

*Fremveksten av offshoreskipsfarten på  
Vestlandet 1970-2010*



**Mastergradsoppgave i historie**

**Institutt for arkeologi, historie, kultur- og religionsvitenskap**

**Universitetet i Bergen**

**Våren 2020**

**Svein Johan Hasund Kollen**

# Forord

Først av alt vil jeg takke mine veiledere Camilla Brautaset og Stig Tenold for god veiledning, konstruktive og klare tilbakemeldinger og gode perspektiver som dere har gitt. Uten dere ville denne masteroppgaven aldri ha blitt til.

Jeg vil også rette en takk til Dag Bakka som har hjulpet meg langt på vei i kartleggingen av temaet, samt gode og interessante samtaler. Til de fem personer jeg har intervjuet under dette forskningsprosjektet vil jeg rette en stor takk for deres nyttige bidrag til å oppklare temaet med interessant informasjon og perspektiver. En takk til sjøfartsmuseet som har gitt meg tilgang til kildematerialet under «coronatiden» som har vært.

For korrekturlesning vil jeg først og fremst gi en takk til masterseminaret «*På tvers av grenser*». Jeg vil også rette en takk til Anders, Emilia, Henning, Nicholas, Sebastian og Simen for korrekturlesning og gode kommentarer. Videre vil jeg også takke familie og venner for god støtte under denne hektiske perioden. Ved siden av oppgaven og livet ellers vil jeg først og fremst takke kjære Lucie, som har støttet meg gjennom hele prosessen med forskningsprosjektet. Jeg vil også takke familie og venner for støtte.

*Svein Johan Hasund Kollen*

*Bergen, juni 2020.*

# Abstract

This master thesis examines how the offshore shipping in the western part of Norway has developed from 1970 to 2010. Since the offshore shipping is contained by many different shipowning actors. Of this reason the thesis will explain how the actors in the offshore shipping made it through the period within the offshoremarket. The thesis will also investigate how the development in the four maritime regions that the western part consists of. This will be explained through the segments that the offshore shipping consists of. The offshore shipping is a part of the offshore sector, and is also a kind of shipping that does different kind of services for the oil industry and more often for wind warm projects in the last decade.

After the oil discovery in December 1969 several actors from the shipping business entered the offshore shipping. Between 1970 and 2010 the development in this shipping branch has been tremendous. Maybe the most interesting change that happened in the Norwegian offshore shipping was the change in the geographical structure. From being based in different parts of Norway, the offshore shipping became strongly based in the Western Part of the country. In the last decade, from 2000 to 2010 the offshore shipping in the western part has experienced an enormous expansion, both in size and territory, where the actors developed their businesses in foreign offshoremarkets around the globe.

Despite the significant growth and importance the offshore shipping have been for the norwegian shipping, it have been little attention in the historical research litterature. By this reason there have been big opportunities to fill out the holes in the historical science of this topic.

# Innholdsfortegnelse

<i>Kapittel 1 Introduksjon</i> .....	6
<i>1.1 Fremveksten av en ny skipsfartsgren</i> .....	6
<i>1.2 Tema, problemstilling og avgrensing</i> .....	7
<i>1.3 Forskningens status</i> .....	8
<i>1.4 Begrepsavklaring</i> .....	10
<i>1.4.1 Utviklingen av OSV fra 1970-2010: Kort fortalt</i> .....	12
<i>1.5 Fremgangsmåte</i> .....	13
<i>1.6 Kildetilfang</i> .....	14
<i>1.6.1 Tallmaterialet</i> .....	14
<i>1.6.2 Skriftlige Kilder</i> .....	14
<i>1.6.3 Muntlige Kilder</i> .....	15
<i>1.7 Oppgavens oppbygging</i> .....	17
<i>Kapittel 2: Offshoreskipsfarten på Vestlandet 1970-2010</i> .....	19
<i>2.1 innledning</i> .....	19
<i>2.2 Fremveksten av den norske oljevirksomheten mellom 1962 og 1970</i> .....	19
<i>2.3 Fra tradisjonell skipsfart til offshoreskipsfart</i> .....	21
<i>2.4 Fra fiskeri til offshoreskipsfart</i> .....	23
<i>2.5 Vestlandet, offshoreskipsfartens nye tyngdepunkt</i> .....	24
<i>2.6 Konkluderende perspektiver</i> .....	27
<i>Kapittel 3. Offshoreskipsfartens utvikling i lys av markedet på Vestlandet mellom 1970 og 2010</i> ....	28
<i>3.1 Innledning</i> .....	28
<i>3.2 Utviklingen av nisjemarkedene i et regionalt perspektiv</i> .....	29
<i>3.2.1 Utviklingen av nisjemarkedene i lys av den vestlandske offshoreflåten</i> .....	29
<i>3.2.2 Stavangerregionen</i> .....	31
<i>3.2.3 Haugalandsregionen</i> .....	36
<i>3.2.4 Bergensregionen</i> .....	42
<i>3.2.5 Møre og Romsdal</i> .....	50
<i>3.3 Hva kan forklare utviklingen i nisjemarkedene?</i> .....	56
<i>3.3.1 Dominansskiftet i standby: fra Misje til Møkster</i> .....	56
<i>3.3.2 Aktørenes vekst og fall i supplymarkedet</i> .....	59
<i>3.3.3 Aktørenes utvikling i seismikk- og subsea markedet</i> .....	62
<i>3.4. Konkluderende perspektiver</i> .....	64
<i>Kapittel 4. Utviklingen av eierstruktur og finansiering av den vestlandske offshoreskipsfarten fra 1970-2010</i> .....	66
<i>4.1 Innledning</i> .....	66
<i>4.1.1 Selskapsformene</i> .....	67

4.1.2 Finansiering av skip: Forholdet mellom rederi, skipsverft og långiver .....	70
4.2 Utviklingen av eierstruktur mellom 1970 og 2010 .....	71
4.2.1 Utviklingen i bruk av selskapsformer .....	72
4.2.2 Skattereforment og dens innvirkning .....	76
4.2.3 Fra A/S til ASA: Børsnotering som et finansielt ekspansivt virkemiddel.....	77
4.2.4 Offshorerederiene ekspanderer i utenlandske markeder .....	80
4.3 Investorene og bankene som finansiell drivkraft.....	82
4.3.1 Fiskerieringen som kapitalkilde .....	83
4.3.2 Viktige bidrag fra bankene .....	84
4.3.3 Valutalån: et vinnings- eller tapsprosjekt? .....	88
4.4 Konkluderende perspektiver .....	89
<b>Kapittel 5. Skipsverftenes og offshore-kontraktens betydning for den vestlandske offshoreskipsfarten .....</b>	<b>91</b>
5.1. Innledning.....	91
5.2 Skipsverftenes bidrag for den vestlandske offshoreskipsfarten.....	91
5.2.1 Fra nederlandske skip til vestlandske skip.....	92
5.2.2 Fra fiskeri til offshore: Vestlandet med Møre og Romsdal i spissen.....	96
5.2.3 Ulstein: Den nye giganten innen skipsbygging.....	101
5.3 Offshore-kontraktene sett i lys av skipskvalifikasjoner og relasjon til aktørene. ....	104
5.3.1 1970-tallet: korte kontrakter med utenlandske oljeselskap .....	105
5.3.2 1980-tallet: Oljeselskapene stiller krav .....	107
5.3.3 1990- og 2000-tallet: Fra lav aktivitet til internasjonalisering.....	110
5.4 Konkluderende perspektiver .....	111
<b>Kapittel 6. Avslutning.....</b>	<b>113</b>
6.1 Innledning.....	113
6.2 Problemstillingene.....	113
6.3 Videre Forskning .....	120
<b>Litteratur og Kilder .....</b>	<b>122</b>
7.1 Litteratur.....	122
7.2 Kilder .....	124
7.2.1 Tallmaterialet.....	124
7.2.2 Skriftlige kilder.....	126
7.2.3 Muntlige kilder.....	128

# Kapittel 1 Introduksjon

## *1.1 Fremveksten av en ny skipsfartsgren*

I flere århundrer var fisk den viktigste ressursen for befolkningen langs kysten. Fra 1850-årene og langt utover 1900-tallet fremstod tradisjonell skipsfart som en like viktig næring. På begynnelsen av 1960-tallet ble det reist spørsmål om en annen ressurs som befant seg i Nordsjøen, nemlig olje. Etter mange år med undersøkelse av den norske kontinentalsokkel av Nordsjøen, ble et oljereservoar oppdaget i Nordsjøen i desember 1969.<sup>1</sup> Funnet har i senere tid blitt omtalt som oljefunnet på Ekofisk-feltet i flere historiske fremstillinger. Dette ble starten på en helt ny næring, etablert i Nordsjøen: oljevirksomheten.

Kort tid etter funnet ble det satt i gang utbyggingsprosjekter av oljekonstellasjoner. For å anskaffe oljen som lå under havbunnen måtte det settes opp oljerigger som kunne bore etter oljen. For å kunne bygge opp oljeriggene, trengtes skip som kunne tilføre og levere byggkonstruksjoner som oljeriggene bestod av. Denne delen av oljevirksomheten er en av mange tjenester som inngår i offshoreskipsfart. I første omgang ble den nye skipsfartsgrenen utført av aktører innen tradisjonell skipsfart. Flere norske aktører kom til å satse innen virksomheten. En kunne da snakke om en norsk offshoreskipsfart. Mellom 1970 og 2010 har offshoreskipsfarten hatt en enorm og ikke minst fasinerende utvikling. Både for aktører innen den maritime virksomheten og for små fiskeridistrikter har offshoreskipsfart som virksomhet hatt stor betydning. Fra å være en virksomhet som stort sett var basert rundt byene på Østlandet, Sørlandet og Vestlandet, fikk offshoreskipsfarten en geografisk tyngde på Vestlandet.

---

<sup>1</sup> Hanisch og Nerheim, 1992, s. 121-123.

## ***1.2 Tema, problemstilling og avgrensing***

Den norske offshoreskipsfarten har mellom 1970 og 2010 gjennomgått store forandringer. Fra dens spede start var det i begynnelsen store aktører innen tradisjonell skipsfart som satset i denne bransjen. Mellom 1970 og 1990 foregikk virksomheten stort sett i Nordsjøen. Som næring var den svært sensitiv for konjunktursvingninger. I forskningslitteraturen kommer det til uttrykk for at mengden av aktører har variert ettersom perioder med lavkonjunktur har påvirket offshoremarkedet. Slike perioder har resultert i at mange aktører i offshoreskipsfarten har måttet avvikle deres offshorevirksomhet. I forskningslitteraturen blir to slike perioder blitt omtalt. Den første fant sted i annen halvdel av 1970-tallet og den andre i annen halvdel av 1980-tallet. Som resultat av den siste perioden har det oppstått et geografisk skifte innen norsk offshoreskipsfart i perioden mellom 1970 og 1990. Fra dens begynnelse i 1970 og frem mot 1990 har strukturen aktørene, både i antall og størrelse, endret seg fra å ha god spredning på Østlandet, Sørlandet og Vestlandet, til å få et tydelig fotfeste på Vestlandet. Fra 1990 til 2010 har samtlige av disse aktørene ekspandert virksomheten sin, ikke bare i Nordsjøen, men også i markeder rundt om i verden. Utviklingen i den norske offshoreskipsfarten har lagt til grunn for at oppgavens formål vil dreie seg om offshoreskipsfarten på Vestlandet i tidsrommet mellom 1970 og 2010. Den overordnede problemstillingen for masteroppgaven vil være:

### ***Hvilke utviklingstrekk karakteriserer offshoreskipsfarten på Vestlandet mellom 1970 og 2010?***

For å svare på den overordnede problemstillingen har det blitt gjort et valg om å dele Vestlandet som enhet opp i fire andre enheter. Disse vil da være Stavangerregionen, Haugalandsregionen, Bergensregionen og Møre og Romsdal. Formålet blir derfor å avdekke regionenes utviklingstrekk i offshoreskipsfarten på Vestlandet. For at dette skal gjøres, må også enkeltnisjene og enkeltaktørene som offshoreskipsfarten består av avdekkes. Dette leder videre til følgende underliggende spørsmål:

### ***Hva kan forklare skjebnen til enkeltaktører, samt utviklingen innen enkeltnisjer og de ulike regionene i samme tidsrom?***

Riktig nok gikk den første aktøren fra Vestlandet, for så vidt også i Norge, inn i offshoreskipsfarten i 1965. Fra 1965 til 1970 var det svært få aktører utenom i virksomheten. Det var først etter oljefunnet ved Ekofisk-feltet i desember 1969, at de første aktørene fra den

tradisjonelle skipsfarten etablerte interesser innen offshoreskipsfarten, den første allerede i 1970.<sup>2</sup> Først da fikk offshoreskipsfarten en betraktelig større dimensjon. Av disse årsaker begynner oppgavens avgrensning i 1970. Tidsavgrensingen til 2010 er satt på grunnlag av et skille mellom en større vekst innen havvindssegmentet fra og med 2010.

Temaets geografiske avgrensning til Vestlandet er også gjort av flere grunner. Et tematisk fokus som omfatter offshoreskipsfarten i hele Norge eller flere landsdeler ville blitt for omfattende for en masteroppgave. Både mengden av aktører og kartleggingen av offshoreskipsfarten i det geografiske området ville gitt et vagere bilde av strukturene innad i området. Et annet problem ville vært kildeomfangets størrelse. På den andre siden ville et fokus på en enkelt region gjort temaets omfang for snevert. En slik avgrensning vil gi begrensede muligheter for å avdekke utviklingstrekk. Ved å ha fokus på Vestlandet som geografisk enhet åpnes det opp for flere perspektiver og elementer som kan identifisere særtrekk av skipsfartsregionene og ikke minst aktørene innad i regionene.

### ***1.3 Forskningens status***

Til tross for offshoreskipsfartens store betydning for både norsk skipsfart og for den norske oljevirksomheten, har den kun i begrenset grad vært gjenstand for historiske studier. I forskningslitteraturen har offshoreskipsfarten kun falt inn som et underordnet tema i lys av oljevirksomheten, tradisjonell skipsfart og fiskerinæringen. Med andre ord finnes det ingen historiske bidrag der offshoreskipsfarten fremkommer som et overordnet tema. Det finnes kun et fåtall historiske bidrag innen forskningslitteraturen som tar for seg emnet. Av disse har kun norsk forskningslitteratur blitt funnet, ettersom det ikke lyktes i å spore opp internasjonal forskningslitteratur på forskningsfeltet.

Det første bidraget som omfatter offshoreskipsfart var det første bindet *Fra vantro til overmøt* i *Norsk olje historie* fra 1992. Bindet er skrevet av Gunnar Nerheim<sup>3</sup> og Tore Jørgen Hanisch,<sup>4</sup> men bidraget om den norske offshoreskipsfarten har Nerheim stått bak. I Nerheims fremstilling

---

<sup>2</sup> Hanisch og Nerheim, 1992, s. 223-226.

<sup>3</sup> Professor ved Universitetet i Stavanger.

<sup>4</sup> Tidligere professor i økonomisk historie.



står den norske oljehistorien i sentrum, hvor norsk offshoreskipsfarts tidlige fase presenteres i tilknytning til oljeriggvirksomheten i 1970-årene.<sup>5</sup> Nerheims bidrag har i senere tid blitt benyttet i andre bidrag av forskjellige historikere, og kan dermed sees som et oversiktsverk.

I sin doktorgradsavhandling *The Shipping Crisis in the 1970s: Causes, Effects and implications for the norwegian shipping* fra 2000 har Stig Tenold<sup>6</sup> tatt for seg emnet. I fremstillingen blir temaet belyst gjennom investeringer i den nye virksomheten for supplyskip, gjort av norske aktører fra den tradisjonelle skipsfarten. Offshoreskipsfarten blir her tatt for seg på lik linje med investeringer i nydannede oljeselskaper og oljeriggvirksomheten.<sup>7</sup> Den norske offshoreskipsfarten faller her inn som et underordnet tema av tradisjonell skipsfart, og skipsfartskrisens konsekvenser. I bidraget «*Med flagget til topps*» fra 2020 blir norsk offshoreskipsfart forklart parallelt med den tradisjonelle skipsfarten, og viser til utviklingen i norsk maritim sektor.<sup>8</sup> Det trekkes her frem geografiske strukturelle endringer mellom 1970 og 2010.

I Morten Hammerborgs<sup>9</sup> bidrag *Skipsfartsbyen: Haugesunds skipsfartshistorie 1850-2000* fra 2003 blir offshoreskipsfart som tema tydeligere brakt frem. Den overordnede tematikken i bidraget har et lokalhistorisk preg med fokus på Haugesund som skipsfartsby og periferien rundt byen i perioden mellom 1850 og 2000. Offshoreskipsfarten presenteres som den nye store skipsfartsgrenen i Haugesund og omegn i perioden mellom 1970 og 2003. Her beskrives offshoreskipsfartens utvikling i perspektiv av aktørene, som består av offshorerederiene, og deres utvikling i offshoremarkedet.

Videre har også temaet fått uttrykk i artikkelen *Globalization and the development of industrial Clusters: Comparing Two Norwegian Clusters, 1900-2010*. Bidraget er skrevet av Rolv Petter Amdam<sup>10</sup> og Ove Bjarnar<sup>11</sup> og bærer både lokalhistorisk og samfunnsøkonomisk preg. Bidraget

---

<sup>5</sup> Hanisch og Nerheim. 1992.

<sup>6</sup> Professor ved Norges Handelshøyskole.

<sup>7</sup> Tenold, 2000, s. 353-363.

<sup>8</sup> Tenold. 2020.

<sup>9</sup> Professor ved Høyskolen på Vestlandet.

<sup>10</sup> Professor ved handelshøyskolen BI.

<sup>11</sup> Professor ved Høgskolen i Molde.

er en samfunnsvitenskapelig analyse mellom den maritime klyngen og møbelindustri-klyngen i Møre og Romsdal. Som tema blir offshoreskipsfart omtalt i forbindelse med andre maritime virksomheter, som har lagt grunnlaget for den maritime klyngen i Møre og Romsdal i årene mellom 1970 og 2010.<sup>12</sup> Sett bort i fra olje og skipsfartshistorie har temaet også blitt gjenstand for historieskriving innen fiskerihistorie. I verket «*Fra fri fisker til spesialisert globalist*» skrevet av Ove Bjarnar, Dag Magne Berge<sup>13</sup> og Oddvar Melle er fiskerivirksomheten i Møre og Romsdal og Trøndelag mellom 1960 og 2006 hovedfortellingen. Her blir offshoreskipsfarten fremstilt i lys av aktører fra fiskerivirksomheten og deres satsing i offshoreskipsfarten fra begynnelsen av 1970-årene og frem mot 2006.<sup>14</sup>

#### **1.4 Begrepsavklaring**

Offshoreskipsfart som begrep omfavner virksomheten som utfører maritime tjenester utenfor kysten, oftest relatert til oljevirksomheten. Aktørene som involverer seg i virksomheten betegnes som offshorerederier. En annen aktør, som offshorerederiene avhenger av, er offshoremarkedet. Et marked i seg selv er en møteplass for selgere og kjøpere av varer og tjenester.<sup>15</sup> Dermed vil et offshoremarked være varene og tjenestene som kan selges og kjøpes tilknyttet virksomhetene til havs, stort sett tilknyttet olje- og petroleumsvirksomhet. Her finner vi både et marked for oljerigg og offshoreskipsfart, hvor sistnevnte er den sentrale for masteroppgaven. Skipene som blir benyttet i offshoreskipsfarten omtales i helhet som «offshore service vessel» (heretter OSV) Markedet for offshoreskipsfart kan deles inn i en rekke undersegmenter. Den norske offshoreskipsfarten ble relativt raskt preget av spesialisering, og denne utviklingen har styrket seg markant fra den spede begynnelsen rundt 1965 og frem til 2010. De viktigste nisjemarkedene vil nå forklares.

Kartlegging av mulige petroleumsforekomster i havbunnen er første steg for å kunne undersøke om det er naturressurser som gir grunnlag for utvinning av olje og gass. Denne kartleggingen forutsetter spesialbygde skip for seismiske undersøkelser.<sup>16</sup> Her brukes seismografiske forskningsskip til å kartlegge den geologiske strukturen av havbunnen. Prosessen skjer ved at

---

<sup>12</sup> Amdam og Bjarnar, 2015.

<sup>13</sup> Førsteamanuensis ved Høgskolen i Molde.

<sup>14</sup> Bjarnar (red.), 2006

<sup>15</sup> Riis, Moen, 2017, s. 24.

<sup>16</sup> Bøe, Kvammen, 1977, s. 42.

luftkanoner sender lydbølger ned i havbunnen, som så bli fanget opp av seismikkskipene ved hjelp av lydutstyr de sleper etter skipet.<sup>17</sup> Standby innebærer sikkerhet og redningsberedskap ved oljeplattformene. Fartøyene som brukes i tjenesten ligger avventende ved oljeplattformene i tilfelle det skulle være behov for sikring eller redningsaksjon.<sup>18</sup> Beredskapsskip (også kalt standby-skip) var stort sett ombygde fiskefartøy igjennom 1970- og utover 1980-tallet. Skipene innen beredskap ble gradvis erstattet av supplyskip med standby-egenskaper fra midten av 1980-tallet av.<sup>19</sup>

Innen det som kalles supplymarkedet finnes det hovedsakelig tre typer skip som inngår i det som i oppgaven vil bli omtalt som «supplyflåten»: forsyningsskip (PSV), kombinasjonsskip, bedre kjent som ankerhåndteringsskip (AHTS-skip) og slepefartøy (AHT). Forsyningsskipenes oppgave er leveranser til oljeplattformene i form av alt fra daglige forbruksvarer til anleggsutstyr. Disse er ikke like kraftige som AHTS-skip, men har ofte større lasteplan og dødvektstonnasje. AHTS-skipene kan ved siden av forsyningstjenester også utføre ankerhåndtering og sleping av plattformer. Disse skipene er kraftigere enn vanlige forsyningsskip, og er utstyrt med kraftige slepevisjer. AHT-skipene utfører kun slep- og ankerhåndteringsoppdrag.<sup>20</sup>

Undervannstjenester (subsea) er en tjeneste som innebærer konstruksjon av installasjoner på havbunnen. I 1970-årene innebar dette tjenester fra undervannskonstruksjonsfartøyer, dykkerskip og moderskip for ubåter. Førstnevnte ble stort sett brukt ved større installasjonsarbeid på havbunnen. Dykkerskipene bestod ifølge Bøe og Kvammen ofte av eldre forsyningsskip, men poengterer hvordan kravene hadde økt for slike skip allerede mot slutten av 1970-tallet. Dykkerskipenes formål var å sende ned en dykker gjennom en dykkerklokke til installasjonene på havbunnen til å utføre diverse arbeid. Dykkerskipene var også gjerne utstyrt med en sluse i midtskipet,<sup>21</sup> en såkalt «moonpool». Såkalte moderskip har klare likhetstrekk til dykkerskip, men anvendte en spesialutviklet ubåt i stedet for en dykker. Disse har i senere tid

---

<sup>17</sup> Norges rederiforbund <https://rederi.no/kontakt/presse/ord-og-uttrykk/>

<sup>18</sup> Ibid, basert på Norges rederiforbunds definisjon på beredskapsskip.

<sup>19</sup> Fartøy med standby-egenskaper blir ofte omtalt under flere uttrykk i faglitteraturen, ofte som beredskapsskip eller standby-skip. Det samme gjelder i DNV sine skipsregistre.

<sup>20</sup> Bøe, Kvammen, 1977, s. 71-74.

<sup>21</sup> Bøe, Kvammen, 1977, s. 94.

blitt erstattet av skip med fjernstyrte undervannsfarkoster (Remotely Operated Vehicle, ROV), hvor undervannsarbeidet blir utført av en fjernstyrt robot, i stedet for en mini-ubåt. En annen skipstype i dette markedet er konstruksjonsskip (Construction Support Vessel, CSV), det vil si skip som utfører konstruksjonsarbeid på havbunnen.

#### **1.4.1 Utviklingen av OSV fra 1970-2010: Kort fortalt**

Det vil nå gis en kort fortelling om den teknologiske utviklingen den norske offshoreskipsfarten har gjennomgått siden den så dagens lys først i 1965. Det åpenbarte seg et vindu for seismikk, grunnet oljeleting i Nordsjøen. Det var aktører innen fiskeri langs den norske kysten fra 1965 som var først ute.<sup>22</sup> Det ble videre et grunnlag for tilsyn under oljeletningsfasen, som dannet grunnlaget for nisjemarkedet for standby-skip i 1968. Dette markedet inkluderte også behovet for værskip som skulle varsle oljekonstellasjonene i Nordsjøen om værforhold. Fra 1970 åpnet det seg et vindu for maritime forsyningstjenester, ankerhåndtering og slepeoperasjoner av konstruksjoner til oljevirkomheten. Behovet for skip innen undervannsoperasjoner, som kunne utføre tjenester som dykkerarbeid, rørlegging og brannslukking gav grunnlag for flere muligheter utover 1970-tallet. Skipene som ble brukt innen standby og seismikk var som regel ombygde fiskefartøy. I 1980-årene ble markedssegmentene mer sammensveiset ettersom supplyskipene ble utstyrt med egenskapene som tilhørte andre det andre segmentet.

I 1990-årene ble supplyskipene større og enda mer avanserte, utstyrt for flere arbeidsoppgaver. Samtlige aktører gikk på slutten av dette tiåret inn i markedet for undervannstjenester. Dette fenomenet henger sammen med markedsutviklingen i det siste tiåret, fra 2000 til 2010. Også de ombygde fiskefartøyene innen seismikk ble i større grad skiftet ut med spesialbygde seismikkskip. Innen subsea har dykkerskipene til en viss grad blitt erstattet med ROV-skip.<sup>23</sup> Det har også blitt flere CSV i markedet for undervannstjenester, ettersom behovet for dem ble større mellom 2000 og 2010. Det mest karakteristiske ved disse årene var internasjonalisering av virksomheten, særlig innen subsea.

---

<sup>22</sup> Hanisch og Nerheim, 1992, s. 85.

<sup>23</sup> Hammerborg, 2003, s. 399.

## ***1.5 Fremgangsmåte***

Fremgangsmåten som er brukt for å besvare problemstillingen har i første omgang blitt gjort gjennom kvantifisering. Ifølge Knut Kjelstadli er kvantifisering «en måte å samle inn data på», hvor en fastsetter fenomenets omfang eller utbredelse mer presist.<sup>24</sup> Dette er blitt gjort ved å samle inn tallmaterialet for å danne en systematisert fremstilling. Det systematiserte tallmaterialet har videre blitt benyttet til å utarbeide statistikk. Formålet har vært å kartlegge antallet aktører med antall skip innen offshoreskipsfarten registrert ved havnebyer på Vestlandet. Dette har blitt gjort ettersom forskningslitteratur og skriftlige kilder ikke kunne gi et slikt helhetlig overblikk over størrelse og utviklingstrekk av den vestlandske offshoreskipsfarten i tidsrommet oppgaven er avgrenset til. Statistikk som fremgangsmåte har flere formål. Gjennom opptelling av tall kan det avdekkes mønstre som ikke er åpenbare, samt vise samvariasjon mellom to størrelser.<sup>25</sup> Den utarbeidede statistikken fremstilles gjennom diagrammer og tabeller. Funnene vil videre brukes til komparasjon.

Komparasjonen som har blitt gjennomført har sitt utgangspunkt i hva statistikken, forskningslitteraturen og kildematerialet har kunnet avdekke. Ifølge Kjelstadli bør det være minst to enheter som sammenlignes og som har to ulike utviklingsløp.<sup>26</sup> Enhetene som sammenlignes vil i første omgang være nisjemarkedenes utbredelse i form av antall aktører og størrelse i antall skip, også fordelingen av havnebyene vil tas med. Videre vil offshorerederiene sammenlignes i forhold til hverandre. Her vil formålet være å få frem likheter og forskjeller mellom enhetene, som et verktøy i å forklare hvorfor en region skiller seg ut fra andre regioner. Sammenligningens formål vil være å skape et bredere perspektiv rundt enhetene. Kjelstadli mener også at en kan kombinere sammenligninger på langs og på tvers. Denne kombinasjonen kaller Leidulf Melve for synkron og diakron sammenligning. Melve forklarer at en synkron sammenligning foregår i en «romslig dimensjon på tvers av en tidsakse». En diakron sammenligning foregår slik at enhetene sammenlignes på langs av en tidsakse.<sup>27</sup> Sammenligningen i oppgaven vil både være av en synkron og en diakron art.

---

<sup>24</sup> Kjelstadli, 1999, s. 229-230

<sup>25</sup> Kjelstadli, 1999, s. 231.

<sup>26</sup> Kjelstadli, 1999, s. 265.

<sup>27</sup> Melve, 2018, s. 74.

## **1.6 Kildetilfang**

Kildesøket har blitt gjennomført ved forskjellige instanser. Det har blitt undersøkt i forskjellige digitale nettarkiv, gjennom arkivbesøk hos Bergen Sjøfartsmuseum, Statsarkivet i Bergen og Riksarkivet i Oslo. Nettarkivene har gitt en mengde informasjon om temaet, gjennom digitale aviskilder og digitalisert litteratur. Kildesøket i arkivene har gitt tilgang til opplysninger om diverse aktører innen offshoreskipsfarten, basert i Bergensområdet. Noe av kildene er også blitt hentet fra forskjellige bibliotek.

### **1.6.1 Tallmaterialet**

Den aller mest omfattende innsamlingen har utført hos Bergen Sjøfartsmuseum. Her har det blitt innsamlet kildemateriale i form av tallmateriale. Tallmaterialet har blitt innhentet fra skipsregistrene til Det Norske Veritas (heretter DNV) og Norges Skipsliste (heretter NS). Registrene strekker seg fra 1970 og 1999. Tallmaterialet har blitt benyttet til å danne en spesialkonstruert database som viser en oversikt over alle offshorerederier og skip registrert i forskjellige havnebyer langs Vestlandet. Den spesialkonstruerte databasen er resultat av et omfattende kildearbeid, og har gjort det mulig å gjennomføre den første empiriske kartleggingen av offshoreskipsfarten på Vestlandet. Den består av systematiserte fremstillinger over virksomme skip registrert ved havnebyer stort sett i Norge, men også i utenlandske havnebyer. I tillegg fremkommer ytterligere detaljer som dødvekts-, brutto- og nettotonnasje, Bremshesterkrefter og hvilket verft og årstall de ble bygget i skipsregistrene. Det unike med en slik database er at den kan gi nyttige og interessante funn og informasjon.<sup>28</sup>

### **1.6.2 Skriftlige Kilder**

**Spesiallitteratur** har blitt mye brukt i oppgaven. Disse er historiske fremstillinger av norsk maritim historie og aktørene som deltok i offshoreskipsfarten på Vestlandet. av norsk maritim historie har den maritime journalisten Dag Bakka har blitt hyppig brukt. Av disse har *Nasjonens ære* (2017) ofte blitt benyttet som referanse i beskrivelsen av offshoremarkedet som helhet gjennom 1970 og 2010. Hans fremstilling *Byen ved de syv hav* (1998) har vært viktig i beskrivelsen av offshoreskipsfarten og aktørene i Bergen og bergensregionen. Informasjonen

---

<sup>28</sup> DNVs skipsregister for året 1998 ble innhentet fra universitetsbiblioteket Humaniora i Bergen. Denne var ikke tilgjengelig på Bergen Sjøfartsmuseum.

disse bøkene gir har blitt vurdert som troverdig. En av årsakene er at både forskningslitteraturen til Nerheim, Tenold og Hammerborg har benyttet Bakka som hyppig referanse. De historiske fremstillingene av aktørene er blitt brukt til formål om å beskrive aktørene i perspektiv av markedsutviklingen av offshoreskipsfarten. Fordelen med disse, er at de gir dyrebare informasjon som fremkommer verken i forskningslitteraturen eller i andre skriftlige kilder. En bakdel er at de ikke nødvendigvis er fullstendig troverdig. Ettersom mange av disse er jubileumsbøker, blir aktørene ofte stilt i et godt lys, noe som er verdt å ta som kildekritisk betraktning.

**Aviskilder** har vært en viktig kilde ved å skaffe et mer aktuelt blikk over fortiden. Av disse har Bergens Tidende vært den mest brukte aviskilden. Deres nettarkiv har tilgjengelig alt av artikler fra 1970 til 2010. Bergens Tidende er også en regional avis med dekning over hele Hordaland, også i tiden før 1970, og dekker det aller meste av hva lokale aviser i distriktene dekker. I Norges Handels og Sjøfartstidende, tidligere Dagens Næringsliv, har noen artikler blitt benyttet i oppgaven. Utenom aviskildene har tidsskriftet Skipsrevyen vært til nytte. Her var volum fra 1976 til 2010 tilgjengelig. Ikke bare har tidsskriftet blitt brukt i oppgaven, men har også bidratt til å skaffe et godt overblikk over offshoreskipsfarten på Vestlandet mellom 2000 og 2010.

**Arkivmateriale** har gitt innsyn i enkelte aktørers virksomhet. Det største av disse er arkivmateriale etter District Offshore ASA og Johs. Larsen rederi. Kildemateriale bestod av diverse protokoller, som har kunnet gi opplysninger om aktørenes forretninger, økonomiske og finansielle forhold. Kildemateriale etter District Offshore ASA strekker seg mellom 1981 og 1989. Johs. Arkivmateriale etter Johs. Larsen og Norsk Bjergningskompagni som er tatt i bruk var betydelig mindre. Tidsrommet for disse var mellom tidsrommet 1972 og 1980.

### **1.6.3 Muntlige Kilder**

Ettersom oppgavens tidsrom fra 1970 til 2010 er så nært vår nåtid har det blitt mulig å ta i bruk muntlig kildemateriale. Muntlige kilder kan bidra til opplysninger som ikke finnes i kildematerialet ellers. Ifølge Kjelstadli er det viktigste argumentet for å bruke muntlige kilder

er at de gir «opplysninger som ikke finnes andre steder».<sup>29</sup> Muntlige kilder bidrar dermed til å utfylle det skriftlige kildematerialet. Muntlige kilder kommer enten i form av minner eller som beretning. I denne sammenheng vil personene som er blitt intervjuet fungere som informanter. På tross for de fordeler som muntlige kilder kan bidra med, er det viktig å ta forbehold i kildekritikk. Informantens minne blir påvirket av tiden, og det kan da oppstå feilerindringer eller glemsel. Videre kan informantens holdninger til fortiden, og minne vil derfor være farget av ettertiden.<sup>30</sup> Minne kan ha blitt forandret for å tilpasse det som er ønsket av intervjueren å høre eller tilpasse nåtidens normer.<sup>31</sup> Informantene som er blitt intervjuet til formål av innsamling av muntlige kilder har bakgrunn og erfaring på forskjellige felt tilknyttet offshoreskipsfarten på Vestlandet i perioden 1970 til 2010.

**Finn Otto Hansen** har tidligere erfaring fra Bergen Bank, og har relevant kunnskap om skipsfinansiering av skip og Bergen Banks forbindelse med offshorerederiene som var bankens kunder på 1970-tallet. Han har særlig bidratt med å forklare det overordnede bilde for finansieringen av offshoreskipsfarten i tidsrommet oppgaven dekker. Videre har han bidratt med informasjon om finansielle forhold knyttet til aktørene.<sup>32</sup>

En annen informant med erfaring fra Bergen bank, er **Øyvind Holte**. I tillegg til erfaring fra Bergen Bank, har Holte vært administrerende direktør hos J.L. Mowinckel rederi. Hans erfaring fra finans- og shipping miljøet i Bergen har bidratt med enda mer utdypende opplysninger. Holte kunne bidra med viktige opplysninger om finansielle aspekter som børsnotering, bankenes lånevilje og skipsfinansiering og dets institusjoner.<sup>33</sup>

**Sverre Meling** er daglig leder i Maritimt Forum i Haugalandet og Sunnhordland. Han er blant annet forfatter et par bøker om den maritime virksomheten i Haugalandet. Meling delte nyttige

---

<sup>29</sup> Kjelstadli, 1999, s. 195.

<sup>30</sup> Kjelstadli, 1999, s. 196.

<sup>31</sup> Ibid.

<sup>32</sup> Intervju med Finn Otto Hansen 13.01.2020.

<sup>33</sup> Intervju med Øyvind Holte 31.01.2020.



opplysninger om offshoreskipsfarten i Haugalandet og Sunnhordland i tidsrommet mellom 1970 og 2010.<sup>34</sup>

Det ble også gjort et intervju med tidligere administrerende direktør i offshorerederiet District Offshore ASA, **Oddvar Stangeland**, som har 20 års erfaring innen offshoreskipsfarten gjennom offshorerederiet. Av denne grunn har han også fulgt utviklingen som offshoreskipsfarten har gjennomgått. Stangeland bidro med både viktige opplysninger knyttet til DOF og om hvordan offshoreskipsfarten på Vestlandet generelt. Her har nye opplysninger om aktører som er forankret på Vestlandet komt frem, og noen av den fyller igjen hullene som det skriftlige kildematerialet ikke gjør.<sup>35</sup>

**Karsten Høyland** er også en aktør innen offshoreskipsfarten, og har bidratt stort om hvordan markedet for standby har utviklet seg fra 1970 til 2010. Høyland har erfaring fra standbyvirksomheten helt siden slutten av 1970-tallet, og startet opp sitt eget offshorerederi i 1993, Sartor Shipping. Opplysningene Høyland meddelte har medført til bedre belysning i oppgaven.<sup>36</sup>

## ***1.7 Oppgavens oppbygging***

Det kapittelet har nå introdusert oppgavens tema og dens formål. Oppgavens analyse vil foregå i kapittel tre, fire og fem. Kapittel tre vil være et overordnet kapittel som kartlegger utviklingstrekkene som har tegnet seg i de maritime regionene på Vestlandet. Disse utviklingstrekkene vil bli forklart gjennom utviklingen av nisjemarkedene og aktørene i regionene. Videre vil det gis en forklaring på utviklingstrekkene i regionene og nisjemakredene. Her vil det også aktørenes bidrag til offshoreskipsfarten forklares.

I kapittel fire vil analysen ta for seg hvordan aktørene har klart å anskaffe kapital gjennom selskapsformer og andre kapitalkilder. I kapittel fem blir verftsindustriens bidrag til

---

<sup>34</sup> Intervju med Sverre Meling 20.02.2020.

<sup>35</sup> Intervju med Oddvar Stangeland 10.03.2020.

<sup>36</sup> Intervju med Karsten Høyland 27.03. 2020.

offshoreskipsfartens aktører og kontraktene som ble inngått med aktørene analyseres. I kapittel seks vil prosjektets problemstillinger besvares. Først vil det bli gitt en grundigere historisk bakgrunn for temaet bli gitt i kapittel to.

## **Kapittel 2: Offshoreskipsfarten på Vestlandet 1970-2010**

### ***2.1 innledning***

Dette kapittelet har som formål å greie ut hvordan offshoreskipsfarten på Vestlandet som tema har blitt til gjennom historiske fremstillinger i forskningslitteraturen. Som det ble nevnt i forrige kapittel, har offshoreskipsfarten som historisk fenomen kun blitt fremlagt igjennom historiske fremstillinger av den norske oljevirkksomheten, norsk tradisjonell skipsfart og norsk fiskerivirkksomhet. Kapittelet vil derfor i stor grad undersøke hvordan offshoreskipsfarten har blitt fremstilt igjennom disse historiske fremstillingene. Kapittelet vil deretter ta for seg den historiske fremstillingen av Vestlandet som offshoreskipsfartens store tyngdepunkt i tidsrommet mellom 1990 og 2010. Kapittelets mål er å gi en bedre oppklaring og oversikt over temaet. Dette gjøres også for å aktualisere de utvalgte problemstillingene samt vise hvorfor disse er verdt å undersøke.

