon. Den hadde betegnelsen condeep. Utviklingen av dette konseptet var et resultat av mange personers innsats. For Stavangers vedkommende er det spesielt å vite at han som utarbeidet den endelige løsningen for condeep var en stavangermann - Olav Olsen, født og oppvokst i byen. Som landets ledende ekspert på skall-konstruksjoner ble Olav Olsen tidlig kontaktet av Høyer-Ellefsen som ville benytte seg av hans store kunnskaper og kapasitet. Den 13. juli 1973 fikk Høyer-Ellefsen, Selmer og Aker-gruppen bestilling på verdens første produksjonsplattform i betong. Det var Mobil North Sea Ltd. som skulle bruke plattformen på Berylfeltet i den britiske delen av Nordsjøen. To uker seinere bestilte Shell UK en lignende plattform til Brentfeltet også i den britiske sektoren.

Bygging av store betongkonstruksjoner for produksjon av olje og gass var noe helt nytt i 1970-årene. Plattformene skulle stå langt ute til havs med bølgehøyder på 30 meter og vanddyp på mer enn 150 meter. Dette var en stor utfordring som krevde mot og besluttsomhet både hos oljeselskapene og entreprenørene.

Olav Olsen – fra snekkersønn til dr.techn.

Olav Olsen var født i Stavanger 15. juni 1913 som tredje barn i en søskenflokk på seks. I 1920 flyttet familien til Tananger. Dessverre døde moren straks etterpå og tømmermann Olsen flyttet tilbake til byen og bosatte seg i Madlaveien. Faren til Olav het opprinnelig Ådnøy til etternavn, men da familien flyttet tilbake til Stavanger, tok han navnet Olsen. På den tiden var det ikke uvanlig å skifte til «byass-navn» når man flyttet til byen.

Det ble ganske tidlig klart at den unge Olav var skoleflink, og mens han gikk på gymnasiet sa læreren hans til faren at gutten måtte få studere. Da faren prøvde å få tatt opp lån slik at Olav skulle få bli akademiker fikk han svar fra banken at hvis faren var snekker så kunne guttungen også bli snekker. Men økonomien ordnet seg på et vis og høsten 1933 begynte Olav Olsen på bygglinja på Norges Tekniske Høyskole.



I 1937 ble Olav Olsen tilbudt en stilling i det nystartede rådgivningsfirmaet til Dr.ing. Andreas Aas-Jacobsen – en annen dyktig bygningsingeniør som var åtte år eldre enn stavangergutten. En viktig betingelse ved ansettelsen var at Olav Olsen skulle jobbe med skallkonstruksjoner fordi «skallteorien er i dag et av de vanskeligste ingeniørfelter som gis Det vil sikkert dukke opp mange vanskelige problemer av den art at det kan egne seg som doktoravhandling og derved ville De også skaffe Dem muligheter for å fortsette på en mer videnskapelig bane enn den praktiske virksomhet gir anledning til». Olav Olsen aksepterte tilbudet og de to skulle komme til å arbeide sammen i 25 år.

Etter krigen tok Olav Olsen fatt på sine doktorgradsstudier, og i 1951 forsvarte han sin avhandling *Kontinuerlige skall*. Hoveddelen av hans doktorgradsarbeid består av kompliserte beregninger og avanserte ligninger. Dr. techn. Olav Olsens arbeid og kunnskap innen skallteori skulle i 1980 resultere med at han som første nordmann blir tildelt den internasjonale FIP-medaljen (Fédération Internationale de la Précontrainte) for sin betydningsfulle innsats ved utviklingen av Offshore-betongkonstruksjoner.

De neste plattformene

For å møte utfordringen med de to britiske bestillingene som skulle bygges samtidig, gikk Selmer og Høyer-Ellefsen i 1973 sammen med firmaet Thor Furuholmen A/S. Disse var tre av de største entreprenørselskapene i Norge på den tiden. Dette var den egentlige starten på Norwegian Contractors

Olav Olsen (til høyre) og kollegaer inspisierer byggingen av et betong-element.

Olav Olsen med en plansje av Troll-plattformen. Her sammen med Bernt Jacobseb – NC. Foto: Norwegian Contractors.

eller NC som etter hvert ble det helt sentrale selskapet i den videre utviklingen og byggingen av betonggigantene i Nordsjøen. I disse bestillingene var det også lagt inn opsjoner på ytterligere to plattformer. Sommeren 1974 ble plattformene Brent D og Statfjord A bestilt av henholdsvis Shell og Mobil – i de tre årene fra 1976 til 1975 hadde altså Norwegian Contractors fire condeeper under bygging i Hinnavågen/Gandsfjorden noe som sysselsatte mer 1000 personer. Det ble anlagt to tørrdokker i Hinnavågen med dybde på henholdsvis 9 og 14 meter og adskilt med en cellospunt. Hele anlegget var på omtrent 275 mål. I tillegg ble det også bygget to betongplattformer i Åndalsnes i denne perioden. NC var fra starten av organisert som et rent arbeidsfellesskap. Det ble ledet av en styringsgruppe med representanter fra de tre bedriftene. Prosjektene ble ledet av en felles prosjektleder med en organisasjon for hver plattform. Overingeniør Knut Tovshus var den naturlige prosjektleder de første årene. Etter langvarige forberedelser og diskusjoner ble de tre bedriftene i desember 1976 enige om en utvidet samarbeidsavtale for å samle utviklingsarbeid, markedsføring og produksjon av offshore konstruksjoner.

Understellet til Gullfaks C-plattformen tar form i Hinnavågen 1986. Foto: Leif Berge/Statoil.



Beryl A plattformen skulle settes på 120 meters vanddyb. Da måtte betongstrukturen bli 145 meter høy og det gikk med ca. 60 000 m³ betong. Grunnarealet var på 6300 m² og lagringskapasiteten på 900 000 fat olje. Under bygging av bunnseksjonen oppsto det en lekkasje som raskt ble oppdaget og reparert. Etter uhellet måtte Helge Molland - direktør i Høyer-Ellefsen - reise til London for å forklare for oppdragsgiveren hva som var hendt. Han ble møtt med forståelse og denne lakoniske kommentaren: «Det er prisen du må betale for å være pioner.» Resten av byggetiden forløp uten vesentlige uhell og 4. juli 1975, utstyrt med et dekk som veide 15 500 tonn, ble Beryl A som den første condeep-plattform slept ut på feltet – mindre enn 24 måneder etter bestilling. En måned seinere ble Brent B plattformen levert til Nordsjøen. Den var i store trekk lik den første – bare ørlite grann større.



Gullalderen – 1985 til 1990

I 1986 opplevde Norge og Stavanger for første gang en rask og dramatisk nedgang i prisen på olje. Det skulle få en kraftig negativ virkning på oljeavhengige samfunn rundt omkring både globalt og lokalt. Men Norwegian Contractors ble på en måte kjerringa mot strømmen. I 1985 hadde NC en omsetning på 1619 millioner kroner. Dette var en kraftig økning fra året før da omsetningen for første gang passerte en milliard kroner. Ved utgangen av året var antall ansatte 1350. 1985 var preget av veldig høy aktivitet med tre plattformer under bygging samtidig Gullfaks B og C i tillegg til Oseberg A. Ordreserven ved årsskiftet var ca. 4,4 milliarder kroner og NC skulle levere en plattform hvert år fram til 1989. Ser vi på omsetningen i årene som fulgte, økte den til 2125 millioner i 1986 og hele 2356 i 1988.

Rekordplattformene

To plattformer bygget i Hinnavågen innehar fremdeles verdensrekorder for betongkonstruksjoner. Gullfaks C er verdens tyngste oljeplattform som er flyttet av mennesker. Plattformen står på 216 meters vanndyp og betongkonstruksjonen er 262 meter høy. Det gikk med 240 000 m³ betong og vel 70 000 tonn med armeringsjern – 10 ganger så mye stål som i Eiffeltårnet!

*Hinnavågen:
Full aktivitet i
gullalderen. Foto:
Norsk Oljemuseum.*

*Utslep av Gullfaks C-plattformen.
Foto: Leif Berge, Statoil.*

Ved utslepet i juni 1989 veide plattformen mer enn 1,5 million tonn mer enn 2500 årsverk hadde gått med for å få betongkjempen produsert.

Den andre rekordplattformen er Troll A som står på mer enn 300 meters vanddypp og er verdens høyeste byggverk som noensinne er flyttet. Plattformen er nesten like tung som Gullfaks C, men den rager 472 meter fra bunnen opp til toppen av flammearnet. Dessverre skulle dette vise seg å bli den aller siste av de store gigantene som ble levert fra Hinnavågen.



Betongdelen til Sleipner A.



Tre andre plattformer fortjener også omtale – av ulike grunner. Den med den største medieomtale er nok Sleipner A. Om morgenen 23. august 1991 sank betongkonstruksjon under en trykktest i Gandsfjorden. Sleipner-havariet kom som et sjokk på hele den norske offshore-næringen og på operatørselskapene. Den viste at slike totalhavari kan skje og hvor sårbare de store utbyggingsprosjektene kunne være. Ingen mennesker kom til skade under havariet, heldigvis. På mange måter fikk likevel NC vist hva de virkelig kunne – på mindre enn ett år hadde de bygd et nytt understell til Sleipner A plattformen. Derved kunne Statoil, som var operatør, levere den første gassen fra feltet til avtalt tid – på tross av katastrofen.

Draugen er den eneste plattformen fra Hinnavågen med bare ett skaft. Den står på 251 meters vanddypp og betongunderstelet er 289 meter høyt. Draugen plattformen er en usedvanlig slank og elegant betongkonstruksjon. Olav Olsen som skapte konseptet er blitt tildelt *Gustave Magnel*

Sleipner A- betongdel frå et videobilde rett før den sank. 3 lys midt på bildet markerer toppen av skaftet. Foto: Statoils arkiv.



Til høyre: Rystelsene i vannflaten da betongdelen sank. Foto: Statoils arkiv





Golden Medal for det spesielle designet. Den 3. mai 1993 ble Draugen plattformen slept til Haltenbanken som den første faste plattform nord for den 60. breddegrad.

*Hinnavågen i dag.
Foto: Hinna Park*

Like før nyttår 1991 fikk Norwegian Contractors kontrakten på Heidrun-plattformen. Dette skulle bli den siste store betongkonstruksjonen for offshoreaktivitet som ble bygget i Hinnavågen. Det spesielle ved Heidrun er at den var verdens første flytende betongplattform og en løsning NC hadde vært pådriver for i flere år. Den ble installert på feltet på 350 meters vann i 1995 og fortøyd med strekkstag til et spesielt forankringssystem på havbunnen.

Et viktig poeng med betongplattformene var at de store og tunge ståldekkene med alt produksjonsutstyret kunne installeres på understellet inna-skjærs. Plattformen kunne dessuten slepes ut fullt ferdig og klar til oppstart umiddelbart etter at de var satt på plass på havbunnen. Flere av ståldekkene som kunne veie opp til 50 000 tonn, ble bygd på Rosenberg Verft på Buøy. Dekksmontasje og utslep av de høyeste og tyngste plattformene skjedde fra en base i Vatsfjorden i Nord-Rogaland.

Hinnavågen i dag

Hva står igjen etter det store industrieventyret i Hinnavågen?

Først og fremst «verdens største teststykke» - eller det skjeve tårn som det er bedre kjent som. Det største av oljealderens signalbygg i Stavanger

*Det skjeve tårn
i Hinnavågen,
omkranset av
nye bygg i Hinna
Park. Foto:
Øyvind Hagen*



ble bygget for å konstruere et system for konisk skråglid og utprøve dette i stor målestokk. Forsøket ble gjennomført for å bevise at det er mulig å glidestøpe store skråstilte konstruksjoner med variabel diameter – noe som ble ansett å være den beste løsningen for Troll A plattformen.

Etter grundige forberedelser ble gliden gjennomført i februar 1984. Tårnet fikk en høyde på 50 meter, diameteren varierer fra 16 til 23 meter og hellingsvinkelen på det meste er 16 grader (tre ganger mer enn tårnet i Pisa). Veggtykkelsen varierer fra 75 til 100 cm. Opprinnelig var det planer for at tårnet skulle rives etter at testen var utført. Men i NC så man muligheter. Flere ideer ble lansert og ett forslag skilte seg ut; sementsilo med konferanserom utsiktsplattform. Og slik ble det med godvilje fra Stavanger kommune. Sementsiloen er ikke lenger i bruk, men konferansedelen er fremdeles i bruk til ulike former for selskapelighet. I forbindelse med første trinn av utbyggingen av Hinna Park er to spesielle «minnesmerker» over oljeperioden tatt med. Først og fremst har utbyggeren laget en Condeep-allé, med markering av alle betongkonstruksjonene som ble bygd i Hinnavågen fra Ekofisktanken til Heidrun-plattformen. Det siste tilskuddet til oljeminnene i Hinnavågen er Olav Olsens Plass med sitt elegante minnesmerke over Draugen plattformen. Disse minnene ligger tilgjengelig for alle og er verd et besøk.

Skriftlige kilder:

Øyvind Steen: «På dypt vann – Norwegian Contractors», Norwegian Contractors, 1993

Øyvind Steen: «Den frie tanke», Byggenæringens Forlag AS, 2002

Kristin Øye Gjerde: «Stavanger er stedet – Oljeby 1972 – 2002», Norsk Oljemuseum, 2002

Bjørn Vidar Lerøen: «34/10 Olje på norsk – en historie om dristighet», Statoil, 2006

Harald Tønnesen/Gunleiv Hadland: «Kulturminneplan for petroleumsvirksomheten på norsk sokkel», Norsk Oljemuseum, 2010
Stavanger havnevesens anløpslogg 1963.

Muntlige kilder:

Jan Moxnes.