### ***2.2 Fremveksten av den norske oljevirkksomheten mellom 1962 og 1970***

For å kunne forstå hvordan offshoreskipsfarten ble til, må det gis et historisk innblikk på hva som var grunnlaget for skapelsen av den norske oljevirkksomheten. I første halvdel av 1960-tallet meldte en rekke oljeselskaper interesse for prøveboring i Nordsjøen i søken etter petroleumforekomster. Bakgrunnen for interessen var et stort gassfunn i nærheten av Groningen i Nederland i 1959. Funnet ble gjort i et samarbeid mellom oljeselskapene Esso og Shell. Gassfunnets størrelse ble først kjent for allmennheten i 1962, som ledet til at en rekke andre utenlandske oljeselskaper startet med oljeleting i Nordsjøen.<sup>37</sup> Blant disse hadde også det amerikanske oljeselskapet Phillips Petroleum meldt interesse på bakgrunn av denne nyheten.<sup>38</sup> Fra 1962-1970 var det hovedsakelig utenlandske selskaper som stod bak undersøkelsene og fremdriften på norsk sokkel. De første seismiske undersøkelsene på norsk sokkel ble gjort i 1962 og i 1965 ble disse undersøkelsene fordoblet.

Etterspørselen av geofysiske tjenester ble dermed stor i Nordsjøen. Dette økte behovet for skip som kunne utføre seismiske undersøkelser.<sup>39</sup> I denne forbindelse ble de første fartøy leid ut til

---

<sup>37</sup> Hanisch og Nerheim, 1992, s. 12-13.

<sup>38</sup> Ibid.

<sup>39</sup> Hanisch og Nerheim, 1992, s. 83-86

selskapet Seismograph Geophysical Ltd i 1965. Dette var fiskefartøy som ble ombygget til seismiske undersøkelser. Aktøren bak de norske fiskefartøyene var skipsmegler Mikkel R. Forland. Han ble kontaktet av amerikansk-nederlenderen Johan Hesselberg som ville leie et mindre fartøy med stor lugarplass.<sup>40</sup> Videre utover 1960-tallet oppstod det et marked med mindre norske fartøyer, ofte fiskefartøyer som ble ombygd til seismikkskip. Disse ble leid inn av utenlandske selskaper innen geofysikk.<sup>41</sup>

Oljeleting som foregikk fra 1965 til 1969 i Nordsjøen hadde vært en skuffende affære for operatørene. Troen på å finne olje i Nordsjøen på norsk sokkel var begynt å falme. I 1968 hadde de franske oljeselskapene trukket seg ut av Norge og Shell hadde lagt ned sitt kontor i landet og satt igjen med kun tre borefartøyer i august 1969. Tålmodigheten til Phillips Petroleum var også blitt tynnslitt, og selskapet var i ferd med å trekke seg ut av landet.<sup>42</sup> I desember 1969 viste det seg at Phillips Petroleums tålmodighet ikke var forgjeves. Den 25. desember 1969 ble det bekreftet at olje var blitt oppdaget i oljefeltet kalt Ekofisk.<sup>43</sup>

Nerheim omtaler oljefunnet på Ekofisk-feltet som et «*vannskille i norgeshistorien*».<sup>44</sup> Dette oljefunnet skulle også bli et vannskille for norsk skipsfartshistorie. En ny type skipsfart åpenbarte seg, og ville i tidsrommet fra 1970 til 2010 å bli en viktig del av norsk skipsfart. Kort tid etter Ekofisk-funnet steg interessen fra norske aktører innen tradisjonell skipsfart for supplyskip. Ifølge Nerheim åpnet den nye skipsfarten også dørene for norske småskipsredere med mindre kapital.<sup>45</sup> Det var først og fremst de store rederiene som deltok i supplyvirksomheten. Ifølge Nerheim fikk rederiet N.R. Bugge fra Tønsberg og Smedvig rederi fra Stavanger mottatt de første forsyningskipene i 1971.

---

<sup>40</sup> Hanisch og Nerheim, 1992, s. 85.

<sup>41</sup> Ibid, 1992, s. 84-85.

<sup>42</sup> Ibid, 1992, s. 120-121.

<sup>43</sup> Ibid, 1992, s. 122-123.

<sup>44</sup> Nerheim, 1996, s. 11.

<sup>45</sup> Hanisch og Nerheim, 1992, s. 225.

### ***2.3 Fra tradisjonell skipsfart til offshoreskipsfart***

Mange av aktørene som gikk inn i markedet for supplyskip etter 1973 hadde gjort overgangen fra tradisjonell skipsfart. Årsaken bak overgangen til offshoreskipsfarten bunnet i skipsfartskrisen fra oktober 1973. Den norske skipsfarten ble hardt rammet av denne krisen. Fra 1950 og frem mot 1973 ble skipsfarten gjenstand for sterk utvikling, både teknologisk og gjennom vekst i utenrikshandelen. Ifølge Tenold ble vanlige lasteskip, som hadde vært vanlig i tiden før krigen, gradvis byttet ut med større spesialiserte skip. På 1950 og 1960-tallet var den norske flåten stort sett fokusert rundt bulkfart og spesialisering. Etter hvert ble den norske skipsfartsflåten også sterkt engasjert i tankfart.<sup>46</sup> Tenold fremhever spesialisert skipsfart som en norsk spesialitet.<sup>47</sup> Mellom 1960 og 1973 steg etterspørselen for bulkskip raskt, og etter hvert tok også tankfarten seg opp i løpet av 1960-tallet. Fraktetterspørselen tok seg sterkt opp igjennom 1960-tallet og utover første halvdel av 1970-årene. Det internasjonale markedet hadde stor etterspørsel i fraktmarkedet. Mellom 1970 og 1973 stod tankmarkedet sterkt, og store norske rederier satset stort på såkalte «supertankere», som ble produsert med formål i å frakte råolje mellom lange avstander.<sup>48</sup>

I oktober 1973 endret situasjonen seg ettersom Yom Kippur-krigen mellom Israel på den ene siden og Syria og Egypt på den andre siden pågikk. Kort tid etter krigen bestemte medlemslandene i OAPEC<sup>49</sup> å redusere oljeproduksjonen med 25 prosent. Satt i perspektiv stod OAPEC for 60 prosent av oljeforsyningen til Vest- Europa, Japan og utviklingsland.<sup>50</sup> Ifølge Tenold var handlingen til OAPEC både økonomisk og politisk motivert, ettersom vestlige land hadde støttet Israel under krigen.<sup>51</sup> OPEC<sup>52</sup> satte derfor opp prisene på råolje, som medførte til at veksten i tankmarkedet utviklet seg til stagnasjon og til slutt reduksjon.<sup>53</sup> Ifølge Einar Lie<sup>54</sup> avsluttet prisstigningen en 23 års «nesten uavbrutt oppturskonjunktur i verdensøkonomien» ettersom krisen medførte til inflasjon og tilbakegang i produksjonen.<sup>55</sup>

---

<sup>46</sup> Tenold, 2018, s. 166-173.

<sup>47</sup> Ibid.

<sup>48</sup> Tenold, 2000, s. 129.

<sup>49</sup> Med OAPEC forstås her Organisation of Arab Petroleum Exporting Countries.

<sup>50</sup> Tenold, 2000, s. 66.

<sup>51</sup> Ibid.

<sup>52</sup> Organization of the Petroleum Exporting Countries.

<sup>53</sup> Tenold, 2000, s. 375.

<sup>54</sup> Professor i økonomisk historie ved Universitetet i Oslo.

<sup>55</sup> Lie, 2012, s. 257.

Skipsfartskrisen var delvis grunnet den økonomiske krisen, som hadde skapt mindre etterspørsel i flere andre skipsfartsbransjer ble påvirket av oljekrisen. Tenold argumenterer for at mengden av nybygde skip som ble levert i et mett marked har noe skyld i skipsfartskrisen. Noe av forklaringen ligger i at skipsrederiene trodde at etterspørselen av oljetransport ville vedvare i etterkant av oljekrisen. Skipsrederne tok feil i deres bedømmelse, og aktørene i denne skipsfartsgrenen fikk dermed problemer.<sup>56</sup> Helt kort oppsummerer Tenold skipsfartskrisen som et resultat av feiltagelsen mellom den forventede utviklingen og den faktiske utviklingen.<sup>57</sup> Skipsfartskrisen fikk store konsekvenser for norsk skipsfart på 1970- og 1980-tallet. Kunne skipsrederne i den tradisjonelle skipsfarten unnvike den dystre situasjonen?

Ifølge Tenold hadde den nye offshorevirksomheten åpnet opp for fire nye satsingsområder: deltagelse i oljeselskap, investeringer i landbaser for supplyskip, oljerigger og i supplyskip. Riggsektoren, som de store aktørene innen tankfart og bulkfart holdt til var for kostbart for mindre aktører å engasjere seg i. Det åpnet seg også nye muligheter for mindre aktører innen skipsfarten. Ifølge Nerheim gav forsyningsvirksomheten småskipsredere vekstmuligheter.<sup>58</sup> Ifølge Tenold var det en blanding av både store og små aktører som satset på supplyskip. Flere av aktørene hadde ikke ressurser eller var uvillig til å gå inn i riggvirksomheten.<sup>59</sup> Han forklarer også at aktørene som investerte i supplyskip baserte seg i større grad utenfor de tradisjonelle skipsfartsbyene Oslo og Bergen, samt Sørkysten, enn hvordan aktørene i riggsektoren var fordelt.<sup>60</sup> Et godt eksempel på en slik aktør kan en finne i aktøren K/S Sandøy Supply AS & Co. Nerheim beskriver aktørens etablering som en samling av sjøfarts og fiskeri interesser på Møre. Sammen med skipsmeglerfirmaet Joachim Grieg ble K/S Sandøy Supply AS & Co i Brattvåg opprettet.<sup>61</sup> Tenold fremhever betydningen av aktører innen skipsmegling som Joachim Grieg & Co i Bergen og Johan Olsen i Kristiansand for etableringen av den norske supplyskipsvirksomheten.<sup>62</sup>

---

<sup>56</sup> Tenold, 2000, s. 376-377.

<sup>57</sup> Ibid, s. 378.

<sup>58</sup> Ibid, s. 354.

<sup>59</sup> Ibid, s. 360.

<sup>60</sup> Ibid.

<sup>61</sup> Hanisch og Nerheim, 1992, s. 230.

<sup>62</sup> Tenold, 2000, s. 360.

Fra 1973 til 1975 økte antallet aktører og supplyskip. I 1973 var det 24 supplyskip under norske aktører, hvor 46 nye enheter var bestilt samme år.<sup>63</sup> Året etter nådde bestillinger av disse skipene toppen, hvor 75 nye bestillinger var registrert hos diverse verft, en del av dem norske verft.<sup>64</sup> Fra 1974 til 1975 steg antallet norske supplyflåten fra 38 til 100 i antall skip. Nerheim forklarer videre at ettersom markedet hardnet til gikk flere eiere sammen om felles befraktning og drift. Som eksempel trekker han frem Edda Supply Ships, med Oslo rederiet Helmer Staubo & Co i spissen. Disse drev felles markedsføring og befraktning av en flåte på mellom 10 og 12 skip. Helmer Staubo sto for administrasjon og befraktning.<sup>65</sup>

Den store mengden supplyskip kontrahert av norske aktører førte etter hvert til at supplymarkedet ble mettet i andre halvdel av 1975. Ifølge Tenold ble den norske forsyningsvirksomheten rammet av mindre leteaktivitet i Nordsjøen.<sup>66</sup> Nerheim forklarer at dette førte til fall i ratene for utførelse av tjenestene. Det påpekes videre at denne tendensen ble videreført grunnet mindre leteaktivitet i Nordsjøen i våren 1976, og nye supplyskip på jakt etter oppdrag resulterte i dårligere frakter. Som resultat ble den norske supplyflåten redusert fra 114 supplyskip i 1976 til 79 supplyskip i 1980.<sup>67</sup>

#### ***2.4 Fra fiskeri til offshoreskipsfart***

Den tredje virksomheten som har ført aktører til offshoreskipsfarten var fiskerivirksomheten. Da offshoreskipsfarten stod for døren på begynnelsen av 1970-tallet, åpnet det også muligheter for fiskerivirksomheter rundt om i landet. Særlig fra begynnelsen av 1980-tallet tok en sverm av fiskeriinteresser overgangen til offshoreskipsfarten. Mange av disse var lokalisert i Møre og Romsdal og Hordaland, og et fåtall i Haugalandet. Overgangen fra fiskeri til offshoreskipsfart har Berge og Amdam tatt for seg. Forskningen som er gjort på dette feltet har derfor stort sett begrenset seg til Møre og Romsdal, rettere sagt Sunnmøre. Hammerborg har i ett tilfelle tatt for seg en enkeltaktør med opphav fra fiskerivirksomheten.

---

<sup>63</sup> Hanisch og Nerheim, 1992, s. 228.

<sup>64</sup> Ibid.

<sup>65</sup> Hanisch og Nerheim, 1992, s. 229.

<sup>66</sup> Tenold, 2000, s. 362.

<sup>67</sup> Hammerborg, 2003, s. 371.

I motsetning til tradisjonell skipsfart der flere aktører tok steget til offshoreskipsfart, var det færre aktører fra fiskerivirksomheten som gjorde det samme på 1970-tallet. De første aktørene fra fiskerivirksomheten kom fra Møre og Romsdal. Dette var de første aktørene som satset på 1970-tallet. I annen halvdel av 1970-tallet hadde også en aktør fra Bømlo i Sunnhordland tatt steget fra fiskeri til offshore. Det var først fra og med 1980 at aktører fra fiskeri virkelig begynte å vende blikket mot offshoreskipsfarten. De fleste var fra Møre og Romsdal. Også de fleste fiskeriaktørene som gikk inn i offshoreskipsfarten på 1980-tallet forsvant under offshore-krisen, som rammet aktørene hardt. Både Berge og Hammerborg trekker frem selskapsformen kommandittselskap som en gunstig måte for å skaffe kapital til å etablere seg i offshoreskipsfarten. Her trekker Berge frem flere eksempler på fiskeri-aktører som kom inn i offshoreskipsfarten på denne måten.

Et annet element Berge trekker frem er likheten mellom det å drive et fiskefartøy og et supplyskip. På grunnlag av dette hadde aktørene fra fiskeri en fordel i drift av supplyskip, som noe av forklaringen på overgangen til offshoreskipsfart. Ettersom supplyskip var små og opererte i lignende forutsetninger som fiskefartøy, som de lokale verftene i regionen brukte sin kompetanse i å bygge fiskefartøy av.<sup>68</sup> Et tredje element som blir trukket frem var de tunge tidene i fiskerivirksomheten. Her blir en ressurskrise i torskenæringen og et dramatisk fall i loddefisket på slutten av 1970-tallet en begrunnelse for at enkelte fiskeriaktører valgte å ta steget i offshore.<sup>69</sup>

## ***2.5 Vestlandet, offshoreskipsfartens nye tyngdepunkt***

Tidligere i kapittelet ble det gjort en karakteristisk beskrivelse av aktørene som tok steget inn i offshoreskipsfarten på 1970- og 1980-tallet. Ut ifra forskningslitteraturen som tar for seg tidsrommet mellom 1990 og 2010 blir fenomenet offshoreskipsfart ofte relatert til steder utenfor de tradisjonelle skipsfartsbyene i Norge. I forskningslitteraturen fremkommer det at de fleste aktørene innen virksomheten i supplyskip holder til langs kyststripen mellom Stavanger og

---

<sup>68</sup> Amdam og Bjarnar, 2015, s. 705.

<sup>69</sup> Berge i Bjarnar, 2006, s. 424.



Møre og Romsdal.<sup>70</sup> Imidlertid har forskningslitteraturen kun tatt for seg Haugalandregionen og Møre og Romsdal. Berge og Amdam har beskrevet offshoreskipsfartens utvikling på Sunnmøre, og i særlig grad Fosnavåg i Herøy kommune. Først og fremst: hvordan hadde denne utviklingen seg til?

I 1979 tok oljeaktiviteten seg opp og markedet bedret seg. Det forekom derfor en ny kontraheringsbølge av supplyskip frem mot 1985. I første halvdel av 1980- hadde markedet bedret seg, og en rekke nye aktører valgte å satse i den relativt nye skipsfartsgrenen. Over 50 AHTS-skip ble levert i begynnelsen av 1980-tallet. Den store overfloden av skip som ble bestilt førte til at den norske supplyskipsflåten ble nok en gang mettet. Dette hadde ført ratene for oppdrag nedover.<sup>71</sup> Markedet for offshoreskipsfarten skulle gå fra vondt til verre. Ifølge Hammerborg var krisen et resultat av sterk overkontrahering i første halvdel av 1980-tallet som gradvis hadde ført ratene nedover og det sterke fallet i oljeprisen.<sup>72</sup> Den kritiske perioden blir betegnet som «offshore-krisen» av Hammerborg.<sup>73</sup>

Etter offshore-krisen har norsk offshoreskipsfart hovedsakelig bare blitt beskrevet av Hammerborg, om dens historie på Haugalandet, og Berge og Amdam, om dens historie på Møre og Romsdal. Offshoreskipsfarten på Haugalandet ble den største maritime virksomheten utover 1990-tallet. Flåtestrukturen i regionen hadde tidligere vært sterkt forankret i Haugesund. Etter 1990 var det nok så vel Skudeneshavn og Bømlo hevdet seg i denne virksomheten. Ifølge Hammerborg ble offshoreskipsfarten stadig mer gjenstand for teknologisk utvikling, og skipene ble i større grad mer avansert. Mellom 2000 og 2010 ble den også gjenstand for internasjonalisering, hvor aktørene ekspanderte i utenlandske offshoremarkeder.

Om offshoreskipsfarten i Møre og Romsdal legges det vekt på at virksomheten stort sett består av aktører med avstamning fra fiskeri. Her har også den geografiske fordelingen blitt fremhevet. I likhet med Haugalandet har offshoreskipsfarten blitt styrket i distriktene utenfor det gamle skipsfartssentrumet, i dette tilfelle Ålesund. Berge forklarer i verket fra 2006 at virksomheten i

---

<sup>70</sup> Tenold, 2020, s. 316.

<sup>71</sup> Hammerborg, 2003, s. 377.

<sup>72</sup> Ibid

<sup>73</sup> Ibid.

supplyskip i kommunen hadde blitt ytterligere styrket i de siste årene.<sup>74</sup> På tross for den vanskelige tiden offshore-krisen medbrakte forekom det en «revitalisering» av supplyflåten gjennom 1990-årene i Herøy kommune.<sup>75</sup> Veksten kom i form av både nye aktører og er sterkt knyttet til aktøren Per Sævik.<sup>76</sup> Aktøren gjennomførte et kjøp på 12 skip i 1996. Videre har det oppstått to nye aktører med utenlandsk opprinnelse i regionen, som også kan knyttes til denne aktøren.<sup>77</sup>

Ifølge Amdam var relasjonen mellom fiskerivirksomhetens aktører og skipsverftene godt tilknyttet hverandre, og hadde allerede i 1950-årene tilegnet seg internasjonal erfaring. På 1980-tallet blir det forklart at denne erfaringen kom til fordel på 1980-tallet, ved å bygge OSV som var egnet seg for undervannsoperasjoner og brønnstimulering på dypt farvann utenfor Brasil.<sup>78</sup> Amdam forklarer offshoreskipsfarten i regionen i lys av utviklingen av en maritim næringsklynge, hvor både aktører innen offshoreskipsfarten, verftsindustrien og leverandører. Det forklares at offshorerederiene på Sunnmøre hadde dobbelt så stor inntjening fra 2002 til 2006. inntektene kom nesten bare fra markeder utenfor Nordsjøen.<sup>79</sup> Med andre ord ble offshoreskipsfarten i Møre og Romsdal gjenstand for sterk internasjonalisering.

Foruten Haugalandregionen og Møre og Romsdal har også distriktene Austevoll og Bømlo blitt nevnt i lys av de andre regionene. I Berges fremstilling blir fiskeri og offshorevirksomheten i Austevoll på et vis sammenlignet med tilsvarende næringer i Herøy kommune. Angående offshoreskipsfart blir det uttrykt at denne skipsfartsgrenen i Austevoll er konsentrert rundt ett offshorerederi, District Offshore ASA (heretter DOF). På den andre siden har Herøy flere aktører og en større flåte sammenlignet med Austevoll.<sup>80</sup>

---

<sup>74</sup> Berge i Bjarnar, 2006, s. 426.

<sup>75</sup> Ibid.

<sup>76</sup> Ibid.

<sup>77</sup> Ibid, s. 426-427.

<sup>78</sup> Amdam og Bjarnar, 2015, s. 706-708.

<sup>79</sup> Ibid, s. 709.

<sup>80</sup> Berge i Bjarnar, 2006, s. 429-430.

## ***2.6 Konkluderende perspektiver***

I dette kapitlet har offshoreskipsfarten på Vestlandet som tema blitt gjennomgått i forskningslitteraturen. I kontekst av den norske oljevirksomhetens fremvekst i Norge, har temaet blitt redegjort i form av en norsk offshoreskipsfart og dens begynnelse på 1970-tallet. I kontekst av tradisjonell skipsfart har temaet beskrevet i form av en norsk offshoreskipsfart, og fremstilt som et nytt alternativ som skipsfartsgren for de norske aktørene fra den tradisjonelle skipsfarten. Det er først gjennom lokalhistorisk perspektiv at den vestlandske offshoreskipsfarten blir presentert, men her i form av en region. Det samme kan sies om temaets fremvekst i kontekst av fiskerivirksomheten. Den vestlandske offshoreskipsfarten blir her først belyst igjennom et regionalt perspektiv, stort sett i Møre og Romsdal. Det nevnes også Austevoll og Bømlo ut ifra denne konteksten. I helhet har offshoreskipsfarten på Vestlandet som tema kommet tydeligst frem igjennom næringshistorie med lokalt perspektiv. Allikevel har temaet og dets utvikling blitt belyst i to av Vestlandets fire regioner. Med dette er det rom for å få frem utviklingen av offshoreskipsfarten i de maritime regionene Stavangerregionen og Bergensregionen mellom 1970 og 2010.

Dette kapitlet har som formål å greie ut hvordan offshoreskipsfarten på Vestlandet som tema har blitt til gjennom historiske fremstillinger i forskningslitteraturen. Som det ble nevnt i forrige kapittel, har offshoreskipsfarten som historisk fenomen kun blitt fremlagt igjennom historiske fremstillinger av den norske oljevirksomheten, norsk tradisjonell skipsfart og norsk fiskerivirksomhet.

## **Kapittel 3. Offshoreskipsfartens utvikling i lys av markedet på Vestlandet mellom 1970 og 2010**

### ***3.1 Innledning***

Dette kapitlet har som formål å beskrive og forklare hvordan offshoreskipsfarten på Vestlandet utviklet seg mellom 1970 og 2010 ved å se på strukturelle forandringer i de forskjellige markedssegmenter som offshoreskipsfarten har bestått av. Jeg vil i første omgang forklare hva slags data som er blitt brukt i forskningen og deretter fremlegge markedssegmentene, og hvilken type skip som blir brukt til formålet. I analysedelen vil det i første omgang bli presentert en overordnet fremstilling av hvordan offshoreskipsfarten på Vestlandet har utviklet seg. Dette vil bli gjort igjennom offshoreskipsfartens tre nisjer: supply, standby og oljeleting/subsea. Disse vil bli nærmere forklart. Analysen vil deretter ta for seg utviklingen i de forskjellige regionene. Disse er da Stavangerregionen, Haugalandsregionen, Bergensregionen og Møre og Romsdal. Utviklingen sees i lys av de forskjellige aktørene, altså offshorerederiene. Analysen vil til slutt gjøre en sammenligning av aktørene i markedssegmentene utenfor det regionale perspektivet. Til slutt vil det bli gitt noen avsluttende perspektiver.

I arbeidet med å kartlegge nisjemarkedene på Vestlandet i tidsperioden mellom 1970 og 2010 har det blitt laget seks diagram. Diagram **3-1** viser en helhetlig oversikt over hvor mange OSV som var registrert i offshoreskipsfartens segmenter på Vestlandet mellom 1970 og 2010. Diagram **3-2** til **3-5** viser hvordan markedssegmentene utviklet seg i de fire regionene mellom 1970-1999. Disse gir en presentasjon over utviklingen av nisjemarkedet for supply, standby og seismikk/subsea, i lys av aktørene. Videre vil diagram **3-6** brukes som verktøy i den sammenlignende analysen av aktørene i standbymarkedet. En slik oversikt vil gi en tydeligere og nyansert fremstilling av hvordan utviklingen egentlig var. For det andre vil en slik spesialkonstruert database skape et helt nytt grunnlag for dette forskingsprosjektet og åpne opp for nye elementer innen forskning om temaet. Dette i seg selv kan gi et bidrag ikke bare til selve masterprosjektet, men generelt til forskning på offshoreskipsfartens historie. Den

spesialkonstruerte databasen fungerer som empiriske grunnstein for analysen i forskningsprosjektet.<sup>81</sup>

### ***3.2 Utviklingen av nisjemarkedene i et regionalt perspektiv***

De systematiserte dataene som den spesialkonstruerte databasen består av har gitt flere interessante funn. For det første har den kartlagt og identifisert utviklingstrekk ved offshoreskipsfartens regioner, nisjemarkeder og aktører. Den har gitt funn som viser hvordan nisjemarkeder har utviklet seg på Vestlandet i helhet, men også hvordan de fire regionene har utviklet seg. Perioden sett under ett viser både klare ekspansjoner og kontraksjoner i nisjemarkedene. Utviklingstrekkene til regionene vil bli nærmere forklart gjennom nisjemarkedene og aktørenes bidrag og rolle for nisjemarkedene i hvert enkelte region. Dette gjøres i rekkefølgen Stavangerregionen, Haugalandsregionen, Bergensregionen og Møre og Romsdal.

#### **3.2.1 Utviklingen av nisjemarkedene i lys av den vestlandske offshoreflåten**

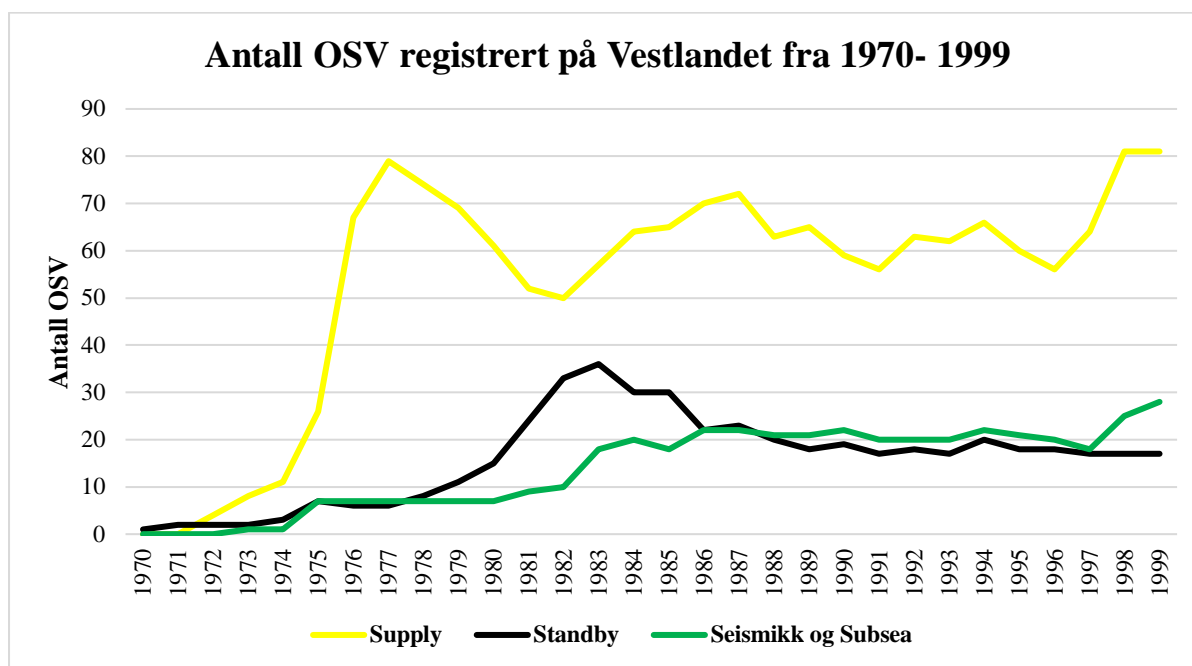
Med offshoreskipsfarten ble et nytt markedsvindu etablert for både tradisjonelle skipsfartsrederier og fiskeriforetak på 1970-tallet. De første aktørene gikk inn i markedet for seismikk og standby. Ifølge diagram **3-1** var tilskuddet av nye aktører lavt frem mot 1974. Supplymarkedet fikk sitt første virkelige oppsving i årene 1975 og 1976 hvor antallet økte fra 26 til 67 supplyskip, og nådde toppen i 1977 med 79 skip. I årene frem mot 1982 ble flåten redusert i antall. Årsaken bak tilbakegangen forankret seg i overmettelse av supplymarkedet og lav etterspørsel, også omtalt som en offshoredepresjon.<sup>82</sup> Nerheim forklarer at dette førte til fall i ratene for utførelse av tjenestene. Det påpekes videre at denne tendensen ble videreført grunnet mindre leteaktivitet i Nordsjøen i våren 1976, og nye supplyskip på jakt etter oppdrag resulterte i dårligere frakter. Han forklarer videre at enkelte offshorerederier solgte forsyningsskipene sine til utlandet. Dette gjaldt særlig supplyskipene som ikke hadde sterk nok motorkraft til å

---

<sup>81</sup> Det Norske Veritas har som formål i å måle og klassifisere norske skip. Selskapet ble grunnlagt i 1864, og har siden 1865 publisert skipsregistre (se With Andersen, 1989, s. 29). Disse inneholder også utenlandske skip. I 1999 ble det siste registeret trykket. Fra 2000 ble skipsregisteret digitalisert. Det digitale registeret har flere svakheter enn de trykte skipsregistrene. Dette foreligger i at det digitale registeret ikke er strukturert kronologisk, fra år til år, men inneholder kun nåtidige skip, og rederier de tilhører.

<sup>82</sup> Hanisch og Nerheim, 1992, s. 231. Det er kun den dårlige markedsperioden i annen halvdel av 1970-tallet som har blitt omtalt med dette uttrykket. Den dårlige markedsperioden på 1980-tallet blir ofte omtalt som «offshore-krisen».

konkurrere om oppdrag i Nordsjøen.<sup>83</sup> Forsyningsskipene som ble ombygd ble satt i tjenester som brannslukking, oljeoppsamling eller standby. Ifølge Hammerborg ble den norske supplyflåten redusert fra 114 supplyskip i 1976 til 79 supplyskip i 1980.<sup>84</sup> Ifølge tallmaterialet for diagrammet tilsvarer andelen av vestlandske supplyskip å ha gått fra nærmere ¾ deler til 2/3 deler av den norske supplyflåten mellom 1976-1980.<sup>85</sup> Med andre ord solgte en større andel vestlandske offshorerederier supplyskipene sine enn offshorerederier i andre landsdeler.



**Diagram 3-1:** Oversikt over antall OSV registrert på Vestlandet mellom 1970-1999.

**Kilde:** Egen spesialkonstruert database basert på informasjon om individuelle fartøyer fra DNV skipsregister fra 1970-1999 og NS fra 1970-1999.

Fra 1982 til 1987 fikk supplymarkedet i landsdelen en ny vekst i antall supplyskip. Veksten sees i sammenheng med oppsvinget i oljeprisen fra 1979 av.<sup>86</sup> I denne perioden kom det nye aktører på banen, de fleste fra fiskerinæringen. Den vestlandske supplyflåten gikk fra 50 til 72 supplyskip fra 1982 til 1987. Fra 1987 og frem til 1996 ser vi at denne flåten ble noe redusert med noen oppganger i enkelte år. Denne nedgangen skyldes delvis den samme som på slutten

<sup>83</sup> Ibid. Han påpeker også at andre alternativer var benyttet, slik som ombygging av supplyskipene til andre tjenester, mens noen redere valgte å inngå kontrakter i fjerne farvann, da letevirksomheten i Argentina.

<sup>84</sup> Hammerborg, 2003, s. 371.

<sup>85</sup> Spesialkonstruert database: DNV skipsregister og NS fra 1976-1981. utregningen samsvarer med Hammerborgs forskning. Ettersom dataene fra DNV sine skipsregistre ble registrert ett år på etterskudd vil her tallmaterialet fra 1977 samstemme med tallmaterialet fra 1976, og tallmaterialet for 1981 samstemme med 1980.

<sup>86</sup> Bakka, 2017, s. 157.

av 1970-tallet: overkontrahering. Fra 1983 til 1985 ble supplymarkedet gradvis strammere, noe som gjorde det vanskeligere for offshorerederiene å skaffe seg oppdrag. I vinteren 1985/1986 falt oljeprisen. Dette skulle derimot få store konsekvenser for aktørene innen supplymarkedet. Ifølge Hammerborg var krisen et resultat av sterk overkontrahering i første halvdel av 1980-tallet som gradvis hadde ført ratene nedover og det sterke fallet i oljeprisen.<sup>87</sup> Dette var altså bakteppet for nedgangen i den vestlandske supplyskipsflåten mellom årene 1987 til 1991. For supplymarkedet ble årene mellom 1991 og 1996 preget av små opp- og nedganger i antall supplyskip på Vestlandet, ifølge diagram 3-1.<sup>88</sup> Fra 1996 til 1999 viser diagrammet derimot en sterk økning innen supply.

Markedet for standby tok seg kraftig opp fra slutten av 1970-tallet og nådde toppen i 1983. Den vestlandske standbyflåten seksdoblet seg fra seks til 36 skip i disse årene. Aktørene som gikk inn i standbymarkedet stammet stort sett fra fiskerinæringen.<sup>89</sup> I årene frem til 1999 ble standbyflåten gravis redusert, fra 30 til 17 standby skip. En ser også en stigning i flåten innen oljeleting og undervannstjenester fra 1980. I dette segmentet hadde flåten en økning fra syv til 22 skip i 1986. Fra dette året og frem til 1997 holdt antallet skip i markedet stabil kurs. Flesteparten av aktørene i dette markedet hadde også sitt utspring fra fiskerivirksomheten.<sup>90</sup> Fra 1997 til 1999 viser grafen en markant økning fra 18 til 28 skip i dette markedet.<sup>91</sup>

### 3.2.2 Stavangerregionen

Stavanger var den første havnebyen på Vestlandet som registrerte et supplyskip. Det skjedde allerede høsten 1971. I årene frem mot 1980 var supplymarkedet sterkt og enerådende i regionen. Markedet for standby-tjenester i regionen ble etablert i 1981, og frem mot 1985 hadde dette nisjemarkedet en stabil vekst. Fra 1986 til 1992 preges grafen av en tydelig reduksjon i supplyflåten og en fordobling i standbyflåten. Dette tilsvarer 13 skip hver i 1992. Mellom 1993 og 1999 viser diagrammet tre utviklingstrekk: nedgang i supplyflåten, samme antall skip for standby-tjenester og et lite livstegn innen seismikk- og subsea mellom 1992 og 1994. I grove trekk viser diagram 3-2 at supplymarkedet var enerådende det første tiåret, og ble gradvis

---

<sup>87</sup> Hammerborg, 2003, s. 377.

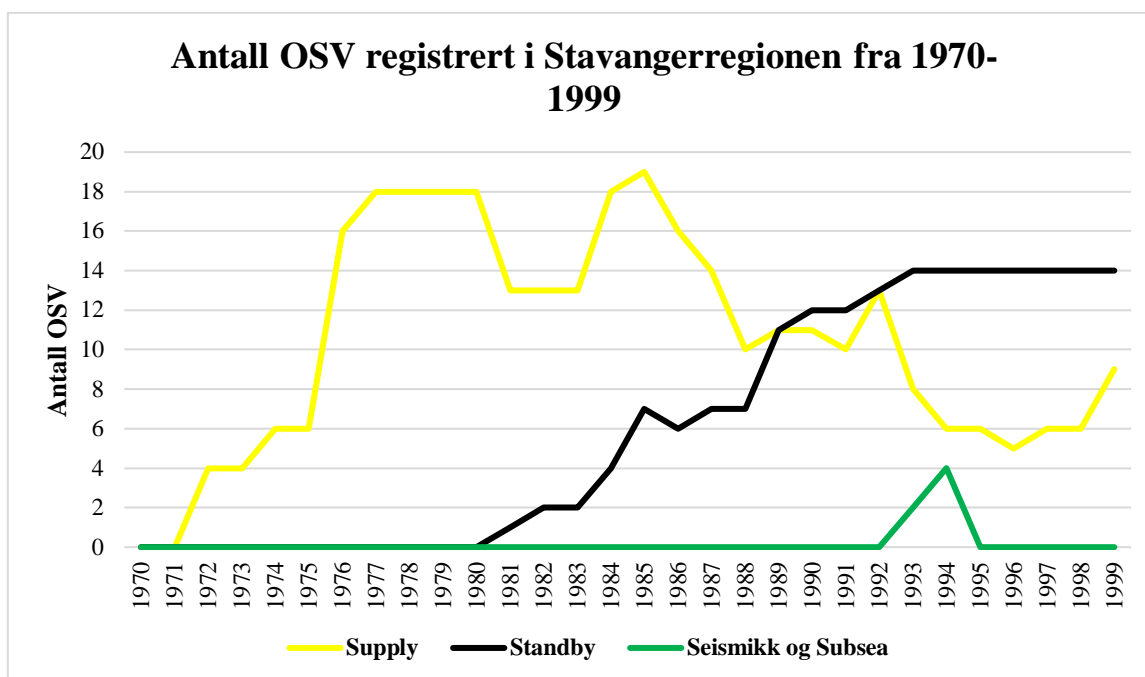
<sup>88</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1991-1996.

<sup>89</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1975-1983.

<sup>90</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1983-1999.

<sup>91</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1997-1999.

redusert til fordel for standbymarkedet i andre halvdel av 1980-tallet. Standbymarkedet ble det nye tyngdepunktet i Stavangerregionen. Hvem var så aktørene i denne regionen?



**Diagram 3-2:** Oversiktlig diagram over OSV registrert i Stavangerregionen fra 1972-1999

**Kilde:** Egen spesialkonstruert database basert på informasjon om individuelle fartøyer fra DNV skipsregister fra 1970-1999 og NS fra 1970-1999.

Aktørene som deltok i offshoreskipsfarten i Stavangerregionen fra 1970 til 2010 var som følger:

**Tabell 3-1:** Offshorerederier i Stavangerregionen mellom 1970 og 2010.

Offshorerederi	Bakgrunn, andre virksomheter	Aktive år, Registreringshavn, (Hovedbase)
Peder Smedvig Rederi (Norway Supply Ships)	Tankfart og bulkfart, oljeriggvirksomhet	(1970-1990) Stavanger
A.M. Larsens Rederi (Sea-Truck AS & Co)	Tradisjonell skipsfart	(1973-1988) (1996-2002) Stavanger/ Sandnes
Norindo A/S	Tradisjonell Skipsfart	(1975-1985) Sandnes
O.H Meling	Småskipsfart	(1975-) Stavanger
Simon Møkster Shipping AS	Småskipsfart	(1976-) Stavanger
Sigval Bergesen & Co	Tradisjonell Skipsfart	(1983-1993) Stavanger
Brødrene Olsen	Tradisjonell Skipsfart	(1985-1987) Stavanger
Stavanger Anchorhandlers (Remøy Management)	Fiskerivirksomhet på Sunnmøre	(1991-1992) Stavanger (Fosnavåg)
Geco A/S	DNV og Kongsberg-gruppen	(1992-1994) Stavanger (Kongsberg)



Tananger Offshore	Uvisst	(1997-) Stavanger
Gulf Offshore Norge AS	Britisk offshorerederi	(2002-) Sandnes
Subsea 7	Fusjon av diverse rederier	(2008-) Stavanger

**Kilde:** Egen spesialkonstruert database basert på informasjon om individuelle fartøyer fra DNV skipsregister fra 1970-1999 og NS fra 1970-1999. Oversikt over offshorerederier, Bakka, 2017, s. 220.

Som tabell 3-1 viser hadde alle aktørene som gikk inn i offshoreskipsfarten i 1970- og 1980 årene opphav fra tradisjonell skipsfart. Mellom 1990 og 2010 viser samme tabell at nye aktører utenfor Stavangerregionen, nasjonalt og internasjonalt, har etablert seg i Stavangerregionen.

### Supplymarkedet

Som tabell 3-1 viser hadde alle aktørene som gikk inn i offshoreskipsfarten i 1970- og 1980 årene opphav fra den tradisjonell skipsfart. Gjennom hele perioden fra 1970 og frem til 2010 har antallet av aktører vært mindre enn i de andre regionene. Til tross for dette skjedde som sagt den første supply-satsingen på Vestlandet i nettopp Stavangerregionen. Denne satsingen var det Peder Smedvig rederi som stod for. Rederiet hadde siden 1965 interessert seg for aktiviteten i oljeleting.<sup>92</sup> Smedvig opparbeidet seg raskt kompetanse innen boring etter olje, og var den første norske aktøren med eierskap i en oljerigg. Det var dette offshoresegmentet som fikk størst prioritering av Smedvig-rederiet. Etter Ekofiskfunnet i 1969 fikk som tidligere nevnt i kapittel to norske redere større interesse for supplymarkedet. I juni 1970 etablerte Smedvig selskapet Norway Supply Ships (heretter NSS).<sup>93</sup> Deres første forsyningskip ble levert i oktober 1971. I årene frem til 1974 hadde rederiet tilegnet seg en flåte på seks supplyskip.<sup>94</sup>

På midten av 1970-tallet fikk supplymarkedet i Stavangerregionen tilskudd av tre nye rederier. Disse var A.M Larsen og Norindo A/S fra Sandnes, og O.H. Meling fra Stavanger. Disse hadde også bakgrunn fra tradisjonell skipsfart, men var betydelig mindre enn Smedvig. På det meste hadde A.M Larsen og O.H. Meling fire supplyskip hver, og Norindo A/S hadde to supplykip.<sup>95</sup> Medregnet Smedvigs flåte dannet disse fire aktørene en supplyflåte på totalt 16 skip. Denne flåten ble noe redusert i begynnelsen av 1980-tallet, slik diagram 3-2 viser, men tok seg opp

<sup>92</sup> Nerheim og Utne, 2990, s. 199-208.

<sup>93</sup> Ibid, s. 229-230.

<sup>94</sup> Ibid, s. 230-232.

<sup>95</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS 1975-1999.

igjen i 1984. Dette skyldtes at regionen fikk et nytt tilskudd gjennom aktøren Sigval Bergesen & Co. Dette rederiet hadde bakgrunn fra tradisjonell skipsfart, og var tidligere Stavangers største rederi. I 1983 og 1984 fikk Bergesen-rederiet levert fire supplyskip, og et femte i 1985. Samme år fikk Bergesen til en samarbeidspool med et annet Stavangerbasert rederi, Brødrene Olsen A/S.<sup>96</sup> Samarbeidspoolen varte frem til 1987.

Mellom 1985 og 1989 ble antallet supplyskip redusert, noe som illustreres i diagram 3-2. Av aktørene kom O.H. Meling seg ut av offshore-krisen, men måtte selge ett av skipene sine. A.M. Larsen flagget ut sin virksomhet til Storbritannia i 1988. Videre ble Norindo A/S, Brødrene Olsen A/S og Smedvigs supplyvirksomhet avvirket. Databasen viser at rederiet sluttet å oppføre fra 1986 av.<sup>97</sup> Brødrene Olsen solgte de to supplyskipene sine i 1987. Mellom 1986 og 1990 ble Smedvigs flåte redusert fra fem til ett skip, og i 1991 var heller ikke dette skipet i rederiets eie.<sup>98</sup> Bergesen-rederiet kom kanskje best ut av offshore-krisen, og klarte å beholde alle sine fire kraftige supplyskipene.

Selv om Bergesen klarte seg under offshore-krisen, tok rederiets supply-engasjement derimot slutt i 1993 ifølge databasen. Hvorfor rederiet måtte avvikle supplyvirksomheten, er uvisst. Frem mot 1996 var supplymarkedet i regionen labert. I 1997 returnerte A.M. Larsen tilbake til Sandnes. To år senere, altså i 1999, hadde rederiet tre supplyskip. Diagram 3-2 at hvordan supplymarkedet hadde tatt seg opp igjen i løpet av samme periode. Mellom 2000 og 2010 fikk regionen tilskudd av utenlandske aktører. I 2002 ble A.M. Larsens selskap Sea truck Shipping solgt til det britiske shippingselskapet Gulfmark Offshore i 2002, som fortsatte driften av supplyskipene videre i Sandnes til etter 2010, som Gulf Offshore Norge AS.<sup>99</sup> Videre er det

---

<sup>96</sup> Hanisch, 1987, s. 163-164, Bakka, Skipet, 1987/3: Informasjonen om samarbeidspoolen fremlegges av Hanisch, men informasjonen om at Br. Olsen A/S var med i samarbeidspoolen til Sig. Bergesen har opphav fra tidsskriftet *Skipet nr. 3* fra 1987. I Hanisch sin fremstilling forklares det at en samarbeidspool kalt Crown A/S ble opprettet i 1984 mellom rederiene. Han argumenterer for at samarbeidspoolen hadde en del fordeler. De deltagende skipene delte bruttoinntektene etter en avtalt fordelingsnøkkel. Han viser til at markedsføringskostnadene ble mindre og det ble relativt rimeligere å holde seg orientert om markedsutviklingen. Han argumenter videre for at det ble enklere å finne skip som kunne tilfredsstillende en eventuell oppdragsgiver, samt lettere utnyttelse av topper i markedet.

<sup>97</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1975-1999: I verken faglitteraturen eller kildene fremkommer det informasjon om Norindo A/S. Overraskende nok ble ikke rederiet nevnt i *Sandnes Havn: Glimt av 150 år*.

<sup>98</sup> Informasjonen kommer fra tabell 3-1 som bygger på tallmateriale fra DNV og Norges Skipsliste fra 1986-1991.

<sup>99</sup> Bakka, 2017, s. 219. Informasjonen om at Gulf Offshore Norge AS har holdt til i Sandnes utover 2010 ser en i oversiktslisten av offshore-rederier i Norge i 2014, på side 220.

vanskelig å si hvordan supplyflåte-utviklingen har vært for O.H Meling i årene mellom 2000 og 2010. En merkbar hendelse var at rederiet Meling gikk inn i et samarbeid med Siem Offshore A/S i 2007, hvor O.H Meling skulle ha ansvaret for driften av et nybygd offshorefartøy, mens Siem stod som eier.<sup>100</sup>

## **Standbymarkedet**

Simon Møksters rederi inntrodde i offshoremarkedet med to slepebåter i 1976 og 1977.<sup>101</sup> Fra 1980 av kom rederiet til å satse sterkt innen standbyvirksomheten. Dette nisjemarkedet ble rederiets hovedsatsing i hele perioden som undersøkes i denne oppgaven. I perioden mellom 1980 og 1990 bygde Møkster-rederiet opp en anselig standbyflåte. Den spesialkonstruerte databasen viser at Møkster rederiet eide en standbyflåte på 13 skip, i tillegg til to slepefartøy i 1990.<sup>102</sup> Diagram 3-2 viser et tydelig brudd mellom 1988 og 1989, hvor rederiets flåte gikk fra åtte til 14 OSV. Frem mot 1999 hadde Møksters offshoreflåte en stabil kurs, med en økning til 17 offshorefartøy.<sup>103</sup> Simon Møksters rederi ble dermed det største offshorerederiet i Stavangerregionen, hvor nesten hele standbymarkedet i regionen bestod av rederiets skip. I 1997 ble Tananger offshore etablert, med virksomhet innen standbymarkedet. Ifølge Bakkas oversikt over offshorerederier i 2014 hadde rederiet fem fartøy innen standby. I tallmaterialet ble ett skip registrert under rederiet, i Haugesund, selv om rederiet hører til i Stavanger.<sup>104</sup>

## **Seismikk- og Subseamarkedet**

Geco A/S var et tilskudd som kom og gikk. Selskapet holdt til utenfor Stavanger. Geco A/S sin satsing i Stavanger foregikk mellom 1992 og 1994. Ifølge diagram 3-2 var engasjementet det eneste bidraget innen seismikk og undervannstjenester i Stavangerregionen mellom 1970 og 1999. Den store internasjonale undervannsentreprenøren Subsea 7 dannet en base i Stavanger for sin undervannsvirksomhet i 2008. Dette entreprenørselskapet ble dannet gjennom flere

---

<sup>100</sup> *Skipsrevyen*, 2007/6, s. 104.

<sup>101</sup> Gramstad, 2002, s. 54-55. Simon Møkster var i grunn egentlig ikke interessert i å satse på slepevirksomheten i offshoremarkedet, men ble sterkt anbefalt av sin skipsmegler Nils Iversen til å gjøre det.

<sup>102</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS 1980-1990.

<sup>103</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS 1991-1999.

<sup>104</sup> Ytterligere informasjon har ikke forekommet i litteraturen eller i kildene.

fusjoner av aktører med stort sett subsea-kompetanse.<sup>105</sup> Subsea 7 hadde i 2014 en flåte på 15 skip innenfor subsea.<sup>106</sup> Det er uvisst hvor stor deres flåte var i 2010.

## Oppsummering

Kort oppsummert ble Stavangerregionen preget av standbymarkedet, med Simon Møksters rederi som anker. Utenom O.H Melings supplyflåte hadde også Simon Møkster rederi multifunksjonelle skip som utførte både standby- og supply-tjenester mellom 2000 og 2010. Supplymarkedet ble ikke like stort som standbymarkedet. Innen seismikk-og subsea markedet var Subsea 7 den andre aktøren var betydelig størrelse, men som sagt er det uvisst hvor mange skip selskapet hadde i 2010. I selve Stavangerregionen har Stavanger vært den klart største havnebyen for OSV. Som både tabell 3-1 viser og som tidligere nevnt holdt både A.M Larsens rederi og Norindo A/S til i Sandnes, hvor det også var registrert skip der.

### 3.2.3 Haugalandsregionen

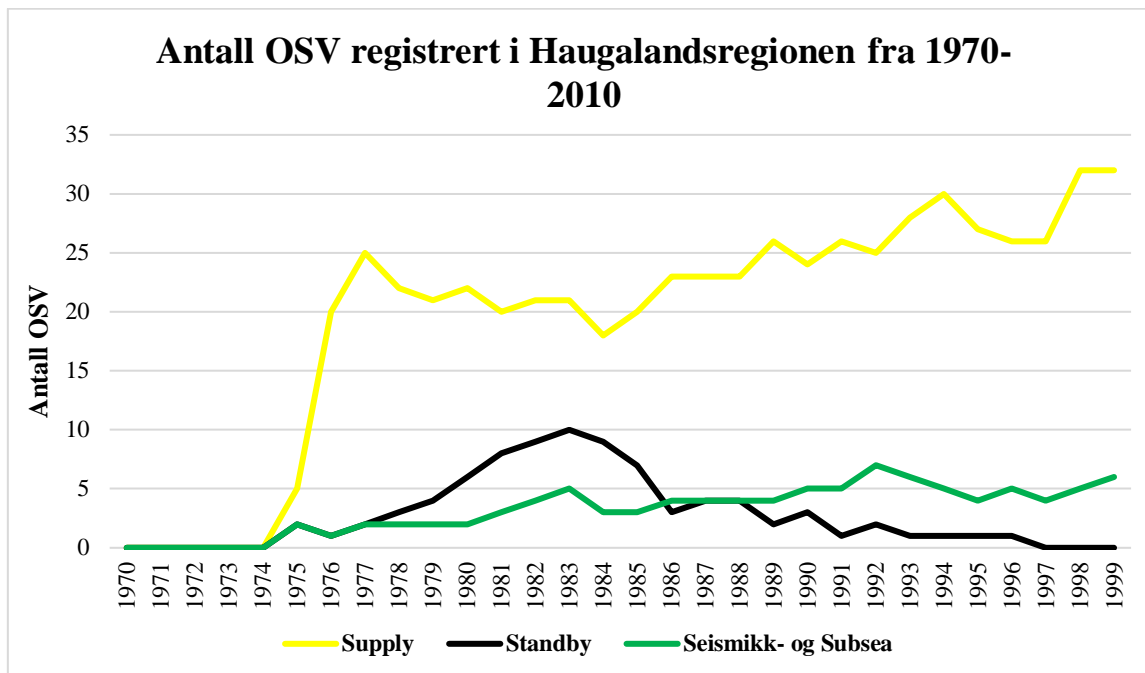
I Haugalandsregionen ble supplymarkedet dominerende, fra offshoreskipsfartens begynnelse og frem til 1999. I likhet med diagram 3-1 fulgte supplyflåten i Haugalandsregionen samme trend som den vestlandske supplyflåten i helhet. Fallet i antall skip var derimot ikke like stort i Haugalandet. Supplymarkedet tok seg opp fra 1984, og økte gradvis frem mot 1994. Supplymarkedet fikk en liten nedgang de følgende tre årene, etterfulgt av en sterk vekst mellom 1997 til 1998. Diagram 3-3 viser tegn til at det vokste frem en standbyflåte i regionen, men som ble kraftig svekket på midten av 1980-tallet. Fra og med 1997 fantes det ingen særegne standby-skip i Haugalandsregionen.<sup>107</sup> Ifølge diagram 3-3 ble ikke markedet seismikk- og subsea en stor nisje i Haugalandsregionen mellom 1975 og 1999. Dette nisjemarkedet fikk derimot en tydelig fremvekst i årene mellom 2000 og 2010, både ved tilskudd av nye aktører og en nysatsing innenfor nisjemarkedet av etablerte offshorerederier i regionen.

---

<sup>105</sup> Bakka, 2017, s. 220.

<sup>106</sup> Ibid, s. 220. Informasjonen om Subsea 7 sin etablering i Stavanger kommer fra en artikkel fra Stavanger Aftenblad sin nettside fra 22. april. 2008. se <https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/dGVao/Ny-storstue-for-Subsea-7>.

<sup>107</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1997-1999.



**Diagram 3-3:** Oversikt over antall OSV registrert i Haugalandsregionen fra 1970-1999

**Kilde:** Egen spesialkonstruert database basert på informasjon om individuelle fartøyer fra DNV skipsregister fra 1970-1999 og NS fra 1970-1999.

Haugalandsregionen har to skipsfartsbyer: Haugesund og Skudeneshavn. Fra sildefisket som startet i 1850 og frem til 1880-årene var begge byer noe av samme størrelse. Ettersom seilskipene ble erstattet med dampskip på slutten av 1800-tallet stagnerte Skudeneshavn som skipsfartsby.<sup>108</sup> Dermed ble Haugesund den største skipsfartsbyen i regionen, og har siden vært et sentrum for skipsfarten i Haugalandsregionen.<sup>109</sup> Fra mellomkrigstiden og frem til 1973 var skipsfarten i Haugesund preget av tre store rederier. Det største var Knut Knutsen OAS, etterfulgt av Christian Haaland rederi og H.M. Wrangell. Hammerborg begrunner rederienes posisjon ved den tilgjengelige kapitalen de hadde til rådighet i mellomkrigstiden, som ble investerte i motoriserte skip innen tankfart, stortramp og linjefart.<sup>110</sup> Disse dominerte rederinæringen i regionen fram til skipsfartskrisen i 1973. Skipsfartskrisen fikk enorme konsekvenser for skipsfartsmiljøet i byen. I 1996 var Knutsen-rederiet den eneste gjenværende

<sup>108</sup> Vormedal, 2007, s. 10-11.

<sup>109</sup> Hammerborg, 2003, s. 411-414.

<sup>110</sup> Ibid. Hammerborg forklarer at den tilgjengelige kapitalen var tilgjengelig i tiden da «et nytt teknologiskifte stod for døren». Med teknologiskiftet menes det overgangen til de motoriserte skipene innenfor de nevnte skipsfartssegmentene.

aktøren fra den tradisjonelle skipsfarten.<sup>111</sup> I samme periode som skipsfartskrisen slo inn hadde oljevirkosomheten åpnet en ny dør for aktørene i den tradisjonelle skipsfarten, ved offshoreskipsfart som det nye alternativet. Ifølge Hammerborg erstattet offshoreskipsfarten den tradisjonelle, internasjonale skipsfarten, og fra rundt år 2000 gikk offshoreskipsfarten over til å få en internasjonal karakter.<sup>112</sup> I forskjell til stavangerregionen kan utviklingen av offshoreskipsfarten i Haugalandregionen karakteriseres for å ha gått fra et stort mangfold av aktører på 1970- og 1980-tallet, til å bli en konsolidert region med få og sterke aktører. Rederiene som deltok i offshoreskipsfarten Haugalandregionen fra 1970 til 2010 var som følger:

**Tabell 3-2:** Oversikt over aktører innen offshoreskipsfarten i Haugalandregionen.

Offshorerederi	Tidligere virksomhet/ andre virksomheter.	Aktive år, Registreringshavn, (hovedbase)
Solstad Offshore ASA	Shipping, trampfart	(1974-) Skudeneshavn
Knut Knutsen (Vibrant Shipping)	Shipping, tramp, linje og bulkfart	(1975-1986) Haugesund
Sverre Odland (DS AS Produce)	Shipping	(1975-1986) Haugesund
Stolt-Nielsen (Seaway Support and Supply Ships)	Tradisjonell Skipsfart, tankfart	(1975-1992) Haugesund
Østensjø rederi (West Supply AS)	Konsulentvirksomhet, shipping	(1975-) Haugesund
Helge Kyvik (KS AS Broco)	Shipping	(1975-1979) Haugesund
Asbjørn Grevstad (K/S Safari Tugs A/S)	Uvisst	(1976-1977) Haugesund
Eidesvik Offshore ASA	Fiskeri og småskipsfart	(1976-) Haugesund (Langevåg, Bømlo)
Brødrene Klovning	Shipping	(1976-1989) Haugesund (Utsira)
Diverse standby-aktører: Gunvald Nerhus, Josef Lygre, Bjørn Ottesen, Govert Grindhaug, Halvor Solstad og Oddvar Veia	Fiskeri	(1977-1993), (1979-1984), (1980-1985), (1980-1984), (1980-1985) og (1981-1983) Haugesund (Sagvåg, Stord), Kopervik og Skudeneshavn
Aksel Økland	Fiskeri	(1985-1990) Haugesund (Torangsvåg, Austevoll)
DeepOcean AS	Solstad og Østensjø	(1999-) Haugesund
COG Offshore AS	Uvisst	(2010-) Haugesund

<sup>111</sup> Ibid. s. 397-398, 413-414. Som Hammerborg beskriver det, skulle skipsfartskrisen «rive grunnen under det meste av skipsfarten i Haugesund», hvor det mellomstore sjiktet av rederier ble radert ut. Wrangell rederiet solgte alle skipene sine og Knutsen rederiet overlevde så vidt ved hjelp av Garantiinstituttet. Haaland-rederiet solgte alle skipene sine i 1995, og som resultat var Knutsen O.A.S det eneste store tradisjonelle skipsfartsrederiet som var igjen i Haugesund.

<sup>112</sup> Ibid, s. 413-414.

**Kilde:** Egen spesialkonstruert database basert på informasjon om individuelle fartøyer fra DNV skipsregister fra 1970-1999 og NS fra 1970-1999. Oversikt over offshorerederier, Bakka, 2017, s. 220.

Som sagt var mengden av aktører i offshoreskipsfarten i 1970- og 1980 årene i Haugalansregionen. I den 40 år lange perioden bemerket spesielt tre aktører seg i regionen. Dette var Solstad, Østensjø og Eidesvik. Disse vil bli presentert og fremlagt først, som en del av supplymarkedet. Videre vil de andre aktørene bli presenteres under deres nisjemarkeder.

## Supplymarkedet

I 1973 dannet en konstellasjon av redere fra den tradisjonelle skipsfarten en samarbeidsgruppe kalt P/R Normand. Initiativtakeren bak denne gruppen var skipsreder Johannes Solstad, grunnlegger av Solstad Rederi. Rederiet ble grunnlagt i 1964 i Skudeneshavn på Karmøy. Ifølge Hammerborg ville ikke skipsrederen ta hele risikoansvaret ved å gå inn i det den gang nye offshoremarkedet. Han fikk derfor med seg skipsredere fra store rederier innen tradisjonell skipsfart i Haugesund til å delta i gruppen. Blant disse var skipsrederne Knut Knutsen, Richard Amlie, Sverre Odland og Oddvar Skogland.<sup>114</sup>

I løpet av 1970-tallet ble det levert ni supplyskip fra Nederland til Normand-gruppen. Supplyskipene ble navngitt med prefikset *Normand*, en tradisjon som har holdt frem til i skrivende stund.<sup>115</sup> Solstad stod som administrator for skipene i gruppen, og administrerte i alt åtte av de ni skipene.<sup>116</sup> Det siste supplyskipet i gruppen var eid av Knut Knutsen. I 1976 gikk Knutsen ut av P/R Normand og drev skipet alene, frem til det ble solgt til Solstad i 1981.<sup>117</sup> I 1977 tilsvarte Solstads flåte en tredjedel av supplyskipene i Haugalandet. Diagram 3-3 viser at supplyflåten gjennomgikk en svak nedgang mellom 1977 og 1984. Til tross for nedgangen ekspanderte Solstad sin supplyflåte, fra åtte til 12 supplyskip. Flåtens størrelse var den samme frem mot 1997. Fra og med 1997 skulle Solstad rederiet gjennomgå en massiv ekspansjon.

---

<sup>114</sup> Hammerborg, 2003, s. 363.

<sup>115</sup> Prefikset på et skipsnavn vil være for eksempel *Normand Carrier*. De aller fleste rederier følger et slikt eller lignende mønster for skipsflåten de eier.

<sup>116</sup> Bøe og Kvammen, 1977, s. 82. Informasjonen om de åtte supplyskipene Solstad administrerte er hentet fra den spesialisertkonstruerte databasen.

<sup>117</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1975-1981. Knutsens supplyskip ble drevet selvstendig fra 1976 frem til det ble solgt til Solstad.

Ifølge Hammerborg investerte rederiet i rundt 20 nye OSV mellom 1996 og 2002. Per 2011 bestod rederiets flåte av 50 OSV.<sup>118</sup>

Johannes Østensjø d.y's rederi ble etablert i Haugesund i 1975. Selskapets skip ble organisert i en sammenslutning opprettet av Jan Staubo i Oslo, kalt *Edda Supply Ships*, for markedsføring av skipene.<sup>119</sup> Østensjøs rederi satset i første omgang på forsyningsskip. I forskjell til Solstad syntes ikke Østensjø å foreta seg noen ekspansjon i flåten i første halvdel av 1980-tallet. Rederiet gjorde derimot en stor ekspansjon innen nisjemarkedet for AHT-skip mellom 1985 og 1999.<sup>120</sup> Mellom 2000 og 2010 kontraherte rederiet ti slepefartøy, fire PSV og AHTS-skip, to skip innen seismikk og undervannstjenester og ett skip for standbyoppdrag.<sup>121</sup>

Eidesvik ble grunnlagt i 1965 av brødrene Lauritz og Kristian Eidesvik og hadde sin virksomhet innenfor fiskeri.<sup>122</sup> Først i 1976 satset Eidesvik innen offshoreskipsfart, innledningsvis i standbymarkedet. Gjennom 1980-årene hadde rederiet skip innen supply, standby og seismikk. Eidesvik ekspanderte flåten sin igjennom 1980-tallet og hadde 11 skip i 1990. Frem mot 1999 bestod rederiets flåte av samme antall skip, fortsatt differensiert i de tre nisjemarkedene. Solstad, Østensjø og Eidesvik dannet gradvis grunnlaget for både supplymarkedet, og mesteparten av offshoreskipfarten i Haugalandregionen. De andre aktørene i Haugalandregionen som gikk inn i supplyvirksomheten ble stort sett avvirket under det sviktende markedet på 1970-tallet eller under offshore-krisen i slutten av 1980-årene.

Foruten de tre aktørene har rederiet Stolt-Nielsen også gjort et betydelig bidrag i supplysatsingen i regionen på 1970-tallet. Rederiet hadde utover 1960- og 1970-tallet satset stort innen tankfart. Mellom 1975 og 1976 ble Stolt-Nielsen tilført seks supplyskip og ett dykkerskip. Ettersom det sviktende markedet slo inn i 1976 valgte rederiet å selge to av supplyskipene, og

---

<sup>118</sup> Solstad *Offshore ASA, prospectus of 6 June 2011*.

<sup>119</sup> Hammerborg, 2003, s. 369.

<sup>120</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1985-1999: Mellom 1990 og 1999 bestod Østensjøs flåte av stort sett tre- fire PSV og åtte AHT registrert i Haugesund. Fra 1995 av ble tre slepefartøy under Østensjøs rederi registrert i byene Cork (Irland) og Peel (Isle of Man).

<sup>121</sup> Dagsland, 2014, s. 65-78.

<sup>122</sup> Stautland, 2016, s. 33. Rederiet investerte også etter hvert i mindre bulkskip Disse drev med frakting av singel og sand, for det meste langs vestlandskysten.



ombygget noen av de andre skipene. Både ombygging og salget av de seks supplyskipene var altså en medvirkende faktor for den svake nedgangen i supplymarkedet i slutten av 1970-tallet i regionen.<sup>123</sup> Som tabell 3-2 viser, avviklet Helge Kyvik og Asbjørn Grevstad sine supplyengasjement.<sup>124</sup> Brødrene Klovning ble grunnlagt i 1970 av brødrene Svein og Odd Klovning med kontor i Utsira utenfor Haugesund, men deres offshoreskip ble registrert i Haugesund. Rederiet gikk inn i Supply i 1975 og kom seg gjennom det sviktende markedet på slutten av 1970-tallet. Rederiet hadde en flåte på fire supplyskip i 1988, men ble solgt innen 1990.<sup>125</sup>

### **Standbymarkedet**

Mellom 1977 og 1983 vokste det frem en standbyflåte registrert i Haugesund. Engasjementet bak satsingen var små fiskeriinteresser med ombygde fiskefartøy. Som tabell 3-2 viser var dette fem aktører med til sammen seks standby-skip. De resterende standby-skipene tilhørte Eidesvik og Stolt-Nielsen. Diagram 3-3 viser at nedgangen i antall standby-skip ble sterkt redusert mellom 1983 og 1986, og eksisterte frem til 1997. Markedet for Seismikk og Undervannstjenester ble i likhet med Stavangerregionen ikke stort mellom 1970 og 1999 i Haugalandregionen.

### **Seismikk-og Subsea markedet**

Innen seismikk hadde som sagt Eidesvik med tiden en flåte på fem seismikkskip i 1999. Utenom Eidesviks seismikkskip var det kun Aksel Øklands ene seismikkskip som fantes i regionen. Innen undervannsoppdrag hadde Stolt-Nielsen opptil tre dykkerskip. Selskapet Seaway gikk bort fra supply og ble i stedet et rendyrket subseaselskap. Stolt-Nielsen hadde tre dykkerskip fra 1981 til 1983. Fra 1984 til 1993 hadde Stolt-Nielsen to dykkerskip stasjonert i Haugesund.<sup>126</sup> Fra og med 1994 var ingen av skipene i Stolt-Nielsens offshoreflåte registrert i Haugesund.<sup>127</sup> Bakgrunnen for dette var Stolt-Nielsens kjøp av det franske selskapet Comex A/S i 1992, som

---

<sup>123</sup> To av supplyskipene om til dykkerskip, ett av dem til standby skip. De to siste skipene ble solgt.

<sup>124</sup> Kyvik gikk inn i supply i 1975 med selskapet KS AS Broco og fikk to supplyskip fra Nederland i 1975. I 1979 solgte rederiet skipene sine, og forsvant som aktører i offshoreskipsfarten. Asbjørn Grevstads selskap Safari Tugs A/S opererte med to slepebåter i fra 1976- 1977, men ble avviklet i 1977.

<sup>125</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1986-1990.

<sup>126</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1984-1993.

<sup>127</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1994-1999

ble Stolt Comex Seaway A/S. Rederiets operative basen holdt til både i Haugesund og Marseille etter oppkjøpet, men ble flyttet til Aberdeen i 1993.<sup>128</sup>

Mellom 2000 og 2010 ble offshoreskipsfarten i Haugalandregionen gjenstand for internasjonalisering og ekspansjon i nisjemarkedet for undervannstjenester. Ekspansjonen i undervannstjenester henger sammen med etterspørsel av denne nisjen i oversjøiske farvann. Dette førte til at flere aktører i offshoreskipsfarten i større grad valgte å satse på dette markedssegmentet. Mellom 1999 og 2010 kontraherte Solstad hele 21 CSV mens Eidesvik kontraherte bare fire. Et annet bevis for denne satsingen var etableringen av subsea selskapet DeepOcean i Haugesund. Selskapet ble etablert av Solstad og Østensjø i 1999. Bakgrunnen for dannelsen var et kompetansemiljø som ble værende igjen ettersom Stolt-Nielsen flyttet virksomheten sin fra Haugesund til utlandet.<sup>129</sup>

## **Oppsummering**

Som det tidligere ble understreket kom rederivirksomheten i Haugalandregionen stort sett til å dreie seg rundt de tre store: Solstad, Østensjø og Eidesvik. Dette var også årsaken til hvorfor supplymarkedet ble det største i regionen. Ifølge Tabell 3-2 var de fleste aktørene registrert i Haugesund. Ettersom Solstad har Skudeneshavn som registerhavn har denne havnebyen gjort seg bemerket innen offshoreskipsfarten. Kopervik hadde kun et standby-skip havneregistrert. Sett bort ifra registerhavn har Bømlo som hovedbase for Eidesvik en anelig flåte. Ut ifra dette perspektivet ville ikke Haugesund vært veldig mye større enn Skudeneshavn, eller for så vidt Bømlo.

### **3.2.4 Bergensregionen**

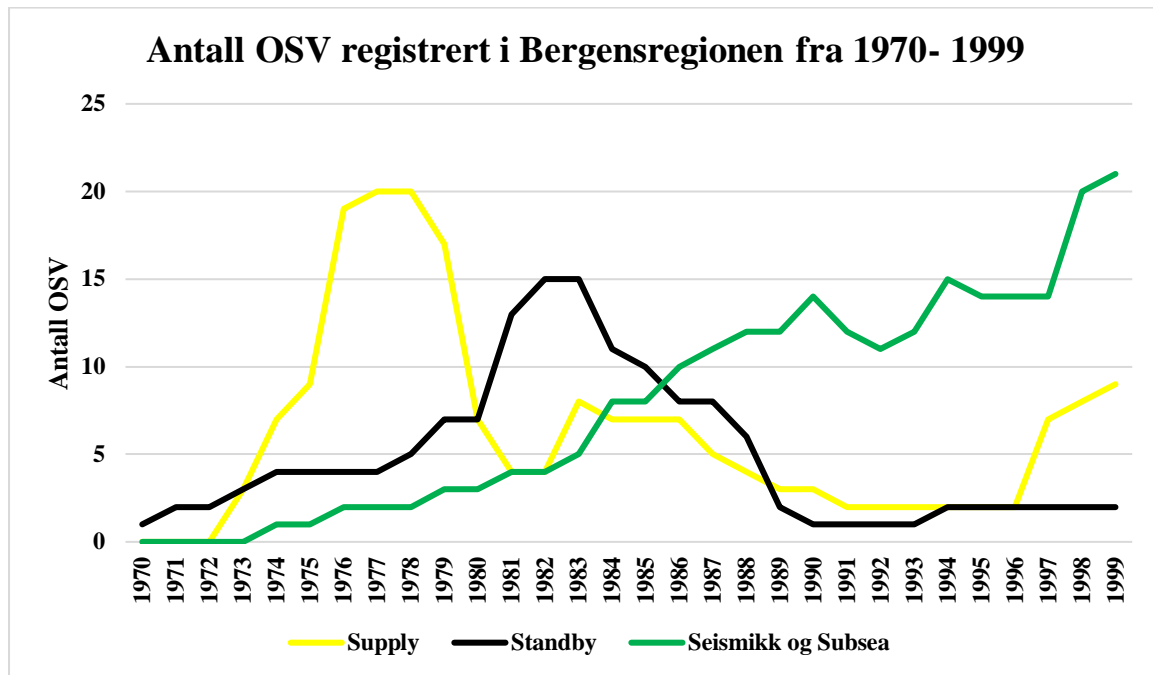
I Bergensregionen utviklet offshoreskipsfarten seg i en annen retning i forskjell til de andre regionene. I likhet med Stavangerregionen dominerte supplymarkedet i det første tiåret, som diagram 3-4 viser. Fra 1980- 1985 peker diagrammet på et tydelig oppsving i standbymarkedet, som er klart størst på dette tidspunktet. En får så et tredje moment, hvor regionen også skiller

---

<sup>128</sup> Ilner, 2009, s. 314-316.

<sup>129</sup> Hammerborg, 2003, s. 399.

seg ut fra de andre regionene; nisjemarkedet for seismikk og undervannstjenester. Dette nisjemarkedet dominerte aktørenes engasjement i offshoreskipsfart i Bergensregionen mellom 1985 og 1999. Et interessant trekk diagrammet viser var økningen av antall OSV i supplymarkedet mellom 1997 og 1999.



**Diagram 3-4:** Oversikt over antall OSV registrert i Bergensregionen fra 1970-1999.

**Kilde:** Egen spesialkonstruert database basert på informasjon om individuelle fartøyer fra DNV skipsregister fra 1970-1999 og NS fra 1970-1999.

Som maritim by, hadde Bergen en stor registrert flåte innen tradisjonell skipsfart. Westfal-Larsen & Co, J. L. Mowinckels rederi og Odfjell er eksempler på godt etablerte rederier med virksomhet i byen i over 100 år.<sup>130</sup> I etterkrigstiden frem mot skipsfartskrisen i 1973 hadde flere bergenske rederier markert seg i den norske skipsfarten. Av disse kan Kristian Jepsens rederi og Hilmar Rekstens Rederi nevnes. Sistnevnte rederi var det eneste i Bergen som satset på stortankfart.<sup>131</sup> Ettersom skipsfartskrisen slo inn utover 1970-tallet slet mange av disse rederiene slik som ellers rundt om i landet. Da nisjemarkedet for supplyskip åpnet seg i 1970,

<sup>130</sup> Bakka, 1998, s. 249, 256 og 277. J. L. Mowinckels Rederi ble grunnlagt i 1898, og er det eldste eksisterende rederiet i Bergen. Westfal-Larsen ble grunnlagt i 1904 og Odfjell ble grunnlagt i 1915.

<sup>131</sup> Ibid, s. 262.

var det kun J. L. Mowinckels rederi som viste seg interessert i det nye skipsfartsmarkedet, men satset kun som deltaker i et supply-engasjement.

**Tabell 3-2:** Oversikt over aktører innen offshoreskipsfarten i Bergensregionen

Offshorerederi	Tidligere virksomhet/andre virksomheter	Aktive år, Registreringshavn, (Hovedbase)
Kåre Misje & Co	Fiskeri, skipsmegler	(1968-1988) Bergen
Norsk Bjergningskompagni (Salvator Marine Services & Co)	Slep- og Bergingstjeneste	(1973-1979) Bergen
Johs. Larsen Rederi	Trampfart	(1973-1983) Bergen
Ellen Forland Rederi	Meglerfirma	(1973-) Bergen
G.C Rieber (Rieber Shipping)	Selfangst, diverse industrier	(1973-) Bergen
Johs. Presthus Rederi	Shipping	(1976-1980) Bergen
Tor Østervold (Shipman, Solvik Offshore og Vestland Offshore)	Fiskeri	(1977-) Bergen (Torangsvåg, Austevoll)
Austevoll Supply A/S	Fiskeri	(1980-1985) Bergen (Kolbeinsvik, Austevoll)
District Offshore A/S	Fiskeri	(1981-) Bergen (Storebø, Austevoll)
Sartor Supply A/S	Fiskeri	(1982-1983) Bergen (Straume, Fjell)
Rolf Wigands rederi	Shipping	(1983-1985) Bergen
Diverse standby-aktører: Nils Høyland, Knut Austevoll, K. Halstensen, Søren Øvrestveit, Knut Stenevik og Otto Nerhus	Fiskeri	(1973-1990), (1979-1985), (1980-1987), (1974-1983), (1981-1985) og (1981-1987) Bergen (Austevoll, Sund, Os og Stord)
Trygve Økland	Fiskeri	(1983-2000) Bergen (Torangsvåg, Austevoll)
Reksten Management	Shipping, Tankfart	(1983-1990) Bergen
Geoconsult (Hans Martin Gravdal)	Survey, konsulentfirma	(1983-2005) Bergen
North Sea Shipping	Fiskeri	(1987-) Bergen (Klokkarvik, Sund) (Bakkasund, Austevoll)
Sartor Shipping	Fiskeri	(1990-2010) Bergen (Steinsland, Sund)
Oceamteam Shipping ASA	Uvisst	(2005-) Bergen
Seabed A/S	Hans Martin Gravdal	(2006-) Bergen
Norshore A/S	Uvisst	(2007-) Bergen (Straume, Fjell)
Atlantic Offshore	Fisjon av Sartor Shipping	(2010-) Bergen (Ågotnes, Fjell)
Høyland Offshore	Fisjon av Sartor Shipping	(2010-) Bergen (Steinsland, Sund)

**Kilde:** Egen spesialkonstruert database basert på informasjon om individuelle fartøyer fra DNV skipsregister fra 1970-1999 og NS fra 1970-1999. Oversikt over offshorerederier, Bakka, 2017, s. 220.

## Supplymarkedet

I 1970-årene satset tre aktører fra Bergen i supplymarkedet. Disse var Norsk Bjergningskompagni, Johs. Larsen og Johs. Presthus. Som tabell 3-3 viser var det kun tre aktører fra den tradisjonelle skipsfarten. Sammen med J.L. Mowinckels skaffet Norsk Bjergningskompagni i første omgang fire supplyskip. Disse ble satt under Bjergningskompagniets drift. Johs. Larsen rederi hadde ingen store aktører med seg i satsingen, men tilegnet seg allikevel en flåte på syv supplyskip. Johs. Presthus entret supplymarkedet i 1976 og organisere virksomheten sin igjennom en større samarbeidsgruppe kalt Edda Supply Ships.<sup>132</sup> På det meste tilsvarte supplyflåten til de tre aktørene 17 supplyskip. Satsingen medførte til at supply ble det sterkeste nisjemarkedet i Bergensregionen. Dette endret seg drastisk. I årene mellom 1978 og 1981 viser diagram 3-4 at den bergenske supplyflåten ble redusert fra 20 til kun fire supplyskip. Årsaken var den samme som for den reduserte supplyflåten i Stavangerregionen i samme periode, nemlig det sviktende markedet. Norsk Bjergningskompagni gikk konkurs i 1979, Johs Presthus Rederi solgte alle supplyskipene sine innen 1980 og Johs. Larsen avviklet sitt engasjement i 1983.<sup>133</sup> Bergensregionen hadde med andre ord nærmest forsvunnet fra supplymarkedet.

På tross av avviklingene prøvde nye aktører seg på 1980-tallet. Nykommerne var Austevoll Supply, DOF, Sartor Supply og Rolf Wigands rederi. Austevoll Supply og DOF ble begge grunnlagt på Austevoll henholdsvis i 1980 og 1981. I 1985 ble Austevoll Supply fusjonert inn i DOF Management.<sup>134</sup> Mellom 1982 og 1990 eide offshorerederiet på det meste fire moderne supplyskip, som gjorde DOF til den største aktøren innen dette segmentet. Sartor Supply fra Fjell på Sotra og Rolf Wigand rederi fra Bergen prøvde seg også innen supply. Rolf Wigands rederi hadde tidligere satset innen tankfart, men grunnet skipsfartskrisen gikk rederiet konkurs i 1978. I 1981 gjorde Wigand et forsøk i supply med to supplyskip registrert i Bergen, igjennom

---

<sup>132</sup> Bakka , s. 182, 246. Rederiet hadde før satsingen i supply også drevet virksomhet med hydrofoilbåter. Det fremkommer ikke hvorfor Presthus ville organisere seg i Edda Supply Ships, men det kan tenkes at det gav en økonomisk trygghet, slik det var for de mindre aktørene i P/R Normand i Haugalandregionen.

<sup>133</sup> Bakka, 1998, s. 182, 261.

<sup>134</sup> Riksarkivet: PA-1510- District Offshore A/S (DOF ASA). DOF Management ble etablert i 1984 med formål i å disponere de to supplyskipene til DOF. Den 1. oktober 1985 ble DOF Management disponentselskap for Austevoll Supply I og II.