Seismikkfartøyene som var innom i Stavanger havn 1963:

Navn	Anløpsdato	Årsak
Sonic	8. august	Bunkring
	24. september	
	4. oktober	
	23. oktober	Inne for uvær
Tokke de Jong	29. september	Inne for uvær
Wiking	1. november	Oppdrag: Oljeleting (1. gang omtalt)
Ross Jaguar	25. desember	

Svein Jørpeland – alias Mr. Statfjord, og byggingen av Statfjord A

Trude Meland

*Svein Jørpeland.
Foto: Stavanger
Aftenblad*



Understellet til Statfjord A har akkurat forlatt tørrdokken og er ankret opp ute i Gandsfjorden. Det videre arbeidet med den store betongplattformen skal nå fortsette midtfjords, og båter med arbeidere går i skytteltrafikk mellom plattformen og land. Året er 1975. Først skal de nitten cellene i bunnstrukturen støpes ferdig opp til 70 meters høyde, og så skal tre av cellene forlenges som skaft på ytterligere 100 meter. Parallelt med at betongstrukturen vokser skal mange dekk og mye utstyr settes på plass inne i celler og skaft, et oppdrag Aker Offshore Contractors har fått. Men arbeidet med utrustningen går ikke helt etter planen. Framdriften er for dårlig, og det hersker kaos på arbeidsplassen. Mobil (operatør for Statfjord) setter kniven på strupen på Aker. Svein Jørpeland har bare tre dager tidligere hatt sin første arbeidsdag som økonomisjef hos Aker – og han blir kastet rett inn i problemene. Han blir spurt om å overta som construction manager og takker ja – for som han sa: «når du er ansatt i et firma, må du bare adlyde ordre.»

Dette er Svein Jørpeland sin historie om utrustningen av skiftene på Statfjord A – en mann med egne meninger og en særegen lederstil som preget anleggsplassen og alle som arbeidet der – på godt og vondt.

Sammen med lederne i Aker er han innkalt til møte hos Mobil i Lagårdsveien. På møtet får han sin første erfaring med norsk arbeidsmentalitet og norske spilleregler. I følge Jørpeland har Aker som motto at kunden har alltid rett – med de følger at ledelsen bare sitter og godtar alle beskyldninger; «De ble totalt overhøvet.» Dette kan ikke Jørpeland sitte og se på, han rekker opp hånden, introduserer seg selv som den nye construction manager og lover at hvis han får 14 dager på seg skal han rette opp hele problemet på Statfjord A! «Jeg måtte jo gripe inn – kunne ikke komme hjem til kjerringa og si at jeg ikke hadde jobb.» Han tar utfordringen, ikler seg arbeidstøy og trommer sammen Akerfolkene.

Selv om Jørpeland – mannen som senere skal bli omtalt som Mr. Statfjord – er født i Stavanger har han aldri jobbet i Norge tidligere, og kjenner ikke norske spilleregler og arbeidsformer. Som så mange andre reiste han tidlig til sjøs. Drømmen var å jobbe på verksted, men læretid var ikke lett å få, så han fikk hyre i rederiet H. Pedersen som maskinist og tok utdannelse underveis. Rederiet ordnet læretid på et tysk verft i Hamburg hvor han fikk spesialisere seg på turbiner. Han fortsatte sin karriere på sjøen fram til 1968 da skipet han var ombord på dokket i Lisboa. Her traff Jørpeland en gammel kjenning fra Hamburg – Arne Forsell – en svenske som nå var sjef for Norsk Veritas på den Iberiske halvøy. Svenskene hadde, sammen med portugisere og nederlendere, bygget opp et stort verft i Lisboa – Lisnave. Forsell inviterte sin gamle venn med på middag til direktøren for verftet og før desserten var fortært hadde Jørpeland fått ny jobb som operasjonsmanager på Lisnave. I tre år var han der før han ble overført til Setúbal, et verft lengre sør i Portugal, og fikk tittelen direktør for utrustning av nybygging. Han hadde på dette tidspunkt 1200 mann under seg. Det var på denne tiden han utviklet sin direkte og handlekraftige, men også kontroversielle lederstil. Jørpeland var imponert over portugiserne som han oppfattet som både disiplinerte og effektive. Men 25. april 1974 utførte en gruppe unge kapteiner statskupp i landet. Nellikrevolusjonen hadde startet, diktaturet falt og snudde opp ned på Portugal. I følge Jørpeland medførte dette en tragedie for verftet.

Mens han satt i Setúbal og følte at landet ble kastet ut i kaos, leste han stillingsannonser i Stavanger Aftenblad. Aker AOC hadde fått oppdrag på Statfjord A og trengte folk. Jørpeland søkte, fikk jobb og familien Jørpeland bestemte seg for å flytte hjem.

Frustrasjon og løsninger

Mens understellet fortsatt ligger i tørrdokken, har Aker startet arbeidet med utrustningen av cellene. Dette arbeidet skal fortsette parallelt med støpin-

*Fra toppen av
et av skaftene
på Statfjord
A-plattformen.
Foto: Norsk
Oljemuseum*



gen også etter at understellet er forankret ute i Gandsfjorden. Det er arbeid under vanskelige forhold. Arbeidsstedet er trangt, inne i skaftene er det rundt 15 meter i diameter. Utstyr blir låret ned ved hjelp av kraner eller tatt inn gjennom midlertidige åpninger nederst i betongveggen. Noe av arbeidet består i å montere dekk, såkalte sandwich-plater, inne i skaftene og det blir dermed arbeidet i mange høyder. 13 dekk skal fordeles mellom de 177 meterne skaftet rager opp. Det kan være opp til 240 mann i arbeid samtidig i et skaft, gjerne på steder med fritt fall på både 15 og 20 meter.

Statfjord A er et pionerprosjekt. Den er ikke den første betongplattformen som bygges på Jåttå, men til da den største. Og som pionerprosjekt flest går ikke alt etter planen. Statfjord A er beskrevet som prosjektet som ble til underveis og det ligger mye sannhet i det, i følge Jørpeland. Prosjektet er beryktet for arbeid som blir utført i feil rekkefølge, om tegninger som blir laget etter at arbeidet er gjort, såkalte DAB tegninger – Drawn as Built. Tegningsarbeidet, prosjektering, ingeniørarbeid og design, innkjøp og bygge-oppfølgning av utrustningen av Statfjord A har ingeniørselskapet Matthew Hall Engineering (MHE) i London ansvar for. Kontrakten mellom Mobil og MHE ble inngått i november 1974, en måned etter at arbeidet med betongunderstellet var satt i gang. Planen var da at det skulle bygges et betongunderstell med tre skaft og et enkelt dekk med prosessutstyr etter modulprinsippet, som et byggesett. Men forutsetningene endrer seg og Statfjord A skal komme til å bli mye mer komplisert.

Flere feilberegninger blir gjort. Svein Jørpeland er frustrert. Dekkene i serviceskaftet skal bære svære ballastpumper, råoljepumper, tanker, kjølevannspumper og kilometer med rørsystemer. Dekkene som er prefabrikkert

hos Aker Verdal må monteres inn i skaftet etter som gliden går. Jo høyere opp skaftet en kommer, jo smalere blir det. Det betyr at rett dekk til rett tid er vesentlig for ikke å stoppe gliden. Det går greit. Problemene starter etter hvert som dekkene er på plass og utstyret de skal bære skal installeres. Først nå kommer det fram at styrkeberegningen i dekkene ikke hadde tatt høyde for væskevekten i rørene, og det er jo ikke luft som skulle gå i disse, det er vann, olje og annen væske. Så her må det forsterkes. Fem ganger må hovedbjelkene forsterkes. Dette er tidkrevende arbeid med mye sveising. Hver gang må malingen slipes vekk og stålet sandblåses for at nye støtter skal kunne sveise på.

Ingeniøravdelingen hos MHE, Aker Engineering og AOC er beman- net så sterkt en kan, men det er likevel en umulig oppgave å fremskaffe gode nok og mange nok tegninger til byggearbeidet som pågår. Mange av ingeniørene som deltar i designarbeidet, kanskje de fleste, har aldri sett en, langt mindre vært med å bygge en produksjonsplattform. Det gjør det svært krevende for senioringeniørene som har en del erfaring. De mange endrin- gene og mangelen på informasjon underveis er naturligvis en frustrerende prosess for mange, og uforståelig for de som ikke kjenner sammenhengen og bakgrunnen.

En forsvunnen sluseventil

Mobil og prosjektledelsen er svært fokusert på å holde framdriftsplanen. Prosjektet omfatter til tider flere tusen personer, mye utstyr, båter og andre fasiliteter som er innleid. Dette representerer en høy timepris. I tillegg er prosjektet avhengig av «værvinduer» for å kunne gjennomføre vær-kritiske operasjoner. Og mer enn noe, er det et stort press fra eiere og myndigheter på å kunne starte produksjonen på feltet som planlagt. Ekstrakostnader for å fremskaffe utstyr blir bagateller i denne sammenhengen. Å påføre prosjek- tet forsinkelser er ikke et alternativ. Det vet Svein Jørpeland.

En sluseventil er forsvunnet! Nå er gode råd dyre, men Jørpeland er i stand til å finne utradisjonelle løsninger. Ventilen er laget i California og i følge papirene sendt til Stavanger. Men ingen finner den. Etter et visst detektivarbeid blir den sporet til Sydney, Australia. Det er en stor ventil, 3,5 - 4 tonn og fire meter høy med en diameter på 48 tommer og ikke lett å overse. I Gandsfjorden må annet arbeid settes på vent til ventilen er på plass. For ikke å forsinke arbeidet mer enn nødvendig må Aker få tak i en ny. Svein Jørpeland kan ikke vente på å få fraktet den som ligger i Australia tilbake, så han setter sine medarbeidere i gang med å spore opp en ny. En tilsvarende ventil blir lokalisert i Los Angeles. Den bestemmer Jørpeland seg for at han skal ha. Han chartrer en egen Boeing 707 fra Los Angeles, får las- tet ventilen om bord for så å fly direkte til flyplassen på Sola. Mobil eier nå to sluseventiler, en mer enn de trenger. De er ikke forøyd med at Jørpeland ikke diskuterte problemet med dem, og mener de burde være involvert i

en så stor beslutning, men Jørpeland står på at det var det ikke tid til. Flyet lander på Sola og ventilen blir lastet om til en lastebil som kjører direkte til Sandnes, hvor den igjen blir lastet om til en taubåt før den til slutt blir heist inn i skaftet og montert fast. Fra ventilen ble sporet til Sydney er det gått 48 timer.

Hvem arbeidet på Statfjord A?

Hos AOC er det rørsveisere, montører og elektrikere som dominerer, yrkesgrupper som er vanlige i verkstedindustrien. Den største gruppen er sveisere. Det er mye rør som skal monteres, men også dekkene inne i skaftene sveises, i tillegg kommer trapper, heiser og annet. Dette er for så vidt vanlig platearbeid, men monteringen var vanskelig på grunn av plassmangel og store høyder.

Arbeidsmiljøet nede i skaftene er til tider svært dårlig. Det ligger stadig en tåke av sveisegass, gul eller blå. Mange er plaget med hodepine, kvalme og bronkitt. Friskluftanlegget som blåser luft ned i bunnen av skaftene er lite effektivt. Utluftingen er dårlig og akustikken litt for god. Det er et tåket landskap med et virvar av rør, taljer, sveiseapparat og stillaser over alt. Lyskastere lyser opp enkelte steder og kompressorer og meislemaskiner lager mye støy. Betongveggene og ståldekkene inne i skaftene forsterker

all lyd. Få bruker øreklokker, de stenger all lyd ute, og mange er redde de ikke vil høre hvis noe galt skjer. De som arbeider lengst nede i skaftene må klatre opp og ned trapper tilsvarende en 20 etasjes blokk hver gang de skal til arbeidsstedet. En kan med andre ord ikke ha høydeskrekk for å jobbe i skaftene til Statfjord A.

Det var mange arbeidere fra Finland på prosjektet. Finnene er kjent for å være meget dyktige og effektive sveisere. Ryktet sier at når de kommer til skiftet sitt, har de matpakken med seg, går ned i cellene og kommer ikke opp igjen før skiftet er over. Ingen unødvendige pauser. Dette er arbeidsmoral Jørpeland liker og han kan ikke få rost dem nok: «Uten finnene vil ikke prosjektet gå like bra. Finnene sveiser feilfritt. En finsk sveiser har tre års utdanning og er metallurg, mens i Norge er utdannelsen på tre måneder.» Men som han sier – finner er finner. Etter en arbeidsperiode tar de seg gjerne en fest. Da er de

*Trangt om plassen
inni et av skaftene
på Statfjord
A-plattformen.
Foto: Norsk Olje-
museum*



vekk i to dager, før de kommer tilbake for fullt igjen. Mellom 50 og 80 finner arbeider med Statfjord A som sveisere og rørleggere.

Ting forsvinner

Et hvert industrianlegg er kjent med at ting forsvinner, og Statfjord A er intet unntak. Folk stjeler de rareste ting. Alt som er mulig å ta med seg, blir tatt. Et eget vaktelskap er leid inn for å passe på, men ting forsvinner like fullt. En nyttårshelg forsvinner en radiosentral fra betongunderstellet. Kveiler på 4000 meter kobberør som skal brukes til hydraulikken i skiftene forsvinner. Ny blir bestilt, med løfte om at de skal følges hele veien fra leverandør til Aker sitt lager. Men selv ikke det hjelper. Jørpeland setter seg i bilen for å lete etter det bortkomne kobberet. Han kjører til Haugesundsgaten, og utenfor en skraphandler ser han en lastebil med nye kobberør kveilet på lastepalet.

Det er kobberkveilene til Statfjordunderstellet som ble lovet kjørt rett fra leverandør til Aker under overvåkning. Isteden er det kjørt rett til skraphandleren. Prisen på kobber er høy. Jørpeland ringer politiet, som finner både første og andre leveranse. I stedet for 4000 meter kobberør, har de nå 8000 meter.

Også stillasplanker er populært tyvegods. Planken som blir brukt til gulv i stillasene er kvistfri plank som kommer i bunker på flere hundre kvadrat. Men det som det forsvinner mest av er verktøy. Hvert firma har sitt eget verktøy i egne konteinere og alle som arbeider må signere ut for det verktøyet de trenger. Men svinnet forblir likevel stort.

ALI Installation A/S

Et av selskapene som har en stor kontrakt som underleverandør til AOC er det norske datterselskapet ALI Installation A/S til det statseide svenske selskapet Asken Industri AB. ALI har tidligere utført utrustningen av Brent B, men Jørpeland stoler ikke på dem. Fremdriften på utrustningen er allerede på etterskudd og arbeidet går 24 timer i døgnet hver dag hele uken. En lørdag morgen i 1975 kommer ikke svenskene og finnene fra ALI på jobb.