Atlantic-gruppen fra 1982 av.<sup>135</sup> Begge rederiene kom til kort. Sartor Supply hadde bestilt to forsyningskip fra et tysk verft, men fikk bare levert det ene skipet før rederiet ble avviklet i 1983. Wigands engasjement ble avviklet året etter i 1984.<sup>136</sup> Ifølge Bakka skyldtes disse avviklingene at markedet sviktet i 1983.<sup>137</sup> Angående satsingen til Sartor Supply konstaterte Karsten Høyland at Sartor Supply var uheldig ettersom satsingen ble gjort i et tøft marked til feil tid.<sup>138</sup>

I 1990 skrev journalist Jan Eliassen i Bergens Tidende at DOF overførte og fikk registrerte sin flåte til Farsund på Sørlandet ettersom rederiet inngikk et samarbeid med Farsund-rederiet Brøvig Offshore AS. Resultatet ble altså at Bergen hadde kun to registrert forsyningskip, begge eid av et rederi driftet av DOF.<sup>139</sup> Med andre ord nådde supplyflåten i bergensregionen et bunnpunkt i 1990. I perioden frem mot 1997 viser diagram 3-4 at supplyflåten i Bergensregionen var svært marginal. Fra 1997 til 1999 viser den derimot at supplyflåten fikk en kraftig vekst, fra to til ni supplyskip. Årsaken var at DOFs flåte flyttet hjem igjen til Hordaland. Riktignok ble DOFs flåte registrert i Bergen, men den ble fysisk stasjonert i rederiets opprinnelige hjemsted, Storebø på Austevoll.<sup>140</sup> Hvordan gikk det så med nisjemarkedet for standby?

## Standbymarkedet

Utviklingen av standbymarkedet i Bergensregionen sees best i lys av rederiet Kåre Misje & Co. Som tidligere nevnt var Kåre Misje & Co en pioner innen standby virksomheten. Etter en forespørsel fra det amerikanske oljeselskapet Phillips Petroleum ble Misjes fiskefartøy *Famita* leid inn til å stå i beredskap for en oljeplattform i 1968.<sup>141</sup> Rederiets engasjement innen standby ekspanderte først på slutten av 1970-tallet. Kåre Misje & Co gjorde også en pionerinnsats innen

---

<sup>135</sup> Bakka, s. 183, 280. Rolf Wigand rederi sitt supply engasjement ble organisert i Atlantic-gruppen som ble administrert av det Kristiansund-baserte rederiet Atlantic Supply A/S.

<sup>136</sup> Ibid, s. 183.

<sup>137</sup> Ibid.

<sup>138</sup> Intervju med Karsten Høyland, 27. mars 2020.

<sup>139</sup> Jan Eliassen, Bergens Tidende, 19. juli 1990. Denne artikkelen synes å ikke stemme helt ettersom tallmateriale fra databasen viser at det er registrert to skip i Bergen fra 1991 av. Riktignok er det ene skipet registrert i både DNV og NS, men det andre er kun registrert i NS. Denne feilen har også blitt poengtert av Stangeland i sin fremstilling. Se Stangeland, 2006 s. 56.

<sup>140</sup> Jan Eliassen, Bergens Tidende, 25. mars 1996. Årsaken var at rederiet hadde kjøpt opp 60% av flåten de delte med Brøvig-gruppen og ønsket å få kontroll over sin egen flåte.

<sup>141</sup> Ibid, 2006, s. 66.

værskiptjenesten fra og med 1970-tallet, som det eneste rederiet som satset på værskip. Kåre Misje & Co's værskipsengasjement hadde i første omgang Meteorologisk Institutt som fast oppdragsgiver, men fra 1976 fikk rederiet oppdrag fra oljerelaterte oppdragsgivere.<sup>142</sup> I andre halvdel av 1970-tallet gikk Misje rederiet også inn i markedet for slepevirksomhet, og tilegnet seg to slepefartøy, henholdsvis i 1976 og 1977.<sup>143</sup>

Mellom 1978-1984 gikk Kåre Misje & Co tungt inn i standbymarkedet, og kjøpte inn syv skip. I samme tidsperiode viser den spesialkonstruerte databasen at en sverm av nye aktører dukket opp i standbymarkedet.<sup>144</sup> Mange av disse var små fiskeriinteresser fra Austevoll, Sund, Stord og Os. Et samarbeid ble dannet mellom Misje-rederiet og disse fiskeriinteressene. I Bakkas bok *I all slags vær* omtales dette samarbeidet som «Misje-gruppen». Gruppens funksjon var at Misje disponerte standby-interessentenes standby-skip. Misje-gruppen bestod også av standby-interessentene fra Haugalandsregionen, og tilsvarende interesser på Østlandet og langs kysten så lang nord som Mehamn i Finnmark.<sup>145</sup> Ifølge tallmaterialet fra DNV sine skipsregistre dekket Misje-gruppen hele standbyflåten i Bergensregionen, og nærmest tilsvarende hele flåten i Haugalandsregionen. Dette faktum forklarer godt hvor stor Kåre Misje & Co var i dette nisjemarkedet. Utviklingen synes tydelig i diagram 3-4.

I årene mellom 1984 og 1990 skjedde det en like brå nedgang i standbyflåten, hvor det kun var to standby-skip i bergensregionen i 1990. Bakka fremhever at rederiets store problemer med å finansiere standby-flåten sin mellom 1986 og 1989 var årsaken. Finansieringsproblemene kan tilskrives en kombinasjon av lav etterspørsel i markedet og at dette var en turbulent og krevende periode for norsk økonomi. I 1987- 1988 var det allerede tegn til at Kåre Misje & Co planla satsing i andre skipsfartsmarkeder. Innen 1989 var rederiet ute av offshoreskipsfarten. Det eneste resterende skipet Misje-rederiet hadde igjen var værskipet *Polarfront*, som ikke var

---

<sup>142</sup> Bakka, 2006, s. 58-59. Bakka forklarer at virksomheten værskipene utførte var å danne hydrografiske målinger av vind, strøm og bølgehøyde. Målingene som ble gjort skulle ha stor betydning for utviklingen og utbyggingen av oljevirksomheten i Nordsjøen. I tillegg til disse virksomhetene hadde de også et dykkerskip fra 1981 av som var registrert i Bodø, men som ble solgt allerede i 1984.

<sup>143</sup> Ibid, 2006, s. 71-74.

<sup>144</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1978-1984.

<sup>145</sup> Bakka, 2006, s. 79.

relatert til oljevirkosomheten.<sup>146</sup> Kåre Misje & Cos engasjement i offshoreshippingen var en sentral del av den bergensregistrerte offshoreflåten på 1980-tallet.

På 1990-tallet fikk offshoreskipsfarten ny aktivitet innen standby-tjenester, utført av rederiet Sartor Shipping på Sotra. Rederiet hadde igjennom flere samarbeid med både vestlandske- og utenlandske selskaper fått en vekst i flåten av supply/standby-skip. I 2007 fremkom det i Bergens Tidende at rederiet var Norges største operatør av offshore-support fartøyer, med 26 skip i antall.<sup>147</sup> I slutten av 2009 eide rederiet 20 skip.<sup>148</sup> I 2010 ble rederiet splittet, hvor den ene delen ble etablert som Atlantic Offshore, og den resterende delen ble videreført som Høyland Offshore.

### **Seismikk- og Subsea markedet**

Som vist foran ble verken supply- eller standbysegmentet store segmenter i Bergensregionen frem til 1999. Om offshore-engasjementet i Bergen som skipsfartsby omtaler Bakka Rieber Shipping, Forlands rederi og Geo Consult som de få vellykkede spesialrederiene og som «unntagelsene som bekreftet regelen» for offshoreskipsfarten.<sup>149</sup> For Bergensregionen ble utviklingen i seismikk- og subsea markedet annerledes enn i de andre regionene mellom 1970 og 1999. Foruten Forland, Rieber og Geo Consult bør også aktørene Tor Østervold og North Sea Shipping tas med i beregning som vellykkede aktører innen offshoreskipsfarten.

Både Forland og G.C. Riebers satsing innen seismikk begynte i første halvdel av 1970-tallet. I 1970-årene begynte Ellen Forland i seismikkvirkosomheten. I 1973 ble *Seis Mariner*, et ombygd fiskefartøy kjøpt i mars 1973 av Mikkel R. Forland.<sup>150</sup> På dette tidspunktet hadde Konglomeratet G.C. Rieber & Co størsteparten av flåten sin i Ålesund. Dette bunnet i virkosomheten innen selfangst, som skipene var sysselsatt med. Riebers virkosomhet innen selfangst tok slutt på 1980-tallet. Årsaken var svakere etterspørsel, og større krav til nye skip

---

<sup>146</sup> Spesialkonstruert database: Det Norske Veritas, Norges Skipsliste 1973-1990.

<sup>147</sup> Jan I. Eliassen, 18. september 2007, s. 24. Artikkelen viser også et tydelig bilde på hvordan rederiet utførte sin virkosomhet, både ved supply- og standby-tjenester. Eliassen forklarer at skipene utførte forsyningstjenester på dagtid, og stod i standby i nattestid.

<sup>148</sup> Karsten Høyland, 2016, *Høyland Family 100 years at Sea in 2016; 40 years as OSV owner/operator*.

<sup>149</sup> Bakka, 1998, s. 180-181.

<sup>150</sup> Ibid.



for selfangst. Som følge av dette og på grunn av de åpne mulighetene innenfor seismikkmarkedet, valgte G.C. Rieber & Co å legge en større satsing innenfor seismikk på begynnelsen av 1980-tallet. Ut ifra diagram 3-4 var det stadig vekst i seismikk- og subsea markedet utover 1980-årene. Dette forklares med tilskuddet av de nye aktørene Geo Consult, Trygve Økland, Reksten Management og North Sea Shipping. I tidsløpet frem mot 1999 var det kun selskapet Bergen Surveyor, under Reksten Management som ble avviklet. Først fra 1985 til 1990 ekspanderte disse flåtene sine. Frem mot 1998 ble seismikk- og subsea flåten i Bergensregionen redusert. Mye tyder på at rederiene gjennomgikk en konsolideringsfase som ellers på Vestlandet. Fra 1998 til 1999 viser diagram 3-4 en sterk økning innen markedet. Dette skyldtes en flåte ekspansjon i Tor Østervolds flåte. Rederiet hadde fra 1994 til 1998 ekspandert fra to til åtte skip.

I likhet med Haugalandsregionen ble også markedet for subsea mer utbredt blant aktørene innen supply mellom 2000 og 2010. I Bergensregionen gjaldt dette i aller største grad DOF. Offshorerederiet hadde foretatt et oppkjøp av selskapet GEO Group i 2005, som bestod av Geo Consult, eid av Hans Gravdal.<sup>151</sup> DOF tilegnet seg da en subseaflåte på fire skip. I likhet med Solstad ble det gjort en oversjøisk ekspansjon i offshoremarkedene i Brasil, Sørøst-Asia og på det afrikanske kontinentet. I denne sammenheng bygget DOF opp en særdeles stor subseaflåte i årene mellom 2000 og 2010. Mellom 2003 og 2010 hadde rederiets offshoreflåte gjennomgått en enorm ekspansjon, fra 24 til 70 OSV, hvor 25 av dem var ROV-skip eller CSV innen subsea.<sup>152</sup> Tilskudd av nye selskaper i regionen ble til innen dette segmentet. Disse var Norshore AS, Oceanteam AS og Seabed AS. Det fremkommer svært lite om både Oceanteam og Norshore i kildene. Seabed A/S var et nytt selskap grunnlagt av den tidligere eieren av GEO Group, Hans Gravdal.<sup>153</sup> Selskapet ble i 2012 kjøpt opp av det singaporske selskapet Swire Pacific Ocean.

## **Oppsummering**

Om det bergenske offshore-engasjementet konkluderer Bakka med at det maritime miljøet i Bergen var mer orientert mot shipping, hvor de store rederiene var mer forankret i industriell

---

<sup>151</sup> Stangeland, 2006, s. 120.

<sup>152</sup> DOF annual report 2003 og DOF ASA Quartal Report:4 2010.

<sup>153</sup> *Skipsrevyen 2009/2*, s. 83.

shipping.<sup>154</sup> Rederivirksomheten i Bergensregionen ble stort sett bestående av aktører innen seismikk og subsea. Utenfor seismikk- og subsea markedet stod DOF og Sartor Shipping for supply-engasjementet frem mot 2010. Sees utviklingen i et regionalt geografisk perspektiv, vises det klart at offshoreskipsfarten har gått fra å være sterkt forankret i Bergen, til at periferien ble dets nye anker, med Austevoll i spissen. På Sotra kan utviklingen sees i lys av videreført kompetanse innen standby-tjenester, hvor Nils Høylands virksomhet ble videreført ved Karsten Høyland og hans rederier Sartor Shipping og Høyland Offshore. Sartor Shipping ble både Bergensregionen og hele Vestlandets største aktør innen standby-tjenester mellom 2000 og 2010. Forskjellen mellom by og land kan best sees i lys av en artikkel i BT fra 2009. Det ble her brakt frem at Bergen, som var Norges største skipsfartsby etter registrert tonnasje, ville falle betraktelig hvis Austevoll skulle bli en egen registerhavn. Dette ble argumentert for ved den store offshore- og fiskeflåten som tilhørte offshore-aktørene i Austevoll.<sup>155</sup>

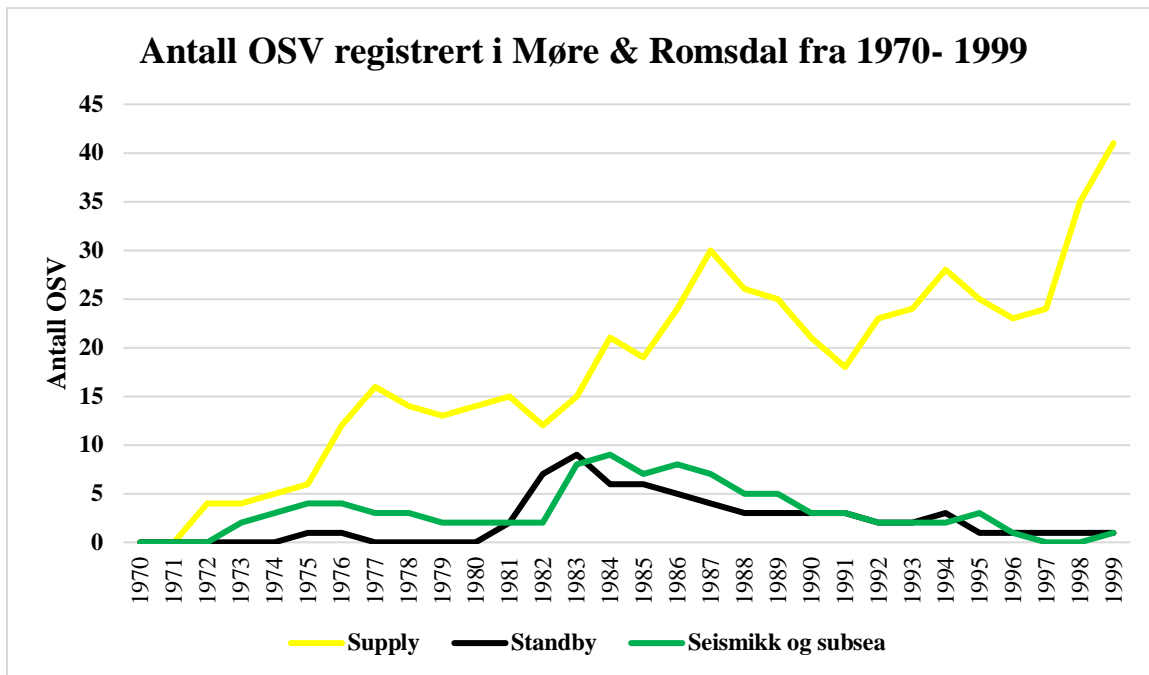
### **3.2.5 Møre og Romsdal**

I likhet med Haugalandregionen ble supply det dominerende markedssegmentet i Møre og Romsdal. Som diagram **3-5** viser var ikke dette segmentet enerådende til å begynne med. Selv om markedet for supply var størst i hele perioden mellom 1970 og 1999 var markedet for standby og oljeleting/undervannstjenester nesten like store i begynnelsen av 1980-årene. Fra 1983 til 1999 ble disse nisjemarkedene redusert til nærmest ingen skip. Supplymarkedet derimot ekspanderte frem mot 1999, med noen perioder med nedgang i flåten.

---

<sup>154</sup> Ibid, s. 186.

<sup>155</sup> Ove. A. Moldeskjær, 15 Juli. 2009, s. 18.



**Diagram 3-5:** Oversikt over antall OSV registrert i Møre og Romsdal

**Kilde:** Egen spesialkonstruert database basert på informasjon om individuelle fartøyer fra DNV skipsregister fra 1970-1999 og NS fra 1970-1999.

I denne regionen har Ålesund alltid vært skipsfartens hovedstad. Molde og Kristiansund har og er fortsatt skipsfartsbyer med maritim virksomhet, men ikke i samme grad som Ålesund.<sup>156</sup> Odd Vollan hevder at Ålesund historisk sett har vært den viktigste havnebyen mellom Trondheim og Bergen. Ålesunds fremvekst som by har vært nært knyttet til maritim næringsvirksomhet, særlig fiskeri og handelen med fiskevarer. Frem til 1970-tallet var også rederivirksomheten i all hovedsak knyttet til fiskeri og selfangst. Vollan argumenterer for hvordan funnet av olje på norsk sokkel, førte til både omlegging og utviding av rederiangasjementet i Ålesund. I Vollans historie om Ålesunds skipperforening finner vi flere eksempler på rederier som la om driften for å gå inn i offshorenæringen.

Johs. Hagenæs & Co startet først et skipsmeglerfirma i 1926, deretter Johan Hagenæs rederi i 1947. Frem mot 1973 satset rederiet på fart innen kjøleskip, og gikk inn i bulkfart fra 1964 av, men solgte det eneste skipet i dette segmentet i 1973. Samme året gikk rederiet inn i offshoreskipsfarten. Sverre Farstad & Co ble etablert i 1956, som også satset innen tradisjonell

<sup>156</sup> Vollan, 1992, s. 169-170.

skipsfart.<sup>157</sup> Dette var et lite skipsfartsrederi med virksomhet innen stykkgoods, bulk og tankfart.<sup>158</sup> Fra 1980 og frem mot 2010 var offshoremarkedet i Møre og Romsdal svært mangfoldig. Tabell 3-4 viser også at aktørbestanden i regionen bestod av små aktører med bakgrunn fra fiskerinæringen. Aktørene i offshoreskipsfarten mellom 1970 og 2010 var som følger:

**Tabell 3-4:** Offshorerederier i Møre og Romsdal fra 1970-2010

Offshorerederier	Tidligere virksomheter/ andre virksomheter	Aktive år, Registreringshavn, (Hovedbase)
K/S Sandøy Supply A/S & Co	Shipping og Fiskeri	(1972-1980) Molde (Brattvåg)
Diverse Seismikk/ Subsea aktører: AS Longvatrål, Labrador AS, Uksnøy & Co AS, Bård Vikanes/ Per Fosnavåg og Sigurd Teige	Fiskeri, offshoreskipsfart	(1973-1986), (1974-1989), (1981-1997, 1999-), (1983-1986), (1983-1988) Ålesund (Sande, Brattvåg, Fosnavåg og Ulsteinvik)
Farstad Shipping ASA	Tankfart, bulkfart, stykkgoods	(1975-) Ålesund
Johan Hagenæs & Co	Shipping	(1975-) Ålesund
Atlantic Supply A/S	Skipsmeglerfirma	(1975-1986) Kristiansund
K/S Sævik Supply A/S	Fiskeri	(1983-1998) Ålesund (Fosnavåg)
K/S Støbakk & Volle A/S	Fiskeri	(1983-1990) Ålesund
Diverse standby-aktører: Øyvind Bjørøy, Knut Vartdal, Strand Sea Service, Remøy Shipping og Statens Fiskerbank/ A/S Redningsfartøy	Fiskeri	(1974-1976) (1982-1987) (1982-1994) (1982-) (1981-1985) Ålesund, Molde. (Stort sett basert i distrikter på Sunnmøre).
Rovde Shipping	Fiskeri	(1982-2006) Ålesund (Rovde, Vanylven)
Ståle Remøy (Remøy Management)	Fiskeri	(1982-) Ålesund (Fosnavåg)
Remøy Shipping AS	Fiskeri	(1983-) Ålesund (Fosnavåg)
Olympic Shipping AS	Fiskeri	(1996-) Ålesund (Fosnavåg)
Rem Maritime	Fiskeri	(1996-2007) Ålesund (Fosnavåg)
Havila Supply ASA	Fiskeri, offshoreskipsfart	(1998-2003) Ålesund (Fosnavåg)
Island Offshore AS	Morten Ulstein	(2002-) Ulsteinvik
Bourbon Offshore AS	Fransk selskap	(2003-) Fosnavåg
Havila Shipping ASA	Fiskeri, offshoreskipsfart	(2003-) Fosnavåg
Sanco Shipping AS	Fiskeri	(1996-) Ålesund (Gjerdsvika, Sande)
Volstad Shipping	Fiskeri	(1982-1987) (2005-) Ålesund

<sup>157</sup> Vollan, 1992, s. 170-172.

<sup>158</sup> Grytten, 2008, s. 22. Farstads virksomhet i tradisjonell skipsfart varte frem til begynnelsen av 1990-tallet.

Volstad Maritime	Fiskeri	(2005-) Ålesund
Neptune Offshore	Fiskeri	(2006-) Fosnavåg
Golden Energy (tidligere Aries Offshore)	Engelsk/Gresk selskap	(2006-) Ålesund
Opstad Offshore	Uvisst	(2009-) Molde

**Kilde:** Egen spesialkonstruert database basert på informasjon om individuelle fartøyer fra DNV skipsregister fra 1970-1999 og NS fra 1970-1999. Oversikt over offshorerederier, Bakka, 2017, s. 220.

## Supplymarkedet

I Møre og Romsdal var K/S Sandøy Supply A/S & Co den første aktøren som gikk inn i offshoreskipsfarten i regionen. Rederiet fikk det første supplyskipet i desember i 1972, som for øvrig var det første norskbygde supplyskipet.<sup>159</sup> På det meste eide rederiet seks supplyskip. På midten av 1970-tallet fulgte flere aktører etter; Sverre Farstad & Co og Johan Hagenæs & Co fra Ålesund og Atlantic Supply fra Kristiansund. Slik tabell 3-4 viser, stammet aktørene i supplymarkedet på 1970-tallet stort sett fra tradisjonell skipsfart. Aktørene var også forankret i de tre byene i regionen: Ålesund, Molde og Kristiansund. I dette tiåret var 1977 et toppunkt med 16 supplyskip, som illustrert i diagram 3-5. I likhet med Haugalands- og Bergensregionen sank antallet skip på slutten av 1970-tallet og begynnelsen av 1980-tallet, men i forskjell til Bergensregionen var dette fallet marginalt. Det eneste rederiet som ble avviklet var Sandøy Supply i 1980.

På 1980-tallet fikk supplymarkedet i regionen et stort tilskudd av nye aktører. Blant disse var Sævik Supply og Støbakk og Volle. Begge aktørene hadde bakgrunn fra fiskerinæringen. Disse og enkelte andre fiskeriaktører tilførte supplymarkedet i regionen. Aktøren med størst vekst var Farstad. Innen 1980 hadde rederiet blitt størst i offshoreskipsfarten i regionen, og hadde i 1985 en flåte på åtte supplyskip.<sup>160</sup> Supplymarkedet toppen i antall skip i 1987, som for øvrig var midt i offshore-krisen. Supplyflåten i regionen ble godt redusert i årene frem mot 1991, slik diagram 3-4 viser. Blant disse var Støbakk & Volle og Atlantic Supply. Tross i nedgangen gjennomgikk Farstad en ekspansjon i flåten. Ifølge tallmaterialet fra databasen hadde Farstad en flåte på 13 supplyskip i 1987.

<sup>159</sup> Bakka, 2017, s. 135. Supplyskipet ble levert fra Voldnes Verft i Herøy kommune, i desember 1972.

<sup>160</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1978-1985.

Mellom 1990 og 1997 viser tallmaterialet fra databasen antallet av aktører ble konsolidert til fem aktører. Supplyflåten i dette tidsrommet bestod stort sett av Farstads flåte, samt mindre flåter tilhørende Sævik Supply, Remøy management, Rovde Shipping og Johan Hagenæs & Co. Rovde Shipping og Remøy management hadde en flåte med multifunksjonelle skip for både supply- og standby-tjenester. Fra 1997 av fikk supplymarkedet en enorm vekst, slik diagram 3-4 illustrerer. Den markante og kraftige økningen var forankret i to momenter. Den første, var et stort oppkjøp av en flåte på 12 skip i 1996, gjort av Sævik Supply A/S.<sup>161</sup> Den oppkjøpte flåten tilhørte det Kristiansand-baserte rederiet Viking Supply Ships.<sup>162</sup> Det andre momentet forekom mellom 1998 og 1999. I 1998 ble Sæviks flåte kjøpt opp av det amerikanske selskapet Trico Marine. Senere samme år grunnla tidligere eier av Sævik Supply, Per Sævik, offshorerederiet Havila Supply A/S.<sup>163</sup> Det nye selskapet hadde ifølge databasen åtte OSV, hvor syv av dem var supplyskip. Disse to momentene utgjør den hovedsakelige grunnen for den sterke veksten. Utenom tilveksten av aktører som Olympic Shipping og Rem Maritime, samt aktørene Rovde Shipping og Remøy Management utgjorde noe av supplyflåten på slutten av 1990-tallet med sine multifunksjonelle skip.<sup>164</sup>

Mellom 2000 og 2010 gjennomgikk supplyvirksomheten i regionen en enorm ekspansjon, både i antall skip og i antall aktører.<sup>165</sup> Tabell 3-4 viser at regionen fikk et tilskudd av seks nye offshorerederier. I likhet med de andre regionene var internasjonaliseringen tilstedeværende. I 2003 ble nok et rederi dannet av Per Sævik, nemlig Havila Shipping ASA. Det nye selskapet ble grunnlagt på bakgrunn av at hans andre rederi, Havila Supply A/S, ble kjøpt opp av det franske selskapet Bourbon Offshore. Flåten som ble overtatt ble organisert under en norsk avlegger, Bourbon Offshore Norway AS. Den norske avdelingen ble værende med kontor i Fosnavåg, som de fortsatt har i skrivende stund. Et annet utenlandsk oppkjøp skjedde ved det gresk-britiske selskapet Aries, som ett år etterpå skiftet navn til Golden Energy AS, kjøpte opp

---

<sup>161</sup> Bøe, 2010, s. 222-229.

<sup>162</sup> Rasmussen, 1996, s. 258-266. Viking Supply Ships hadde tidligere vært et av Norges største offshorerederier, men etter oljekrisen fra 1986 fikk rederiet betydelige problemer, og endte opp med at rederiet ble oppkjøpt av finansmannen Christen Sveaas, i 1987. I etterkant ble stadig større andel av denne flåten overført til Storbritannia og andre land. Ifølge databasen var kun halvparten av flåten registrert i Kristiansand.

<sup>163</sup> Bøe, 2010, s. 241, 268.

<sup>164</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1997-1999. Supplyflåten deres bestod av eldre supplyskip, utstyrt med standby-effekter.

<sup>165</sup> Økningen i antall aktører vises i tabell 3-4.

offshorerederiet Ugelstad i Ålesund i 2007.<sup>166</sup> I likhet med Haugalands- og Bergensregionen ble nisjemarkedet for undervannstjenester større, som aktørene i supplymarkedet stadig gikk tyngre inni.

### **Standbymarkedet**

I likhet med både Haugalands- og Bergensregionen var aktiviteten i standby større i begynnelsen av 1980-tallet. Aktørene innen standbymarkedet i regionen hadde også bakgrunn som fiskeriinteresser. Disse var blant annet Knut Vartdal, Strand Sea Service, Remøy Shipping, Ståle Remøy og Rovde Shipping. Av disse avviklet Vartdal, strand Sea Service og Remøy Shipping standby engasjementene sine. Remøy Shipping A/S og Rovde Shipping solgte de rene standby-skipene sine og erstattet dem med eldre supplyskip. Disse ble utstyrt med standby-funksjoner. Som nevnt under supplymarkedet bygget Remøy Management opp en flåte av syv skip for supply og standby-tjenester. Frem mot 1999 hadde Rovdes flåte vokst til fem skip innen supply/standby. I 2006 ble Rovde Shipping fusjonert med Siem Offshore, som skulle bli en av Norges største offshorerederier.<sup>167</sup>

### **Seismikk-og Subsea**

Møre og Romsdal kom tidlig inn i seismikk- og subsea markedet. Fra 1973 av hadde aktører fra fiskerinæringen bygget om fiskefartøyene sine til seismikkskip. Aktørene Longvatrål og Labrador A/S leide ut seismikkskipene sine til det store seismikkselskapet Geco som holdt til i Oslo.<sup>168</sup> Uksnøy & Co ble startet i 1983 og var eierinteresser i Sandøy Supply, som ble avviklet i 1980. Som diagram 3-5 viser nådde dette markedet toppen i 1984. Den gradvise nedgangen frem mot 1999 skyldes i første omgang offshore-krisen hvor både Longatrål og Labrador A/S ble avviklet. Uksnøy & Co flagget ut til utlandet i 1994, men kom tilbake igjen i 1999. Videre fra 2000 til 2010 har utviklingen slik som i de andre regionene vært preget av aktører innen supplymarkedet som har investert tungt innen subsea elementet. Aktørene Volstad Shipping, Volstad Maritime og Neptune Offshore har etablert seg i markedet mellom 2000 og 2010.

---

<sup>166</sup> Terje Reite, 2007. <https://www.nrk.no/mr/alesundsrederi-solgt-1.1813562>. Aries skiftet navn til Golden Energy i 2008.

<sup>167</sup> *Skipsrevyen*, 2006/2, s. 92-93.

<sup>168</sup> Berge i Bjarnar, 2006, s. 424-425.

## Oppsummering

Kort fortalt gikk rederivirksomheten i Møre og Romsdal fra å være basert i hele regionen til å forankre seg sterkt på Sunnmøre. Etter avviklingen av Atlantic Supply og Sandøy Supply forsvant Kristiansund og Molde fra offshoreskipsfarten. Først i 2009 ble Molde reetablert innen offshoreskipsfarten, men Opstad Offshore A/S, som det eneste unntaket. I motsetning til hvor Bergen stod som registerhavn for skip stasjonert i Austevoll og Sotra, fikk Fosnavåg innvilget egen registreringshavn i 2000. I 2006 hadde antallet OSV registret i Herøy Kommune 60 mens tilsvarende i Ålesund var på 50.<sup>169</sup> I 2014 hadde Fosnavåg 102 registrerte OSV i forhold til Ålesund med tilsvarende 82 skip.<sup>170</sup>

### ***3.3 Hva kan forklare utviklingen i nisjemarkedene?***

Det foreligger mange årsaker bak hvorfor noen aktører har lyktes, og andre ikke. Som det har blitt vist har blant annet store aktører som Smedvig forsvunnet fra offshoreskipsfarten, mens DOF med bakgrunn fra fiskeriinteresser etablerte seg som den største aktøren i offshoreskipfarten i perioden som undersøkes i denne oppgaven. Markedssviktene som offshoreskipsfarten og dens nisjemarkeder gikk gjennom på 1970- og 1980-tallet har vært av stor betydning for utfallet. I tidsrommet mellom 1990 og 2010 gav utviklingen i første omgang tegn til konsolidering av aktørbestanden frem mot slutten av 1990-tallet. Utviklingen har videre frem mot 2010 gitt uttrykk for en ny ekspansjon, både av etablerte aktører og av nye aktører. I dette tidsrommet vil det rettes et fokus på utslagsgivende faktorer som har ledet til aktørenes flåteekspansjon og flåteavvikling.

#### **3.3.1 Dominansskiftet i standby: fra Misje til Møkster**

Slik utviklingen i standbymarkedet har foregått fra 1970- 2010 ser vi at det har blitt en endring i flåtestrukturen innen standby. Som tidligere fortalt inntok Kåre Misje & Co en pionerrolle innen standby siden 1968 og i begynnelsen av 1970-tallet. Offshorerederiet fikk en lederposisjon i dette nisjemarkedet mot slutten av 1970-årene og utover 1980-tallet, men som

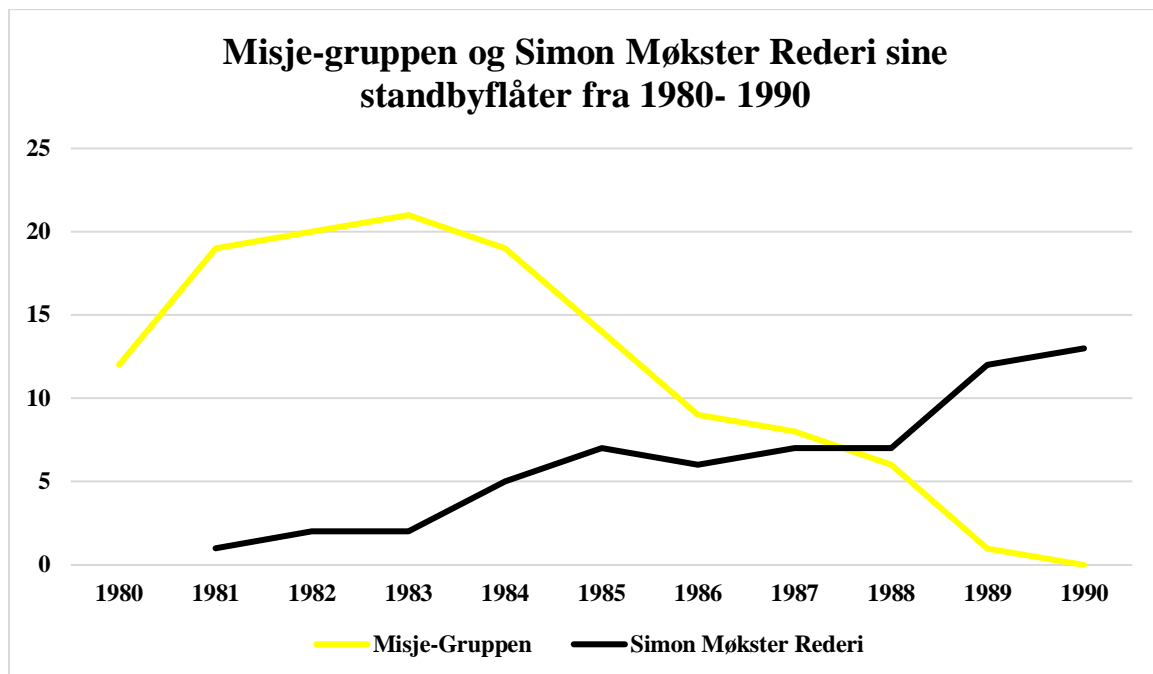
---

<sup>169</sup> Berge i Bjarnar, 2006, s. 429. Informasjonen er hentet fra en tabell som er hentet fra Norges Rederiforbund. Tabellen viser tall for antall OSV per 1. januar 2006.

<sup>170</sup> Bakka, 2017, s. 220. Fosnavåg er en havneby og registreringshavn i Herøy Kommune.



nevnt forsvant Misjes standby-flåte frem mot 1990. Samtidig med denne utviklingen vokste Møksters standbyflåte i løpet av 1980-tallet og tok over lederposisjonen innen standby. Kan det tenkes at Møkster-rederiets gjennombrudd henger sammen med Kåre Misje & Cos undergang innen standby-satsingen?



**Diagram 3-6:** Utviklingen i standby flåten til Misje Gruppen og Simon Møkster rederi fra 1980- 1990

**Kilde:** Egen spesialkonstruert database basert på informasjon om individuelle fartøyer fra DNV skipsregister fra 1980-1990 og NS fra 1980-1990

Ifølge Bakka kjøpte Simon Møkster opp mesteparten av Misjes fartøyer mellom 1987 -1988 for lave priser.<sup>171</sup> Diagram 3-6 ovenfor viser at Møkster-rederiet overgikk Misje-gruppen i antall standby-skip i 1988, noe som samsvarer med Bakkas påstand. Tallmaterialet fra databasen viser at de fleste skipene Møkster kjøpte var skip i Misje-gruppen, skip som Kåre Misje & Co driftet, men ikke eide.<sup>172</sup> Mellom 1985 og 1989 kjøpte Møkster opp åtte skip som tilhørte Misje-gruppen. Tre av disse ble kjøpt fra mindre standby-redere utenfor Bergen, ett fra Kåre Misje & Co, ett fra Eidesvik og tre fra nordnorske standby-redere. Årsaken bak oppkjøpene, forelå i Misjes vanskeligstilte situasjon: kjøpet av en ny type skip, spesialisert for standby-tjenester, og i tillegg offshorekisen av 1986.

<sup>171</sup> Bakka, 1998, s. 185.

<sup>172</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1980-1990.

Ifølge Bakka forelå det tre politiske faktorer bak Misjes undergang i standbymarkedet. Den første var overkontrahering i standbymarkedet, grunnet tilskudd av nye skip innen standbymarkedet mellom 1980 og 1982. Bakgrunnen for den hyppige økningen var kondemneringstilskuddet på 4,5 millioner kroner som fiskeriaktørene fikk for kondemnering av fiskefartøyene sine. I noen tilfeller ombygde de fiskefartøyene sine til standby-skip, i alt 15 skip. Den andre faktoren var det nye reglementet for standbyvirksomheten, først i 1979, så i 1984. Det første reglementet innebar en rekke nye krav for standby-skipene, blant annet mer redskaper for standby.<sup>173</sup> Etter Alexander Kielland ulykken den 27. mars 1980 ble nye krav for standbyvirksomheten vurdert. Ifølge Bakka ble «de såkalte høringsreglene», forskrifter utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet, sendt til høring. Disse stilte større krav for standby-skipene enn reglementet fra 1979. Ut ifra disse forskriftene satte skipsreder Kåre Misje i lag med Skipskonsulent AS i gang et prosjekt med å lage en ny type standby-skip som oppfulgte alle kravene i forskriftene. Resultatet ble tre moderne standby-skip, av type *Sentinel*, levert mellom 1982 og 1983.<sup>174</sup> Til tross for standby-skipenes teknologi og kompleksitet, var oljeselskapene lite villige til å benytte seg av disse skipene.

Den tredje faktoren ligger til grunn i det nye reglementet fra 1984, som ikke tok forbehold i høringsreglene fra 1981. Bakka setter dette i lys med regjeringsskiftet i 1981, som hadde ført til at høringsreglene ble «satt på is». Bakka forklarer at Kommunal og arbeidsdepartementet som den «ansvarlige instans» gav oljedirektoratet myndighet over godkjenning av oljeberedskapen for oljefeltene.<sup>175</sup> De nye reglene fra 1984 var noe mindre krevende enn høringsreglene, og åpnet opp for at supplyskip med standby-funksjoner fikk tillatelse til å påta seg standby-oppdrag.<sup>176</sup> Som resultat av dette fikk ikke Misje-rederiet beskjefligelse for sine avanserte sentinel-skip. Dette medførte at rederiet måtte selge de resterende standby-skipene sine mellom 1984 og 1987, for å finansiere sentinel-skipene. Salgene viste seg ikke å være tilstrekkelige for å finansiere sentinel-skipene, og under oljekrisens innvirkning måtte Misje selge hele standbyflåten sin, mellom 1987 og 1988. Disse tre faktorene forklarer hvorfor Misjes

---

<sup>173</sup> Bakka, 2006, s. 74-76. Blant disse kravene var Drop-sone for Helikopter og spesialutstyr for brannslukking og oljeoppsamling.

<sup>174</sup> Ibid, s. 85-87.

<sup>175</sup> Ibid, s. 81-83. Under arbeidet med det nye reglementet for standbyvirksomheten forklarer Bakka at det fra første stund var skarpe motsetninger mellom oljeselskapene og Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratet stod i spissen for at forskriftene av høringsreglene fra 1981 skulle bli gjeldende i det nye reglementet, noe oljeselskapene stod stikk i strid med, ettersom de ville bruke supplyskip med standby-funksjoner.