Betongdelen og skiftene på Statfjord A i full høyde. Foto: Norsk Oljemuseum

Av en arbeidsstyrke på 420 mann er halvparten gått ut i streik. De mener de er lovet skattefritak av lønnen sin. I følge Jørpeland forsøker selskapet å boikotte Aker. De liker ikke at Aker fikk kontrakten på utrustningen av understellet, mens de selv bare ble underkontraktør. Problemet er at Aker og framdriften er avhengig av ALI og den kompetansen svenskene og finnene har. Nordmenn har liten erfaring med den kvaliteten som er nødvendig for en offshoreinstallasjon. Svenskene og finnene har arbeidet på kjerne-kraftverkene og har erfaring med den kvaliteten som er krevd på Statfjord. Men Jørpeland er ikke en leder som gir etter. Han finner en annenledes, om enn kontroversiell løsning: «Da jeg kom på jobb ringte jeg en venn av meg i Portugal som driver et stort firma og spurte om han kunne skaffe 400 mann pronto. Jeg ga beskjed til ALI; «off the platform – dere har fire timer på å rydde verktøy og alt annet fra plattformen, for her skal det inn portugisere. Jeg har en jumbojet stående klar i Lisboa, så det er bare å ta en siste telefon.» Det blir huskestue av det. Jørpeland godtar ikke oppførselen til ALI, som han mener er sabotasje rett igjennom. Nå er han lei. Hvis de ikke kryper til korset, er klokken fire siste timen deres om bord på plattformen. De bøyer av og Jørpeland ringer til Portugal og avblåser aksjonen. Svenskene forblir underentreprenører for Aker. Hvordan fagforeningene – eller svenskene – reagerte på denne hendelsen vites ikke. Etter denne episoden begynner Aker for alvor å bygge opp en norsk arbeidsstyrke og det svenske selskapet blir etter hvert faset ut.

Jørpeland godtar ikke unnasluntrere og mener at ledere som ikke tåler presset i jobben sin er en fare for prosjektet. Det skal monteres et stigerør, et rør på om lag 80 meter formet som en S som skal gå utenpå en av cellene før den går inn i det ene skafet. Røret er prefabrikkert i Tananger og skal

*Toppen av
oljelagringscel-
lene. Foto: Norsk
Oljemuseum*



fraktes til Gandsfjorden på kranskipet Uglen. Vekten er nøye beregnet. Den skal henge i kranen under seilassen, for så å legges ned på en leker i nærheten av plattformen. Selve tauingen fra Tananger til Gandsfjorden går bra og Aker sine folk følger hele transporten. Men lederen for operasjonen er ikke til stede. Jørpeland forteller: «Jeg blir oppringt klokken halv fire om morgenen og fortalt at Aker sine folk ikke er i Gandsfjorden for å ta imot. Jeg hiver meg i bilen og kommer meg avgårde. Når jeg kommer fram, ser jeg at av ti stropper som holdt stigerøret har fem slitt seg. Jeg får mitt livs største sjokk.» Så fort og forsiktig som mulig blir stigerøret rigget om og senket ned dit den skal festes. Operasjonen går bra. Men hva skjer med lederen i Aker som har forlatt stedet? Jørpeland er ikke nådig: «Jeg sa til ham at du skal få en enveisbillett med tog så du får tid til å sitte og tenke på hva du gjorde feil. Jeg sa det humørfylt.» Lederen blir degradert, men får bli i selskapet, for AOC trenger folk.

En annen ting Jørpeland ikke aksepterer er illojalitet. Det får en gjeng briter erfare. «Det er viktig at vi ikke hadde åpne dører i Aker, slik at Mobil får vite alt om våre problemer.» Men på nattklubben Cobra møttes Aker og Mobil sine folk. Mobil spanderer villig gratis øl til engelskmennene i Aker som snart begynner å fortelle om problemer som har oppstått i Statfjordprosjektet. Så når Jørpeland går på byggemøter og prosjektmøter, vet Mobil alt i detalj. Dette må han få satt en stopper for. Han bestiller ti flybilletter, går ned til engelskmennene, peker på dem og sier: «Here is a one way ticket.» Han gir ut de ti billettene helt vilkårlig og fortsetter: «If you continue to leak to Mobil, I will get back next week with another twenty tickets.» Om engelskmennene slutter å gå på Cobra eller om de begynner å si nei til gratis øl, vites ikke, men det blir slutt på lekkasjene.

Historien om Svein Jørpeland er historien om en kontroversiell sjef, en mann med sterke meninger og egen lederstil, men det er også historien om arbeidsliv og arbeidsforhold i norsk oljeindustri før arbeidsmiljøloven blir satt i kraft i 1977. Svein Jørpeland fortsatte sin karriere på Statfjord A da han ble med plattformen offshore og var med å organisere ferdigstillingen i 1979.

Artikkelen er basert på intervju med Svein Jørpeland, gjennomført av Trude Meland, Norsk Oljemuseum, Stavanger 2010.

Les mer om historien om både Jørpeland og byggingen av Statfjord A på www.kulturminne-statfjord.no

Før oljeindustrien kom til Forus

Sveinung Bang-Andersen

Mange tusen travle mennesker suser daglig i bil nord- eller sørover på E-39 i grenselandet mellom Stavanger og Sandnes mens glasspalasser for oljeindustrien, butikker og andre næringsbygg flimrer forbi på begge sider. Ytterst få er det nok som vet, eller tenker over, at Forus-sletta har en spesiell forhistorie. Denne kan det være grunn til å trekke fram fra glemselens slør.

For vel hundre år siden var området et agrarlandskap fullstendig dominert av et 4500 dekar stort vatn – *Stokkavatnet* – omgitt av fjellknauser, torvmyrer, beiter og åkerlapper. Vatnet var langgrunt, hadde flere mindre øyer, blant annet Svanholmen, og utløp mot øst. Som en våt barriere tvang vatnet ferdselen til og fra Stavanger inn på smale landbremmer på øst- og vestsiden, mot Gandsfjorden og Hafrsfjord.

I 1906 startet et omfattende arbeid med å tappe ut Stokkavatnet for å gjøre det om til jordbruksland. Det ble sprengt og gravd en 2 km lang og 3-4 m dyp kanal til Hafrsfjord og deretter drenert gjennom hele vassbotnen. Først i 1913 var de siste pyttene i vestre del borte og bunnen helt tørrlagt. De første årene ble det dyrket gode avlinger av grønnsaker, korn og høy.

Så kom travbanen, landets eldste som fortsatt er i bruk, i 1920 og satte sitt preg på nordøstre del av Forus-sletta. Allerede sommeren 1940 tok tyskerne over resten av området og begynte å anlegge en større flyplass med kryssende landingsstriper i betong som et ledd i invasjonforsvaret. Dette ble imidlertid lite vellykket; både grunnforhold og lokalklimaet var preget av at det tidligere hadde ligget et stort vatn her.

Hva som senere skjedde fra tidlig på 1970-tallet og fram til i dag – transformasjon av brakklandskap og krigsminnesmerker til en dynamisk industri- og forretningsklynge – er langt bedre kjent og synlig. Oljealderen både setter nye og sletter gamle spor.

Stokkavatnet og Sola flyplass – ortofoto 2013. Utsprekningen av Stokkavatnet (i blått), flyplassen er markert i oranger. Foto: Forus Næringspark





*Havets skyskraper.
Trolsk og uvirkelig blir
Brent-B plattformen slept fra
Stavanger gjennom Ryfylke i
1976. Foto: Leif Berge*



Glimt fra oljeeventyret

*Illustrasjon på Troll A
plassert i Stavanger.
Illustrasjon/foto: Nor-
wegian Contractors.*



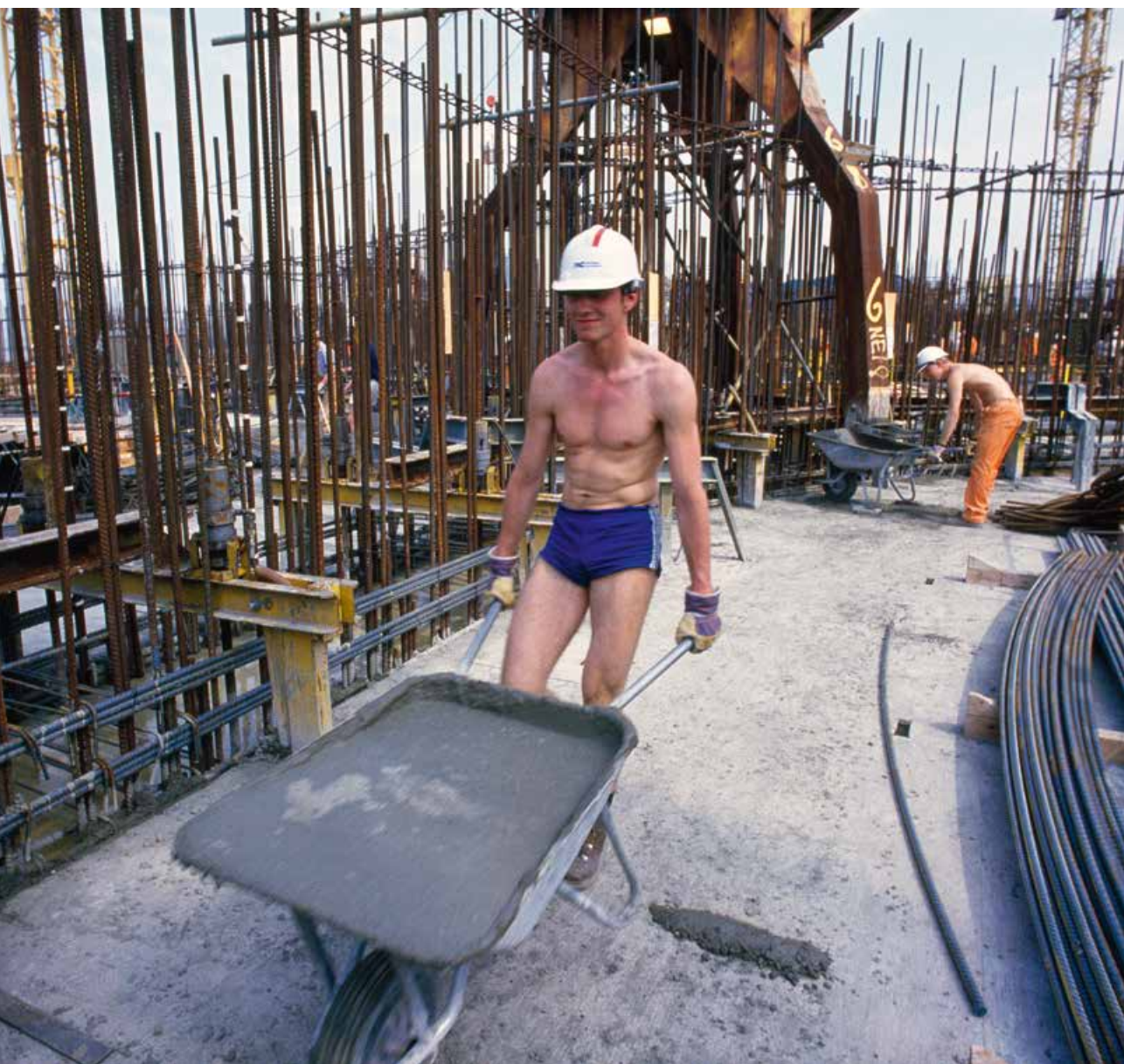
Møte med gammel og ny tid. Gamle Rogaland passerer Sleipner A under slep i Ryfylke. Foto: Øyvind Hagen, Statoil.



Helikopterpassasjerer på 1970-tallet. Foto: Norsk Oljemuseum.



Sommerstemning med Statfjord B i bakgrunnen på Rosenberg Verft. Foto: Leif Berge, Statoil.



*Fra Gullalderen
i Hinnavågen.
Slik var sommeren
på «gliden» den
gangen. Foto: Leif
Berge, Statoil.*

*Til høyre: Gigantiske
moduler skal inn i
skaftet til Sleipner A.
Foto: Øyvind Hagen,
Statoil*



TIL MINNE
OM ULYKKEN MED BOLIGRIGGEN
"ALEXANDER L. KIELLAND"
DEN 27. MARS 1980
HVOR DISSE OMKOM

KNUT AGNAR AMUNDSEN
TOMMY ANDERSSON
LOTHAR H. W. MORITZ APOSTEL
KÅRE TARALD AUGLAND
TOR ARVID AUSTBØ
ALAN BEGGS
KARSTEIN BERLAND
MAGNE BERNHARD BIRKELAND
JAN EDVIN BRINGSVOR
GEORGE TERENCE COLLINS
ARILD KRISTEN DIDRIKSEN
BRIAN OWEN DOWSON
JOAR ASBJØRN DYRSTAD
TERJE EGELAND
ARNE JØRGEN EGGEN
IVAR ELLINGSEN
DAVID LAWRENCE ELLIOT
EIVIND FALKUM
MICHAEL FLEMING
EINAR ADOLF GAULEN
WILHELM GJERDE
INGEBRIGT GLÆRUM
BRIAN GRAHAM
KJELL HAGEN
LÁSZLO HAJEK
HANS HERBERT HANSEN
JAN GEIR HANSEN
LARS TANKE HANSEN
ODD GORDON HANSEN
SVEIN STEINAR HANSEN
IVAR HANSSSEN
TERJE HANSSSEN
JOHN MICHAEL HARRIS
FREDRIK HASLUND
ERNST RAFAEL HEDMAN

Fra minneplaketten
i Kvernvik. Foto:
Oyvind Hagen

Medaljens bakside: Kielland-katastrofen

Av Kian Reme



Alexander L. Kielland-monumentet «Brutt lenke» av Johannes Bloch Hellum er plassert nær havet i Kvernevik. Foto: Øyvind Hagen.

Forfatteren Alexander L. Kielland har satt sitt merke på Stavanger. En forfatter av nasjonalt format, og samtidig en sentral samfunnsaktør som politiker, borgermester og avismann. Og navnet hans ble lånt til boligriggen Alexander L. Kielland – som har satt et like stort merke på Stavanger, Rogaland og hele landet.

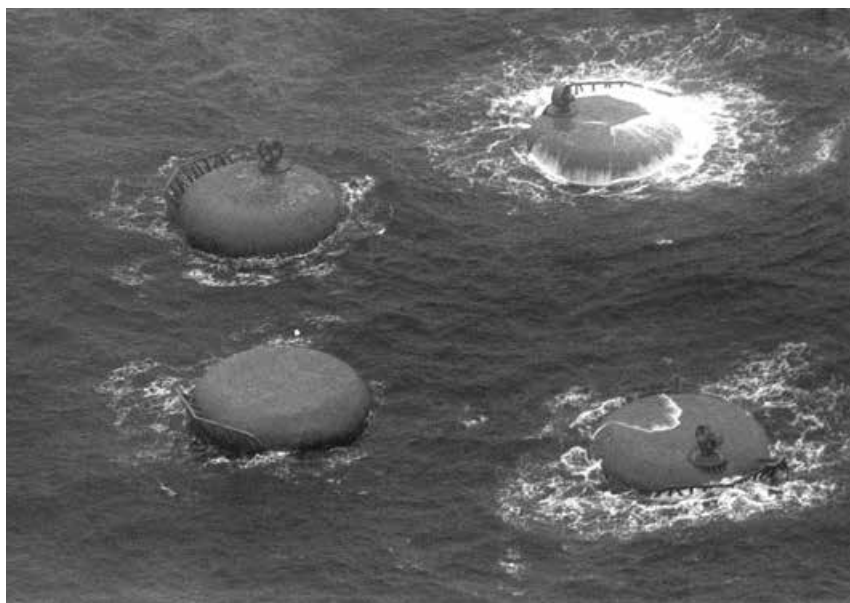
»Intet er så rommelig som havet, intet så tålmodig.. På sin brede rygg bærer det lik en godslig elefant de små puslingene der bebor jorden; og i sitt store kjølige dyp eier det plass for all verdens jammer. Det er ikke sant at havet er troløst; ti det har aldri lovet noe...» (Innledningen i Alexander L. Kiellands roman Garmann & Worse)

27. mars 1980

Kona og jeg var på vei hjem til Stavanger, torsdag før påskeferie, 27. mars. Vi stanset hos venner i Kristiansand og hørte en illevarslende melding på slutten av Dagsrevyen om en ulykke i Nordsjøen. Et par dager før hadde jeg hørt at min bror Rolf skulle være hjemme i påsken, men for sikkerhets skyld ringte jeg hjem til Sandnes. Og jeg fikk høre at han for første gang på de fem årene han hadde jobbet i Nordsjøen var kalt ut til en ekstra jobb. Han hadde flydd ut samme dag. Senere fikk vi vite at han hadde landet på Kielland-riggen bare noen timer før havariet. Tre dager senere fikk vi endelig bekreftet at han var blant de savnede.

IAN HEINTZ
KNUT MAGNOR HELGELAND
PER BJARNE HOFSTAD
GUNVALD HOLGERSEN
KEITH HUNTER
IVAR HÆGELAND
PER HARALD IHME
LARS JOHAN IVERSEN
KARE MARTON JESS
OTTO JOHANNESSEN
ARVID MATIAS JOHANSEN
LEIF BJARNE JOHANSEN
STEINAR JOHANSEN
ØYVIND JOHAN JOHANSEN
ARNE THORBJØRN JØRGENSEN
TOR ÅGE KOLBEINSEN
ARNT EGIL KORSNES
ODD SIGMUND KRÅKØ
KNUT KULIA
AIMO RIKHARD KULMALA
COLIN LAMB
LOUIS THORALF LARSEN
EDWARD LAXON
MARKU ILMARI LEHTINEN
ERIK LEKNES
ROLF LAURITS LERVIK
OLAV LIA
ARNE LIE
ROLF HENRIK MARTHINSEN
JOHNNY MAULAND
JOHN JAMES McGRADY
BJARNE MELKEVIK
RICHARD JOHN DOUGLAS MILNE
ROBERT A. D. MORRISON
SVEN HARALD MOSEID
JOHN CHRISTOPHER MURRAY
EGIL MØRCH
ODD KJELL NILSEN
ARNE MAGNUS OLSEN
IVAR ALFRED OLSEN
SVEIN OVE OLSEN
PAUL PAULSEN
ERLING PEDERSEN
PAUL THORBJØRN PEDERSEN

Alexander L. Kielland-plattformen flyter opp-ned med 4 av 5 bein ved Ekofiskfeltet. Foto: NTB/Scanpix



212 mann var om bord denne skjebnetunge kvelden. Mange av dem var fra Rogaland, de aller fleste tilknyttet Haugesund mekaniske verksted (HMV) og noen få fra Stavanger, Sandnes og Jæren. Været var ruskete som det ofte var på denne årstiden og det hadde begynt å blåse opp. Rundt klokka seks om kvelden ble gangbroen mellom produksjonsplattformen Edda og boligriggen Alexander L. Kielland hevet, og Rolf var en av dem som måtte la jobben på Edda ligge og ta seg over gangbroen til Kielland.

Overlevende forteller at de litt før halv sju hørte et par dumpe slag, og merket at riggen begynte å tilte. Folk kom seg ut av kinosal, matsal og lugarer, mens riggen ble liggende med en kraftig slagside.

Alexander L. Kielland var en flytende borerigg som ble bygget på midten av 1970-årene av det franske CFEM-verftet. Allerede før den forlot Dunkerque for sitt første oppdrag var den bygget om til boligrigg. Riggen var bygget med fem bein. Nå hadde D-leggen løsnet og lå i sjøen og fløt ved siden av riggen. I prinsippet skulle riggen tåle bortfall av ett av de fem beina. Men flere ting gikk galt:

I følge verftsmanualen skulle de to beina i motsatt ende av riggen sluppet inn mer vann, for å stabilisere riggen. Det ble ikke gjort fordi rederiet hadde instruert alt mannskap om å forlate sin post og bemanne livbåstasjoner. E-leggen som sank dypest ned etter bortfallet av D-leggen skulle hatt skalkede luker, igjen i følge verftsmanualen. Men på grunn av sveisearbeid nede i E-leggen – som var i strid med verftsmanualen der slikt arbeid bare skulle utføres i dokk – var ståldøra på toppen av E-leggen sveist fast i åpen stilling. Alarmen som dermed ble utløst i kontrollrommet ble stanset av en improvisert gummipropp. E-leggen tok dermed inn vann i strie strømmer

Alexander L. Kielland-plattformen ved Ekofiskfeltet før ulykken. Foto: NTB/Scanpix.



TORE PEDERSEN
AGE NORMANN PEDERSEN
PATRICK JOSEPH PENDER
JOHN RICHARD PHILLIPS
BARRY BRUCE PICKUP
JAMES EDWARD POULTER
THOMAS PRIOR
GEORGE CHRISTOPHER PURCELL
SVEIN RAMSDAL
ROLF ARTHUR REME
LEIF REVE
JOHN THOMAS RICHARDSON
ØYVIND ANDERS SALHUS
VIDAR SANDBAKKEN
KJELL APNE SCHÖNNING
KJELL SKAGESTAD
VIDAR SKJERVØY
JOHN AGNAR SKOGØY
TOM ARNE SKOMEDAL
BJØRN SKAANES
MICHAEL STUART
ODD STUMØ

MAGNAR SÆBØ
TORSTEIN SÆD
OLAV SØNDERLAND
JOHN JOSEPH TEGOWSKI
PAUL IAN THOMAS
ARNE THOMASSEN
AGE THORESEN
GUNNAR TORSTEINBU
IVAR TRAA
SVEIN ARILD TVERSLAND
TORVID VALLE
ALFRED VASSNES
SVEIN MAGNE VIKAN
KÅRE VIKEN
JOSTEIN VAAGSBØ
JOHN IVAR WAALE
ODD BJØRN WIBERG
BJØRN EINAR WINGE
TOR ØISANG
KARL ERIK ØSTVEDT
HARALD GODTFRED ØYERHAMN
ARNE ARSTAD

og mistet gradvis sin funksjon som flyteelement. I tillegg sto blokka i tårnet oppe, noe som bidro til svekke stabiliteten kraftig.

Dermed gikk alt galt.

Rolf var en av dem som lyktes å ta seg opp på dekk fra kinosalen, ifølge overlevende jeg snakket med tre-fire år etter ulykken. Mer enn det vet vi ikke. Etter rundt 10 minutter røyk ankerkjettingene som holdt riggen oppe, og riggen gikk helt rundt. Noen hadde kommet seg i livbåter eller flåter, noen hoppet i sjøen, noen klarte i komme seg opp på Edda. 123 mann døde – 37 av dem var savnet og fryktet omkommet. Rolf var en av dem. 89 overlevde katastrofen.

To dager seinere var dykkere i sving med å ta opp omkomne fra havbunnen. Havdybden var ikke mer enn 70 meter, så det var i seg selv ikke en komplisert operasjon. Belastende, - men ikke komplisert. Omkomne ble tatt opp og sendt i land. Helt til den amerikanske sjefen på Edda bestemte seg for å starte produksjonen igjen. Produksjonen innebar tømning av slam, slammet la seg over de omkomne og fratok dykkerne sikten. Arbeidet med å hente opp de omkomne ble derfor avblåst.

Da senere til sammen syv av de omkomne ble funnet om bord på riggen, kan vi fastslå at tretti av de omkomne fikk sin grav på bunnen av Nordsjøen, dekket av slam, takket være «business-as-usual»-holdningen til sjefen på Edda. Havet er en verdig grav, men måten det skjedde på var alt annet enn verdig.

*Overlevende
tas hånd om på
land. Foto: NTB/
Scanpix.*



Texas-perioden før Kielland, sikkerhet etter Kielland

Beslutningen om å starte produksjonen illustrerer også tidsskillet mellom før og etter Kielland. Mange oljearbeidere av den eldre skole jeg har snakket med beskriver perioden før katastrofen som «Texas». Texas er en beskrivelse av det som er vilt og ukontrollert, og samtidig mer konkret når det gjaldt Nordsjøen i 1960 – og 1970-årene: Det var mange fra Texas her. Vi merket det av og til i bybildet, texanere ute på byen.

Norsk oljevirkksomhet startet naturlig nok med minimal norsk kompetanse. Ingen her hadde erfaring med oljeutvinning. Vi måtte hente kompetanse utenfra, og med den sterke dominansen amerikanske

selskaper hadde på oljeutvinning internasjonalt, ble det inngått avtaler med amerikanske selskaper. Mange av dem med stor aktivitet i Texas.

Texasperioden var på den ene siden en gedigen voksenopplæring for nordmenn og enkelte andre nasjonaliteter som lærte seg faget, bygget opp erfaring og kompetanse. Regjering og Storting var også opptatt av denne kompetanseoppbyggingen. Målet var en gradvis overgang til norske selskap, først og fremst det nye Statoil med hovedkontor i Stavanger, men også andre selskap som Hydro og Saga. I tillegg utviklet det seg en etter hvert imponerende underskog av leverandørselskap innenfor boreteknikk, plattformbygging, supplybåter, helikoptervirksomhet, catering – you name it! Stavangerområdet er som kjent blitt en av verdens ledende kompetanse-regioner innen alt som har med offshore oljevirksomhet å gjøre.

Men før alt dette var på plass var det Texas i Nordsjøen. De amerikanske selskapene var ikke kjent for sin gode personalpolitikk, heller ikke for god sikkerhetskultur. Konstruktivt samarbeid med en ansvarlig fagbevegelse kunne en se langt etter.

Kielland-katastrofen endret alt dette. Eller kanskje det er rettere å si at tida etter Kielland falt sammen med den strategiske oppbyggingen av norsk kompetanse, og den etter hvert stadig sterkere rolle de nye norske selskapene fikk. Fagbevegelsen lyktes aldri med å reformere Texas. Amerikanerne dro videre til andre himmelstrøk, særlig i utviklingsland der «tut og kjør» var hovedregelen. Men fagbevegelsen lyktes i å bygge opp en helt annen samarbeidskultur med de norske selskapene, som etter hvert også påvirket positivt spillet med de gjenværende utenlandske selskapene. Oppbyggingen av Oljedirektoratet spilte en viktig rolle, og Norge utviklet seg til å bli globalt ledende innen sikkerhetskulturen i oljevirksomheten.

I hvor stor grad ble denne sikkerhetskulturen påvirket av katastrofen? Jeg tror det er grunn til å regne med at Stavanger og Norge uansett ville gjort framskritt på dette området, først og fremst på grunn av en klok og langsiktig strategi med å få bedre kontroll på det som skjedde i Nordsjøen og etter hvert Norskehavet. Men Kielland-katastrofen var et enormt sjokk, ikke minst her i oljehovedstaden Stavanger. Dimensjonene på katastrofen var i seg selv av sjokkerende proporsjoner. Samtidig førte katastrofen til et stort bevissthetsløft både for selskapene og for norske politikere.

Kielland-katastrofen ble en vekker som førte til et helt nytt nivå på sikkerhetstenkning og forebygging. Slik sett bidro de meningsløse tapene min familie og så altfor mange andre familier ble utsatt for, til en ny og langt mer kritisk tenkning om forebygging og sikkerhet. Det gir mening for oss i ettertid, særlig når vi vet hvilken betydning oljevirksomheten har hatt for utviklingen av det norske velferdssamfunnet. Derfor er jeg i dag stolt over min brors innsats og innsatsen til hans mange norske og utenlandske kolleger som satte livet til, både i Kielland-katastrofen og i mange andre større og mindre ulykker.



Fra snuoperasjonen. Foto: NTB/Scanpix

Kampen for å snu Kielland-plattformen

Riggen lå og fløt i Gandsfjorden med bunnen av de fire gjenværende pontongene i vannkanten. Hva skulle gjøres med riggen?

Olje- og energiminister Bjartmar Gjerde sa til journalister en av de første dagene etter katastrofen at regjeringen skulle gjøre alt som kunne gjøres for å snu plattformen, finne de savnede som måtte være om bord og granske årsakene til havariet. Det skulle ikke stå på penger. Men Regjeringen overlot samtidig ansvaret for at dette ble gjort til vrakets eier: Forsikringsselskapene. Riggen var forsikret gjennom Norsk Oljeforsikringspool, med Storebrand som operativt ansvarlig. Etter å ha fått bekreftet at regjeringen ville finansiere operasjonen, ble texaneren Scot Kobus engasjert av Storebrand til å gjøre jobben med å snu plattformen, sammen med et nystartet lite britisk ingeniørfirma, etablert i en garasje.

Jeg tok i juni 1980 initiativ til en felles uttalelse fra de etterlatte, der vi krevde fortgang i arbeidet og at regjeringen Norli måtte overta ansvaret fra Storebrand. Uttalelsen fikk bred støtte fra de etterlatte, og ble kimen til de etterlattes og overlevendes egen organisasjon: Kielland-fondet. Vi ble tiltagende bekymret ut over høsten og engasjerte teknisk sakkyndige som rapporterte at operasjonen var helt useriøs, og at riggen sannsynligvis ville synke. Flere betraktet operasjonen som et styrt forsøk på å senke vraket. Etter kontakt med den ansvarlige statsråd, Reiulf Steen, besluttet regjeringen å avblåse operasjonen og gå tilbake til start.