<sup>176</sup> Ibid.

standby-engasjement forsvant. Det var ikke bare Misje som brente seg på ny-investering i slike rene standby-skip. I Møre og Romsdal bestilte både Knut Vartdal, Remøy Shipping og Rovde Shipping lignende standby-skip. Ifølge databasen ble mesteparten av disse skipene solgt i slutten av 1980-tallet, og den siste innen 1995.<sup>177</sup>

Som det ble nevnt foretrakk oljeselskapene supplyskip med standby-funksjoner foran rene standby-skip. Rovde Shipping som først satset med ett rent standby-skip, begynte på slutten av 1980-tallet å ta i bruk eldre supplyskip bygget i 1970-årene, og utstyrte dem med standby-funksjoner. Det samme gjorde Remøy Management og Nils Høyland, senere Sartor Shipping. I løpet av 1990-tallet fikk både Remøy Management og Rovde Shipping en flåte på flere ombygde supplyskip, utstyrt med standby-mekanismer. Sartor Shipping er kanskje det beste eksempelet. Som tidligere forklart skapte offshorerederiet en flåte på over 20 supplyskip med en del standby-funksjoner, alt ettersom hvilket behov oppdragsgiveren har. Også PSV og AHTS-skip med standby-funksjoner ble hyppigere levert fra verft utover 1990-tallet, noe som tyder på at dette ble normalen for vanlige supplyskip.<sup>178</sup> Med dette kan en konkludere med at standby som tjeneste ble absorbert i supplyskip som PSV og AHTS.

### **3.3.2 Aktørenes vekst og fall i supplymarkedet**

For aktørene i supplymarkedet har både forskningslitteraturen og kildematerialet tegnet et bilde av hva som forårsaket aktørenes utfall i 1970- og 1980-årene. I lys av aktørene som ekspanderte under markedssviktene på 1970- og i særlig grad 1980-tallet har to fenomener blitt avdekket: supplyskipenes kvaliteter og oppkjøp av supplyskip og OSV generelt fra andre aktører. I tillegg vil det bli viet fokus til Østensjø-rederiet som den eneste aktøren som satset sterkt innen slepefartøy.

Ut ifra kildematerialet har det tegnet seg hvilke faktorer som har vært utslagsgivende på 1970- og 1980-tallet. Det har vist seg at supplyskipenes kvalitet har vært av betydning. Dette kan konstateres ut ifra tallmaterialet fra databasen mellom 1986 og 1999. Disse viser de fleste aktørene som klarte seg gjennom offshore-krisen fra 1986 hadde mer avanserte skip enn

---

<sup>177</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1980-1999.

<sup>178</sup> Ibid.

aktørene som måtte avvikle. Disse skipene hadde gjerne større lasteplan, større motorkraft og var utstyrt med standby-funksjoner. De store aktørene som kan trekkes frem her er Farstad og Solstad. Disse rederiene hadde kontrahert en rekke skip på begynnelsen av 1980-tallet som var mer avansert enn de tidligere supplyskipene de fikk levert på 1970-tallet.

Solstads flåte hadde tidligere bestått av supplyskip med mindre lastekapasitet og motorkraft. I tidsrommet mellom 1982 og 1985 fikk Solstad-rederiet levert syv nye supplyskip. Disse var av typen AHTS-skip utstyrt med vesentlig større maskinkraft for ankerhåndtering, og var i tillegg utstyrt med en rekke standby-funksjoner.<sup>179</sup> Disse skipene erstattet mange av de eldre supplyskipene som ble levert i 1974 og 1975. Farstad-rederiet fikk også levert nye AHTS-skip, delvis med de samme kvalifikasjonene. Mindre aktører som DOF, Eidesvik og Sigval Bergesen & Co hadde også AHTS-skip med maskinkraft større enn 10 000 BHP i sine flåter.<sup>180</sup> Ett felles trekk for Solstad og Farstads nybygde skip var at skipene ble bygget ved norske verft.<sup>181</sup> Et verft som skilte seg ut var Ulstein-Hatlø verftet i Ulsteinvik i Møre og Romsdal. Aktørene som besatt eldre supplyskip med mangler på de nevnte kvalifikasjonene ble stort sett avvirket eller kraftig redusert i antall skip. Aktøren Smedvig er et godt eksempel på dette. Årsaken bak Smedvigs undergang i supplymarkedet fremkommer ikke i noen historiske fremstillinger, men det kan godt tenkes at oljeprisfallet i supply- og riggmarkedet førte til at rederiet har måttet prioritere riggvirksomheten fremfor supplyvirksomheten. Dette kan begrunnes med at rederiet opprettholdt virksomheten for borerigger, da Smedvig ble Norges største boreentreprenør blant norske aktører innen dette offshoresegmentet ved inngangen til 1990.<sup>182</sup>

Oppkjøp av supplyskip fra andre aktører har fremstått som en viktig del i forklaringen av flåteekspansjonen til fire aktører: Farstad, Eidesvik, Solstad og Sævik Supply. Dette gjaldt i aller største grad Farstad-rederiet og Sævik-rederiet. Grytten forklarer at Farstad gjorde to store oppkjøp i tidsrommet 1986 og 1989. Det første oppkjøpet var av åtte supplyskip fra Oslo-rederiet Wilh. Wilhelmsen, deretter ti supplyskip fra deres tidligere samarbeidsgruppe Stad-

---

<sup>179</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1980-1986. De nye supplyskipene til Solstad kategoriseres som AHTS-skip. Skipene fra Ulstein-Hatlø hadde en maskinkraft på over 12 000 bremsehestekrefter (BHP).

<sup>180</sup> BHP er en forkortelse for Bremsehestekrefter, en målestokk brukt for å måle maskinkraften til et skip.

<sup>181</sup> Av de syv supplyskipene var fire av dem levert fra Ulstein Hatlø i Ulsteinvik, to fra Haugesunds mek. Verksted og ett fra Georg eides & sønner i Kvinnherad.

<sup>182</sup> Dette er en antagelse som delvis bygger på litteraturen til Nerheim, 1990, se s. 287-290.

Seaforth Maritime Ltd og to supplyskip fra Den norske Creditbank (DnC) i tidsrommet 1986 og 1989.<sup>183</sup> En bakgrunn for oppkjøpene kan foreligge i at Farstad gikk ut av samarbeidsgruppen Stad-Seaforth i 1986. Årsaken begrunner Grytten med Farstads mål om «*større vekst og styringsmulighet i Ålesund*».<sup>184</sup> Etter de to store oppkjøpene understreker Grytten at Farstads flåte bestod av 26 skip. Ifølge tallmaterialet fra databasen hadde Farstads flåte kun syv skip. Hva hadde skjedd med de resterende 19 skipene? Skipene ble enten satt under panamaflagg, Stasjonert i Aberdeen i Storbritannia og Sydney eller solgt til utlandet.<sup>185</sup> I sammenheng med forrige fenomen, var flere av supplyskipene Farstad overtok også utstyrt med stor motorkraft og standby-funksjoner.<sup>186</sup> Databasen viser at seks av åtte skip i Farstads Ålesund-registrerte flåten hadde maskinkraft over 10 000 BHP.<sup>187</sup> Ut ifra informasjonen synes det som om Farstad har konsolidert flåten på norsk sektor.

Eidesvik foretok et oppkjøp av ti OSV i perioden 1985 til 1996, hvor seks av dem var supplyskip og fire var seismikkskip. Solstad-rederiet foretok et oppkjøp av fire supplyskip i samme periode. Flere likhetstrekk fremkommer mellom Solstad og Eidesviks oppkjøp og flåtestruktur mellom 1985 og 1996. Deres flåte ble først og fremst konsolidert til nyere og kraftigere skip bygd på 1980-tallet med stor lastekapasitet til forsyning og stor maskinkraft for ankerhåndtering.<sup>188</sup> I motsetning til Solstad satset Eidesvik like mye innen seismikk som supply. Siden offshore-krisens inntog bestilte ikke de to aktørene nybygg fra skipsverft før midten av 1990-tallet. Farstad kontraherte derimot en rekke supplyskip fra og med 1991. Offshorerederier som ikke fikk oppdrag eller tilstrekkelig nok finansiering for skipene sine ble solgt for en lav pris, eller innkrevd av bankene. Gjennom oppkjøpene til Eidesvik hadde ett av supplyskipene tidligere tilhørt Johan Hagenæs & Co i Ålesund. Dette skipet var riktignok bygget i 1981, men hadde en motorkraft på under 10 000 BHP og lite lasteplan i forhold til andre skip i supplymarkedet under offshore-krisen. Et annet skip hadde tilhørt Brødrene Olsen i Stavanger, som hadde en sterk motorkraft på over 12 000 BHP. Salget av skipet kan ha forekommet av finansielle årsaker.

---

<sup>183</sup> Grytten, 2008 s. 108-110.

<sup>184</sup> Grytten, 2008, s. 101-103. Gryttens informasjon om Farstads beslutning bygger på en artikkel fra Norges Handels og Sjøfartstidene. Se Norges Handels og Sjøfartstidende 8. juni 1986.

<sup>185</sup> Denne informasjonen baserer seg på Farstads flåteoversikt bakerst i Gryttens fremstilling av Farstadsrederiet fra 2008. se side 352-361.

<sup>186</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1991-1997.

<sup>187</sup> Ibid. BHP betyr Bremshesterkrefter. Dette er en målestokk som brukes i måling av hestekrefter for fartøy.

<sup>188</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1980-1990.

Som tidligere nevnt foretok Sævik Supply et stort oppkjøp av en flåte av supplyskip fra aktøren Viking Supply Ships fra Kristiansand. Dette var det andre store oppkjøpet av en enkelt flåte som var blitt foretatt i tidsperioden 1970-2010. I likhet med supplyskipene i de andre oppkjøpene som ble gjort på 1980-tallet var også disse skipene utstyrt med stor motorkraft og standby-funksjoner.

Utenom supplyskipene av typen PSV og AHTS-skip hadde Østensjø-rederiet valgt en annen vei enn de andre. I stedet for å satse på kraftige AHTS-skip, satset rederiet kraftig innen AHT fra og med 1985. Østensjø hadde tre relativt store forsyningskip fra før, og hadde tidligere hatt to slepefartøy i flåten fra 1977 til 1981. Mellom 1985 og 1990 kontraherte rederiet seks slepefartøy, og hadde da disse og to PSV i 1990.<sup>189</sup> Som tidligere nevnt fortsatte satsingen innen disse to nisjemarkedene mellom 2000 og 2010, men også i undervannstjenester i slutten av dette tiåret. Også de andre aktørene innen supply satset tungt innen subsea-segmentet mellom 2000 og 2010.

### **3.3.3 Aktørenes utvikling i seismikk- og subsea markedet**

Som tidligere vist ble det avdekket at Bergensregionen ble den største regionen innen seismikk- og subsea elementet fra midten av 1980-tallet til 1999. Mellom 2000 og 2010 forekom det en ekspansjon i dette markedet, men stort sett i utenlandske farvann verden rundt, gjennomført av aktører innen supply. Det er ikke lett å forklare hva som har vært årsaken bak hvorfor aktørene i seismikk- og subsea markedet har lyktes og noen ikke, men det vil belyses noen poenger rundt dette.

Aktørenes flåter i dette markedet kan frem mot midten av 1990-tallet karakteriseres som små, hvor det ikke forekom flere enn tre skip, slik som Stolt-Nielsens rederi på 1980-tallet. Først i 1990 hadde Eidesvik fire seismikkskip. Det lave antallet skip kan ha vært en årsak til at disse aktørene kom seg helskinnet igjennom offshore-krisen på slutten av 1980-tallet, men blir kun

---

<sup>189</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1985-1990.

en spekulasjon ettersom kildene ikke sier noe om dette. Det var først i 1990-årene at aktørene i dette markedet begynte å bygge opp flåtene sine, i særlig grad Tor Østervold.

I Christian Riebers fremstilling om Rieber Shipping understreker han hvordan rederiet fikk en særegen posisjon i seismikkmarkedet. Ettersom rederiet hadde både erfaring og tradisjon med arbeid i polare strøk, ble deres seismikkskip hyret til oljeleting i diverse polare strøk utover 1980-tallet. Fartøyene som Rieber Shipping fikk levert på 1980-tallet var rene seismikkskip. Disse var ifølge Rieber større og mer avanserte enn de fleste skip i markedet og var utstyrt med helikopterdekk. I tillegg fikk skipene oppdrag som forskningsskip.<sup>190</sup> Databasen viser også at den bergensregistrerte flåten stort sett kun bestod av nye forskningsskip for seismografiske undersøkelser på 1980-tallet. Forskningsskipene var også kun bygget ved norske verft, to av dem i Kvinnherad.<sup>191</sup> Mellom 1990 og 1999 kontraherte rederiet kun ett seismikkskip. Mellom 2000 og 2010 har det vært svært vanskelig å skaffe informasjon om flåteutviklingen til Rieber Shipping, men det fremkommer i Bakkas oversikt fra 2017 at rederiet hadde 12 OSV i 2014. Det samme problemet gjelder også Forland rederi, Tor Østervold og North Sea Shipping. Forlands rederi blir ikke tatt med i Bakkas oversikt. Flåten til Tor Østervold bestod av åtte supply og seismikkskip gjennom selskapet Vestland Offshore. North Sea Shippings flåte bestod av seks CSV.<sup>192</sup>

Som tidligere nevnt skjedde det en enorm ekspansjon i markedet for subsea mellom 2000 og 2010. Dette gjaldt aktørene DOF, Solstad, Eidesvik og Farstad. Ekspansjonen i subseamarkedet må forstås i sammenheng med de nye markedsmulighetene i andre geografiske områder. I Hammerborgs fremstilling forklares det at offshorerederiene var på «*stadig utkikk etter nye markeder etter som utbyggingstakten i Nordsjøen har gått kraftig ned*».<sup>193</sup> Både DOF, Solstad og Farstad var etablerte selskaper som gikk inn i det brasilianske markedet og på det afrikanske kontinentet. I tillegg gikk disse også inn i det sør-øst asiatiske markedet. Eidesvik opererte også i det afrikanske kontinentet fra 2002 av. Hammerborg forklarer videre Eidesviks interesse av å etablere seg i Brasil, Mens Østensjø vurderte markedet i Mexico-Gulfen, Vest-Afrika, Brasil

---

<sup>190</sup> Rieber, 1999, s. 94-105.

<sup>191</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1973-1990.

<sup>192</sup> Bakka, 2017, s. 220.

<sup>193</sup> Hammerborg, 2003, s. 402.

og Singapore.<sup>194</sup> Kun et kort opphold for Eidesvik i Brasil mellom 2009 og 2012.<sup>195</sup> Samtidig gikk også nyere selskaper som Olympic Shipping, Havila Shipping og det nyetablerte Subsea 7 inn i dette segmentet.

Kanskje den største aktøren innen subsea kan sies å ha vært DOF. Etter kjøpet av GEO Shipping i 2005 tilegnet rederiet seg en flåte på fire skip, samt noe subsea utstyr.<sup>196</sup> Videre ble GEO ASA et datterselskap brukt for å bygge opp DOFs subseavirksomhet. Det kan godt tenkes at DOFs subseavirksomhet lyktes ettersom GEO ASA hadde vært et etablert selskap i 25 år, og satt med dyp kompetanse innen seismikk- og subsea segmentet. Skipene som ble brukt innen subsea ble i likhet med supplyskipene både større og mer sofistikerte. Disse skipene var også enormt kostbare, noe som stilte store krav til rederienes tilgang til kapital. Det er nettopp denne tematikken neste kapittel handler om.

### ***3.4. Konkluderende perspektiver***

Kapittelets formål var å analysere utviklingen av offshoreskipsfartens nisjemarkeder i de fire maritime regionene og aktørenes engasjement i nisjemarkedene på Vestlandet i tidsrommet mellom 1970 og 2010. Kapittelet har i første omgang avdekket nisjemarkedenes utviklingstrekk i de fire regionene: I Stavangerregionen ble markedet for standby størst fra slutten av 1980-tallet og frem mot 2010. I Haugalandregionen og Møre og Romsdal har markedet for supply vært det største, helt fra offshoreskipsfartens spede begynnelse i regionene. I Bergensregionen ble markedet for seismikk- og subsea størst fra midten av 1980-tallet og frem mot 2010. Kapittelet har videre dekket eksistensen og fremveksten av en hel rekke aktører som deltok i den vestlandske offshoreskipsfarten mellom 1970 og 2010. Blant disse har Tor Østervold og Sartor Shipping vært meget interessante og fremtredende aktører, som nærmest ikke har blitt nevnt i spesiallitteraturen.

I den komparative delen av analysen ble det tydelig at markedet for standby tjenester utviklet seg fra å bestå av ombygde fiskefartøy og etter hvert spesialbygde fartøy for standby virksomhet

---

<sup>194</sup> Ibid.

<sup>195</sup> Stautland, 2016, s. 77.

<sup>196</sup> Stangeland, 2006, s. 120.



ble gradvis skiftet ut med supplyskip med standby-funksjoner fra slutten av 1980-tallet og frem til 2010. I markedet for supply viste analysen at kraftige supplyskip med standby-funksjoner har vært av stor betydning for aktørene under offshore-krisen på 1980-tallet. Her fremkom også at mange av disse avanserte supplyskipene ble levert fra norske verft, og i særlig grad Ustein-Hatlø verftet. Dette er et element som vil undersøkes videre i kapittel fem. Oppkjøpene av supplyskip, for ikke for å snakke om hele flåter som ble foretatt i tidsrommet kan en stille flere spørsmål til. Hvor hadde disse aktørene kapital fra? Dette er et av mange aspekter som vil undersøkes i kapittel fire.

Til sist kan en trekke frem seismikk- og subsea markedets utvikling. Aktørene mellom 1970 og 1999 kan ikke sies så mye om enn disse også fikk levert nye avansert skip, da i form av forskningsskip og seismikkskip. Mellom 2000 og 2010 forekom den store utviklingen innen subsea, hvor aktører som Solstad, Eidesvik, Farstad og i aller høyeste grad DOF har gjennomført en vanvittig ekspansjon i subseamarkedet i utenlandske farvann. En kan videre spørre seg: hvordan i all verden fikk både Solstad, Farstad og ikke minst DOF ressurser og kapital fra for å ekspandere sine flåter i så stor grad? Dette vil bli nærmere undersøkt i kapittel fire.

## **Kapittel 4. Utviklingen av eierstruktur og finansiering av den vestlandske offshoreskipsfarten fra 1970-2010**

### ***4.1 Innledning***

De to kriseperiodene som preget offshorevirksomheten på 1970- og 1980-tallet la et betydelig økonomisk press på aktørene. Selskapsformen aktørene valgte å organisere virksomheten sin gjennom kunne komme til gagn og til ugagn under visse markedsforhold. Valget av eierstruktur og selskapsform hadde en viktig funksjon i anskaffelsen av kapital. Et viktig moment i den norske offshoreskipsfarten på 1980-tallet var det utbredte valget blant skipsredere om å organisere virksomheten sin igjennom såkalte kommandittselskap. Denne perioden blir derfor av flere forfattere omtalt som «kommandittselskapets tidsalder», eller «K/S-Boomen». Selskapsformen tiltrakk seg investorer uten særlig skipsfartskompetanse, blant annet tannleger og piloter. Hvorfor var denne selskapsformen så populær? Hvorfor var det kun i 1980-årene at selskapsformen i særskilt høy grad ble foretrukket av norske offshorerederier? Dette er spørsmål som kan åpne nye dører for forståelsen av hvordan offshorerederiene ble organisert igjennom eierstrukturen, og hvordan kapital ble anskaffet for drift av aktørenes virksomhet.

Investorene var viktig for tilførselen av egenkapital til rederiets selskap. Långiverne, stort sett bankene, spilte en viktig rolle når det gjaldt tilførsel av fremmedkapital som offshorerederiene trengte. Både egenkapitalen fra investorene og fremmedkapitalen fra långiverne dannet grunnlaget for finansieringen av rederivirksomheten. Kapitlet vil derfor basere seg på to fenomener av finansieringen: selskapsformene og ekstern kapital fra andre virksomheter og långivere som betydning for utviklingen av den vestlandske offshoreskipsfarten. Analysen er strukturert i to deler, hvor den først vil ta for seg utviklingen knyttet til bruk av selskapsform i organiseringen av OSV på Vestlandet fra 1970-2010. Analysen baserer seg på statistikk med utgangspunkt i kildematerialet fra databasen benyttet i forrige kapittel, samt spesiallitteratur, avisartikler og forskningslitteratur. I den andre delen av analysen vil fiskerivirksomheten, långiverne og valutilån bli sett i lys av hvordan de har vært til støtte, om ikke avgjørende i enkelte situasjoner for offshorerederiene. Denne delen bygger på skriftlige kilder som arkivmateriale, avisartikler, forskningslitteratur og spesiallitteratur. Muntlige kilder er også blitt brukt i analysen. Først vil det innledningsvis fremlegges en beskrivelse av de utvalgte selskapsformene og gi en forklaring på hvordan aktørene anskaffet seg lån fra långiverne. Avslutningsvis følger en kort oppsummering og avsluttende perspektiver.

### 4.1.1 Selskapsformene

Offshorerederienes selskapsform hadde betydning i form av hvordan egenkapital ble anskaffet, og hvilke midler som var til rådighet. Selskapsformene som offshorerederiene valgte å samle skipene sine under var som oftest datterselskap hvor moderselskapet representerte selve offshorerederiet og hadde aksjemajoriteten i datterselskapene sine. Jeg vil nå gå nærmere inn på de forskjellige selskapsformene som skipene ble administrert under. De vanligste selskapsformene var privat selskap, aksjeselskap, kommandittselskap og partsrederi.

**Private selskap** var for det meste utbredt blant små aktører. Eierformen ble nesten utelukkende brukt av aktører som var i besittelse av ett eller to skip.<sup>197</sup> I perioden oppgaven fokuserer på var det eneste unntaket fra dette Simon Møkster Rederi, som frem til 1993 var organisert som privat selskap.<sup>198</sup> Premisset for selskapsformen var at en måtte anskaffe betydelig egenkapital på egenhånd, hvor eieren potensielt måtte gå inn med eiendeler som hus og andre verdiobjekter. Dette er en viktig årsak til hvorfor private selskaper stort sett ikke vokste seg store, til forskjell fra aksjeselskap.<sup>199</sup>

**Aksjeselskap (A/S)** var og er fortsatt den mest utbredte selskapsformen i Norge og innen den norske skipsfarten. I motsetning til privat selskap var eiernes ansvar kun begrenset til deres aksjekapital i selskapet. Et A/S var også bedre tilpasset med tanke på tilgang og anskaffelse av egenkapital enn et privatselskap, særlig gjennom store bedrifter.<sup>200</sup> Egenkapitalen kunne fornyes eller ekspanderes gjennom utstedelse av nye aksjeposter i et aksjeselskap, også kalt emisjon. Ved en emisjon har de gamle aksjeeierne førsterett på kjøp av nye aksjer. Hvis de ikke foretar seg kjøp, er det åpent for andre investorer å kjøpe aksjepostene.<sup>201</sup> Et aksjeselskap er et eget skattesubjekt som vil si at selskapets overskudd beskattes av selve selskapet og ikke investorene. For et aksjeselskap lå skattesatsen på 28 prosent, og måtte betales ett år etter inntektsåret.<sup>202</sup> Videre kan et aksjeselskap skaffe seg større egenkapital ved å gå på børs.

---

<sup>197</sup> Dette er karakteristiske trekk som fremkommer i databasen. Det vil forklares nærmere i underkapittel 4.2 om selskapsformenes utvikling.

<sup>198</sup> Dette var et unntak siden Simon Møksters rederi hadde en flåte på 16 OSV på dette tidspunkt, til forskjell av de andre aktørene.

<sup>199</sup> Banken, 1984, s. 22.

<sup>200</sup> Ibid.

<sup>201</sup> Banken, 1984, s. 22-23.

<sup>202</sup> Boye, 1992, s. 199. Aksjeselskapet hadde ett års skattekreditt i motsetning til andre eierformer

Selskapet blir da et **allmennaksjeselskap (ASA)**. For at dette skal tre i kraft må aksjeselskapet oppfylle enkelte kriterier. Minstekravet for aksjekapitalen i et ASA må være på 1 000 000 kroner, hvor minstekravet var 100 000 kroner i et A/S.<sup>203</sup> Fordelen med et ASA var at en kunne innhente aksjekapital fra allmenheten uten en emisjon, slik kravet var for et A/S.<sup>204</sup>

I et **kommandittselskap (K/S)** står bare en deltaker (komplementaren) med et ubegrenset ansvar, hvor de resterende deltakerne (kommandittistene) står med et begrenset ansvar.<sup>205</sup> Selskapsordningen var foretrukket av mange offshorerederier på 1970-tallet og hadde sin storhetstid i 1980-årene.<sup>206</sup> I Hammerborg sin fremstilling blir kommandittselskapets funksjon og mekanisme belyst. Det forklares her at investorene i et K/S ikke var forpliktet til å betale inn hele selskapets egenkapital, men var under behov forpliktet til å betale inn den resterende egenkapital til selskapet.<sup>207</sup> Det kunne også kreves at kommandittistene måtte legge ut mer kapital enn den opprinnelige andelen deres ettersom de var solidarisk ansvarlig for eventuelle restbeløp.<sup>208</sup> Av denne grunn fikk et K/S lettere lån fra bankene enn et A/S, siden investorene var forpliktet til en større innbetaling til kommandittselskapet enn i et aksjeselskap.<sup>209</sup>

K/S-ordningen gjorde det lettere å få lån fra bankene, men Hammerborg poengterer at for investorene var kontraktsavskrivning og tilgang til annenhåndsmarkedet kanskje det mest attraktive med K/S som selskapsform.<sup>210</sup> Kontraktsavskrivningen ble utført ved at et K/S som bestilte et skip kunne skrive dets verdi av mot skatten når kontrakten ble undertegnet. Hvis en solgte K/S-andel sin videre etter at de første og største avskrivningene hadde blitt foretatt, kunne en kjøpe brukte K/S-andeler fra andre deltakere, som igjen kunne skrives ned på nytt. Kjøperen av selgerens K/S-andeler fikk følgelig begynne avskrivningen helt på nytt igjen.<sup>211</sup>

---

<sup>203</sup> Bråthen, *AS og ASA- «små» eller «store» selskaper?*, Magma, <https://www.magma.no/as-og-asa-smaa-og-store-selskaper> - Reglementet for minstekrav for aksjekapital ble fastsatt i aksjelovene fra 13.juni 1997.

Minstekravet for egenkapital i et A/S ble i 2012 satt ned til 30 000 kroner.

<sup>204</sup> Ibid.

<sup>205</sup> Banken, 1984, s. 23-24.

<sup>206</sup> Resultat fra den spesialkonstruerte databasen.

<sup>207</sup> Hammerborg, 2003, s. 366.

<sup>208</sup> Hammerborg, 2003, s. 365-366.

<sup>209</sup> Ibid.

<sup>210</sup> Hammerborg, 2003, s. 365-366: Hammerborg utdyper videre her at investorene satte gjerne bare inn en brøkdel i selskapet av det skipets fulle pris ved kontraheringstidspunktet, hvor skipets totale pris ble lagt til grunn for avskrivningene. En kunne da fjerne alle spor av overskudd fra andre virksomheter hvis en kjøpte tilstrekkelig med K/S-andeler.

<sup>211</sup> Hammerborg, 2003, s. 365-366.

Hammerborg påpeker at det var først på 1980-tallet at systemet med K/S- andeler virkelig tok av, men at kapitalen fra K/S var viktig allerede i første halvdel av 1970-tallet.<sup>212</sup> I begynnelsen av 1990-tallet kom det derimot nye regler for skattleggingen av kommandittselskaper og deres investorer, noe som gjorde selskapsformen mindre attraktiv. Skattereglene kom i forbindelse med en skattereform som ble vedtatt i 1991, hvilket ble gjeldende fra og med 1992. Betydningen av denne endringen kommer vi nærmere innpå senere i kapittelet.

**Partsrederi (P/R)** som selskapsform har aner som strekker seg tilbake så langt som til 1100-tallet, og var antageligvis en vanlig eierform i middelalderen.<sup>213</sup> Partsrederiet hadde sin stordomstid under seilskutetiden, som regnes fra ca. 1500 til 1900. Rundt 1750-tallet var partsrederi den vanligste eierstrukturen og fulgte samme prinsipp som i middelalderen, hvor et skip ble kjøpt av en gruppe personer.<sup>214</sup> Fra 1860- og 1870-tallet ble det ifølge Hammerborg mer vanlig med aksjeselskap i Norge, men dette gjaldt stort sett Østlandet knyttet til dampskip. I Haugesund preget partsrederiet som eierform skipsvirksomheten frem til første verdenskrig (1914-1918). I tiden etter første verdenskrig ble partsrederiet erstattet med det mer foretrukne aksjeselskapet.<sup>215</sup> Hammerborg belyser at aksjeselskapets klareste skille fra partsrederiet var at selskapsformen var uansvarlig.<sup>216</sup> Videre forklarer Tenold at partsrederiet ble erstattet av aksjeselskapet grunnet «*legal changes, including improved acceptance of ships as collateral, as well as the the growing demand for funds as ships became more expensive*».<sup>217</sup>

Utover 1900-tallet ble Partsrederiet kun brukt i fiskerinæringen og fraktfarten langs kysten. Selskapsformen hadde etter andre verdenskrig nærmest gått ut av bruk. Samtidig hadde Partsrederiet gitt grunnlag for to andre eierformer som vokste frem etter krigen: **interessentselskapet (I/S)** og **ansvarlig Selskap (ANS)**. Etter 1972 ble partsrederi som

---

<sup>212</sup> Ibid.

<sup>213</sup> Christensen, 1989, s. 105-106. Det fremkommer i *Norsk Sjøfart. I* at flere handelsmenn driftet ett enkelt skip sammen som alternativ for å eie et skip alene. Ifølge Arne Emil Christensen var denne formen for partsrederi antageligvis vanlig i middelalderen. Christensen påpeker at det var mindre kapitalkrevende å organisere seg i denne formen enn å eie et skip alene, samt at risikoen ved forlis eller skade ble fordelt på flere hender.

<sup>214</sup> Norsk Sjøfart. 1, 1989, s. 225-226. Skipet ble delt opp i et visst antall parter hvor hver enkelt interessent bestemte på forhånd hvor stor andel en ville ha, og betalte kjøpesum og sin andel i driftsutgifter i forhold til det.

<sup>215</sup> Hammerborg, 2003, s. 54-58, 114-115.

<sup>216</sup> Ibid, s. 114-115. For aksjeselskapet betyr dette i praksis at rederiets overskudd eller gjeld ikke falt på investorene, bare selskapet. I et partsrederi falt både overskuddet og gjelden på parthaverne, hvor en for stor gjeld førte til at rederiet ble oppløst og parthaverne sittende igjen med hele gjelden.

<sup>217</sup> Tenold, 2009, s. 70.

betegnelse overført til interessentselskapet, som hadde vokst frem, særlig for driften av store skip.<sup>218</sup> Til tross for dette, er det tydelig at flere rederier som valgte denne eierformen fortsatt tok i bruk betegnelsen partsrederi. Dette forekom stort sett ved fiskeriinteresser. Ett tydelig unntak var Normand-gruppen. Det nye interessentselskapet var altså en videreføring av det gamle partsrederiet.

Partsrederiet, også i form av I/S og ANS hadde i likhet med et kommandittselskap oppsatte avtaler som regulerte forholdet mellom interessentene, hvilket gjaldt disponering av overskudd, salg av andeler og avvikling av selskapet.<sup>219</sup> Ifølge Hammerborg var det lettere å anskaffe seg lån hos bankene ved et P/R, nettopp ved at investorene satt med risikoen gjennom egen formue, og ikke bankene i tilfelle underskudd skulle forekomme. Dette ble gjort ved at deltakerne kunne avskrive alle deres aktiva mot risikoen, noe som var gunstig for skipsbestillingene. Hammerborg forklarer selskapsformens logikk slik: «*Høy risiko og ubegrenset ansvar ga høye og ubegrensede avskrivningsmuligheter. Lav risiko og lite ansvar ga tilsvarende dårligere avskrivningsmuligheter*».<sup>220</sup> I motsetning til kommandittselskapsordningen kunne også de mindre investorene sitte igjen med gjelden til de andre deltakerne siden selskapsformen baserte seg på solidaritetsprinsippet.<sup>221</sup> I forskjell til komplementaren i et K/S, som stod økonomisk ansvarlig for selskapets kapital, stod alle interessentene ansvarlig for sin egen formue som ble investert i selskapet. Interessentene var altså solidarisk ansvarlig om selskapet havnet i gjeldsproblemer. Overskuddet og underskuddet i et I/S ble forholdsmessig fordelt ut på de ulike interessentene.<sup>222</sup>

#### **4.1.2 Finansiering av skip: Forholdet mellom rederi, skipsverft og långiver**

For at et offshorerederi skal kunne drive sin virksomhet trenger det skip som kan utføre tjenester. For å anskaffe et skip kan en enten kjøpe dette fra et rederi eller bestille nybygging av et skip ved et verft. Sistnevnte alternativ var foretrukket ettersom oljeselskapene prefererte

---

<sup>218</sup> Brækhus, Sjur: *partrederi i Store norske leksikon* på snl.no. Hentet 03. juni 2020 fra <https://snl.no/partrederi>.

<sup>219</sup> Banken, 1984, s. 24.

<sup>220</sup> Hammerborg, 2003, s. 365.

<sup>221</sup> Hammerborg, 2003, s. 365.

<sup>222</sup> Banken, 1984, s. 25. Ifølge Banken ble det i enkelte stilt bank og forsikringsgaranti som gjør at ansvaret ble begrenset til den andelen interessenten hadde undertegnet seg for. I/S har heller ikke skattefordelene som kommandittistene har i et K/S, noe som løser ansvarsfordelingen i stor grad.

til sine oppdrag. Årsaken var behovet for tilpassede skip ved utbyggingen av de nye oljefeltene i Nordsjøen, noe vi skal komme nærmere innpå i neste kapittel. Nybygging av offshorerelaterte skip kostet som regel betydelig mer enn hva et offshorerederi hadde tilgjengelig egenkapital. Dette var også gjenkjennelig i andre shippingvirksomheter som tankfart og bulk. Av denne grunn ble det tatt opp lån.

Ved langtidsfinansiering for skip i Norge var den primære långiveren 1.-prioritetsinstituttene.<sup>223</sup> På 1970- og 1980-tallet fantes det fire 1.-prioritetsinstitutter i Norge. Disse gav lån til rederier mot at de fikk 1. prioritets panterett i skipet som lånet finansierte. De fire instituttene var Norsk Skibs Hypotekbank A/S, Norsk Skibshypotek A/S, (også kalt Mindebanken), Norges Skipshypotek Forening og til slutt Redernes Skipskredittforening. Mindebanken er det 1. prioritetsinstituttet som har lånt mest ut til offshorerederier på Vestlandet. Dette er imidlertid kanskje ikke så rart ettersom Mindebanken holdt til på Vestlandet, på Minde i Bergen.<sup>224</sup> Dette er en bank som vi kommer innom senere i kapittelet. For skipsverft fantes tilsvarende A/S Låneinstituttet for skibsbyggeriene (LI) fra og med 1975, som hvilket gav lån til norske verft som igjen lånte pengene videre til rederier som bygde skip.<sup>225</sup>

#### ***4.2 Utviklingen av eierstruktur mellom 1970 og 2010***

Bruken av selskapsformer har endret seg fra 1970-2010. Formålet med dette underkapittelet vil være å frembringe vesentlige utviklingstrekk ved organiseringen av eierinteresser fra 1970-2010. Disse utviklingstrekkene kan videre bidra til å belyse hvordan offshorerederiene fikk anskaffet egenkapital, som igjen kan peke på hvilke ressurser aktørene hadde til rådighet. Analysen vil i første omgang gi en oversikt over bruken av selskapsformer mellom 1970 og 1999 og forklare de forskjellige brudd og utviklingstrekk. I sammenheng med utviklingstrekkene vil skattereformen og dens følger, samt børsnotering som kapitalfremmende redskap drøftes. I lys av børsnoteringen vil også den oversjøiske ekspansjonen som årsak diskuteres.

---

<sup>223</sup> Platou og Stokke, 1980, s. 15-17.

<sup>224</sup> Ibid.

<sup>225</sup> Ibid, s. 19.

## 4.2.1 Utviklingen i bruk av selskapsformer

Diagram 4-1 som viser hvor mange OSV som ble organisert under de forskjellige selskapsformene fra årene 1970 til 1999. I grove trekk viser diagrammet at kommandittselskapsformen var den mest benyttede selskapsformen på midten av 1970-tallet og var svært dominerende fra 1981 og frem til midten av 1990-tallet. Videre ser vi at aksjeselskapsformen ekspanderte fra 1993 av hvor den fikk voldsom vekst etter 1997. En ser også at P/R og I/S var mye brukt frem til midten av 1980-tallet, men som deretter ble gradvis redusert. Privat selskap ble kun tatt i bruk av enkelte rederier og presenterte en selskapsform som vokste gradvis frem til 1993, men som i etterkant ble redusert betraktelig. Disse utviklingstrekkene vil her bli nærmere undersøkt.

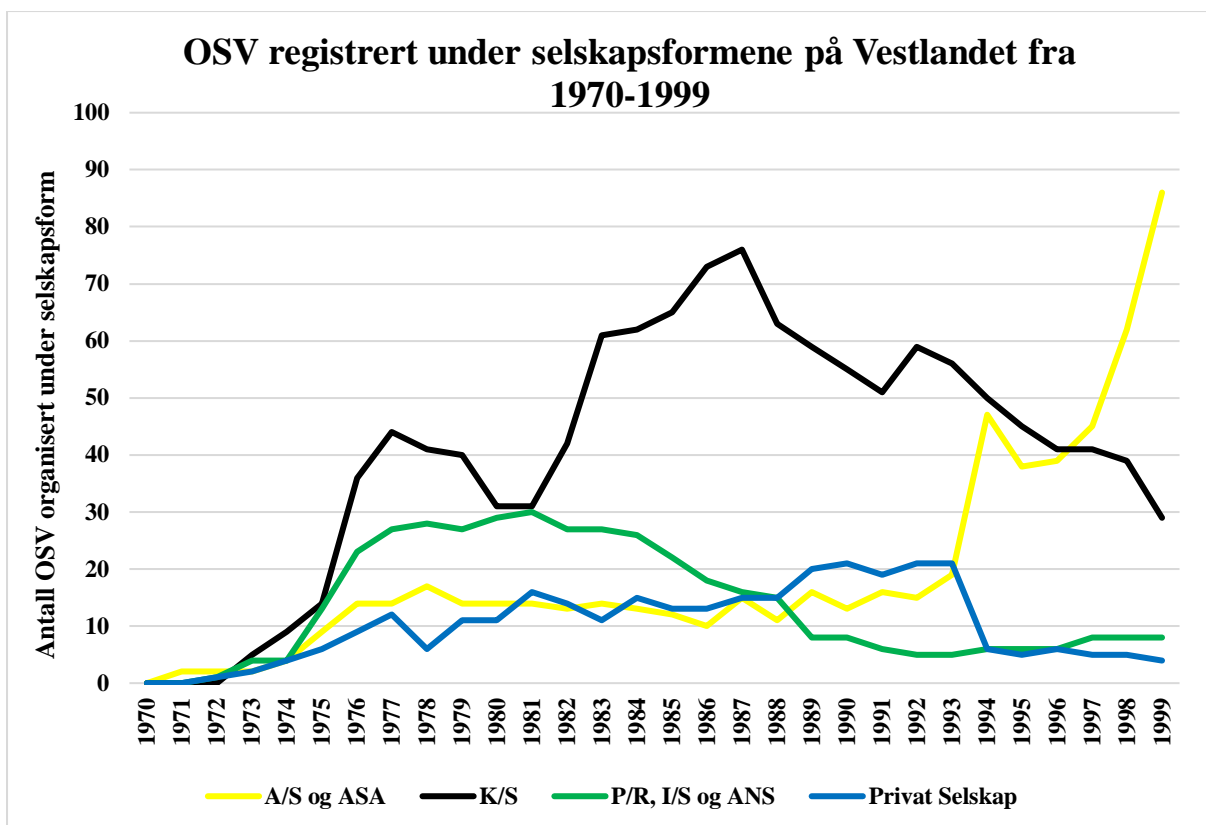


Diagram 4-1. Oversikt over antall OSV organisert under selskapsformer fra 1970-1999

**Kilde:** Egen spesialkonstruert database basert på informasjon om individuelle fartøyer fra DNV skipsregister fra 1970-1999 og NS fra 1970-1999.