Storebrand mente at riggen burde senkes og ble etter hvert vår sterkeste

motstander. Høyre og FrP signaliserte tvil i saken. Regjeringen sto imidlertid fast på at riggen skulle snus, samtidig som de fastholdt at forsikrings-selskapet fortsatt skulle ha ansvaret – denne gang med sterkere offentlig kontroll av operasjonen.

Tida gikk og Norge fikk en ny regjering høsten 1981: Willochs rene Høyre-regjering. Vi prøvde å overbevise statsråd Arne Skauge om å holde fast ved arbeidet for å snu Kielland, men han landet på motsatt standpunkt: Snuoperasjonen skulle droppes og riggen skulle senkes.

Dermed startet den lange motbakken for etterlatte og overlevende: Vi måtte nå overbevise flertallet på Stortinget om at det var rett å snu Kielland, mot Regjeringens vilje.

Vi argumenterte langs tre linjer:

- Løftet om at alt ville bli gjort for å snu plattformen.
- Det er galt og umoralsk å senke et fartøy som flyter så lenge det er omkomne om bord, og så lenge det er teknisk mulig å gjennomføre en snuoperasjon.
- Det er galt og umoralsk å senke plattformen før den har blitt gransket. Vi måtte være sikre på at årsakene til katastrofen ble kartlagt ned til minste detalj, tilsvarende det som gjaldt for flyhavarier. Årsaksgranskning er en forutsetning for læring, slik at sikkerheten kan bli bedre.

For å sikre stortingsflertallets støtte måtte vi gjøre to ting:

Vi måtte bygge en **bred folkelig allianse** som støttet kravet. I tillegg til de etterlatte og overlevende sikret vi oss støtte fra fagbevegelsen og kirken. Det var særlig disse to som var viktige bidragsytere: Stavangerbispen Sigurd Lunde mottok et brev fra statsråd Skauge der kirken ble bedt om å medvirke med en bisettelsesliturgi i forbindelse med den planlagte senkningen. Biskopen avviste dette og uttrykte at en slik senkning ville være en krenkelse av de etterlattes rettigheter.

Fagbevegelsen på sin side bidro med en politisk streik som kostet like mye som den planlagte snuoperasjonen ville koste, og bidro med klare og sterke krav om å gjennomføre snuoperasjonen. Høsten 1982 lyktes vi endelig med å sikre stortingsflertall.

Det andre vi måtte gjøre var å **levere de tekniske løsningene** som skulle til for å sikre en trygg og gjennomførbar snuoperasjon. Regjeringen var motstander av snuing, og ville ikke hatt noen troverdighet dersom de skulle ha ansvaret for en teknisk løsning. Så vi måtte gjøre det selv!

Vi engasjerte 14 ulike selskap som bidro til å lage en plan for snuing. Den ble til slutt godkjent av Veritas – og dermed påla Stortinget regjeringen å gjennomføre snuoperasjonen.

Etter regjeringsutvidelsen våren 1983 overtok Asbjørn Haugstvedt fra

KrF – som sto på vår side i denne saken – som ansvarlig statsråd. Snuingen ble gjennomført i september 1983 – tre og et halvt år etter katastrofen.

Gransking og konsekvenser

Vi oppnådde ett av våre to hovedmål: De omkomne ble tatt ut og fikk sin grav på land, mens de gjenværende 30 som fortsatt var savnet fikk sin grav på havet. Rolf var en av dem. Vi var selvsagt skuffet over at han ikke ble funnet om bord. Men det viktigste for oss var at Rolf til slutt, i september 1983, fikk sin verdige grav på havet sammen med de andre.

Det andre hovedmålet var en full granskning av årsakene til katastrofen. Dette oppnådde vi ikke. I regjeringen hadde Høyre akseptert å gjennomføre en snuoperasjon som de var motstandere av – mot at KrF og Sp aksepterte at statsministeren skulle avgjøre hva som skulle skje med vraket.

Mens det franske verftet stilte med 20 mann som saumfor riggen i ukevis, besøkte den norske granskningskommisjonen riggen i et par timer og skrev en intetsigende rapport på syv sider. I den offentlige debatten om snuing eller senkning av riggen, valgte kommisjonen å støtte tilhengerne av senkning. Aksel Kloster, som både var Kielland-fondets styreleder og medlem av kommisjonen, valgte da å trekke seg fra kommisjonen. Og franskmennene valgte å hemmeligholde sine funn.

Kielland-fondet sendte våre sivilingeniører om bord, og de mente å finne spor av en eksplosjon i stag D4. Vi krevde derfor en ny granskning, og fikk støtte fra våre to sivilingeniører, tidligere leder for Kripos' tekniske avdeling, Nils B Skarning, Fysisk Institutt ved Universitetet i Oslo og en sprengningsekspert fra Forsvaret.

Ingen ting hjalp. Opposisjonsleder Gro Harlem Brundtland fikk støtte

Fra snuoperasjonen. Boligdelen og boretårnet er synlig. Foto: NTB/Scanpix



fra regjeringspartiene KrF og Sp på Stortinget til et forslag om å demontere riggen og dermed gi rom for en detaljert granskning. Statsminister Kåre Willoch satte hardt mot hardt og presset KrF og Sp på plass. «Willoch brukte rå makt» ble forsida i Dagbladet dagen etterpå. Og riggen ble senket i Nedstrandsfjorden i oktober 1983, uten videre granskning.

Erfaringsdeling etter andre ulykker og katastrofer

Snuingen av Alexander L. Kielland markerte et viktig prinsipp som må gjelde også etter andre ulykker: Vi skal gjøre alt som er mulig for å ta opp de omkomne etter slike ulykker, enten det gjelder fiskebåter, oljeinstallasjoner eller fly og helikopter. Og selv om vi ikke oppnådde målet om en full granskning har dette kravet blitt sentralt også ved senere ulykker og katastrofer.

Kielland-fondet var i realiteten den første støttegruppen for etterlatte og overlevende etter større ulykker og katastrofer. For første gang tok disse ofrene ordet selv og stilte krav, forlangte å bli hørt.

Etter Kielland-katastrofen har slike støttegrupper blitt normen etter større ulykker. Kielland-fondets erfaringer har blitt brukt og råd har blitt innhentet. Jeg og andre fra det tidligere Kielland-fondet har i større eller mindre grad bidratt med råd og anbefalinger etter følgende større ulykker og katastrofer:

- Ocean Ranger – katastrofen i Canada i 1981
- Concem-ulykken i Gandsfjorden i 1985
- Scandinavian Star i Skagerak i 1990
- Estonia-ulykken i Østersjøen i 1994
- Sleipner-ulykken på Vestlandskysten i 1999
- Åsta-ulykken i 2000
- Bourbon Dolphin-ulykken i 2007
- Utøya-katastrofen i 2011

På tross av meningsløsheten som rammer oss når særlig unge folk dør før tiden, oppleves det som meningsfylt å kunne bistå når andre kommer i liknende livskriser. Mange av de aktive fra ulike støttegrupper har også organisert et Nasjonalt Støttegruppenettverk, for å bidra til at erfaringer blir videreført til andre på en god måte.

Kielland-katastrofen var oljemedaljens bakside i 1980. Totalt har over 200 arbeidere mistet livet i olje- og gassindustrien. Alle var umistelige og ingenting kan bringe dem tilbake. Vi savner dem alle, og er samtidig stolte over innsatsen de gjorde for å bygge det norske velferdssamfunnet. Kielland-ulykken ble et tidsskille for bedre sikkerhet – nå er oppgaven å sikre er fortsatt maksimalt sikkerhetsnivå.

Alternative oljetanker i oljebyen

Av Erik Thoring

«La ikke oljen ødelegge lokalsamfunnet», står det på plakaten som er spikret fast på en jordbrukshenger, for anledningen parkert på Torget i Stavanger. Den alternative oljedebatten har inntatt byens gater, mens oljefolket befinner seg bak stengte dører på ONS-messen på Tjensvoll.

Det er onsdag 4. september i 1974. En hustrig høstdag med nordavind og regn. På jordbrukshengeren er det rigget til en scene der tre personer sitter skulder ved skulder. Det er Sigvart Zachariassen fra Natur og Ungdom, Berthon Rott fra fiskarlaget og Kjell Vastveit fra bondelaget. De tre skal fortelle om oljemedaljens bakside. I trappene foran seg står et femti- sekstitaltalls mennesker, rundt halvparten av dem er journalister og fotografer fra inn og utland.

Det er Helge Ole Bergesen som skal lede debatten, eller «speakers corner» som det het i programmet. Bergesen er en aktiv og engasjert politiker i

Hit, men ikke lenger for AOD-general, Helge Ole Bergesen i 1976. Oljemessen ONS holdt de alternative oljetankene på behørig avstand. Foto: Byarkivet i Stavanger.



Olje eller fisk?



NATUR OG UNGDOM
Postboks 8268
Hammersborg
Oslo 1

ALTERNATIV OLJEDEBATT

AKSJON KYST-NORGE

TRØST KAPUT



*Unge aktivister
fra Natur og
Ungdom deler ut
løpesedler utenfor
Romsøegården.*

*(Husene i Kleivå
står fortsatt!)*

*Foto: Byarkivet i
Stavanger.*

Unge Høyre. Han er opptatt av å få de kritiske stemmene inn i oljekoret og har sagt seg villig til å lede Alternativ Oljedebatt. Det er Naturvernforbundets fylkeslag i Rogaland som er hovedarrangør med aktiv støtte fra fiskarlaget, Bondelaget, Bygdeungdomslaget og Natur og Ungdom.

– Jeg tror vi har kontrollen, hvisker Magne Nilsen, Ullandhaugbonde og Sp-politiker.

Jeg føler meg ikke sikker. Dette har vi aldri gjort før. Ideen om en alternativ oljedebatt i Stavanger er ikke vår. Den kom fra Naturvernforbundet i Oslo. Fylkeslaget skulle bare bistå med praktisk hjelp, nå sto vi her på Torget og hadde det hele og fulle ansvar. Våre erfaringer med store arrangementer var mildt sagt fraværende. Jeg trøstet meg med at rutinerne Helge Ole Bergesen skulle kjøre showet.

Bygdene avfolkes

Helge Ole kommer småspringende rett før debatten skal starte. Han går rett bort til meg, sier at han må i en TV-debatt med ONS-sjefen Anders Hammer, sier jeg må overta og småspringer videre i retning Undergangen.

Så står jeg der. 18 år og totalt uforberedt. Aldri snakket til en stor forsamling. Foran meg står pressefolkene med sine TV-kamera, fotoapparater og notatbøker. Spansk TV er der og et britisk team også, har jeg fanget opp i farten. De er nysgjerrige på denne improviserte gjengen som skal tale oljeboomen midt i mot. Hva er det de vil?



Jeg får ikke tid til å bli nervøs. Autopiloten skrus på og ordet blir gitt til Berthon Rott:

- Det er en misforståelse å tro at det er en motsetning mellom fiskerinæringen og oljen i seg selv, begynner han.
- Ved en fornuftig utnyttelse av oljefeltene i Nordsjøen, kan vi bevare fiskeressursene som mat til framtidige generasjoner, fastslår den røslige fiskeren mildt.

Bøndenes representant, Kjell Vastveit er langt mer kritisk. Han sier at utkantdistriktene lider under oljeutviklingen, at bygdene avfolkes fordi bøndene flytter til bedre betalte jobber i oljeindustrien.

- En vesentlig del av oljepengene må brukes til å styrke jordbruksnæringen og å øke vår nasjonale sjølforsyning, fremholder Finnøy-bonden.

Da verden kom til Norge

Fem måneder tidligere, har reklamemannen Erik Dammann samlet tre tusen mennesker i en idrettshall utenfor Oslo. Dammann vil starte en folkeaksjon for en ny livsstil og rettferdig fordeling av verdens ressurser. Han snakker om Norge som et overflodssamfunn og mener vi er forpliktet til å dele oljeinntektene med verdens fattige.

Dette budskapet går hjem hos mange, særlig blant ungdommen.

Sigvart Zachariassen er en av dem. «Natur og ungdom» aktivisten fra Nærbø sitter på en jordbrukshenger midt i oljebyen og sier at Stavanger

*Få i Stavan-
ger flagget sin
motstand mot
oljevirksohmheten
tydeligere enn
fiskehandleren på
Fisketorget. Fra
AOD i 1974.
Foto: Erik
Thoring*

og Norge skal dele oljemilliardene med den tredje verden. Det er ingen applaus, men heller ingen mishagsytringer. Stavanger-folk som står midt i en økonomisk opptur etter mange magre år, registrerer de kritiske ytringene avmålt og dannet.

Innleggene er avlevert, nå er det publikums tur. Det blir plutselig stille. Ingen våger seg fram til mikrofonen. Jeg ser fortvilet rundt meg i håp om å møte et velvillig blikk. Så fra de bakre rekker dukker det opp en lyshåret krølltopp. Han går resolutt fram til mikrofonen, presenterer seg som Torolf Nordbø fra Finnøy og går rett i strupen på oljeindustrien.

- Det er den rene 17. mai stemningen i Stavanger i disse oljemessetider. Folk går rundt og hilser og bukker på oljefolkene og tenker på alle milliardene som vil rulle inn i årene framover. Men hva når oljen tar slutt om 30–40 år, spør Nordbø retorisk og fortsetter:
- Hvem skal da betale for alle gårdene som er nedlagt og jorda som er ødelagt, hvem skal da betale for de ødelagte fiskebankene utenfor våre egne og andre lands kyster, messer eleven fra Hetland gymnas.

En heftig regnbyge feier over Torget, folk rømmer sin vei og Alternativ Oljedebatt har gjennomført sitt aller første arrangement i oljebyen. Pressen har tatt oss på alvor. Store oppslag og gode referater i lokal- og rikspresse. Vi er inne i varmen. De kritiske stemmene får komme til orde.