Mellom 1970 og 1980 viser diagram 4-1 at K/S var en mer preferert selskapsform enn de andre selskapsformene, men ble redusert i antall på slutten av 1970-årene. Selskapsformen ble stort sett benyttet av små og mellomstore rederier fra den tradisjonelle skipsfarten, samt enkelte fiskeriinteressenter, som KS Sandøy Supply AS.<sup>226</sup> Databasens tallmateriale samsvarer godt med diagrammet mellom små eierinteresser og benyttelsen av K/S-ordningen. Databasen viser også at eierinteressene som tok i bruk K/S formen var enten underlagt et større A/S-rederi eller små interessenter, ofte fra fiskerivirksomheten. Fra 1977- 1981 ser en at kommandittselskapet var det eneste av selskapsformene som gikk ned i antall registrerte skip. Nedgangen skyldtes riktignok det dårlige markedet, men merkbart er det at skip tilhørende de andre selskapsformene holdt stand.

Mellom 1981 og 1987 ser en at K/S formen fikk en enda større økning antall skip enn den forrige oppgangen. Dermed ble kommandittselskapet igjen den mest benyttede selskapsformen.<sup>227</sup> Hovedårsaken til denne oppgangen var et enda større tilskudd av nye aktører, hovedsakelig fra fiskerinæringen, men også den tradisjonelle skipsfarten. De mange fiskerirederiene som trådte inn i offshoreskipsfarten valgte å organisere skipene sine gjennom K/S, ettersom selskapsformen var gunstigere for aktørene som hadde liten egenkapital. Som tidligere beskrevet var det gunstigere å anskaffe egenkapital fra interessenter ettersom de fikk gjeve skatteordninger og at risikoen stod på komplementaren. Innledningsvis ble det påpekt at bankene ble mer velvillig til å finansiere rederiene med lån enn tidligere. Kommandittselskapets ordninger var viktig for at fiskerivirksomhetene kunne etablere seg i offshoreskipsfarten. Både DOF, Eidesvik Offshore og Sævik Supply kan nevnes som gode eksempler på aktører med røtter fra fiskerinæringen som organiserte offshoreflåten sin under kommandittselskap på 1980-tallet. Det var imidlertid ikke bare mindre aktører med begrenset egenkapital som valgte K/S-formen i 1980-årene. Et at de vesentlige unntakene var det store Stavanger-baserte rederiet Sigval Bergesen & Co.<sup>228</sup>

---

<sup>226</sup> Stolt-Nielsen, komplementar for KS Seaway Supply & Support Ships AS er her ett unntak.

<sup>227</sup> Som tabellen viser toppet det seg i 1987, med 76 skip som ble organisert under K/S.

<sup>228</sup> Sigval Bergesen & Co organiserte sine supplyskip under kommandittselskapene K/S A/S Sol Safe I, II, III og K/S A/S Sol-Supply I.

Etter at toppen var nådd i 1987 viser diagrammet at K/S formen fikk en lang og gradvis nedgang i antall skip ut hele perioden som databasen dekker. Hovedårsaken til nedgangen er den samme som i andre halvdel av 1970-tallet: nedgang i markedet. Ut fra disse utviklingstrekkene synes K/S-ordningen å være en lite egnet selskapsform under vanskelige markedsperioder. En forklaring på dette ligger delvis på investorenes motiv for investering. Som tidligere nevnt var kommandittistene skattemotiverte, hvor selskapets egenkapital ikke trengte å betales inn med det første. Når det dårlige markedet slår inn, og kommandittistenes innskudd var betalt inn, var ikke dette godt nok for å dekke inntektstapene. Skipet ble solgt, og kommandittselskapet ble dermed avvirket.

Mellom 1970- og 1980-tallet ble A/S, P/R og særlig I/S ble tatt i bruk av de mellomstore og store rederiene. Rederiene som eide interessentselskap hadde som regel stor egenkapital. Et kjennetegn for I/S formen var også at det bare var tatt i bruk av aktører fra den tradisjonelle skipsfarten.<sup>229</sup> P/R formen ble stort sett benyttet av Normand-gruppen og disponert gjennom Solstad-rederiet ved P/R Normand.<sup>230</sup> Det var ikke like mange rederier som totalt benyttet seg av P/R formen. Det samme kan sies om A/S formen på 1970-tallet og 1980-tallet.<sup>231</sup> Diagrammet og tallmaterialet viser også at antallet I/S og A/S ble mindre samtidig som antallet K/S økte, grunnet overgang til K/S for enkelte skip. Antallet partsrederier hadde en stabil økning frem til 1984, etterfulgt av en gradvis nedgang helt frem til 1999. Dette er det to årsaker til. For det første stod Solstad bak halvparten av P/R-organiserte skip frem til midten av 1980-tallet. Deretter omstrukturererte Solstad organiseringen av flåten sin, ved å gå fra K/S til A/S utover 1980-tallet og 1990-tallet. For det andre forsvant små aktører innen standby fra offshoremarkedet, som tidligere organiserte skipene sine under P/R-formen. Partsrederiet ble av disse årsaker svekket, slik diagrammet viser.

---

<sup>229</sup> Denne informasjonen er basert på databasen og tidligere informasjon henviset i kapittel tre.

Interessentselskapene og deres overordnede rederier var Norway Supply Ships under Smedvig, I/S Stad Shipping og I/S Stad Pipecarriers under Sverre Farstad & Co, I/S Active King under Johan Hagenæs & Co og I/S Stavanger Offshore under O.H. Meling. Det var stort sett store rederier som benyttet seg av I/S selskapet.

<sup>230</sup> Kåre Misje & Co organiserte også deler av flåten sin under partsrederi, som P/R Famita, men noen av dem ble også satt under K/S og privat selskap. P/R og I/S var identiske til hverandre i form.

<sup>231</sup> Blant de relativt få som valgte denne formen på 1970- og 1980-tallet var G.C. Rieber A/S (Rieber Shipping A/S fra og med 1981), Norindo A/S fra Sandnes og Longvatrål A/S fra Sunnmøre.

Privat selskap ble gjennom perioden hovedsakelig brukt av små rederier fra fiskerivirksomheten som gikk inn i standby- eller seismikk virksomheten. Antallet private selskaper steg særlig fra 1978 til 1981, med ti skip ettersom mange små aktører fra fiskerinæringen gikk inn i standby.<sup>232</sup> Selv om mange av disse forsvant fra 1985 og utover 1980-tallet minket ikke antallet private selskaper. Hovedårsaken var at mesteparten av disse skipene ble kjøpt opp av Simon Møkster rederi som også var et privat selskap. I takt med Møkster rederiets økning i flåten frem mot 1993, økte derfor antallet skip som var registrert med privat selskap som eierform.

Kommandittselskapets nedgang fra slutten av 1980-tallet av må sees i sammenheng med den voksende preferansen av A/S-formen, som økte i løpet av 1990-tallet. Diagrammet viser hvordan aksjeselskapet hadde to ekspansjonsfaser på 1990-tallet. Den første kom i sammenheng med Simon Møkster-rederiets valg om å finansiere alle sine skip under ett aksjeselskap i 1993, som Simon Møkster Shipping A/S. Den andre ekspansjonsfasen skjedde mellom 1997 og 1999, hvor antallet OSV organisert under aksjeselskap skjøyt i været og nesten fordoblet seg i antall fra 45 til 86 skip. I samme periode fikk kommandittselskapet en tydeligere nedgang fra 41 til 29 skip.<sup>233</sup>

Kort oppsummert viser utviklingen at bruken av K/S hadde en enorm tilvekst i de gode markedsperiodene, ettersom det var en lettere måte å komme seg inn i offshoremarkedet på. Til og med yrkesaktive utenfor finans og skipsfart kunne bli kommandittister, noe som tegner et bilde av selskapsformens tilgjengelighet. Selskapsformen viste seg derimot uegnet i de dårlige markedsperiodene, hvor flere kommandittselskaper ble avviklet. P/R, I/S og ANS ble brukt av aktører fra den tradisjonelle skipsfarten, mange av dem store aktører. utover 1980-tallet ble disse selskapsformene gravis, men sterkt redusert. Aksjeselskapets vekst kom i to vekstfaser på 1990-tallet: først ved dannelsen av Simon Møkster A/S i 1993, og den andre ved børsnoterte selskaper fra 1996 av.

---

<sup>232</sup> Diagrammets tallmateriale fra DNV og NS fra 1978-1981.

<sup>233</sup> Tallmaterialet som diagram 4-1 viser: DNV og NS fra 1997 og 1999.

## 4.2.2 Skattereformen og dens innvirkning

Hvorfor økte antallet A/S-organiserte skip så enormt mye mellom 1997 og 1999? Og hva var årsaken til kommandittselskapets nedgang igjennom 1990-tallet? Denne utviklingen grunner i to viktige omstendigheter: Skattereformen av 1992 og de mange børsnoteringene fra og med 1996. Som tidligere nevnt i kapitlet ble regelverket for selskapsformene endret i regi av skattereformen av 1991, gjeldende fra 1992. Før skattereformen trådte i kraft var det investorene som ble skattet, og ikke kommandittselskapet. For investorer med høy inntekt var marginalsakten på 80 prosent. Dette var noe mange ønsket å unngå, og de satte derfor pengene inn i et K/S. Som det ble sagt tidligere i kapitlet om kommandittselskapet så kunne en føre underskuddet mot en annen inntekt. På grunn av avskrivingsreglene kunne en kjøpe et skip til 100 prosent hvor skipet kunne avskrives raskere enn fallet i den økonomiske verdien til skipet, slik at en fikk skattekreditt ettersom en fører underskuddet av kjøpet mot annen inntekt. På denne måten ble marginalsakten redusert fra 80 prosent til 40 prosent.<sup>234</sup>

Denne muligheten for skatteavskrivning forsvant da skattereformen ble gjort gjeldende i 1992. Reformen gjorde at beskatningen av de ulike eierformene i næringsvirksomheten ble mer likestilt, hvor eierne som var aktive i den daglige driften av selskapet ble beskattet likt. Beskatningen av overskudd og gevinst ved salg av eiendeler ble også likestilt for de forskjellige selskapsformene. Dette vil i praksis si at selskapsinntekten som representerer en form for lønn til eierne ble beskattet som lønnsinntekt og at gevinst ved salg av andel i de to selskapsformene ble beskattet på samme linje som gevinst og salg av aksjer.<sup>235</sup> Den viktigste endringen for kommandittselskapet var at skatteavskrivningene opphørte, og beregning av skattepliktig inntekt var nå blitt gjort på samme måte for K/S og ANS som for A/S.<sup>236</sup> Ifølge Terje Hansen<sup>237</sup> ville disse endringene som skattereformen medbragte gjøre at skattemotiverte K/S investeringer ville være en «*saga blott fra og med 1992*» og at «*kun langsiktige investorer med krav til avkastning på sine investeringer før skatt vil delta i Skips-K/S i fremtiden*».<sup>238</sup> Knut Boye<sup>239</sup> argumenterer i *Finansielle Emner* fra 1993 for at det tidligere populære kommandittselskapet sannsynligvis ville bli mindre vanlig i fremtiden grunnet regelendringene.<sup>240</sup> Hadde både

---

<sup>234</sup> Intervju med Øyvind Holte, 31.01.2020.

<sup>235</sup> Hansen, 1992, s. 9-10.

<sup>236</sup> Boye, 1992, s. 77-78.

<sup>237</sup> Professor Emeritus ved Norges Handelshøyskole.

<sup>238</sup> Bergens Tidende, Jan Eliassen, 16. november 1991.

<sup>239</sup> Tidligere Professor ved Norges Handelshøyskole.

<sup>240</sup> Boye, 1993, s. 177.

Hansen og Boye rett i sine prognoser om kommandittselskapet? Ser en på diagram 4-2 viser deres prognoser seg å være ganske så riktig. Dette var altså den første faktoren.

### **4.2.3 Fra A/S til ASA: Børsnotering som et finansielt ekspansivt virkemiddel**

Den andre faktoren som kan forklare den drastiske økningen i bruken av aksjeselskap fra og med 1997 ligger i enkelte aktørers valg om å bli børsnotert. En viktig årsak til at dette skjedde i akkurat denne perioden kan begrunnes med bedring i offshoremarkedet, som hadde vært i dyp krise i slutten av 1980-tallet. Utover 1990-tallet steg ratene for tjenester i offshoremarkedet, og toppet seg i 1996. Markedet stod sterkt dette året, og investeringslysten hadde kommet tilbake for fullt innen offshore. Både det gode markedet og den sterke investeringslysten hadde åpnet et vindu for offshorerederiene til å notere seg på børs for å kunne ekspandere aksjekapitalen deres. Et like viktig fenomen var tilgang til annenhåndsmarkedet.<sup>241</sup> En fikk også tilgang til langsiktig kapital og dermed også mulighet til kapitalforhøyelse. Ifølge Øyvind Holte ville ikke et ASA ha den samme ansvarsmorale ovenfor sine investorer som i et K/S. Dette poenget belyser han ved at aksjonærene som gikk inn i et børsnotert selskap, ville ikke nødvendigvis være der ett år senere.<sup>242</sup>

Noe av forklaringen til hvorfor noen av selskapene valgte å børsnotere seg i dette tidsrommet ligger i Oslo Børs sin rolle og tilgjengelighet. På 1970-tallet fikk børsen en større rolle i næringslivet og markedet. Den underliggende årsaken var at den tradisjonelle industrien slet i samme tid som oljesektoren var i vekst. Dette gav grunnlaget for at børsen mot slutten av 1970- og gjennom 1980-årene hadde gjenvunnet sin posisjon som en viktig møteplass og kilde for finansieringen av næringslivet.<sup>243</sup> Endringen på 1970-tallet må ifølge Øksendal sees i lys av et samfunnsskille som pågikk igjennom 1970-tallet, hvor børsen fylte tomrommet som ble etterlatt. Etter regjeringsskifte i 1981 med Willoch-regjeringen ble næringslivet og deregulering av markedet og næringslivet i fokus, noe som førte til at flere selskaper kunne notere seg på

---

<sup>241</sup> Intervju med Øyvind Holte, 31.01.2020.

<sup>242</sup> Ibid.

<sup>243</sup> Brautaset, m. fl, 2019, s. 208-209. Oslo Børs hadde mellom 1945 og utover 1970-tallet liten funksjon og lav betydning for næringslivet og privatmarkedet. Kapitalmarkedene ble pålagt reguleringer og en ny kredittpolitikk, hvor utlånsrenten ble holdt lavt og stabil. Markedet styrte ikke lenger hvor pengene gikk og hvem som fikk lån slik som før, det var i stedet myndighetene som kom til å påvirke og sette prioriteringene.

børsen. Den betonte seg som både kilde til næringslivets finansiering og fremhevet samspillet mellom annenhånds- og førstehåndsmarkedet.<sup>244</sup> I 1987 falt børsen og næringslivet befant seg i en krise som varte frem til 1992, hvor børsen fikk en opptur. Fra 1993 av hadde børsen en meget god fremgang. Annenhåndsmarkedet hadde mellom 1994 og 1997 økt omsetningen av totalindeksen fra 124 til 341 milliarder kroner. I 1997 ble 20 milliarder kroner hentet inn i ny egenkapital gjennom emisjonsmarkedet, som var det året som fikk flest børsnoterte selskaper på børsen, med 61 nye selskaper.<sup>245</sup>

Det bør også påpekes at børsnoterte offshorerederier ikke var noe nytt i 1997. Allerede i 1970-årene hadde børsnoterte rederier satset innen offshoreskipsfarten. Mange av disse hadde siden gått konkurs eller gått ut av offshoremarkedet i løpet av 1970- og 1980 årene.<sup>246</sup> Blant de største rederiene av den vestlandske offshoreskipsfarten var Farstad det første til å bli børsnotert, allerede i 1988. Børsnoteringen skjedde ved at rederiet kjøpte opp et Oslo-basert børsnotert rederi, kalt Herness Shipping A/S.<sup>247</sup>

I årene 1996 og 1997 ble både Sævik Supply, Solstad og DOF børsnotert. Sævik Supply A/S ble børsnotert i årsskiftet 1996/1997. Kort tid etter fulgte Solstad og DOF etter, som børsnoterte seg senere i 1997. I forberedende fase samlet de tre aktørene sine underordnede selskaper inn i ett aksjeselskap før børsnoteringen. Til forskjell ble børsnoteringene av disse to offshorerederiene foretatt på ulikt grunnlag. Børsnoteringen av Sævik Supply skjedde på grunnlag av oppkjøpet av de tolv skipene til Viking Supply Ships. Børsnoteringen var viktig for at rederiet kunne skaffe kapital til å drive disse skipene. I Bøe sin fremstilling blir dette oppkjøpet og børsnoteringen sammenvevd i samme kapittel, hvor det forklares at Per Sæviks store ekspansjon i virksomheten ikke hadde funnet sted uten børsnoteringen.<sup>248</sup> For både Solstad og DOF var børsnoteringen motivert av både børsen som kapitalkilde og unngåelse av

---

<sup>244</sup> Førstehåndsmarkedet er der aksjer handles direkte mellom utsteder og investor. Annenhåndsmarkedet er der hvor aksjen kan handles fritt uten å involvere en aksjeutsteder. Oslo Børs ble en markedsplass for begge deler, men ble utover 1990-tallet dominert av annenhåndsmarkedet.

<sup>245</sup> Brautaset, m. fl, 2019, s. 268-269.

<sup>246</sup> Disse offshorerederiene var stort sett aktører innen tradisjonell skipsfart, og var børsnotert før de gikk inn i offshoreskipsfarten.

<sup>247</sup> Grytten, 2008, s. 112-113. Farstad endret ikke selskapsnavn umiddelbart. Det var først etter innføringen av aksjeloven 08 95, hvor Farstad i etterkant ble hetende Farstad Shipping ASA.

<sup>248</sup> Bøe, 2010, s. 226-228.

rederibeskatning. I fremstillingene til Stangeland<sup>249</sup> og Meling<sup>250</sup> blir rederiskatteordningen av 1996 frembragt som en motivator for børsnoteringsen. Ifølge Bakka ble et lovforslag om skattlegging av gevinstutbytte innvilget. Loven gikk ut på at rederiets inntekter ikke ble skattlagt hvis overskuddet var innelåst i selskapet, med formål om reinvestering.<sup>251</sup>

Flere aktører børsnoterte seg også etter 1997. Denne måten å anskaffe egenkapital på har også vist sin bakside. I et børsnotert selskap kan majoritetseieren risikere å miste majoriteten hvis en annen part kjøper opp flere aksjer enn hva majoriteten besitter.<sup>252</sup> I offshoreskipsfarten var slike raid begått av andre offshorerederier. Dette har skjedd oftest med motiv om å enten etablere seg i et geografisk marked eller ved å overta en flåte som kan styrke rederiets virksomhet i et markedssegment. En slik situasjon fikk skipsreder Per Sævik erfare. I 1997 ble Sævik Supply kjøpt opp av det amerikanske selskapet Trico Marine, for 2 003 000 000 kroner.<sup>253</sup> Noen måneder senere grunnla Per Sævik sitt andre rederi, Havila Supply ASA, i årsskiftet 1997/1998. Dette rederiet var også børsnotert. Her hadde også Sævik-familien aksjemajoritet, men ble kjøpt ut av det franske offshorerederiet Bourbon Offshore i 2002.<sup>254</sup> Dette medførte til at Per Sævik startet sitt tredje rederi i mai 2003, Havila Shipping ASA, som ble børsnotert i 2005.<sup>255</sup> Utenom Per Sæviks rederier ble også G.C. Riebers selskap Polar Holding børsnotert, i 1999.<sup>256</sup> børsnoterte Rem Offshore, ble kjøpt opp av Solstad i 2007. Gevinsten var en stor subseaflåte.

Utenom disse offshorerederiene ble Eidesvik-rederiet notert på børsen i Oslo i 2004. Årsaken til at rederiet ikke gjorde dette samtidig som Solstad, DOF og Sævik, var at offshorerederiet

---

<sup>249</sup> Stangeland, 2006, s. 96.

<sup>250</sup> Meling, 2014, s. 78.

<sup>251</sup> Bakka, 2017, s. 200-201. Rederiskatteordningen gjennom *Ot. Prop. nr.11* ble innvilget den 17. desember 1996. Rederiene fikk kun skattefritakelse hvis rederiets overskudd ble holdt inne i selskapet med formål for reinvestering.

<sup>252</sup> Hvis en annen aksjeeier går med formål inn for å overta aksjemajoriteten i et børsnotert selskap, vil dette kalles et «raid».

<sup>253</sup> Bøe, 2010, s. 226-228.

<sup>254</sup> Etter noen måneder med forhandlinger av aksjesalg fra Sæviks side, gikk de med på at Bourbon Offshore overtok selskapet, mot at Sævik kjøper standby-delen av flåten, som er på ti skip til en sum på 550 millioner kroner i bytte mot at de solgte seg ut av rederiet, hvor Bourbon fikk 100 prosent kontroll over rederiet. dette ble fastslått i mai 2003.

<sup>255</sup> Dette selskapet ble etablert 31 juli 2003 og var notert på Oslo Børs i 2005, og selskapsformen ble endret til et ASA. I dette selskapet hadde Per Sævik sikret seg at hans aksjemajoritet ble opprettholdt, slik at ingen kunne gjøre raid mot hans virksomhet igjen. Rederiet kom til å bli underordnet konsernselskapet Havila AS.

<sup>256</sup> Det fremkommer ikke hvorfor rederiet valgte å børsnotere seg, men det kan godt tenkes at rederiskatteordningen samt større tilgang til kapital kan ha vært en motivator.

heller ville satse på store langtidskontrakter og dermed ekspandere på dette grunnlaget. I 1997 ble offshorerederiet delt mellom brødrene Lauritz og Kristian Eidesvik, hvor Lauritz satt igjen med offshorevirksomheten og 55 prosent av selskapets egenkapital.<sup>257</sup> Etter Lauritz Eidesviks død i 2002 ble ideen om børsnotering for selskapet mer aktuelt, med mål om ekspandert egenkapital. Den 27 juni 2004 ble Eidesvik notert på børs som Eidesvik Offshore ASA.<sup>258</sup>

#### **4.2.4 Offshorerederiene ekspanderer i utenlandske markeder**

Aksjekapitalen som ble anskaffet gjennom børsnoteringene gjorde det mulig for rederiene å ekspandere sin virksomhet til andre markeder utenfor Nordsjøen. På slutten av 1990-tallet etablerte offshorerederiene kontorer i havnebyer nær disse markedene med ansatte fra de respektive landene. Av de vestlandske aktørene som var sentral i den internasjonale ekspansjonen finner vi Farstad, Solstad, DOF og Eidesvik. Kapitalutvidelsen og omorganiseringen av eierstrukturen som ble gjort ved børsnoteringen var helt vesentlig for den internasjonale ekspansjonen for aktørene Solstad og DOF har gjennomgått. Det må påpekes at dette ikke gjaldt alle rederiene, for eksempel ble ikke Eidesvik børsnotert før 2004, men etablerte kontor i Nigeria i 2002, altså før børsnoteringen. Også ikke-børsnoterte aktører som Olympic Shipping og Sartor Shipping bidro i den oversjøiske ekspansjonen. Børsnoterte Havila Shipping ASA ekspanderte ikke utenfor Nordsjøen, og vil derfor ikke være av interesse i dette underkapittelet.

Det er viktig å påpeke at ekspansjonen i andre markeder ikke var noe nytt ved inngangen til det 21. århundre. Under det svake offshoremarkedet i andre halvdel av 1970-tallet skaffet Smedvig oppdrag for ett av skipene sine i det argentinske markedet, noe som var kortvarig. Dessuten etablerte ikke rederiet et eget kontor der.<sup>259</sup> Det første rederiet som etablerte seg utenfor Nordsjøen var nemlig Solstad, først i Brasil og så i Hong Kong. Solstad åpnet kontor i det

---

<sup>257</sup> Med dette stod Lauritz og hans to sønner Simon og Lars som eneeiere av den delen av rederiet som drev OSV.

<sup>258</sup> Stautland, 2016, s. 120-121: Eidesvik-familien hadde aksjemajoritet på mer enn 50 prosent av aksjekapitalen, også etter at selskapet ble børsnotert.

<sup>259</sup> Nerheim og Utne, 1990, s. 233-234.



havnebyen Salvador, og hadde tre skip som gikk i oppdrag der i perioden 1980-1982.<sup>260</sup> Mellom 1982 og 1987 hadde Solstad også virksomhet i Hong Kong.<sup>261</sup>

Farstad var også tidlig ute med å etablere seg utenfor Norge og Nordsjøen. Farstads første oversjøiske virksomhet var også Brasil. Farstad opererte i årene mellom 1985 og 1987 i havnebyen Macae like ved Rio De Janeiro. I 1991 var Farstad tilbake i samme marked og samme by, og har operert her også i etterkant av 2010.<sup>262</sup> I 1988 fikk Farstad for første gang oppdrag i det australske markedet, men etablerte ikke kontor der før desember 1997.<sup>263</sup> Det kan sies at Solstad og Farstad var pioner for vestlandske offshorerederier i å etablere sine offshorevirksomheter i andre internasjonale markeder. En sannsynlig forklaring kan være at nettopp disse rederiene allerede var i besittelse av ekspertise og kompetanse innen forhandlinger i utlandet, gjennom deres virksomhet innenfor tradisjonell skipsfart. Solstad og Farstads forsøk i å etablere oversjøiske virksomheter på 1980- og tidlig 1990-tallet danner delvis bakteppet for en internasjonal ekspansjon som startet i 1997 og vedvarte ut perioden som her studeres.

Både Farstad, Solstad, DOF, og Eidesvik ekspanderte sine virksomheter både i samme og forskjellige markeder. Den oversjøiske ekspansjonen forankret seg i hovedsak i Sør-Amerika, Afrika, Sørøst-Asia og Oseania.<sup>264</sup> I 1999 etablerte Farstad seg i Brasil for andre gang, ved selskapet Brazilian Offshore Services i 1999.<sup>265</sup> Ifølge Grytten har Farstads aktivitet i Brasil gradvis økt, og med tiden etablert seg som en betydelig aktør i landet.<sup>266</sup> To aktører som var mer tilstede i det Brasilianske markedet var DOF ASA og Solstad ASA. I september 2001 inngikk disse en samarbeidsavtale med felles satsing i det brasilianske markedet, ved at DOF kjøpte seg 50 prosent inn i Solstads selskap i Brasil, NorSkan Offshore. Samarbeidet ble avsluttet i 2006, ettersom DOF ble den største operatøren i selskapet. Solstad fortsatte sin

---

<sup>260</sup> Meling, 2014, s. 52.

<sup>261</sup> Ibid, 2014, s. 52-55. I Hong Kong etablerte Solstad selskapet NORIENTAL, sammen med Ulstein Trading, Norse Petroleum og Thoresen & Co.

<sup>262</sup> Grytten, 2008, s. 237-238.

<sup>263</sup> Ibid, s. 241.

<sup>264</sup> Med Oseania omfavnes Australia og New Zealand i denne sammenheng.

<sup>265</sup> Grytten, 2008, 237-238. Brazilian Offshore Services ble etablert av Farstad og det brasilianske selskapet Petroserv S/A, hvor hver part eide 50 prosent hver av selskapet.

<sup>266</sup> Ibid. Grytten belser at rederiet opererte 12 OSV i Brasil i 2006.

virksomhet i Brasil selvstendig frem til etter 2010.<sup>267</sup> Utenom engasjementet i Brasil grunnla DOF et kontor i Argentina i 2002 på det sør-amerikanske kontinentet .

I Sørøst-Asia hadde Farstad etablert kontor i Melbourne i Australia i 1997. Frem mot 2005 bygget rederiet opp sin virksomhet gjennom et heleid australsk selskap og to egne selskaper som tok seg av driften i Sør-Øst-Asia.<sup>268</sup> Farstad ble den klart største norske aktøren i Sørøst-Asia og Australia. Utenom Farstad etablerte også DOF og Solstad sine offshorevirksomheten i Singapore sammen. Dette ble gjort ved at begge aktørene investerte 1/3 hver i selskapet Nor Offshore Pte i Singapore.<sup>269</sup>

På det afrikanske kontinentet etablerte Farstad seg i Nigeria i 2002.<sup>270</sup> Samme året opprettet Eidesvik også kontor i Nigeria.<sup>271</sup> Både Farstad og Eidesvik avviklet sin virksomhet her i 2007, angivelig fordi arbeidsforholdene ikke var trygge grunnet piratvirksomhet i området.<sup>272</sup> Satsingen i Afrika var med dette over for Eidesvik, men Farstad holdt fast på kontinentet og etablerte seg i stedet i Angola i slutten av 2007.<sup>273</sup> Utenom Farstad og Eidesviks engasjement i Afrika opprettet for øvrig DOF et kontor i Egypt, hvor de opererte til like i etterkant av 2010.<sup>274</sup>

### ***4.3 Investorene og bankene som finansiell drivkraft***

Hvilken rolle har så investorene og bankene spilt inn for finansiering av offshoreskipsfarten på Vestlandet? Innledningsvis ble det påpekt at analysen vil undersøke hvordan kapital fra fiskerivirksomheten har vært til støtte for aktører i offshoreskipsfarten. Analysen vil her frembringe hvordan kapital fra fiskeri har bidratt til at vestlandske offshorerederier har klart seg. Videre vil jeg vise til hvordan bankene har bidratt som långiver for offshorerederiene. Til

---

<sup>267</sup> Meling, 2014, s. 93-94.

<sup>268</sup> Grytten, 2008, s. 241-243. Selskapet P/R International Offshore Services ANS ble etablert med det australske selskapet P&O Australia, som Farstad eide 50 prosent av. I 2003 tok rederiet 100 prosent kontroll over selskapet. Samme året ble et heleiet managementselskap Farstad Shipping (Indian Pacific) etablert i den australske byen Melbourne, med formål i å representere selskapets drift og i Perth, Singapore, Vietnam og Filipinene. I 2005 ble Far Shipping Singapore Ltd. Ltd etablert med drift i Singapore og Vietnam.

<sup>269</sup> Stangeland, 2006, s. 116. Selskapet ble etablert i samarbeid med Nortrans Pte, et tidligere shippingselskap utflagget til Singapore fra Bergen.

<sup>270</sup> Grytten, 2008, s. 245. gjennom en joint venture-selskap med 40 prosent ved datterselskapet Farstad Africa AS

<sup>271</sup> Eidesviks satsing i Nigeria ble gjort gjennom selskapet Omak.

<sup>272</sup> Stautland, 2016, s. 73-77.

<sup>273</sup> Grytten, 2008, s. 245. Gjennom datterselskapet Quimbriz Farstad Shipping Ltda.

<sup>274</sup> Stangeland, 2006, s. 114.

sist vil analysen ta for seg hvordan utenlandske valutalån har vært som en økonomisk påvirkende faktor. Her har arkivmateriale etter DOF, Johs. Larsen rederi og Salvator Norsk Bjergningskompagni vært til hjelp i undersøkelsen, sammen med andre skriftlige og muntlige kilder.

### 4.3.1 Fiskerinæringen som kapitalkilde

Etter arbeidet med kildematerialet og litteraturen har det vist seg at fiskerinæringen har vært en svært viktig kapitalkilde for noen få rederier under offshore-krisen i 1980-årene. Dette funnet gjelder offshore-rederiene DOF, Tor Østervolds selskaper og Eidesvik. Grunnet offshore-krisen på 1980-tallet ble rederistrukturen i DOF forandret ettersom behovet for ny kapital utbredde seg. I 1986 kom det frem i kildematerialet at en kapitalutvidelse var nødvendig for å styrke offshore-rederiets kapitalgrunnlag for å overleve denne kriseperioden.<sup>275</sup> Det ble mellom 1987 og 1989 gjennomført tre emisjoner, hvor Dofs egenkapital gikk fra 2 450 000 til 8 250 000 millioner kroner. De største eierne ble etter kapitalutvidelsen Møkster-familien, med ca. 75 prosent av selskapets aksjekapital.<sup>276</sup> Familien skapte en stor formue gjennom fiskerivirksomhet i Alaska i årene før.<sup>277</sup> En hadde dermed fått to hovedaksjonærer med ressurser fra fiskerinæringen. Denne investeringen resulterte også i at DOF som investor i sine kommandittselskap økte sin prosentandel i finansiering av skipene.<sup>278</sup>

Både Eidesvik og Tor Østervold dro også fordeler av fiskeriinntekter. Eidesviks inntekter kom fra fiskefartøyet M/S Bømmeløy, et fiskefartøy som hadde vært i rederiets eie siden 1965. Avkastningen fra dette fiskefartøyet bidro til at rederiet ble kapitalsterk nok til å kunne overta flere OSV til en god pris fra både kriserammede rederier og forretningsbanker ettersom

---

<sup>275</sup> Riksarkivet: PA-1510-District Offshore A/S (DOF ASA). Rederiet hadde i 1987 undersøkt nye satsingsområder og kontaktet en aksjonærgruppe i for å skaffe kapital og aktiviteter for rederiet.

<sup>276</sup> Riksarkivet: PA-1510-District Offshore A/S (DOF ASA). Den 6. februar ble det gjennomført en kapitalutvidelse fra 2 450 000 til 5 500 000 kroner. Aksjepostene ekspanderte fra 420 til 626 aksjeposter. Aksjefordelingen innad i rederiet endret seg fra å være fordelt på over 100 aksjonerer til å bli konsolidert på noen få deltakere. Medeier i rederiet Helge Møgster kjøpte opp 481 aksjeposter hvor han personlig stod for 120 av dem, 360 gjennom A/S Lady og en aksjepost gjennom A/S Kvernsmolt. Den andre personen som fremtrer sterkt i denne kapitalutvidelsen er Magnus Stangeland som gjennom Bjånesøy Fiskeoppdrett har 61 aksjeposter og 60 aksjeposter som privat. Den 29. mai 1989 ble nok en kapitalutvidelse gjennomført, fra 5 500 000 til 8 250 000 kroner hvor aksjefordelingen nærmest ble uforandret. Den eneste forskjellen var at Helge Møgsters 360 aksjer gjennom A/S Lady var blitt overtatt av Ole Rasmus Møgster. A/S Lady var eid av Alf Møgster og hans sønner Helge og Ole Rasmus Møgster.

<sup>277</sup> Stangeland, 2006, s. 44-45.

<sup>278</sup> Stangeland, 2006, s. 48.

skipsverdiene falt fra 1985 av.<sup>279</sup> Tor Østervold hadde også gagnet på kapital fra fiskerinæringen. Ifølge Stangeland har fiskerikapitalen vært en medbringende faktor for rederiets fremgang, og etter hvert bidratt til etableringen av rederiet Vestland Offshore AS i 2010.<sup>280</sup>

Et annen måte fiskeriinntekter spilte inn var gjennom statlig støtte. I 1993 hadde banken Kreditkassen bevilget 20 millioner kroner til DOF. Disse midlene ble gitt gjennom Distriktenes utbyggingsfond (DU-Fond). DU- midlene ble ikke gitt til offshorevirksomheten. Derimot ble midlene gitt ettersom DOF som også hadde et selskap innen fiskerivirksomheten, ved DOF Fisheries. Ifølge Stangeland var det kun DOF som fikk DU-midler i offshore skipsfarten.<sup>281</sup> Det er heller ikke blitt dokumentert at noen andre offshore rederier med fiskerivirksomhet på siden har benyttet seg av DU-midler.

#### **4.3.2 Viktige bidrag fra bankene**

Fra oppstarten av offshorevirksomheten i 1970-årene og til i etterkant av de vanskelige årene i annen halvdel av 1980-tallet har bankene vært en svært viktig aktør for offshore skipsfarten. Det vil her bli lagt fokus på hvordan bankene har vært til økonomisk hjelp for aktørene innen den vestlandske offshore skipsfarten under de dårlige markedsperiodene på 1970- og 1980-tallet. Etter oljeprisfallet i 1986 ble kronen devaluert, og en innstrammingspolitikk ble satt i gang. Dette førte videre til bankkrisen i 1987, som vedvarte frem til 1993. Norges tre største banker, DnC, Fokus Bank og Kreditkassen risikerte store utlånstap grunnet bankkrisen fra 1987 av, som årsak av de politiske tiltakene. Noe av årsaken var også grunnet de altfor store utlån bankene hadde gitt.<sup>282</sup> I Lies fremstilling blir det poengtert at DnC, Bergen Bank og Kredittkassen lånte ut uansvarlig mye kreditt.

I Hammerborgs fremstilling blir bankenes innsats som långivere under offshore-krisen på 1980-tallet godt belyst. Han forklarer at Solstad, Østensjø, Eidesvik og Brødrene Klovning som hadde

---

<sup>279</sup> Stautland, 2016, s. 55.

<sup>280</sup> Intervju med Oddvar Stangeland, 10. mars 2020. I dette selskapet var eierfordelingen 70/30 mellom Østervold og Havila Shipping ASA. Om eierfordelingen er slik fortsatt, vites ikke.

<sup>281</sup> Intervju med Oddvar Stangeland 10. mars 2020.

<sup>282</sup> Hodne og Grytten, 2002, s. 276-277.

en solid fremgang i offshorevirksomheten frem mot midten av 1980-tallet, begynte å slite da offshore-krisen slo inn i 1986. En felles faktor for disse aktørene var at de fikk betydelig støtte fra Bergen Bank. På dette tidspunkt hadde Solstad og Brødrene Klovning Bergen Bank som fremste långiver, mens Østensjø og Eidesvik hadde Den norske Creditbank (DnC). Begge aktørene flyttet forretningene sine til Bergen Bank. Årsaken for bankskiftet til begge offshorerederiene ligger i bankens vilje til å gi lån for refinansiering av flåten. I både Østensjøs og Eidesviks situasjon ville ikke DnC finansiere deres skip.

Østensjø hadde hatt DnC som sin hovedbank helt siden oppstarten i 1975, og hadde fått ordnet en kontrakt med skipsverftet A.M Liaaen i Ålesund om et nybygg, finansiert av DnC. Skipet var ventet ferdigstilt i mai 1987. Hammerborg forklarer at DnC trakk finansieringen tilbake da en kontrakt med Shell ble brutt samme året.<sup>283</sup> Han forklarer videre at rederiet klarte seg omsider ved to store kontrakter. Eidesviks situasjon var ikke like kritisk ved deres forhold til DnC, men ettersom banken avslø en avdragsutsettelse ved lån på et forsyningskip som lå i opplag, endret forholdet seg. Dette avslaget ble dårlig tatt imot av begge brødrene Eidesvik, og førte til at de gikk for en finansieringsavtale med Bergen Bank, som deretter ble rederiets hovedbank.<sup>284</sup>

Disse hendelsene viser til betydningen av hvilken bank aktørene hadde for langtidsfinansiering av deres skip. Sverre Meling poengterer at Solstad overlevde til en viss grad med Bergen Bank som långiver, hvor det samme kan sies med Eidesvik og Brødrene Klovning.<sup>285</sup> Regionalt gav Bergen Banks avdeling i Haugesund sine kunder i området både avdragsfritak og renteutsettelse i påvente av at markedet skulle snu.<sup>286</sup> Hammerborg fremhever Bergen Banks regionale banksjef Tor Edvard Hestviks engasjement som aktøren bak bankens støtte.<sup>287</sup> DnC sitt hovedkvarter lå i Oslo, men de hadde også en avdeling i Haugesund. I Hammerborgs

---

<sup>283</sup> Hammerborg, 2003, s. 378-382. Ifølge Hammerborg hadde Østensjøs oppdragsgiver Shell UK som de hadde en treårskontrakt med, gjort det klart at de ville kansellere eller endre kontrakten. Han utdyper med at Shell UK erklærte at de ikke hadde til hensikt å overholde kontrakten, noe som førte Johannes Østensjø d.y til å bringe saken inn for voldgift i London. Selv om rederiet hadde vunnet saken, så hadde omkostningene med å ha et skip i opplagsbøyene vært for kostbart, og måtte derfor ta til takke med kontrakten som var 15 millioner mindre i inntjening.

<sup>284</sup> Stautland, 2016, s. 47-48.

<sup>285</sup> Meling, 2014, s. 62-63.

<sup>286</sup> Hammerborg, 2003, s. 378.

<sup>287</sup> Meling, 2014, s. 62-63.

fremstilling var bankens fremgangsmåte mot sine kunder i Haugesund tøff, hvor banken gikk hardt til verks mot sine kunder for å skaffe likviditet fra offshorerederiene.<sup>288</sup> Østensjøes erfaring med DnC kan nevnes som et eksempel på dette.

Ifølge Øyvind Holte førte DnC sin fremgangsmåte til at mange av deres kunder gikk konkurs ved likviditetsmangel. Dette hevder han ikke bare gjaldt Haugalandet og Vestlandet, men i hele landet. Han utdyper at DnC sin kunder for det meste holdt til på Østlandet, og følgelig representerer en av grunnene til at mange offshorerederier på Østlandet forsvant i løpet av offshore-krisen på slutten av 1980-tallet.<sup>289</sup> Holtes påstand bør her tas med et lite forbehold og bør sees i lys av datidens økonomiske situasjon. Som tidligere nevnt oppstod det en bankkrise som varte mellom 1987 og 1993, hvor en av hovedårsakene var grunnet de altfor store utlån bankene hadde gitt.<sup>290</sup> Som årsak led de tre største bankene i Norge, DnC, Bergen Bank og Kreditkassen av store utlånstap. Ifølge Lie var DnC den aller ivrigste utlånsbanken i tiden før bankkrisen, og det kan godt tenkes at banken har måttet foreta seg en tøff linje mot sine kunder som hadde likviditetsmangel.<sup>291</sup> Holtes påstand støttes her opp av det faktum at de fleste offshorerederiene på Østlandet hadde DnC som kunde. Også motforestillinger til Holtes påstand har forekommet. I Bakkas bok om O.H. Meling blir det gitt uttrykk for at DnC hadde stor betydning for rederiets refinansiering av sine skip i det samme tidsrommet.<sup>292</sup> I helhet kan en antyde at DnC har vært en medvirkende faktor for offshoreskipsfartens undergang på Østlandet, men ettersom det også vises at banken også har vært til støtte for O.H. Meling, må en ta dette med et lite forbehold.

En annen aktør som var avhengig av sin bank under den dårlige markedsperioden i 1980-årene var Sævik Supply. Det fremkommer i Bøes fremstilling at hovedgrunnen til at rederiet klarte å beholde det ene supplyskipet, var tålmodigheten til deres bank, R.S. Platou.<sup>293</sup> To av rederiets skip var uten oppdrag i 1986, og rederiets økonomiske situasjon var så kritisk at det ene skipet ble i teorien overdratt til Mindebanken i 1988, ettersom at innbetaling av lån ble misligholdt.

---

<sup>288</sup> Hammerborg, 2003, s. 382.

<sup>289</sup> Intervju med Øyvind Holte. 16.05.2019.

<sup>290</sup> Hodne og Grytten, 2002, s. 276-277.

<sup>291</sup> Lie, 2012, s. 166-167.

<sup>292</sup> Bakka, 1998, s. 59.

<sup>293</sup> Bøe, 2010, s. 115.

Dette skipet ble kort tid senere på året kjøpt tilbake da et nytt kommandittselskap ble opprettet. Noe av grunnen for tilbakekjøpet av skipet forelå i at skipets gjeld var blitt betydelig redusert gjennom en refinansiering. Denne refinansieringen var det R.S. Platou som stod bak. Banken risikerte å tape 10 millioner kroner i engasjementet, men gikk med på refinansieringen.<sup>294</sup> Viktigheten til R.S. Platou som bankforbindelse understrekes ved at skipsreder Per Sævik «stod på kanten av stupet» i denne perioden. Et lengre og godt forhold til sin bankforbindelse, som da var R.S Platou gjorde at han fikk låne en millioner kroner, uten garanti.<sup>295</sup>

Foruten å ha bidratt til refinansiering av aktørenes flåte har det også blitt påvist at bankene stilte opp for enkelte aktører i overtakelsen av andre OSV. I kapittel tre ble det rettet et blikk aktører som foretok seg oppkjøp av flere supplyskip og store flåter. Ut ifra spesiallitteraturen kom det frem at to banker har vært viktige. Disse var 1. prioritetsinstituttet Mindebanken i Bergen og Summørsbanken i Møre og Romsdal. For Eidesvik ble Mindebanken en viktig lagspiller for deres flåteekspansjon. Som vist i kapittel tre kjøpte Eidesvik i alt fem skip i denne perioden. To av dem ble kjøpt fra Mindebanken. Kjøpet ble gjort gjennom selskapet K/S Eidesvik Supply A/S, stiftet i 1987 hvor Eidesvik eide 60 prosent og Mindebanken 40 prosent av aksjene. Formålet med selskapet var at Eidesvik skulle med tiden få 100 prosent eierandel i selskapet og over skipene. I 1989 overtok Eidesvik-rederiet hele KS Eidesvik Supply A/S ettersom Mindebanken fikk igjen pengene de hadde lånt Eidesvik ved stiftelsen av kommandittselskapet.<sup>296</sup>

I Gryttens fremstilling blir Sunnmørsbanken betydning for oppkjøpet av de åtte supplyskipene fra Wilhelmsen viet plass. Grytten argumenter for at det forekom en viss skepsis og forbehold til dette oppkjøpet. Det argumenteres her for at Sunnmørsbanken hadde tro på at oppkjøpet var Et riktig trekk å foreta, og støttet Farstad-rederiet på en «framragende måte» ved å finansiere oppkjøpet som ble bestilt.<sup>297</sup>

---

<sup>294</sup> Bøe, 2010, s. 114-119. Av den grunn måtte kommandittistene i det forrige K/S'et betale inn all ansvarskapitalen, og tåle tap på til sammen 25 millioner kroner. Sævik Supply management A/S stod for 43 prosent av finansieringen av skipet.

<sup>295</sup> Ibid.

<sup>296</sup> Stautland, 2016, s. 56-57.

<sup>297</sup> Grytten, 2008, s. 108.

### 4.3.3 Valutalån: et vinnings- eller tapsprosjekt?

Som nevnt var låneaktivitetene fra bankene stor på midten av 1980-tallet. Rederier som bestilte nybygg fra utlandet, fikk lån i en bestemt valuta etter hvilket land banken befant seg i. Ifølge Finn Otto Hansen, tidligere ansatt i Bergen Bank, ble rederiene anbefalt av myndighetene å låne i utenlandsk valuta. Bankene gav ut valutalån i stor grad der det var mulig for å ha igjen til å finansiere sine fremste kunder. Det var dessverre slik at rederiene med lavest egenkapitalen var tvungen til å ta valutalån. De beste kundene fikk altså de beste vilkårene.<sup>298</sup> Hvilken valuta ble aktørene så belånt?

Det synes både i faglitteraturen, de skriftlige og de muntlige kildene at nederlandsk gylden (NLG) og sveitsisk franc (CHF) var valutaformene som ble hyppigst tatt i bruk ved lån. Begge valutaene ble ofte benyttet i 1970- og 1980 årene. Aktørene som valgte å låne i NLG, ble trolig gjort ettersom deres skip ble bygget ved et nederlandsk verft. Bakka fremhever at O.H. Melings flåte stort sett ble belånt gjennom Scheepshypothekbank Nederland og Deutsche Bank AG, som stod for pantelån på 80 prosent. Lånet kom derfor i form av NLG.<sup>299</sup> Markedsnedgangen på slutten av 1970-tallet skapte påkjenninger for O.H. Meling. Rederiet klarte å skaffe oppdrag til supplyskipene sine, da noen av disse var korte på vinterstid. Bakka understreker at tross i oppdragene skipene gikk på, kjente rederiet påkjenninger ved den stigende valutakursen for nederlandsk gylden, som hadde økt fra 205 til 250 i kurs i årene mellom 1975 og 1979. Valutastigningen resulterte i et renteunderskudd på hele 9 millioner kroner. Sett de dårlige inntektene og en økende pantegjeld som vokste i takt med valutautviklingen skapte dette tunge påkjenninger for rederiet.<sup>300</sup> Johs. Larsen rederi hadde også finansiert flåten sin i NLG gjennom Scheepshypothekbank Nederland, og som med O.H. Meling gav valutaen sterke renteunderskudd, med en sum på 11 628 168,26 NLG.<sup>301</sup> Hvis dette beløpet var en del av rederiets underbalanse på kr 57 570 239,82 kan en fort skjønne at valutalånet betydde verdimessig tap for rederiet.

---

<sup>298</sup> Intervju med Finn Otto Hansen, 13.01.2020.

<sup>299</sup> Bakka, 1998, s. 52: Pantegjelden i de fire supplyskipene kom på en samlet sum av 51,5 million NLG, hvor den totale byggesummen kom på hele 65 millioner kroner.

<sup>300</sup> Bakka, 1998, s. 53.

<sup>301</sup> Sjøfartsmuseets arkiv: Årsregnskaper og årsberetning fra 1978. Summen av renteunderskuddet er regnet ut av de tre forskjellige K/S selskapene som DS AS Ibis er komplementar i, summen er da 3 080 683,60 + 2 088 789,16 + 6 458 695,50 NLG = 11 628 168,26 NLG.



At noen rederier valgte å ta lån i sveitsisk franc forelå i at man så hvor renten var lav, og ingen var lavere enn sveitserfranc på begynnelsen av 1960-tallet.<sup>302</sup> Hansen påpeker at valutaen hadde steget i løpet av 1960-årene, men mange mente at den ikke ville stige særlig mer, noe som ble en feilvurdering. Rederier som tok opp lån i sveitsisk franc var Salvator Norsk Bjergningskompagni, Kyvik og O.H. Meling. Hammerborg belyser at en av årsakene bak de økonomiske tapene som førte til at Helge Kyviks supply-engasjement ble avvirket, var valutalånet de hadde i sveitsisk franc.<sup>303</sup> Norsk Bjergningskompagni som også hadde belånt noe av flåten sin i NLG betalte utgiftene sine i sveitsisk franc. Med lån og betaling i to stigende valutaer kan tenkes å ha vært negativt for rederiet. Tross i at den sveitsiske francen steg, valgte enkelte aktører å finansiere flåten sin i denne valutaen også i 1980-årene. I 1983 ble O.H. Melings gjeld refinansiert i sveitsisk franc, igjennom DnC.<sup>304</sup> Dette valutabytte viste seg å være nytteløst. Slik som den nederlandske gylden steg i kurs på 1970-tallet gjorde også den sveitsiske francen det samme.<sup>305</sup> Fra 1983 til 1988 steg sveitsisk franc fra 347 til 452 i 1987.<sup>306</sup>

Hammerborg forklarer også at valutaen sørafrikansk rand hadde en positiv effekt for Østensjø's valutalån. Rederiet hadde inngått en byggekontrakt med et sør-afrikansk verft om to supplyskip. Valutakursen for sørafrikansk rand var da på 8,60 kroner, men i store deler av nedbetalingstiden var kursen på rundt 6 kroner.<sup>307</sup> Utenom Østensjø fikk også Farstad levert to supplyskip fra samme verftet i Sør-Afrika, i 1976. Det fremkommer verken i kildene, Grytten eller andres fremstillinger om Farstad og valutalån i sør-afrikansk rand, men det kan godt tenkes at rederiet ble belånt i denne valutaformen. I tilfelle et slikt valutalån ble bevilget, ville det antageligvis vært gitt renteoverskudd for Farstad også. Slik forskningen står nå er dette vanskelig å svare på.

#### ***4.4 Konkluderende perspektiver***

Formålet med kapittelet var å analysere hvordan aktørene har anskaffet kapital til sin virksomhet i tidsperioden mellom 1970 og 2010. Som nevnt innledningsvis i kapittelet, ble analysen gjort i to deler. Den første analysedelen viste at kommandittselskapet var den mest

---

<sup>302</sup> Intervju med Finn Otto Hansen, 13.01.2020.

<sup>303</sup> Hammerborg, 2003, s. 369.

<sup>304</sup> Bakka, 1998, s. 59.

<sup>305</sup> Ibid, s. 64.

<sup>306</sup> SSB: Historisk oversikt over kursen for diverse valutakurser. Her vises også kursen i sveitsisk franc og nederlandsk gylden. <https://www.ssb.no/a/histstat/tabeller/24-28.html>.

<sup>307</sup> Hammerborg, 2003, s. 370.

benyttede selskapsformen på 1970- og 1980-tallet. Det kom her frem at flere av aktørene som tok i bruk selskapsformen hadde bakgrunn fra fiskeri eller var mindre aktører innen tradisjonell skipsfart. Det ble her avdekket at selskapsformen ble stadig mindre tatt i bruk etter at skattereformen av 1992 ble gjeldende. Det ble også avklart at børsnotering ble en ettertraktet løsning for enkelte aktører for anskaffelse av egenkapital. Både Sævik Supply, Solstad og DOF gjorde forberedende organisatoriske tiltak, og ble dermed klar for børsnotering. Det fremkom også at rederibeskatningsordningen fra 1996 var en motivator for noen av disse børsnoteringene. Som resultat av børsnoteringene tilegnet akkurat disse aktørene seg et enormt kapitalgrunnlag. Som undersøkt var børsnoteringene medført til at grunnlaget for å utføre en oversjøisk ekspansjon har vært mulig å gjennomføre. Som vi har sett har disse aktørene etablert kontorer i både Sør-Amerika, Afrika, Sørøst-Asia og Australia.

Den andre delen av analysen hadde formål i å kaste lys over hvordan eksterne kilder til kapital har medført til at aktørene har lyktes i offshoreskipsfarten mellom 1970 og 2010. Analysen har vist at for enkelte aktører med fiskeribakgrunn har kapital fra fiskerinæringen vært en viktig forutsetning, og i DOFs tilfelle, helt nødvendig for offshorerederiets eksistens. Analysen har også fått frem bankenes betydning som långivere for aktørene. Her kom det tydelig frem at Bergen Bank sin rolle for offshorerederiene i Haugalandsregionen har vært uvurderlig under offshore-krisen i 1980-årene. Det har også blitt påpekt at banken DnC, som vi har sett, vært omdiskutert. Til sist har valutilån som fenomen blitt undersøkt. Det ble her avdekket at aktørene som påtok seg valutilån i NLG eller CHF gikk ut med tap, i slik som i Johs. Larsens rederi sitt tilfelle, betydelig. Den eneste utenlandske valutaen som ble påvist som fordelaktig for aktørene var sørafrikansk rand.

## **Kapittel 5. Skipsverftenes og offshore-kontraktenes betydning for den vestlandske offshoreskipsfarten**

### ***5.1. Innledning***

I kapittel tre viste analysen at flere av aktørene som gikk vellykket igjennom offshore-krisen i annen halvdel av 1980-tallet, hadde avanserte supplyskip som var bygget ved norske verft, i stor grad fra Møre og Romsdal. Det ble også nevnt at verftet som leverte flest avanserte supplyskip var Ulstein-Hatlø. Det ble avdekket at spesialbygde standby-skip ikke fikk noen fortjeneste i virksomheten. Hvordan henger dette sammen? Kapitlet har som mål om å undersøke skipsverftenes betydning i relasjon til offshorerederiene og hvilke faktorer som har bidratt til at offshorerederiene har klart å anskaffe seg offshore-kontrakter. Nettverk er her et nøkkelord. Kjernen for nettverksdannelsen mellom offshorerederi, skipsverft og oljeselskap har vært skipsmeglerne. Som nevnt i kapittel én har oljeselskapene helt siden 1970 bestemt hvem som fikk offshore-kontraktene. Disse kontraktene var offshorerederienes levebrød. Oppdragsgiverne har så og si alltid vært oljeselskaper gjennom de 40 årene. På slutten av 2000-tallet har det også forekommet oppdrag innenfor vindkraft.

Analysen vil først ta for seg hvordan skipsverftene har bistått offshorerederiene på Vestlandet i tidsrommet oppgaven tar for seg. Det vil her gis en oversikt over skipsverftene og antall OSV som ble levert til de vestlandske offshorerederiene mellom 1970 og 1999. Oversikten er basert på den spesialkonstruerte databasen, bestående av tallmaterialet fra DNV og NS sine skipsregistre fra årene 1970-1999. Kunnskapen om kontraktene er basert på forskningslitteratur, spesiallitteratur og skriftlige kilder som aviser, tidsskrift og arkivmateriale. Det samme gjelder for øvrig også skipsverftene.

### ***5.2 Skipsverftenes bidrag for den vestlandske offshoreskipsfarten***

Som tidligere påpekt i kapittel tre viste databasen at skip i offshoreskipsfarten i økende grad ble bygget ved norske verft fra og med 1975 av.<sup>308</sup> Av disse skilte Ulstein-Hatlø på Sunnmøre seg særdeles ut. Det ble i kapittel tre avdekket at flere av de avanserte supplyskipene med flere standby-funksjoner og kraftigere motorkraft for ankerhåndteringsoppdrag ble produsert her.<sup>309</sup>

---

<sup>308</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1980-1999.

<sup>309</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1972-1999.

I dette underkapittelet vil jeg belyse hvordan denne utviklingen har foregått og hvilke faktorer som har spilt inn for selve utviklingen. Jeg vil da vise til flere diagrammer basert på tallmaterialet fra databasen, samt fra Ulstein-gruppens nettside.<sup>310</sup> Det første diagrammet, 5-1 viser en oversikt over hvor mange OSV som ble levert til offshorerederiene mellom 1970 og 2010, inndelt i flere kategorier. Kategoriene er som følger: Møre og Romsdal, Hordaland, Haugaland, skipsverft utenfor Vestlandet, skipsverft i Nederland og utenlandske skipsverft generelt. Diagram 5-2 viser antall OSV som ble levert fra skipsverftene i Møre og Romsdal i samme periode som det forrige diagram. Diagram 5-3 viser hvilke offshorerederier på Vestlandet som har fått levert OSV fra Ulstein-verftet. Her dekker diagrammet hele perioden som oppgaven innebærer.<sup>311</sup>

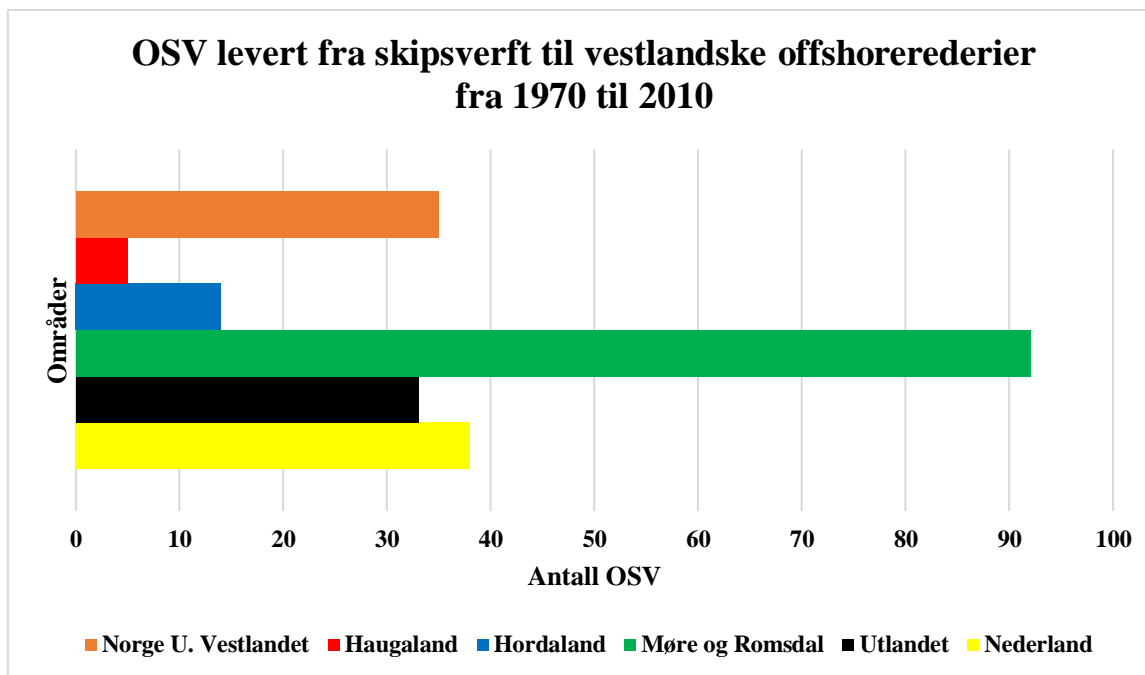
### **5.2.1 Fra nederlandske skip til vestlandske skip**

Felles for skipsverftene som leverte OSV til de vestlandske offshorerederiene var den store mengden av supplyskip, i form av PSV, AHTS og AHT. Som diagram 5-1 viser, er det soleklart at Møre og Romsdal var den regionen som leverte flest OSV til vestlandske offshorerederier. I denne regionen var det flere skipsverft som stod for produksjonen, i alt 13 verft. Av de utenlandske skipsverftene har jeg i likhet med Møre og Romsdal gjort Nederland som en selvstendig enhet ettersom et betydelig antall av de utenlandske supplyskipene ble kontrahert der. Utlandet som enhet dekker skipsverft fra resten av verden. Utenom Møre og Romsdal har også Hordaland og Haugaland blitt inndelt som egne enheter. Norge utenfor Vestlandet er også en egen enhet.

---

<sup>310</sup> <https://ulstein.com/shipbuilding/reference-list-ulstein-verft>. Dataene som er hentet fra hjemmesiden til Ulsteingruppen er data fra en oversikt over alle skipene de har levert fra verftets begynnelse til i dag, hvor 1970-2010 har vært i fokus.

<sup>311</sup> Diagram 5-3 opptar årene fra 2000-2010 i motsetning til de andre diagrammene. Diagrammet tilgjengelig data om leverte skip fra Ulstein i det siste tiåret fra en komplett liste over verftets historiske skipsleveringer fra verftets oppstart til i dag. Dette finner en på Ulsteins hjemmeside.



**Diagram 5-1.** Oversikt over antall leverte OSV til vestlandske offshorerederier fra 1970-1999

**Kilde:** Egen spesialkonstruert database basert på informasjon om individuelle fartøyer fra DNV skipsregister fra 1970-1999 og NS fra 1970-1999.

De første forsyningskipene som ble levert til norske aktører kom hovedsakelig fra to skipsverft; Mangone Shipbuilding (Houston, Texas) i USA og det nederlandske Pattje-verftet i Groningen.<sup>312</sup> Nesten alle supplyskipene fra Nederland kom fra skipsverft i Groningen, med unntak av fire supplyskip fra B.V. Amels i den nederlandske provinsen Zeeland.<sup>313</sup> Som diagrammet viser var det totalt 38 supplyskip som ble kontrahert fra Nederland. Som nevnt i kapittel tre mottok Smedvig det første supplyskipet på Vestlandet, *West Osprey* i 1971. Dette og fem andre forsyningskip ble levert til Smedvig fra Pattje-verftet mellom 1971 og 1974. Hvorfor var akkurat disse seks supplyskipene bygd ved Pattje-verftet i Groningen? Ifølge Nerheim var meglerfirmaet Joachim-Grieg & Co tidligst ute i søken etter verft som kunne levere forsyningskip. Det var kun Pattje-verftet som viste seg veldig interessert. Av denne grunn ble supplyskipene bygget ved Pattje-verftet. Slik begynte skipsverftet å produsere supplyskip for den nye virksomheten.<sup>314</sup>

<sup>312</sup> Hanisch og Nerheim, 1992, s. 228-229.

<sup>313</sup> Basert på informasjon fra den spesialkonstruerte database.

<sup>314</sup> Hanisch og Nerheim, 1992, s. 228-233.

Joachim Grieg & Co var også først ute i Bergen, og bidro til aktørenes overgang til supplyvirksomheten. Både Norsk Bjergningskompagni sammen med Mowinckel og Johs. Larsens rederi fikk levert supplyskipene sine fra Pattje-verftet og andre nederlandske verft fra Groningen. Kåre Misje & Co fikk levert en AHT fra Pattje-verftet. Totalt ble det levert 13 supplyskip til bergenske offshorerederier.<sup>315</sup>

I Haugalandsregionen ble også Pattje-verftet og andre nederlandske verft hovedleverandøren av supplyskip på 1970-tallet. Her stod imidlertid et annet skipsmeglerfirma bak leveransen av supplyskip i regionen. Meglerfirmaet var R.G. Hagland, hvor skipsmegler Øyvind Wendelbo Aanensen ble meget viktig. Ved Pattje-verftet fikk R.G. Hagland utarbeidet et bestillingsopplegg av vefkets direktør Dick Zegers og det skipstekniske konsulentfirmaet Carl J. Amundsen i Haugesund. «Bestillingsopplegget» gikk ut på at offshorerederiene fikk en ferdig pakke der skipskvalifikasjoner, opsjonsavtaler med verftene, kort leveringstid og finansiering var ferdigstilt. Skipene kunne bygges på kort tid ettersom verftsdirektør Zegers hadde sikret opsjon på beddingene til andre verft.<sup>316</sup> Finansieringen av disse skipene var overkommelige for mange aktører. Ifølge Hammerborg var dette «bestillingsopplegget» som meglerfirmaet R.G. Hagland hadde utarbeidet fått et stort gjennombrudd hvor over halvparten av deres skipsbestillinger kom fra norske rederier, og mange av deres kunder valgte denne bestillingsmodellen.<sup>317</sup>

I både Stavangerregionen, Haugalandsregionen og Bergensregionen ble det altså kontrahert en rekke supplyskip fra nederlandske verft. I Møre og Romsdal ble valg av skipsverft gjort annerledes. I stedet for å se til Nederland valgte offshorerederiene i fylket det lokale tilbudet. Sandøy Supply var som nevnt i kapittel tre en pioner innen supplyvirksomheten. Aktøren bestilte seks supplyskip, fire av dem fra Bolsønes Verft i Molde og to av dem fra Voldnes Verft i Herøy kommune. Sverre Farstad & Co valgte å kontrahere sine tre første supplyskip ved Ulstein-Hatlø verftet, som var det første vestlandske rederiet som fikk levert et supplyskip fra skipsverftet.<sup>318</sup>

---

<sup>315</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1973-1977.

<sup>316</sup> Hammerborg, 2003, s. 361-363.

<sup>317</sup> Ibid.

<sup>318</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1972-1976.

Fra 1980 til 2010 valgte flere offshorerederier fra hele Vestlandet å bygge skipene sine ved norske skipsverft. Skipsverftene i Møre og Romsdal ble i stor grad favorisert. Disse verftene fikk en sterk vekst i byggeoppdrag av supplyskip, i høyeste grad Ulstein-Hatlø verftet. To skipsverft i Kvinnherad kommune i Sunnhordland begynte å produsere OSV til offshoreskipsfarten i samme periode. Disse var Georg Eides Sønner A/S og Th. Hellesøy Skibsbyggeri. På Haugalandet var det en relativt liten aktivitet for bygging av supplyskip, i alt fem supplyskip mellom 1980 og 1999.<sup>319</sup>

Ettersom offshore-krisen slo inn på 1980-tallet ble det liten aktivitet i skipsbyggingen for verftene. Den lave byggeaktiviteten vedvarte til midten av 1990-tallet.<sup>320</sup> Fra 1996 til 2010 tok byggingen av OSV seg opp igjen ved norske skipsverft. Fordelingene av bestillingene fulgte det samme mønsteret som før offshore-krisen; Møre og Romsdal fikk flest bestillinger. I Hordaland fikk Th. Hellesøy Skibsbyggeri flere byggeoppdrag for offshoreskipsfarten, i alt ni OSV mellom 1996 og 1999.<sup>321</sup> Selv om verftet var beskjeftiget med byggeoppdrag fra offshoreskipsfarten gikk selskapet konkurs i 2000. Senere på året ble verftet aktivt igjen, da som Hellesøy Verft. skipsverftet bygget videre OSV til vestlandske offshorerederier til etter 2010. Et annet skipsverft som fikk stor aktivitet i byggingen av offshorefartøy var Westcon Ølen i Haugalandet, som var eid av konsernet Westcon. Mellom 2001 og 2010 bygget verftet i alt åtte OSV: seks til Eidesvik Offshore og ett hver til Farstad Shipping Simon Møkster Rederi.<sup>322</sup> I Haugaland har det ikke blitt bygget flere OSV siden slutten av 1980-tallet.<sup>323</sup>

De nederlandske skipsverftene som hadde levert supplyskip som varmt hvetebrød til de vestlandske offshorerederiene på 1970-tallet fikk ikke lenger inngått byggekontrakter med dem. Det siste skipet som ble levert var slepebåten *Starmi* til Kåre Misje & Co i 1977. Utenom Nederland fortsatte de utenlandske verftene å levere skip til offshorerederiene i hele perioden,

---

<sup>319</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1980-1999.

<sup>320</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1986-1996.

<sup>321</sup> Ibid.

<sup>322</sup> Oversikt over OSV bygget ved Westcon Yards i Ølensvåg hentet fra Westcons hjemmeside. <https://www.westcon.no/selskap/yards/referanser>.

hvor tilførselen av OSV kom fra flere land. Det kan nevnes at det tyske verftet Herman Sürken G.m.b.H i den tyske byen Hamburg leverte flere supplyskip til den vestlandske offshoreflåten. Tilsvarende hadde de norske skipsverftene utenfor Vestlandet også holdt en stabil kurs i leveringen av OSV i tidsperioden mellom 1970 og 2010. Her kan fire verft på Sørlandet nevnes, siden de leverte flere OSV til vestlandske offshorerederier. Disse var P. Høivolds mek. Verksted i Kristiansand, Båtservice A/S i Mandal, Flekkefjord Slip & Båtbyggeri og Simek i Flekkefjord. I Nord-Norge leverte Kaldnes Mek. Verksted også flere OSV til Vestlandet.

### **5.2.2 Fra fiskeri til offshore: Vestlandet med Møre og Romsdal i spissen**

Utviklingen har altså vist at vestlandske offshorerederier har gått fra å foretrekke de nederlandske supplyskipene til å favorisere norskproduserte supplyskip, og etterhvert i større grad fra lokale og regionale verft. Som vist gjaldt dette i særlig grad offshorerederiene i Møre og Romsdal. Hvorfor foretrakk vestlandske, om ikke de fleste norske aktørene i offshoreskipsfarten verftsindustrien i Møre og Romsdal? Hadde verftsindustrien i regionen noe særegent med seg eller et tilbud som de utenlandske verftene ikke kunne tilby? Utviklingen kan sees i lys av skipsfartskrisen fra 1973.

Ettersom skipsfartskrisen oppstod i 1973 ble det svært vanskelige tider for mange verft rundt om i landet. I byene var det stort sett store verft beskjeftiget innen tradisjonell skipsfart. Disse fikk store problemer igjennom 1970- og 1980-tallet da etterspørselen for nybygg av tank-, bulk- og containerskip var lav. I Hans Kristian Mjelva<sup>324</sup> sin doktorgradsavhandling blir skipsverftene Aker Stord Verft, Rosenberg Verft og Fredrikstad mekaniske Verksted undersøkt. I perioden mellom 1960 og 1973 leverte Rosenberg Verft moderne gasstankere, mens Stord Verft leverte noen av verdens største supertankere målt i tonnasje.<sup>325</sup> Begge verftene var underlagt store konsern. Rosenberg tilhørte Kverner gruppen, mens Stord Verft tilhørte Akergruppen, som på denne tiden var store konsern i verftsindustrien.<sup>326</sup> Ettersom skipsfartskrisen oppstod, ble markedsutsiktene for verftsindustrien dystre. Dette medførte til at verftene måtte omstille virksomheten til offshore. Ifølge Mjelva fikk Stord Verft statlig støtte på 500 millioner kroner etter manglende innbetaling fra skipsreder Hilmar Reksten på fire av tankskipene verftet

---

<sup>324</sup> Ansatt i Bergens Tidende.

<sup>325</sup> Mjelva, 2005, s. 32-34.

<sup>326</sup> Ibid.



hadde levert. Verftet gikk så inn i offshoreindustrien og ble sysselsatt til offshoreproduksjon i 1974.<sup>327</sup> Rosenberg Verft gjorde det samme i 1978.<sup>328</sup> Slik ble også oljevirksomheten et annet alternativ for verftsindustrien.

Andre store skipsverft på Vestlandet omstilte seg også til offshore. Deriblant Bergen Mekaniske Verksted (BMV) og Haugesund mekaniske verksted (HMV). BMV bygget et par oljeplattformer på 1970-tallet.<sup>329</sup> HMV gikk inn i offshore i 1977. HMV leverte sine to siste skip (vel og merke supplyskip) til Normand-gruppen ved Solstads rederi og DS AS Produce i 1983. Verftets område var utformet for serieproduksjon, som gjorde det for kostbart å omstille seg til å bygge supplyskip. Verftets beskjeftigelse ble derfor omstilt til bygging av oljeplattformer og utføre skipsreparasjoner.<sup>330</sup>

I Møre og Romsdal var fiskerinæringen den dominerende maritime virksomheten før den nyfødte offshorevirksomheten ble et alternativ i begynnelsen av 1970-årene. Skipsverftene var derfor beskjeftiget til stort sett å bygge fiskefartøy i forskjellige slag. Verftene fikk riktignok et par oppdrag i bygging av passasjerferger og andre mindre fartøyer, men bygging av skip innen kommersiell skipsfart som tankskip, bulkskip, bøyelastere eller containerskip var kun forbeholdt to verft i regionen, A.M. Liaaen mek. Verksted og Sterkoder mek. Verksted.<sup>331</sup> Liaaen holdt til i Ålesund og hadde tradisjon i å bygge skip for den tradisjonelle og internasjonale skipsfarten. Med unntak av disse to verftene var fylket preget av distriktverft.<sup>332</sup> Liaaen på den andre siden omstilte seg ikke til å bygge oljerigger, men fikk bygget et par OSV fra slutten av 1970-årene og frem til slutten av 1990-årene. Verftet som var det største i regionen ble ikke noen stor aktør innen skipsbygging av OSV og gikk konkurs i 2003.<sup>333</sup>

---

<sup>327</sup> Mjelva, 2005, s. 110-112.

<sup>328</sup> Nerheim, 1996, s. 129-130.

<sup>329</sup> Bakka, 1998, s. 183-185.

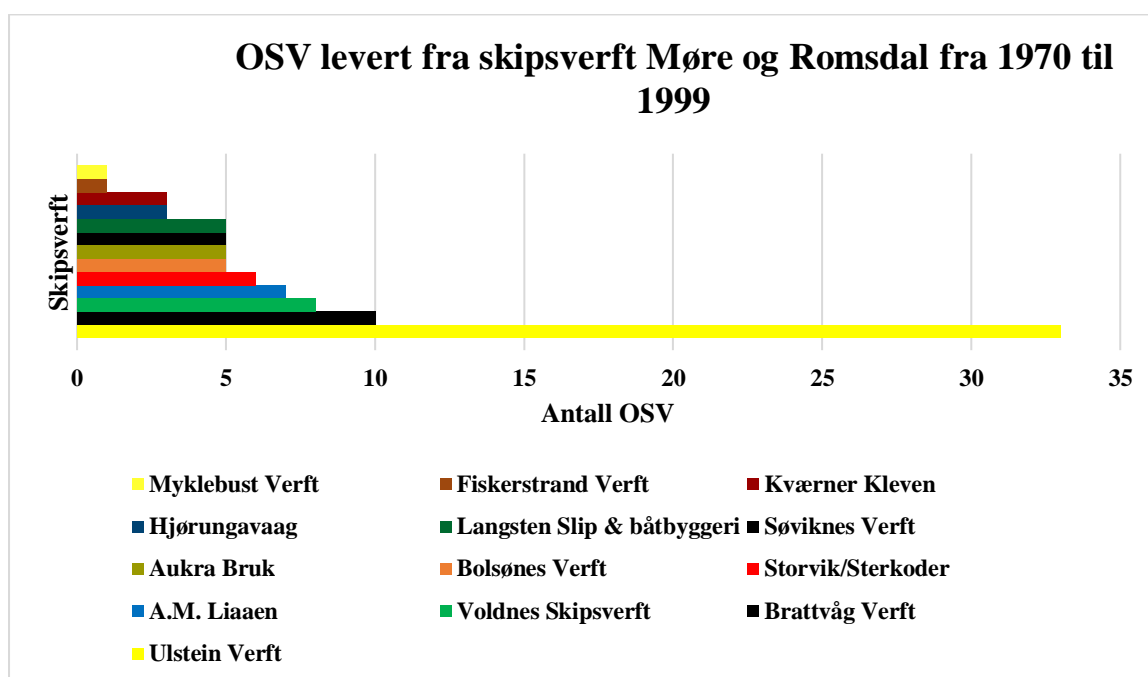
<sup>330</sup> Langhelle, 1999, s. 101-108.

<sup>331</sup> Skoge, 2010, s. 70-71.

<sup>332</sup> Ibid.

<sup>333</sup> Informasjonen om at Liaaen ikke ble stor i produksjon av OSV er basert på den spesialkonstruerte databasen. Videre er informasjonen om A.M. Liaaens konkurs i 2003 hentet fra NRK Møre og Romsdals artikkel fra 2003. se <https://www.nrk.no/mr/liaaen-verft-blir-lagt-ned-1.242077>.

I Kristiansund hadde både Sterkoder og Storvik mekaniske verksted økonomiske problemer på 1970- og 1980-årene. I 1982 ble Storvik kjøpt opp av nabovertet, men ble selv i 1985 kjøpt av det store finske konsernet Wärtsilä. Som diagram 5-2 viser fikk begge verftene levert i alt seks supplyskip, hvor deres eneste offshore-kunde var det Kristiansund-baserte offshorerederiet Atlantic Supply A/S. Dette kan sees i likhet med Haugesund Mekaniske Verksted som også hadde økonomiske problemer fikk kun to byggekontrakter for to supplyskip i henholdsvis 1981 og 1982.<sup>334</sup>



**Diagram 5-2:** Antall OSV levert til fra skipsverft i Møre og Romsdal til vestlandske offshorerederier.

**Kilde:** Egen spesialkonstruert database basert på informasjon om individuelle fartøyer fra DNV skipsregister fra 1970-1999 og NS fra 1970-1999.

De resterende skipsverftene i Møre og Romsdal var distriktbasert og overlevde skipsfartskrisen. Da det oppstod etterspørsel i bygging av supplyskip til bruk på olje og gassfeltene i Nordsjøen på begynnelsen av 1970-tallet, grep mange av verftene muligheten. Etersom supplyskip var mindre fartøy og opererte i lignende forutsetninger som fiskefartøy, brukte de lokale verftene i regionen sin kompetanse i å bygge fiskefartøy.<sup>335</sup> Supplyskipene fra de nederlandske verftene

<sup>334</sup> Langhelle, 1999, s. 101-102.

<sup>335</sup> Amdam, 2015, s. 705.

var av den amerikanske Gulf-typen, og hadde sine svakheter i møte med Nordsjøen. Supplykipene som ble produsert ved verftene i Møre og Romsdal fikk etter kort tid et godt rykte på seg.<sup>336</sup> En viktig årsak var at disse skipene var mye bedre rustet for Nordsjøen enn de gamle Gulf-typen. Utenom Ulstein-Hatlø som leverte store mengder supplyskip viser tallmaterialet at produksjonen av supplyskip i Møre og Romsdal var relativt lav mellom 1975 og 1995.<sup>337</sup> En viktig årsak bak de hyppige skipsbestillingene som Ulstein-Hatlø mottok fra aktørene var deres eget skipsdesign som ble introdusert i 1975, UT-704. Ulstein-Hatlø ble etter hvert internasjonalt kjent for både produksjonen av supplyskip og deres design. Dette vil utdypes nærmere i 5.2.3 delen. Fra og med 1996 viser tallmaterialet at samtlige skipsverft i regionen leverte supplyskip til de vestlandske offshorerederiene. Mellom 2000 og 2010 produserte skipsverftene en rekke supplyskip til vestlandske aktører. Mange av de små skipsverftene gikk inn i Aker Yards i første halvdel av 2000-tallet. Disse var da Langsten Slip & Båtbyggeri, Søviknes verft, Aukra bruk og Brattvåg verft.<sup>338</sup> I 2008 ble Aker yards kjøpt opp av det internasjonale selskapet STX Shipbuilding fra Sør-Korea, Og de fire skipsverftene ble underrettet det internasjonale selskapet.<sup>339</sup>

Utviklingen av den maritime virksomheten i Møre og Romsdal har ofte blitt omtalt som en «maritim klynge», som stort sett det geografiske området Sunnmøre utgjør.<sup>340</sup> Erik Jacobsen argumenterer for at begrepet «næringsklynge» kan ha en flytende betydning, men i litteraturen har bruken av begrepet en felles kjerne, som kan defineres som «geografisk avgrensede eksternaliteter som fører til høyere produktivitet blant aktørene som er lokalisert i området i forhold til aktører utenfor området».<sup>341</sup> Amdam forklarer at lokalindustrien styrket seg i regionen som en klynge under skipsfartskrisen. Grunnet de små skipsverftene som var fleksible og kunne utføre tjenester i alt fra skipsbygging til reparasjon. Amdam trekker også frem egenskapen til å fornye og utvikle fiskefartøy og supplyskip.<sup>342</sup> Verftene Bolsønes, Voldnes,

---

<sup>336</sup> Hanisch og Nerheim, 1992, s. 230.