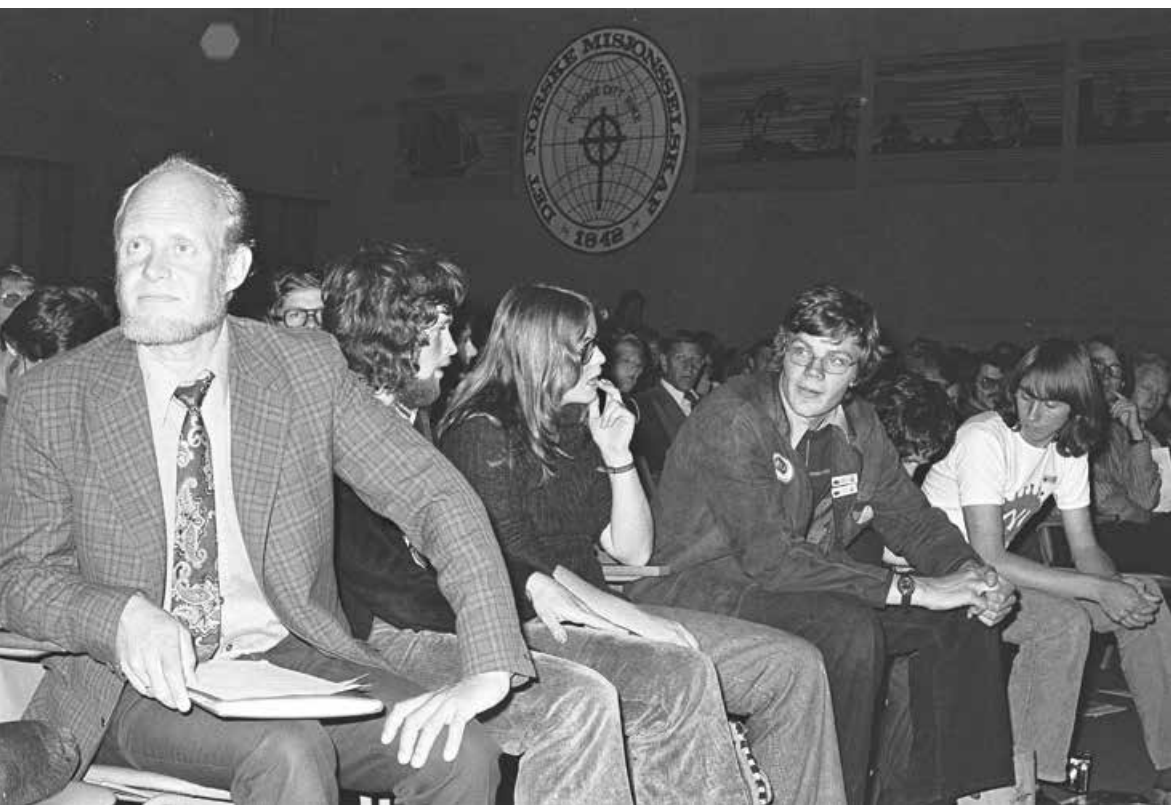
Da oljen kom til Stavanger

Vi skruer tiden tilbake. Lille julaften 1969 ringer Philipssjefen i Norge til Industridepartementet med følgende beskjed: «I think I have an oilfield here».

Norge ble over natten en oljenasjon og Stavanger ble landets oljehovedstad. Etter to ti år med nedgangstider, veltet velstanden innover byen med landets største tetthet av bedehus. I løpet av forbausende kort tid ble befolkningen mer liberal, mer høyreorientert og mindre opptatt av likhet. I dette stemningsskiftet forsøkte lokale naturvernere å reise en kritisk debatt. Det var ikke lett.

Politikere og lokalt næringsliv tok i mot Nordsjøens olje med åpne armer og så på virksomheten som en velsignelse. Oljeeventyret var en messe verdt og i 1974 inviterte Stavanger til Offshore Northern Sea (ONS) mens Rogaland Naturvern svarte med «Alternativ Oljedebatt» (AOD). Det var på alle måter historien om David og Goliat. ONS hadde pengene, den politiske støtten og selveste kronprins Harald som sin høye beskytter. AOD hadde ingen ting annet enn de gode debattene.

Meldingen om en alternativ oljedebatt i oljebyen førte ikke til lokal, folkelig mobilisering. En håndfull aktivister fra Rogaland Naturvern måtte ta på seg den store arrangør oppgaven, men fikk sterk støtte fra bønder i by og bygd. Bøndene kjente allerede presset, distriktene tapte arbeidsplasser og i byen ble matjorda bygd ned. Ungdommens politiske interesse hadde våknet og skepsisen til den nyrike oljenasjonen var utbredt, særlig i Natur og



Ungdom. Aktivister fra Stavanger, Bryne og Oslo bemannet stands, spredte løpesedler og bidro til å fylle opp foredragssalene.

Folkemøte i misjonshuset

Mens oljefolkene holdt sine foredrag i lukkede fora, inviterte AOD til folkemøter med innledere fra politiske partier, forskning og organisasjoner. Det var en suksess, selv om lokale medier var noe avmålt til invasjonen av utenbygds eksperter og samfunnsvitere. Internasjonale medier hadde ingen lokale bindinger og interesserte seg sterkt for de alternative oljetankene.

I 1974 var Misjonshallen midt i Stavanger sentrum byens største forsamlingsal. Den var kristenfolket i stand til å fylle, men hva med en miljøbevegelse i startgropa? Og kunne et folkemøte med tittelen «Skal oljeinntektene lindre verdens nød eller forsterke våre egne overflodsproblemer?» friste Stavanger-folk ut av stuene og inn i Misjonshallen?

Det var nystartede «Framtiden i våre hender» med Erik Dammann i spissen som inviterte sammen med professorene Arne Næss og Torolf Rafto. Det holdt i massevis. Misjonshallen ble fylt til siste stol av i hovedsak ungdom.

Alternativ oljebatt var uønsket på messeområdet til oljefolket. Forsøk

Erik og Erik i Misjonshallen. Dammann til venstre og undertegnede til høyre. Foto: Byarkivet i Stavanger.

på vise kronprins Harald at det fantes en bakside av medaljen ble bestemt avvist av politiet. Demonstranter ble bortvist og henvist til en krattskog nesten ute av syne for kronprinsen og andre notabiliteter.

Men ingen kunne hindre AOD i å leie gymsalen på St. Svithun gymnas, et steinkast fra ONS-messen. Der benket 300 tilhørere seg for å høre en politisk debatt om hva vi vil med olje-Norge. Her stilte forskere og sentrale politikere til debatt – Berge Furre (SV), Bjørn Skogstad Aamo (A) og Egil

Hva vil DU med olje-Norge?



ALTERNATIV OLJEDEBATT '76 21.—24. sept. i STAVANGER

Arr.: Norges Naturvernforbund

Medarr.: Rogaland Bondelag, Rogaland Bygdeungdomslag, Rogaland Fiskarlag, Rogaland Naturvern, Fremtiden i våre hender, Natur og Ungdom, Nordland Naturvernforening

Tirsdag 21. september:

Kl. 16.00—21.00.

Tema 1:
Økopolitisk ressursforvaltning.
Norske oljeressurser
i globalt perspektiv.

Innledere:
Paul Hofseth, Erik Damman,
Inge Lenning, Thorleif Ratto,
Berge Furre, Lars T. Platou.

Onsdag 22. september:

Kl. 15.00—21.00.

Tema 2:
Økologiske virkninger
av oljevirksomheten.

Innledere:
Tom Turner, Magnar Norder-
haug, Larry Pratt, Lars B.
Larsen, Stig Skreslet,
Hugh Sharman, Olav Carlsen,
Hans Goksøyr.

Torsdag 23. september:

Kl. 15.00—21.00.

Tema 3:
Olje og lokalsamfunn, de sosiale
og miljømessige konsekvenser
av oljevirksomheten.

Innledere:
Håkon M. Pettersen, Kurt Borgen,
Karl Georg Hoyer, Magne Fjell,
Jostein Sirevåg, Jonathan Willis,
Sverre Helland, Gunnar Berge,
Arne Næss, Jon Ekrann,
Harald Øverås, Chr. Taaske

Fredag 24. september:

Kl. 16.00—18.00.

Tema 4:
Olje og demokrati.

Thomas Chr. Wytller,
Arvid Johanson.

Konferansen foregår i Stavanger Museum. Inng.bill. pr. dag kr. 20,- (inkl. enkel servering)



Aarvik (Krf). Utvinningstempoet var det sentrale temaet: Hva skjer om vi går for fort fram? Øker risikoen for ulykker og oljesøl? Blir andre næringer tappet for arbeidskraft? Blir fiskeriene skadelidende? Og skal vi bare bruke oljepengene på oss sjøl?

Bedre enn fryktet?

40 år seinere vil mange mene at den unge oljenasjonen har bestått prøven. Fiskeriene lever i beste velgående, jordbruksnæringen har fått sin del av kaka og vi har unngått store, ødeleggende oljeutslipp. Oljepengene har blitt forvaltet med fornuft og staten har beholdt styringen med ressursene.

Stavanger er landets minste storby målt i areal. I 1974 hadde den lille storbyen 85 000 innbyggere. 40 år seinere har tallet passert 130 000. Siden Stavanger aldri kom til enighet med Sandnes om Vatnefjellutbyggingen, har konsekvensene blitt omfattende nedbygging av landets beste jordbruksjord. Naturområder med stor verdi har blitt omgjort til tomtegrunn for industri og næringsliv, slik som Dusavik, Hinnavågen og Forus. Naturmangfoldet er fattigere og fugle- og plantearter er utryddet som en direkte konsekvens av byens oljeeventyr.

Alternativ Oljedebatt kom til Stavanger på et tidspunkt da det politiske engasjementet i befolkningen tok fyr. Men ville det vare? To år seinere, i 1976, var Norges Naturvernforbund på banen og tok ansvaret for Alternativ Oljedebatt i Stavanger. Arrangementene ble doblet, økonomien forster-

Storingsrepresentant Berge Furre (SV) og statssekretær Bjørn Skogstad Aamo (Ap) debatterte olje-Norges framtid foran 300 tilhørere i Stavanger i 1974. Foto: Erik Thoring.

ket og fotsoldatene flere. Hver dag utkom rykende ferske konferanseaviser «Alternative Oljetanker» og «Eco», sistnevnte redigert av aktivister som kom i ens ærend fra Friends of the Earth i USA.

I 1977 skjedde det som AOD hadde fryktet: en ukontrollert utblåsning fra oljeplattformen «Bravo « på Ekofiskfeltet. I 18 dager strømmer tusenvis av tonn olje fritt ut på havet før amerikanske spesialister klarer å temme den løpske oljebrønnen. Men oljebransjen kom raskt til hektene. I 1978, da AOD ble arrangert for tredje gang, gikk lufta ut av ballongen. Bravo-ulykken hadde ikke klart å mobilisere motstanderne og oljetorget rullet ufortrødent videre nordover. Forsøket på å stanse oljeborerne ved 62 breddegrad hadde mislyktes.

Den alternative oljedebatten ble avviklet, oljerusen i Stavanger fortsatte og Naturvernforbundets forsøk på å organisere en motgruppe i oljemiljøet i byen førte ikke fram. Men norsk oljepolitikk hadde ikke vært det den er i dag uten den kritiske debatten som startet en sur høstdag på Torget i Stavanger i 1974.

ONS og oljebyen i 40 år

Leif Johan Sevland

Stavanger og ONS

Det er ikke til å komme unna; Stavanger og ONS henger sammen. Det Stavanger gjør, betyr mye for ONS, og det som ONS gjør betyr mye for byen. Lykkes man på den norske kontinentalsokkelen, så går det bra for Stavanger og for Norge. Da har også ONS et veldig godt utgangspunkt for sin virksomhet.

ONS har blitt bygget stein på stein i takt med oljeindustrien. Resultatet er sannsynligvis det beste energimøtestedet i verden- noe som Stavanger kan være stolt av. Men kan suksesshistorien fortsette? Mitt svar på det spørsmålet er et høyt og rungende: JA!

*Fra ONS 1974.
Foto: Kallen/ONS*



*Sentrale personer
for oppstarten
av ONS: Per
Olav Hanssen,
Arne Rettedal og
Jostein Haukali.
Foto: Kallen/
ONS*



Et tilbakeblikk på 40 år med ONS

ONS ble arrangert for første gang i 1974 etter at skipsreder Torolf Smedvig året før hadde lagt 50 000 kroner på bordet. Dette var altså bare fire år etter at Ekofisk - det aller første oljefunnet på norsk sokkel - ble gjort. Man kunne fremdeles bare fantasere om dimensjonene på det gryende oljeeventyret, men heldigvis fantes det folk i Stavanger med de riktige visjonene og ambisjonene, og de arrangerte den aller første messen. Torolf Smedvig, ordfører Arne Rettedal og ONS sin aller første direktør, Jostein Haukali, fortjener ære for at de fikk det til. De ignorerte skeptikerne, så bort fra restriksjoner – og fant løsninger på alle utfordringer. De gjorde det de mente var riktig for å bygge opp Stavanger som Norges oljehovedstad.

I 1974 var det 9 350 besøkende til ONS. Tallet har vokst for hvert år

FAKTA OM ONS:

- *Arrangert for første gang i 1974.*
- *Stiftelsen ONS ble opprettet av Stavanger kommune, Norsk Petroleumsforening og Statoil.*
- *Arrangementet het opprinnelig Offshore North Sea – noe som ble endret til Offshore Northern Seas etter hvert som publikum og fokuset endret seg. I dag heter arrangementet kun ONS.*



og i 2012 kom hele 60 000 deltakere fra over 100 land. I denne tiden har ONS forandret seg og hele tiden speilet bransjen. På ONS har man kunnet følge oppturer og nedturer i sektoren, gigantfunn og felt på hell og en oljepris som har svingt mellom 10 og nær 150 dollar per fat.

Felles for alle ONS-arrangementene er at bransjen har vist det ypperste av sin teknologiutvikling og løsninger på stadig større utfordringer på sokkelen. ONS har gjennom 40 år vært utstillingsvinduet for utviklingen av norsk teknologi – en teknologi som i dag er verdensledende og derfor blir eksportert til andre land.

Som del av en sektor som har innovasjon som sitt daglige virke, blir også ONS påvirket. Målet er alltid å videreutvikle og forbedre arrangementet. Samtidig er det viktig å se fremover for å kunne være aktuelle – ONS skal bidra til å vise hvilken vei bransjen og markedene kommer til å gå i fremtiden. Utfordringer og problemer skal på agendaen for å diskuteres, og forretningsmuligheter skal belyses for en bransje som alltid er sulten på å utvikle nye løsninger. Derfor presenterer ONS hver gang noen nye elementer. Vi sørger for å holde av plass til nye, spennende selskaper, og lager hver gang et arrangement som ikke var likt det forrige. Dette er noen av grunnene til at utstillere og besøkende, ministre og myndigheter, offshorearbeidere og direktører kommer på ONS.

Havbunnsløsninger i nyere tid diskuteres. Foto: Kallen/ONS

Hva har framtiden i vente for Stavanger og ONS?

Denne bransjen og denne byen har ikke kommet dit den er ved å se seg tilbake, snarere tvert imot. Men det er mange viktig poeng å ta med seg fra historien, og som kan hjelpe oss med å anta hvordan verden kommer til å utvikle seg.

Hvis man ser på den globale oljehistorien, så har det aldri noensinne vært en situasjon hvor aktiviteten på kontinentalsokler forsvinner. Produk-

Tema for ONS:

- 1980 Uncertainties in the management of the offshore petroleum resources*
- 1982 Production of oil and gas from deep and hostile waters*
- 1984 Uncertainties and innovation - management of northern offshore resources*
- 1986 Northern waters: new political, economic and technical opportunities and concerns*
- 1988 Oil and gas in the 1990's - perspectives, challenges and opportunities*
- 1990 The petroleum industry adjusting to new realities*
- 1992 Future energy markets - political and technological perspectives*
- 1994 A changing world - a changing industry*
- 1996 Oil and gas beyond 2000 - new frontiers*
- 1998 Energy needs and environmental demands*
- 2000 Shaping the future of the energy industry*
- 2002 Energizing a new generation*
- 2004 Shaping our energy future*
- 2006 Bridging the energy gap*
- 2008 Energy for one world*
- 2010 Energy for more people*
- 2012 Confronting Energy Paradoxes*
- 2014 Changes*

sjonen kan gå ned – det skjer av og til. Det blir også mer krevende og komplekst å hente ut hydrokarbonene, noe som betyr mye arbeid for næringen. Det trengs mer folk til vedlikehold av gamle felt, og selv marginale olje- og gassfelt er det mye arbeid med.

Kikker man i krystallkula etter svar på hva som venter Norge de neste 40 årene, så er det ingenting som tyder på at det blir lavere aktivitet. Det er masse olje og gass på den norske sokkelen. Vi har funnet mye, men vi kommer til å finne enda mer. Bare området i Barentshavet øst som nå er åpnet for leting, er like stort som hele Nordsjøen. Det er gigantiske områder som vi enda ikke har begynt på, og derfor opplever jeg tidshorisonten som tilnærmet uendelig. Økt utvinningsgrad og nye funn vil gi et langt liv for bransjen



Vi har all grunn til å være optimistiske i Stavanger. Bare jobben som går på økt utvinning på Ekofisk, kommer til å bety hundrevis av arbeidsplasser i generasjoner her i området. Se også hvordan man har klart å øke utvinningsgraden – det er jo ingen som legger fra seg et felt hvor det er 40 % igjen. Man finner ny teknologi for å holde feltet i drift. Dette blir mer krevende jo mer vi henter opp, men så lenge det er lønnsomt, så kommer vi til å fortsette. Olje er en råvare, og som andre råvarer på verdensmarkedet, varierer den i aktivitet og pris. Det kommer også til å skje fremover. Vi kommer til å oppleve nedturer, oppturer og dupper. Men totalt sett er det ikke tvil om at det er masse å gjøre i lang tid.

*Fra utendørsområdet til ONS.
Foto: Kallen/ONS*

Endring er det eneste konstante

Selvsagt kommer det inn et globalt bilde når det gjelder klimaet. Hva skjer med miljøet? Det må både ONS og Stavanger ta på alvor. Vi må evne å fornye oss og ta innover oss det som skjer i verden. For verden endrer seg alltid. Menneskene endrer verden med teknologi og innovasjon, men dette skader også miljøet.

Vi i ONS heier på fornybart og ønsker å få det opp på agendaen og frem i lyset, og jeg er sikker på at det er teknologiutvikling som kommer til å løse miljøproblemene. Imens viser alle regnestykker at verden har behov for enorme mengder fossil energi – i generasjoner fremover. Den antatt reneste oljen og gassen kommer fra Norge, og da er det bedre at verden bruker den, enn at vi bruker mer forurensende energi fra andre steder i verden.

Norge kan eksportere grønn energi

Det går to spor ut fra Stavanger for olje- og gassindustrien – og de påvirker både byen og ONS. Det ene går ut i havet, opp langs kysten – og det andre går ut i verden.

Vi er med på det toget som går nordover og som fører oss ut i nye og uoppdagede områder. Det er et langt perspektiv på dette, for det kommer til å ta lang tid før man får bygget opp mange nok felt. Men det kommer, og det betyr mye for nasjonen Norge. Det blir mer vekst og velferd i Finnmark enn noensinne før, men det betyr også arbeid og jobber for oss i stavangerregionen.

Parallelt med dette har vi en annen situasjon, og det er at Stavanger setter seg på toget som går ut i verden. Til Mexico, Brasil, Øst-Afrika. Det finnes enorme områder med olje og gass som ligger og venter, og som trenger norsk teknologi. Fordelen med teknologien som vi har utviklet, er at den er sofistikert på den måten at den tenker miljø. Det er en slags grønn eksport som vi bidrar til i Norge, og konsekvensen er - om vi lykkes med eksporten – en renere næring på verdensbasis.

*Satoil er sentral
aktør i ONS.
Her møter Kong
Harald Statoils
konsernsjef Helge
Lund. Foto:
Harald Pettersen/
Statoil*



ONS og Stavanger – oljeunger som blir voksne sammen

Jeg tror at veldig mange i Stavanger kommer til å jobbe med olje og gass fremover, men det kommer til å være annerledes enn fram til nå. Det kommer til å være renere, mer internasjonalt og globalt.

Det er ikke sikkert at vi kommer til å bygge store plattformer – under vannsteknologien har forandret på mye, og vi har av erfaring lært at det alltid kommer ny teknologi og nye løsninger rundt neste sving. Men at olje og gass er viktig og at det er et volum på det vi gjør også i fremtiden, det er jeg helt sikker på.

ONS kommer også til å forandre seg. Det vil bli et enda mer globalt arrangement som tar fatt på flere tema. Verdenssituasjonen utover det som handler direkte om olje og gass er veldig viktig for våre utstillere, besøkende og konferansedeltakere. Etter hvert som flere på kloden får tilgang på vann, mat, hus og et moderne levesett, så øker etterspørselen etter energi. Derfor kommer hele det globale verdensbildet til å bli viktigere på ONS.

Stavanger og ONS har gått hånd i hånd og utviklet seg sammen i takt med industrien. Det tror jeg kommer til å fortsette. Vi har blitt voksne sammen, og er på vei videre inn i en fremtid som kan bli enda bedre enn historien fram til i dag.



Oljehistorie på Kjerfingholmen – Norsk Oljemuseum 15 år

Kristin Øye Gjerde

*Foto: Øyvind
Hagen*

I 2014, året for 200-årsjubileet for Norges grunnlov, kan vi også feire at Norsk Oljemuseum har blitt en 15 år gammel konfirmant. Det flotte signalbygget på Kjerfingholmen åpnet dørene for publikum 20. mai 1999, etter at kong Harald hadde klippet snoren. Siden den tid har stadig flere besøkende funnet veien til museet, og rekorden ble satt i 2013 med drøye 105 000 gjester.

Hvorfor har vi et oljemuseum i Stavanger, og hvordan drives det? Museet er jo ikke bare en utstilling som tar i mot gjester fra fjern og nær – det tar også vare på norsk oljehistorie i form av blant annet gjenstander, foto, film, arkiver, intervjuer, bøker og tidsskrifter. Det publiseres artikler, bøker og lages utstillinger, og det tilbys en mengde pedagogiske opplegg for skoleelever.

Forhistorien

Ideen om et oljemuseum dukket opp allerede i 1974 under den første oljemessen i Stavanger – for 40 år siden! På den tiden skjedde alt av praktisk oljevirksomhet i Norge stort sett bare i Stavanger. Det var den sørlige delen av Nordsjøen med Ekofisk og Frigg som ble bygd ut først. Stavanger var erklært som oljehovedstad gjennom stortingsvedtaket i 1972 om etableringen av Statoil og Oljedirektoratet og lokaliseringen av disse i byen. De første betongplattformene - condeepene - var under bygging i Gands-

fjorden, og alt i alt førte dette til mye virksomhet i Stavanger. Jan Hagland, som var journalist i Stavanger Aftenblad med et spesielt øye for alt som skjedde i oljeindustrien, og informasjonskonsulent Lars Gellein i Stavanger kommune, unnfanget ideen. En flott modell av Ekofisk-senteret som ble presentert på oljemessen kunne jo brukes til å vise folk flest hva som var i ferd med å skje ute i Nordsjøen. De fikk ordfører Arne Rettedal med på å be Phillips om Stavanger kommune kunne ta vare på denne modellen. Dermed var det første frøet, til det som skulle bli et oljemuseum sådd.

10. oktober 1975 sendte Hagland og Gellein et brev til ordfører Arne Rettedal, med oppfordring om å ta initiativ til et oljemuseum i Stavanger. Rettedal tok som vanlig raskt tak i saken, og ba om et notat fra de to initiativtakerne sammen med byarkivar Bjørn S. Utne. Dette notatet pekte på at oljevirkksomheten i Norge allerede hadde foregått i ti år, og var blitt en meget viktig næring for landet, noe som ville komme til å fortsette langt inn i fremtiden. Det var derfor viktig å opprette et museum med oppgave å ta vare på denne historien.

Formannskapet i Stavanger oppnevnte et oljemuseumsutvalg ledet av disponent Ole-Andreas Folgerø.¹ 14. november 1977 leverte det en innstilling som pekte på at et oljemuseum var en nasjonal oppgave, og at staten derfor burde dekke utgiftene til etablering og drift av museet.

Industridepartementet uttalte i den forbindelse at det var: *i prinsippet meget positiv til et museum for norsk petroleumsvirksomhet. Man vil spesielt fremheve at det er meget verdifullt å realisere denne tanke så tidlig som mulig, for derved å sikre museet materiale som ellers ville gå tapt.* Noen konkrete lovnader om statlig deltakelse kunne departementet likevel ikke komme med.²



Omvisning for barn. Foto: Jan A. Tjemsland/Norsk Oljemuseum



*Fra utstillings-
hallen. Foto: Jan
A. Tjemsland/
Norsk Oljemuseum*

Stavanger kommune tar ansvar

Før saken kom til behandling i Stavanger kommune, fant derfor finansrådmannen det tryggest å foreslå: *Som så mange ganger ellers synes det som om kommunen må gå foran, og sørge for at museet kommer i drift.*³ Bystyret fulgte opp og gjorde 30. oktober 1978 vedtak om å opprette museet som en selvstendig institusjon (stiftelse). Kommunen påtok seg det økonomiske ansvaret i startfasen. Jone Johnsen, som var utdannet arkeolog, ble tilsatt i stillingen som konservator 1. april 1980.

Det første kontoret lå i Tjodolvsgate 65. Johnsen begynte i stillingen kort tid etter «Alexander L. Kielland» havariet, og en av de første oppgavene var å organisere et klipparkiv over alt som ble skrevet om den katastrofale ulykken. Videre ble det samlet på modeller med blant annet «West Venture» - Norges og Stavangers første boreplattform. Et «juletre» på Ekofisk, en stor undervannsventil som står på kaien utenfor oljemuseet i dag, var eksempel på en spesiell gjenstand.⁴ Mindre gjenstander ble stilt ut i «Undergangen» i Stavanger Sentrum. De fleste objektene ble likevel satt på lager i Dusavik.

Den videre finansieringen av museet ble ikke lett.⁵ Kirke- og undervisningsdepartementet var lite villig til å ta det nye oljemuseet under sine vinger. Byråsjef Sigve Gramstad uttalte: *«Det synes i øyeblikket lite aktuelt å forestille seg museets som et fremtidig statsmuseum under Kirke- og undervisningsdepartementet. Alternativet for dette departementet vil være at museet går innunder tilskottsordningen for halvoffentlige museer. Hvorvidt det over tid bør defineres et administrativt og økonomisk ansvar for Olje- og energideparte-*



*Unge i arbeid
i Newtonrom-
met. Foto: Jan A.
Tjemsland/Norsk
Oljemuseum*

mentet i forhold til dette museet, vil måtte være opp til Olje- og energidepartementet å vurdere.»⁶ Med dette ble ballen liggende død i en årrekke fremover.

Museets formål

For å begrunne oljemuseets berettigelse var det viktig å klarlegge hva museet skulle drive med. I vedtektene som interimsstyret presenterte i styremøte 9. januar 1981 var museets formål beskrevet i Paragraf 2:

- a. Museet skal samle materiale og legge dette til rette for forskning omkring petroleumsvirksomheten og dens virkninger på det norske samfunn; teknisk, økonomisk, sosialt, politisk og kulturelt.
- b. Museet skal stille sitt materiale til disposisjon for andre forskere, og samtidig drive selvstendig forskning på de felter innen museets virkeområde der dette faller naturlig.
- c. Museet skal anskueliggjøre og spre kunnskap om petroleumsvirksomheten.
- d. Museet skal legge vekt på å informere om petroleumsvirksomhetens virkning for det norske samfunn.⁷

Det var ambisiøse målsettinger for en enmannsorganisasjon med litt kontorhjelpe og stram økonomi. Men formålsparagrafen var laget for fremtiden og er i liten grad forandret siden den tid.

Hvor skal oljemuseet ligge?

I mens pågikk lokaliseringsdebatten. Siden det ble lagt stor vekt på at museet skulle være en forskningsinstitusjon og ikke bare en utstilling konkluderte styret med at en plassering i universitetsområdet på Ullandhaug ville være det beste.⁸ Men slik gikk det som kjent ikke.

Museet flyttet etter hvert inn i Løvdalsgate 1. I 1984 var det foruten direktør ansatt samlingsleder, kontorfullmektig og kontorassistent på deltid. Den lille organisasjonen arbeidet videre for å konkretisere hvilke behov et nytt museumsbygg skulle dekke, planlegge museets bemanning når det kom i drift, og samtidig prøve å trappe opp mot et slikt mål. I 1985 ble det ansatt bibliotekar i halv stilling.

En egen prosjektgruppe arbeidet med planleggingen av et nybygg. Finansiert av Statoil kunne arkitektfirmaet Torsvik og Thesen ved utgangen av 1985 presentere tegninger av et bygg på en tomt på Ullandhaug, vis á vis Oljedirektoratets nybygg.⁹

Lokaliseringsdebatten tok seg nå opp i lokalavisene. Det var flere innlegg om at museet heller burde bygges i sentrum og helst til sjø. Slakthuskaaien ble nevnt som et aktuelt alternativ. 27. april 1987 kom et utspill som satte fart på saken: «*Oljemuseet må ligge i Stavanger Havn. Ordfører Kari Thu vil ha museet i et maritimt miljø*», sto det i Stavanger Aftenblad. Ordføreren mente at Slakthuskaaien var riktig sted. Sandvigå i Bjergsted ble også nevnt som et alternativ, men dette forslaget ble lagt til side. Den 6. februar 1989 besluttet Stavanger bystyre å tildele Slakthustomten på Kjeringsholmen til oljemuseet. Museets styreformann Hagemann var glad for utfallet av saken, og ønsket å utlyse en arkitektkonkurranse. «*Dette skal ikke bare være et museum som folk besøker når de er i Stavanger. Folk skal komme til Stavanger for å se oljemuseet*», uttalte han entusiastisk.

Museet som tidlig hadde flagget at det skulle være en forskningsinstitusjon, innførte nå en ny tradisjon. Den første årboken ble utgitt i 1990 med årsberetning fra 1989. Fredrik Hagemann skrev i lederen: «*Museet skal, i tillegg til å være et opplevelsessenter som viser aktiviteten på norsk kontinentalsokkel, også tilrettelegge for forskning omkring oljeindustriens betydning for Norge. Årboken skal fange opp vesentlige utviklingstrinn innen industrien selv.*» Årboken har siden den tid blitt utgitt hvert år uten avbrudd – og etter hvert kom andre publikasjoner i tillegg.

Et signalbygg

I mai 1992 utlyste styret for Norsk Oljemuseum og Stavanger havnestyre en åpen, norsk arkitektkonkurranse om utformingen av et nasjonalt oljemuseum og ny hurtigbåtterminal på Kjeringsholmen. Konkurransen samlet 48 innsendte forslag. Lunde & Løvseth Arkitekter AS vant med et forslag under mottoet «Vingtor og Sleipner».

Juryen var begeistret for arkitektenes ideer om at bygget i seg selv skulle skape assosiasjoner som fremhevet museets forskjellige temaer. Blant annet kunne den lange steinkledte bygningskroppen mot museumsplassen tolkes som det norske grunnfjellet som stiger opp av havet. Denne dannet inngangsporten til det store utstillingsrommet inspirert av landskapet mot sjøen. Kaifrontens buede form symboliserte kystlinjen med de store delta-

ene som ble dannet i geologiske urtid, der elver førte løsmasser ut i havet. Mens de runde installasjonene i sjøen lignet oljeplattformer i havet. Det særpregede bygget skulle gi rom for utstillinger, kafe, møtelokaler, bibliotek, arkiver og kontorplasser.

Men at oljemuseet skulle bygges så tett innpå hurtigbåtterminalen at den måtte flytte virket provoserende – særlig på forretningsstanden. De fryktet en død by.¹⁰ Klimaks i lokaliseringsstriden kom i april 1996. Da startet flere av byens «kjente navn»: «Folkeaksjonen for Oljemuseet i Bjergsted». Målet var å samle inn minimum 10 000 underskrifter til støtte for et museum der. Men selv om «Folkeaksjonen» klarte å samle inn 17 000 underskrifter, forandret ikke det beslutningen som var tatt.

Aksjonistene prøvde også å påvirke saken ved å melde seg inn i museets venneforening. Men de hadde meldt seg inn for sent til å ha stemmerett ved det første årsmøtet, og senere ble vedtektene endret slik at venneforeningen ikke lenger hadde slik innflytelse.¹¹

I 1996 kom innsamlingen av midler til nybygget i mål etter tre års hardt arbeid.¹² Totalt 165 millioner kroner måtte til for å dekke kostnadene. Av de gikk 141 millioner kroner til selve bygningen, og 24 millioner kroner til å lage utstilling. Staten dekket nesten en tredjedel (60 millioner) – og lokale myndigheter, oljeselskaper, oljeindustrien og organisasjoner resten. Byggearbeidet startet i juni 1997, og Arne Rettedal som var en av tilskuerne ved nedleggingen av grunnsteinen mente at: «*oljemuseet kommer noe seint*».¹³

I løpet av 22 måneder reiste museet seg i stein, glass og betong. Finn E. Krogh begynte som direktør sommeren 1997 og ledet den hektiske fasen med å komme i mål. Bygget fikk gode anmeldelser. Kunsthistoriker Hild Sørby skrev: «*Det finnes neppe en bygning i dette landet som så tydelig signaliserer sin funksjon som Norsk Oljemuseum. Sjelden ser vi det meningsbærende artikulert så klart og utvetydig i arkitekturen som her.*» Institusjonen ble vurdert som meget viktig i nasjonal sammenheng også ut fra sine innholdsmessige kriterier: «*Den viktigste museumsoppgaven i Norge i dag*» uttalte blant annet formannen i Norsk Museumsforbund, Erik Rudeng.¹⁴

Norsk Oljemuseum i dag

Etter 15 års drift i det nye bygget har museet funnet sin form. De fleste basisoppgavene vil være de samme også i fremtiden. Museet skal i tillegg til å ta vare på og fortelle norsk oljehistorie være en aktuell møteplass i dialog med samfunnet.

I 2014 er det en stab på 22 personer som tar seg av de forskjellige arbeidsoppgavene. Museet er delt i avdelinger med hver sine funksjoner: dokumentasjon og forskning, utstillinger og pedagogikk, publikumsmottak og butikk og utleie av lokaler.¹⁵

Avdeling for dokumentasjon og forskning samler inn og tar vare på historisk materiale med tilknytning til petroleumsindustrien. Museet har også



*Spennende
museums-
arkitektur.
Foto: Norsk
Oljemuseum*

et arkiv, og samarbeider tett med Statsarkivet i Stavanger om deponering av større arkiver for oljeindustrien.

Museet har to fotografer som samler inn og registrerer foto i tillegg til å fotografere selv. Det er cirka 100 000 foto i fotosamlingen. Bort i mot 15 000 av disse er tilgjengelige for alle på nettstedet Digitalt Museum. Videre finnes det 1300 filmer i ulike formater.

Samlingsforvalteren har ansvaret for rundt 2500 gjenstander i alle størrelser. De som ikke vises i utstillingen, ligger på et av museets tre lagre i Støpe-
rigata, i Dusavik og på Åmøy. Enkelte gjenstander som Ekofiskjekken som er seks meter høy og veier 50 tonn står på området utenfor museet.

Siden 2002 har museet gjennomført tre større dokumentasjonsprosjekter. Det er «Kulturminne Ekofisk», «Kulturminne Frigg» og «Kulturminne Statfjord». Et fjerde er i gang – «Kulturminne Valhall». Grunnen til at disse feltene dokumenteres er at de er en viktig del av Norges industrielle og økonomiske historie. Enkelte av olje og gassfeltene er ferdige å produsere, og når installasjonene fjernes vil mye av historien forsvinne hvis ingen har et bevisst fokus på å ta vare på den. Av tekniske og økonomiske årsaker er det ikke mulig å bevare plattformene for ettertiden slik det er mulig med et industrianlegg på land. I stedet dokumenterer oljemuseet historien sammen med Nasjonalbiblioteket og Statsarkivet i Stavanger. Det vil si at vi samler inn, registrerer og tar vare på foto, film, gjenstander, intervjuer, bøker, artikler med mer som forteller om feltet, installasjonene, prosessene, arbeidslivet og de økonomiske og samfunnsmessige ringvirkningene. En viktig aktivitet for



Geoparken utenfor museet er et populært sted for barn. Foto: Øyvind Hagen.

museets historikere er å gjøre dette materialet tilgjengelig gjennom nettbaserte presentasjoner som en lett finner på museets hjemmeside: www.norskolje.museum.no ¹⁶ Kulturminneprosjektene ender også opp med utstillinger som vises på museet. Den siste har tittelen «Statfjord – giganten som sprenger grenser».

Museets historikere har også deltatt i bokprosjekter som bind 4, «Oljebyen» i Stavanger bys historie og boka Nordsjødykkerne. De skriver både populærvitenskapelige og forskningsbaserte artikler i museets årbok og i andre tidsskrifter.

Avdeling for utstillinger og formidling har ansvaret for at utstillingene holder en høy kvalitet. Nye utstillinger utvikles gjerne tverrfaglig i samarbeid med eksterne fagmiljøer. Det er den nyeste utstillingen «Energi – problemet eller løsningen?» et godt eksempel på.

Drøyt 10 000 elever fra grunnskolen og den videregående skolen deltok i organisert undervisning på Norsk Oljemuseum i 2012. Antallet ser ut til å øke litt år for år. Det skyldes ikke minst det nye «Newton energirom» som er et opplegg alle 9. klassingene i Stavanger skal innom to dager i løpet av året. Realfagstilbudet som gir kunnskap både om fornybare og ikke fornybare energikilder er sponset av Statoil. Ellers er det en rekke undervisningstilbud for alle klassetrinn, og årvisse arrangementer som «Geofagdage» og «Offshore- og maritime dager» for videregående skole er også godt besøkt.

Avdeling for publikumstjenester og museumsbutikken har som mål å gi gjestene en god mottagelse slik at de trives på museet. Som en viktig aktør for reiselivet i Stavangerregionen deltar museet aktivt i ulike reiselivsfora, blant annet i Region Stavanger.

Ønsker i oppfyllelse

Tankene Jan Hagland, Lars Gellein og ordfører Arne Rettedal hadde for 40 år siden om at «*Et moderne oljemuseum er tenkt som et vindu mot Nordsjøen. Formålet er å vise publikum hva oljeindustri i videste forstand er*» har i aller høyeste grad blitt oppfylt.

Fredrik Hagemanns utsagn i 1989 om at «*Dette skal ikke bare være et museum som folk besøker når de er i Stavanger. Folk skal komme til Stavanger for å se oljemuseet*», kan også skrives under på.

Norsk Oljemuseum har blitt mye mer enn vi for noen tiår siden kunne tenke oss. Det har også blitt et vellykket eksempel på et museum for sin bransje. Det kommer stadig delegasjoner med folk fra andre oljeproduserende land som ønsker å bygge noe lignende, og de vil gjerne ha råd om hvordan de skal gå frem.

Til nå har land som Iran, Venezuela, Brasil, Aserbajdsjan, Angola, India banket på døren vår. Til alle har vi fortalt at det kan være en lang prosess å bygge et oljemuseum. Men med tålmodighet og stå på vilje kan ønsket gå i oppfyllelse.

Noter

- 1 Oljemuseumsutvalget som ble oppnevnt av formannskapet i møte den 18. desember 1975 besto av: Disponent Ole Andreas Folgerø, formann, geolog Lars Anders Myhre, journalist Jan Hagland, informasjonskonsulent Lars Gellein, byarkivar Bjørn S. Utne, sekretær, geolog Arne Lervik (Statoil), direktør Fredrik Hagemann (Oljedirektoratet), direktør Gordon Goering, Norsk Petroleumsforening/Phillips, PR-sjef Finn Arnesen, Norsk Petroleumsforening/Elf.
- 2 Formannskapssak nr. 315, «Norsk Oljemuseum i Stavanger», behandlet 6. oktober 1978.
- 3 Smst.
- 4 SA, «Oljens første samler» av Jan Hagland.
- 5 Brev fra Norsk Oljemuseum til Det Kgl. Olje- og energidepartement, datert 10. september 1980.
- 6 Byråsjef Sigve Gramstad i brev til Olje- og energidepartementet, datert 7. oktober 1981.
- 7 Bystyresak nr. 69/1981, Vedtekter for Norsk Oljemuseum. Den 21. oktober 1983 ble museet registrert som privat stiftelse hos fylkesmannen i Rogaland.
- 8 «Norsk Oljemuseum. Innstilling til Stavanger bystyre om museets plassering», datert 5. februar 1981.
- 9 Norsk Oljemuseum, årsmelding 1985.
- 10 RA, «Frykter død by», 29. september 1994.
- 11 Referat fra styremøte i Norsk Oljemuseum, 18. september 1996 og 17. januar 1997.
- 12 RA, «Skal samle inn 100 mill.», datert 21. september 1993.
- 13 RA, «Oljemuseum til 165 millioner», datert 18. juni 1997.
- 14 Norsk oljemuseums årbok
- 15 Det følgende avsnittet baserer seg for en stor del på årsmeldingen for Norsk Oljemuseum 2012 skrevet av Finn E. Krogh.
- 16 Kulturminneprosjektene har hver sine nettsteder: www.kulturminne-ekofisk.no www.kulturminne-frigg.no www.kulturminne-statfjord.no

The logo for Wintershall is a dark blue rectangle. On the left side, there is a vertical yellow line. To the right of this line, the word "wintershall" is written in a bold, yellow, lowercase sans-serif font.

wintershall



Returadresse: Byhistorisk Forening, Postboks 351, 4001 Stavanger

Styret i Byhistorisk Forening 2014

Harald Sig. Pedersen

Tlf.: 52 98 57 57 / 908 28 467

E-post: pede7@online.no

pedersen@marstad.net

Hans Eyvind Næss

Tlf.: 51 52 91 34

E-post: hans_e_naess@yahoo.no

Frederik Hansen

Tlf.: 51 52 63 82

E-post: frederik@fredhans.no

Anne Tove Austbø

Tlf.: 926 64 860

E-post:

anne.tove.austboe@museumstavanger.no

Henning Hilde

Tlf.: 908 74 492

E-post: henning.hilde@fabricom.no

Sveinung Bang-Andersen

Tlf.: 51 87 04 05 / 951 80 405

E-post: Sveinung.Bang-Andersen@uis.no

Åshild Sæland

Tlf.: 909 34 474

E-post: aashild@statoil.com

Rigmor Haave

Tlf.: 995 61 701

E-post: rigmor.haave@lyse.net

Torolv Hellemo

Tlf.: 916 28 818

E-post: Torolv.hellemo@rogfk.no

Cecilie Ihle

Tlf.: 958 66 995

E-post: c-ihle@online.no

I redaksjonen: Anne Tove Austbø (redaksjonssekretær), Sveinung Bang-Andersen, Rigmor Haave, Åshild Sæland og Harald Sig. Pedersen (ansvarlig redaktør)

www.byhistoriskforening.org

OMEGA TRYKK – STAVANGER