<sup>337</sup> Spesialkonstruert database: DNV og NS fra 1975 og 1995.

<sup>338</sup> <https://www.tu.no/artikler/bygger-skip-i-norge/326711>.

<sup>339</sup> <https://e24.no/norsk-oekonomi/i/awJXPM/aker-yards-er-historie>.

<sup>340</sup> Begrepet «maritim klynge» er blitt beskrevet av flere historikere. Begrepet relateres til begrepet «næringsklynge».

<sup>341</sup> Jakobsen, 2008, s. 7.

<sup>342</sup> Amdam, 2015, s. 705.

Hjørungavåg gikk alle konkurs i perioden mellom 1990 og 2010.<sup>343</sup> Hvorfor klarte distriktverftene i Møre og Romsdal seg så bra i forhold til verftene i byene?

Et fellestrekk ved distriktverftene på Vestlandet var begrensede økonomiske midler. I Arnt Ove Skoges masteroppgave kommer det frem at verftsindustrien i distriktene som slet med å holde virksomheten i gang kunne få økonomisk støtte igjennom Distriktenes Utbyggingsfond (DU-fond) hvor fondet skulle komme verftene til unnsetning for at de skulle overleve. Avgjørelsen ble bestemt i 1975. Formålet ved å gi DU-støtte til den kriserammede verftsindustrien handlet like fullt om å holde folk i distriktet sysselsatt slik at det ikke skulle forekomme ytterligere utflytting.<sup>344</sup> Det påpekes også at Ulsteingruppen hadde stor nytte av DU-lån som de benyttet seg av.<sup>345</sup> Et annet verft som også nøt godt av DU-midlene var Th. Hellesøy Skibsbyggeri i Hordaland. Midlene har kommet verftet til gode ved utbygging av verkstedets kai, kraner og skipshall på 1970- og 1980-tallet.<sup>346</sup> DU-midlene ble tilføyd verftet gjennom Kvinnherad Kommune frem til 1994.

Utover 1990-tallet og frem til 2001 forsvant den statlige støtten til verftsindustrien. DU-Fondet ble innlemmet i Statens nærings og distriktutbyggingsfond (SND) i 1993, som gjorde ordningen mer generalisert og uttynnet.<sup>347</sup> I årsskiftet 1997/1998 ble statsstøtten til verftsindustrien redusert og ble totalt avviklet i 2001.<sup>348</sup> Både reduksjonen og avviklingen resulterte i at enkelte verft fikk finansielle problemer hvor enkelte gikk konkurs. Blant disse var A.M. Liaaen og Hellesøy Skibsbyggeri. I Bergens Tidende ble det hevdet at sistnevnte hadde tapt konkrete byggekontrakter grunnet reduksjonen i statsstøtten.<sup>349</sup> Til tross for konkursen ble virksomheten reetablert i 2000. Mellom 2005 og 2010 ble skipsverftets situasjon bedret ettersom det ble jevnlig inngått byggekontrakter.<sup>350</sup>

---

<sup>343</sup> Skoge, 2010, s. 99.

<sup>344</sup> Skoge, 2010, s. 45-46.

<sup>345</sup> Ibid: Skoges forklaring er basert på et intervju med Idar Ulstein om DU-Støttens betydning for Ulsteingruppen.

<sup>346</sup> Tjelmeland, 1995, s. 100.

<sup>347</sup> Skoge, 2010, s. 99.

<sup>348</sup> Ibid.

<sup>349</sup> Bergens tidende, Ove Oldeskjær, 26 mai 1998.

<sup>350</sup> Bergens Tidende, 22. august, 2007.

Over hele Vestlandet fremkom det store konsoliderte verftsgrupper. I Bergensregionen ble Bergen Yards Holding, senere Bergen Group etablert, og eide innen 2010 verft som BMV, Mjellem og Karlsen i Bergen og Fjellstrand i Kvam Kommune.<sup>351</sup> Flere av skipene som ble bygget ved disse skipsverftene under Bergensgruppen var OSV. Mange av skipene som ble bygget i Vestlandet, og i større grad verft i Hordaland hadde skipsdesign tegnet av Vik-Sandvik mellom 2000 og 2010. Vik-Sandviks skipsdesign ble i like stor grad benyttet som UT-design mellom 2000 og 2010. De vestlandske offshorerederiene som tok i bruk VS-design var Eidesvik, Sartor Shipping, DOF og Møkster Shipping. Skipene med VS-design ble typisk bygd ved vestlandske skipsverft som Hellesøy Verft, Fitjar Mek. Verksted og Westcon i Ølen. I forhold til hva som defineres som en næringsklynge har det til en viss grad fremstått noen lignende trekk ved den maritime virksomheten i Sunnhordland. Dette grunnes den geografiske avgrensingen mellom skipsverftene, og samspillet mellom dem og aktørene som Eidesvik, DOF og Tor Østervold og skipskonsulentfirmaet Vik-Sandvik.

### **5.2.3 Ulstein: Den nye giganten innen skipsbygging**

Ulstein-verftets suksess og betydning for offshoreskipsfarten på Vestlandet undersøkes nå nærmere. I 1974 ble Ulstein verft og Hatløy mek. Verksted fusjonert sammen til Ulstein-Hatløy. Ifølge Grytten ble verftet dobbelt så stort, og tilegnet seg stor nok kapasitet til byggetjenester for oljenæringen.<sup>352</sup> Slik fikk det nye verftet nok kapasitet til å bygge supplyskip for offshorevirksomheten. Begge verftene hadde erfaring med bygging av supplyskip fra tidligere. Før fusjonen med Ulstein-verftet hadde Hatløy-verftet allerede levert to forsyningskip til Tidewater i 1973 og 1974. Ulstein bygget to forsyningskip til det store danske rederiet Mærsk, under A.P. Møller, også i årene 1973-1974.<sup>353</sup>

Som tidligere påpekt ble Ulstein Verft verdensberømt var deres eget design for supplyskip. Ulstein-konsernets designavdeling Ulstein Trading tegnet det første skipsdesign i 1974, ledet av skipsarkitekt Sigmund Borgundvåg. Skipsdesignet fikk betegnelsen UT-704.<sup>354</sup> Det første supplyskipet med dette designet ble levert i 1975. Supplyskipet fikk navnet *Stad Sea* og var den

---

<sup>351</sup> Informasjonen er basert på Bergen Group sin hjemmeside, samt artikler fra skipsrevyen i årene mellom 2005 og 2010. se [http://www.bergen-group.no/page/6447/History\\_Background](http://www.bergen-group.no/page/6447/History_Background)

<sup>352</sup> Grytten, 1992, s. 30.

<sup>353</sup> Berge i Bjarnar, 2006, s. 422.

<sup>354</sup> Grytten, 1992, s. 30.

første kontraheringen til Sverre Farstad & Co. Samme året ble to nye supplyskip av samme type levert til rederiet.<sup>355</sup> Kort tid etter ble designet meget populært blant både norske og utenlandske aktører. I 1975 hadde verftet allerede skaffet seg 22 byggekontrakter for supplyskip med dette designet.<sup>356</sup> UT-704 var svært godt egnet for Nordsjøens forhold, og kunne anvendes til både forsyningstjenester, ankerhåndtering og sleping av oljerigger. Dette designet gjorde et supplyskip svært fleksibel, noe som kan forklare dets popularitet.

Fra 1975-1980 lanserte Ulstein-Trading følgende design: UT-705; «Pipe Carrier Vessel» som var beregnet for rørtransport, UT-706; Såkalt «Multipurpose Supply Vessel», som kunne utføre både forsyningstjeneste, ankerhåndtering og sleping av rigger, UT-707; «Diving Support Vessel» og UT-708; En AHTS skapt for virksomhet nord for 62 breddegrad.<sup>357</sup> Disse designene ble også veldig populære, hvor skip med UT-705 ble like utbredt som UT-704 designet. Fra 1975 til utover 1980-tallet etablerte Ulstein-gruppen flere avdelinger i utlandet, og gruppen ble et holding selskap i 1981, Ulstein Holding.<sup>358</sup> Utover 1980, 1990 og 2000-årene lanserte Ulstein Trading stadig nye design som ble mye brukt av offshorerederier verden over. I 2006 ble det første supplyskipet med X-bow design bygget, et design som mange OSV i de fleste nisjemarkeder har blitt bygget med, også i etterkant av 2010.<sup>359</sup> OSV med UT-design ble ikke bare bygd ved Ulstein-Hatlø verftet i Ulsteinvik, men også ved skipsverft over hele verden. En viktig årsak til at verftet har kunnet produsere så mange OSV om gangen, ligger i verftets egenskap for serieproduksjon.<sup>360</sup> En viktig forutsetning for UT-704 og senere design var å bygge skipene med samme manøvreringsevne slik som fiskefartøyene.<sup>361</sup>

Innen 2010 hadde store offshorerederier som DOF, Farstad og Solstad fått levert OSV fra Ulstein. I senere tid har nyere vestlandske offshorerederier vokst seg til store aktører i virksomheten. De fleste av disse stammet også fra Sunnmøre. Diagram 5-3 gir en oversikt over hvor mange OSV Ulstein har levert til vestlandske offshorerederier. Ut ifra diagram 5-3 skilte

---

<sup>355</sup> Norges Handels og Sjøfartstidende, 12. juni 1975.

<sup>356</sup> Norges Handels og Sjøfartstidende, 12. juni 1975.

<sup>357</sup> Skipsrevyen, Nr. 2-3, mai 1979.

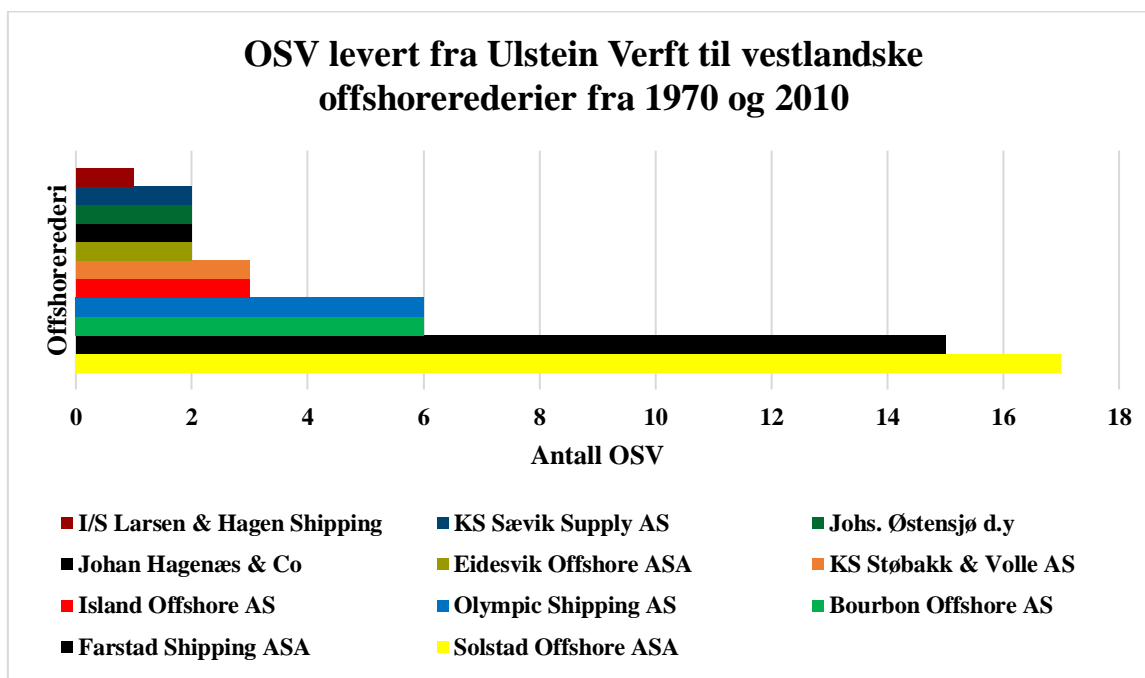
<sup>358</sup> Grytten, 1992, s. 32.

<sup>359</sup> Informasjonen er basert på en rekke artikler fra Skipsrevyen mellom 2006 og 2010. Designets formål har vært høyere hastighet og roligere arbeidsforhold for mannskapet. Se Skipsrevyen, Nr. 5, oktober 2006.

<sup>360</sup> Grytten, 1992, s. 32.

<sup>361</sup> Berge i Bjarnar, 2006, s. 422-423. Informasjonen til Berge bygger på et intervju med Sigmund Borgundvåg.

særlig Solstad og Farstad seg ut som de største vestlandske kundene for Ulstein. En ser også at de nyere aktørene Bourbon, Olympic og Island Offshore også var noe hyppig i kontrahering av OSV fra Ulstein Verft. De resterende aktørene var eldre aktører som kontraherte OSV ved Ulstein sporadisk, Av disse var Eidesvik og Østensjø de eneste av dem som eksisterte frem mot 2010.



**Diagram 5-3:** Antall OSV levert fra Ulstein Verft til vestlandske offshorerederier mellom 1970-2010.

**Kilde:** Komplette liste over OSV levert fra Ulstein Verft hentet fra Ulsteingruppens nettside.<sup>362</sup>

Flere av de avanserte supplyskipene som både Farstad- og Solstads flåte bestod av var som sagt levert fra Ulstein-Hatlø. Mellom 1975 og 2003 fikk Farstad-rederiet i alt 15 OSV levert fra Ulstein Verft. Som tidligere nevnt fikk Solstad sine første supplyskip fra Pattje-verftet i Nederland, og bestilte ikke supplyskip fra Ulstein før 1984. Ifølge Sverre Meling valgte Solstad-rederiet å inngå byggekontrakter med Ulstein-Hatlø siden verftet hadde mulighet til å bygge supplyskipene etter kriteriene Solstad-rederiet stilte.<sup>363</sup> Det ble dermed bygget fire supplyskip i løpet av 1980-tallet fra Ulstein i første halvdel av 1980-tallet.<sup>364</sup> Solstad-rederiet kontraherte ikke flere supplyskip fra Ulstein verftet før 1998. Fra 1998- 2010 kontraherte Solstad Offshore i alt 13 OSV, og var dermed verftets største kunde mellom 2000 og 2010. Samme tiåret ble det levert seks supplyskip til Bourbon Offshore og Olympic shipping hver.

<sup>362</sup> <https://ulstein.com/shipbuilding/reference-list-ulstein-verft>.

<sup>363</sup> Meling, 2014, s. 57-61.

<sup>364</sup> Ibid.

Eidesvik Offshore som stort sett hadde kjøpt OSV fra andre aktører i offshoreskipsfarten begynte i større grad å skaffe seg nybygde OSV fra slutten av 1990-tallet. Mellom 2005 og 2010 ble det bygd to slike til offshorerederiet. Østensjø-rederiet kontraherte to skip i 1991, men kontraherte nye skip fra andre verft siden.

### ***5.3 Offshore-kontraktene sett i lys av skipskvalifikasjoner og relasjon til aktørene.***

For offshorerederiene var og er oljeselskapene fortsatt deres primære oppdragsgiver. Det er kontraktene disse selskapene deler ut som utgjør inntekten offshorerederiene trenger for å eksistere. Oljeselskapene som har operert i Nordsjøen og andre havområder i verden er mange. Operatørene i Nordsjøen er de mest sentrale for de norske offshorerederiene ettersom det var der de fikk oppdrag for sine OSV. De norske oljeselskapene var først og fremst Statoil, i tillegg til Norsk Hydro og Saga Petroleum. Blant de utenlandske oljeselskapene var Phillips Petroleum, Conoco Phillips, Exxon, Total, Mobil, Elf og British Petroleum sentrale.

Fra 1970-2010 ble oljefeltene i Nordsjøen bygget ut. I første halvdel var det utenlandske oljeselskaper som stod for mesteparten av utvinningen. Kort tid etter Ekofisk-funnet ble det reist spørsmål om dannelsen av et nasjonalt oljeselskap. Etter mye uenighet mellom venstresiden og høyresiden av partiblokkene kom de til enighet om å danne et statlig oljeselskap, og dermed ble Statoil etablert i 1972. Ett argument som hadde stor betydning ved selskapets opprettelse var: hvordan benytte det nye oljeselskapet som verktøy i «*nasjonal hevdelse i en interessekamp mot de multinasjonale gigantene*».<sup>365</sup> Fra 1973 og frem mot 1981 ble det lagt en strategi hvor Statoil ble tillagt fordeler i forhold til andre konkurrenter og fikk første prioritet på statlige blokker i Nordsjøen. Under tildelingen av tre blokker av Statfjordfeltet 1973 ble Statoil tildelt 50 prosent på to blokker og fullt ansvar for en blokk fra regjeringen.<sup>366</sup> Statoil slapp å delta i betaling for utforskning av feltene, noe som ble fordelt på de andre andelshaverne.<sup>367</sup>

---

<sup>365</sup> Lie, 2012, s. 143-147.

<sup>366</sup> Hanisch og Nerheim 1992, s. 303.

<sup>367</sup> Lie, 2012 s. 148.



Ifølge Lie var utgiftene for slikt høye, og forekom mye før enn utbygging eller produksjon kunne ta til. Statoil ble også gitt mulighet til å øke deres eierandel opp til 80 prosent ved felt som virket lovende.<sup>368</sup> Lie forklarer at disse ordningene gav Statoil et godt utgangspunkt og gjorde på god vei selskapet til en sterk maktfaktor på norsk sokkel.<sup>369</sup> Ifølge Lie var nasjonal kontroll og fornsoring nøkkelbegrep for norsk oljepolitikk på 1970-tallet. Den voksende makten Statoil tilegnet seg ble begrenset i 1981, ved politisk tiltak fra høyreregjeringen. Statoils oljevirkosomhet ble delt i to, hvor regjeringen tok kontroll over den ene delen. Også Saga Petroleum og Hydro fikk prioritet. Fra og med 1986 falt favoriseringen av norske oljeselskaper. De utenlandske selskapene slapp å måtte ta Statoils utgifter i utforskning av blokkene. Fra og med 1987 fikk de utenlandske selskapene større andeler i blokktildelingen. Det ble større ønske i 1990-årene om å beholde de utenlandske selskapene på norsk sokkel. Samtidig ble Statoil mer internasjonalt engasjert, og for å ikke risikere uttømming av oljefeltet i Nordsjøen, valgte selskapet å gå internasjonalt. Dette skyldes i at konsesjonstildelingen var blitt tilpasset EØS-avtalens krav om ikke-favorisering av norske selskaper.<sup>370</sup> Etter hvert som flere av de vestlandske offshorerederiene etablerte kontorer ved offshoremarkeder utenfor Nordsjøen fikk de andre oppdragsgivere igjen.

Som vist i kapittel tre var det stort sett aktørene som besatt avanserte supplyskip som kom seg igjennom offshore-krisen i 1980-årene. Det ble også vist at blant de store oppkjøpene av solgte supplyskip, ble de mest avanserte supplyskipene ivaretatt i egen flåte, som særlig gjaldt Farstad-rederiet. Videre har det blitt vist i kapittel fire hvordan flere aktører utførte en oversjøisk ekspansjon i utenlandske markeder. Disse momentene vil nå bli knytt opp til kontrakter som er blitt inngått i årene som oppgaven tar for seg.

### **5.3.1 1970-tallet: korte kontrakter med utenlandske oljeselskap**

Som tidligere nevnt var det stort sett utenlandske oljeselskaper som opererte på norsk sokkel. Noe som kan karakterisere offshoremarkedet tilknyttet til offshore-kontrakter var at aktørene i offshoreskipsfarten måtte «arbeide seg inn» i markedet, og få til en god relasjon til oljeselskapet. Skipsmeglerne spilte også en viktig funksjon i anskaffelsen av kontrakter på

---

<sup>368</sup> Lie, 2012, s. 148.

<sup>369</sup> Ibid.

<sup>370</sup> Lie, 2012, s. 153.

vegne av offshorerederiene. Under offshoredepresjonen i annen halvdel av 1970-tallet syntes kravene til supplyskipenes maskinkraft å øke. Offshore-kontraktene som ble inngått var korte, og varte som regel ikke lenger enn tre år.<sup>371</sup> Hammerborg forklarer at offshoreaktiviteten var sesongbetont med høy aktivitet på sommerhalvåret og «skipsopplag» på vinterhalvåret for skip i løsfart.<sup>372</sup>

Av skipsmeglerne kan R.G Hagland tjenes som eksempel. Ett eksempel gjaldt aktøren Klovning, som hadde ett AHTS skip under offshore-depresjonen i 1970-årene. Gjennom meglerfirmaet R.G. Hagland ble det i 1975 inngått en to-års kontrakt med Statoil på norsk sokkel med opsjon på å forlenge kontrakten.<sup>373</sup> Kontrakten ble forlenget og varte i syv år. Hagland klarte på den andre siden ikke å skaffe kontrakt for Kyvik, noe som førte til at rederiet ble avvirket i 1979.<sup>374</sup> Dette kan forklares med at Kyviks supplyskip hadde for svak maskinkraft i forhold til andre skip i offshoremarkedet.<sup>375</sup>

Både Smedvig og Solstad tilegnet seg offshore-kontrakter for supplyskipene sine med det amerikanske oljeselskapet Phillips, og klarte å fornye disse kontraktene. Hammerborg begrunner Solstads fornyelse med at det amerikanske selskapet var fornøyd med Solstads ytelser.<sup>376</sup> Slik klarte Solstad og Normand-gruppen å skaffe seg kontrakter gjennom de vanskelige årene på slutten av 1970-tallet.<sup>377</sup> Østensjø-rederiet hadde fortsatt skipene sine på britisk sektor av Nordsjøen og inngikk kontrakter med certeparti for Shell på de to første skipene sine. Det nederlandske oljeselskapet var meget fornøyd med Østensjøs skip, og da de to nye supplyskipene ble levert i 1981-1982 fikk også disse certeparti med Shell UK.<sup>378</sup>

---

<sup>371</sup> Hammerborg, 2003, s. 368.

<sup>372</sup> Ibid.

<sup>373</sup> Ibid, s. 369.

<sup>374</sup> Ibid, s. 370.

<sup>375</sup> Spesialkonstruert database, DNV og NS fra 1979.

<sup>376</sup> Hammerborg, 2003, s. 368-369.

<sup>377</sup> Ibid.

<sup>378</sup> Hammerborg, 2003, s. 373.

Fra 1976-1980 ble kontraktene kortere for både Bjergningskompagniet og Johs. Larsen, hvor skipene jevnlig var uten kontrakter.<sup>379</sup> I årsberetningen fra 1978 etter Johs. Larsens arkivmateriale fremkommer det at mulighetene for beskjeftigelse for to av AHTS skipene deres som hadde 6600 BHP ble vesentlig redusert ettersom nye krav for sleping av diverse plattformen krevde skip med 7000 BHP. Riktignok hadde selskapet kontrakter på tre av skipene frem til 1979, men var ikke nok for å opprettholde virksomheten.<sup>380</sup> Salvator på sin side hadde derimot to slepebåter på 8000 BHP. Ratenivået var lavt, og gav liten avkastning.<sup>381</sup>

### **5.3.2 1980-tallet: Oljeselskapene stiller krav**

Ettersom markedet tok seg opp igjen fra og med 1979 ble det som tidligere nevnt gitt rom for en ny kontraheringsbølge av supplyskip. I 1980-årene stilte oljeselskapene større krav til supplyskipene. Den teknologiske utviklingen av supplyskipene hadde ifølge Hammerborg foregått uforstyrret. Det ble i denne perioden kontrahert 50 AHTS-skip.<sup>382</sup> Innen standbyvirksomheten foregikk det også endringer i krav for tjenesten. Som det ble undersøkt i kapittel tre hadde aktører med avanserte supplyskip gjort det bedre enn aktører med enklere skip. Offshore-kontraktene som ble inngått ble i dette tidsrommet betydelig lengre. Statoil kom i mye større grad på banen og ble oppdragsgiver for samtlige offshore-rederier. Som tidligere nevnt i kapitlet bestilte en rekke aktører supplyskipene sine hos norske verft og i særlig grad i Møre og Romsdal. UT-designet hadde også en sentral posisjon ved supplyskipene som ble levert i 1980-årene. De fleste aktørene som gikk gjennom offshore-krisen på 1980-tallet uten store tap hadde mange skip bygget ved Ulstein-verftet. Mange av disse supplyskipene fikk innvilget kontrakter for oljeselskapene. Analysen vi nå undersøke hvilken betydning offshore-kontraktene som ble inngått med aktørene har hatt.

Flere aktører fikk inngått kontrakter med Statoil. Ifølge Nerheim vedtok Stortinget ilandføring av petroleum til Norge i 1981. Statoil fikk i oppdrag for bygging av en rørledning fra Statfjord-

---

<sup>379</sup> Arkivmaterialet etter Johs. Larsen rederi og arkivmaterialet Salvator Norsk Bjergningskompagni fra 1975-1979.

<sup>380</sup> Arkivmaterialet etter Johs. Larsen: Årsberetning fra 1978.

<sup>381</sup> Statsarkivet: PA-0158-5-0021L- Norsk Bjergningskompagni A/S- Reknskap, årsberetning og vedtekter 1977.

<sup>382</sup> Hammerborg, 2003, s. 369.

feltet til Kårstø anlegget på fastlandet, for transport av rikgass.<sup>383</sup> Rørledningen ble ferdigstilt i 1985. Ved denne utbyggingen ble det gitt viktige kontrakter.

Både Sigval Bergesen & Co og DOF inngikk kontrakter med Statoil. Begge hadde fått levert rørforsyningsskip av typen UT-705. Bergesen fikk kontrakt for ett slikt skip med Statoil i 1982 med beskjeftigelse av det da nye Statfjord-feltet som trengte rørforsyning. DOF sikret seg kontrakt med Statoil for rørforsyningsskipene *Skandi Fjord* og *Skandi Hav* i 1983 for rørforsyningsoppdrag også ved Statpipe-feltet.

Både Sigval Bergesen & Co og DOF bygget om hvert sitt rørforsyningsskip til brønnstimuleringskip i 1984. Ettersom arbeidet ble ferdigstilt raskere enn ventet gikk *Skandi fjord* i opplag i noen måneder. Med dette skipet vant DOF en stor kontrakt med det Amerikanske selskapet Halliburton i 1984. Selskapet trengte en stor PSV tilgjengelig for ombygging til brønnstimuleringskip. Kontrakten var på tre år, med rett til forlengelse på ytterligere tre år. Denne kontrakten hadde per 2006 vedvart i 21 år.<sup>384</sup> I Stavangerregionen ble ett av Sigval Bergesen & Co's rørforsyningsskip ombygget til brønnstimuleringskip mellom 1984 og 1985 da en langtidsavtale med det Houston-baserte selskapet Hughes Tool & Co ble fastsatt.<sup>385</sup> I samme region ble også ett av O.H. Melings supplyskip inngått på certeparti for Statoil, ettersom en forlengelse av skipet kom til nytte.<sup>386</sup> I vinteren 1984- 1985 gikk et annet supplyskip på kontrakt for Elf på 12 måneder pluss opsjon for bruk som standby og supplyskip.<sup>387</sup> Dette ble oppgradert med brannslukningsutstyr. Da skipet ble tilbakelevert i mai 1985 gikk den ett år for Elf, men fikk ikke videre beskjeftigelse.<sup>388</sup>

Solstad-rederiet klarte å sikre seg flere anbud fra Mobil Exploration som var operatør på Statfjord-feltet, og fikk den største supply-kontrakten i Nordsjøen frem til da. Kontrakten omfattet to helt moderne AHTS-skip utstyrt med brannslukking og beredskapstjeneste.<sup>389</sup> Det

---

<sup>383</sup> Nerheim, 1996, s. 18. Nerheim forklarer at rikgass er en blanding av tørrgass og våtgass.

<sup>384</sup> Stangeland, 2006, s. 34-39.

<sup>385</sup> Hanisch, 1987, s. 162-163

<sup>386</sup> Bakka, 1998, s. 52-54.

<sup>387</sup> Ibid, s. 59.

<sup>388</sup> Ibid.

<sup>389</sup> Hammerborg, 2003, s. 371.

var nettopp disse supplyskipene som ble bygget ved Ulstein-Hatlø. Disse kontraktene hadde et sikret certeparti på fem år med opsjoner på ytterligere 10 år.<sup>390</sup> Viktige årsaker bak denne kontrakten var Knut W. Haglands bekjentskap med Statoil. Han var ansatt i Statoil en periode, og visste derfor hva oljeselskapet var ute etter når det gjaldt beskjeftigelse av supplyskip.<sup>391</sup> Ifølge Hammerborg utgjorde de to skipene en stabil inntektskilde, og ble meget viktig for Solstad under offshore-krisen. Også Østensjø-rederiet fikk tildelt viktige kontrakter. I første omgang fikk slepefartøyene *Dux* og *Pax* certeparti for Statoil ved gassterminalen på Kårstø. Igjen var det R.G. Hagland ved Knut W. Aanensen som la inn anbud på kontrakten for Østensjø. Kontrakten i seg selv gav ikke de største inntektene, men hadde varighet på fem år med flere opsjoner og mulighet for videre befraktning i 15 år.<sup>392</sup>

Innen standby-tjenesten ble det vist i kapittel tre hvordan aktører som var i besittelse av skip spesialisert for standbytjeneste ikke slo igjennom. Her ble i stor grad Kåre Misje & Co, samt Knut Vartdals virksomhet trukket frem. Det ble her påpekt at oljeselskapene ikke var villige til å ta i bruk de kostbare sentinel-skipene, da både ombygde fiskefartøy og supplyskip med standby-funksjoner var billigere. Om Vartdals satsing på de rene standby-skipene forklarer Berge at oljeselskapene ikke var villige til å betale kostnadene for et slikt skip. De tok utgangspunkt i prisleiet som ombygde fiskefartøy lå på.<sup>393</sup> Ifølge Høyland ble det tatt i bruk et redskap på enkelte standby-skip i Misjegruppen og Sartor Shipping sine standby-skip. Redskapet fikk navnet «Sealift». Dette var en kurv som ble senket ned i havet for så å heise den over om bord med mennesker i som befant seg i sjøen.<sup>394</sup> Redskapet ble introdusert allerede i 1985, og ble prøvd ut på et av Kåre Misje & Co's standby-skip. Ifølge Bergens Tidende hadde selskapet Elf Aquitaine Norge A/S vært positiv til redskapet.<sup>395</sup> Høyland forklarer videre at Sealift ble tatt i bruk fra andre halvdel av 1980-tallet og ble montert på alle fartøyene som Sartor Shipping besatt, fra tidlig 1990-tallet.<sup>396</sup>

---

<sup>390</sup> Certeparti er et maritimt begrep for en befraktningsavtale mellom befrakter og utleier av et skip.

<sup>391</sup> Hammerborg, 2003, s. 371.

<sup>392</sup> Hammerborg, 2003, s. 374.

<sup>393</sup> Berge i Bjarnar, 2006, s. 425.

<sup>394</sup> Intervju med Karsten Høyland. 27.03.2020.

<sup>395</sup> Bergens Tidende, Anne Grethe Dahl, 01.04. 1985. Ifølge Karsten Høyland og Bergens Tidende var det Wilhelm Magne Austevoll som står bak redskapet Sealift.

<sup>396</sup> Intervju med Karsten Høyland. 27. 03. 2020.

### 5.3.3 1990- og 2000-tallet: Fra lav aktivitet til internasjonalisering

Da markedet bedret seg i 1989 etter offshore-krisen ble offshoreskipsfarten gjenstand for konsolidering og lav etterspørsel frem mot midten av 1990-tallet. I dette tidsrommet fremkommer det relativt lite informasjon om inngåtte offshore-kontrakter i kildematerialet og forskningslitteraturen. Dette kan være logisk ettersom det ble gjort betydelig mindre skipsbestillinger i første halvdel av 1990-tallet, ettersom etterspørselen var lav i offshoremarkedet, men mye tyder også på at flere av offshore-kontraktene som ble inngått på 1980-tallet, vedvarte utover 1990-tallet og lenger.

Fra og med 1996 tok offshoremarkedet seg opp og etterspørselen ble betydelig bedre. Som vist i kapittel tre ble det også gjort flere skipsbestillinger i annen halvdel av 1990-tallet enn den første halvdel av tiåret. Som forklart ble aktiviteten mindre på norsk sokkel, og Statoil ble gjenstand for internasjonalisering. Som vist i kapittel tre fortok også DOF, Solstad, Farstad og Eidesvik oversjøiske ekspansjoner. Disse var også knyttet opp til det utvidede subseamarkedet i verden.

I 1998/1999 gikk også *Skandi Captain* på langtidskontrakt for Fugro UDI ettersom skipet ble bygd om til et ROV-skip.<sup>397</sup> I desember 1999 gikk det kraftige kabelleggingsskipet *Skandi Navica* på en åtte-års kontrakt med DSND (Det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskab). Flere av subseaskipene som DOF overtok etter kjøpet av GEO ASA var på kontrakt for Hydro og Statoil. Ved DOFs satsing i Argentina ble inngått en 10 årskontrakt med Total Austral S.A. i Argentina, med nybygget *Skandi Patagonia* i år 2000.<sup>398</sup>

Flere av aktørene som satset i Brasil gikk på kontrakt med diverse oljeselskap, stort sett for subsea oppdrag. Det fremkommer ingen informasjon om Solstad-rederiets kontrakter i verken Brasil eller andre utenlandske markeder i litteraturen eller kildematerialet. Om Farstad-rederiet kom det kun frem en kontrakt for ett skip med det brasilianske selskapet Petrobras i 1991 i forbindelse med reetableringen i landet.<sup>399</sup> Om DOF og Eidesvik har det derimot fremkommet

---

<sup>397</sup> Stangeland, 2006, s. 99-104.

<sup>398</sup> Ibid.

<sup>399</sup> Grytten, 2008, s. 237.

en masse informasjon. I Brasil var mange av DOFs ROV-skip på kontrakt for selskapet Fugro RDI fra 1999 av.

I Afrika inngikk DOF en kontrakt med Statoil på det nybestilte skipet *Skandi Møgster*, Dette var DOFs første kontrakt i Vest-Afrika, rettere sagt Nigeria.<sup>400</sup> Videre ser det ut til at offshorerederiet har trukket seg ut av det nigerianske markedet, men det er uvisst når. Eidesvik fikk levert avanserte skip som ble satt inn i markedet langs den vest-afrikanske kysten. Årsaken for dette var at de fleste skipene i vest-afrikanske markedet var gamle, noe som gav et godt grunnlag for å satse i det nigerianske markedet.<sup>401</sup> Ifølge Stautland fikk Eidesvik-rederiet inngått kontrakt med det franske oljeselskapet ELF for to supplyskip som varte i mange år.<sup>402</sup> Tilbaketrekningen av virksomheten fra det nigerianske markedet førte til at Eidesvik-rederiet rettet utsikten mot det brasilianske offshoremarkedet, som på slutten av 2000-tallet hadde vist sterk økning i offshoreaktiviteten. To av rederiets skip som var i Nigeria ble bygd om til standby-skip, og fikk lagt inn tilbud for certeparti på skipene gjennom Petrobas i 2009. Dette viste seg å være vanskelig, og endte med at Eidesvik i stedet solgte begge skipene sine i 2012.<sup>403</sup>

#### ***5.4 Konkluderende perspektiver***

Kapittelets formål har i første omgang vært å undersøke hvordan skipsverftene har bidratt til aktørene i den vestlandske offshoreskipsfarten, og hvordan aktørene har anskaffet seg offshorekontrakter med oljeselskapene i perioden mellom 1970 og 2010. I den første analysen ble det tydelig at skipsmeglernes funksjon har vært av stor betydning for aktørenes oppstart i offshoreskipsfarten på 1970-tallet. Skipsmeglerne stelte i stand skipsbestillinger ved skipsverft i den nederlandske byen Groningen, i særlig grad Pattje-verftet. Fra og med andre halvdel av 1970-tallet og særlig utover 1980-tallet ble flere skip bestilt fra de vestlandske skipsverftene, grunnet fartøyenes kvalitet. Et viktig trekk som fremkom var at det var mindre skipsverft med tradisjon for skipsbygging av fiskefartøy som stod for den største biten av de norsk-produserte supplyskipene. Denne forutsetningen, samt statsstøtte igjennom DU-midler har vært to viktige faktorer for skipsverftene, ikke bare i Møre og Romsdal, men også i Hordaland. Ulstein-verftets

---

<sup>400</sup> Stangeland, 2006, s. 98.

<sup>401</sup> Stautland, 2016, s. 70-71.

<sup>402</sup> Ibid.

<sup>403</sup> Ibid s. 77.

betydning for de vestlandske offshorerederiene har vist seg å være av stor betydning. Først og fremst ved UT-designet, men også ved deres relasjon og medgjørighet til bygging av supplyskipene. Til sist har analysen også belyst utviklingen av konserndannelser ved verftsgrupper, og internasjonalisering hvor utenlandske selskaper har vært synlig.

Den andre analysedelen hadde som formål å identifisere utviklingstrekk i anskaffelsen av offshore-kontrakter mellom 1970 og 2010. I likhet med anskaffelsen av supplyskip på 1970-tallet stod også skipsmeglerfirmaene Joachim Grieg og R.G. Hagland sentralt i anskaffelsen av offshore-kontrakter mellom oljeselskapene og offshorerederiene i de to første tiårene. Ettersom Statoil ble en stor og sentral aktør for oljevirkksomheten i Nordsjøen, har R.G. Haglands relasjon til oljeselskapet vært vesentlig i anskaffelsen av offshore-kontrakter for både Solstad-rederiet og Brødrene Klovning. Som det har blitt belyst var Solstads kontrakter av stor betydning ettersom offshore-krisen inntraff i annen halvdel av 1980-tallet. Kanskje viktigst av alt som medførte til at offshorerederiene klarte å anskaffe offshore-kontrakter i dette tiåret var deres avanserte supplyskip, ettersom kravene som ble stilt ble større. I perioden mellom 1990 og 2010 har utviklingen foregått fra liten aktivitet i offshoremarkedet i Nordsjøen med få inngåtte kontrakter til stor aktivitet i utenlandske offshoremarkeder med mange inngåtte kontrakter.



## **Kapittel 6. Avslutning**

### ***6.1 Innledning***

Analysens formål har i første omgang vært å kartlegge hvordan utviklingen har foregått i de maritime regionene i forhold til nisjemarkedene. Videre har analysen hatt til hensikt å avdekke hvilke faktorer som kan forklare aktørenes som skjebne. I forklaringen på hvordan aktørene har utviklet seg ble det i kapittel fire rettet fokus på hvordan aktørene tilegnet seg kapital, både ved organisering av eierstruktur og andre former for kapitalanskaffelse. Disse var da gjennom fiskerinæringen, långivere. Videre har analysen undersøkt hvordan skipsverft har vært av betydning for aktørene. Det ble til sist til sist undersøkt hvordan aktørene fikk anskaffet offshore-kontrakter med oljeselskapene mellom 1970 og 2010.

### ***6.2 Problemstillingene***

***Hva kan forklare skjebnen til enkeltaktører, samt utviklingen innen enkeltnisjer og de ulike regionene i samme tidsrom?***

Som nevnt i kapittel én besvares den underliggende problemstillingen først. Besvarelsen av denne problemstillingen vil gjøres fra et overordnet perspektiv ved å først forklare utviklingen i de ulike regionene i tilknytning til enkeltnisjene og aktørene. Som vist i kapittel tre foregikk utviklingen i Stavangerregionen og Bergensregionen forskjellig i forhold til de andre regionene. I Stavangerregionen var supply det eneste nisjemarkedet frem mot 1980. Som vist i kapittel tre ble nisjemarkedet for standby-tjenester etablert i regionen fra og med 1980. Kort tid etter ble dette nisjemarkedet størst, noe som vedvarte frem mot 2010. I forskjell til de andre regionene skilte Stavangerregionen seg ut ved seismikk- og subseamarkedet som var nærmest ikke-eksisterende mellom 1970 og 2010. Regionen skiller seg også ut ved at alle aktørene hadde bakgrunn fra tradisjonell skipsfart, med unntak av én aktør. Mengden aktører var også relativt liten i hele perioden mellom 1970 og 2010. Som vist i kapittel tre var Smedvig-rederiet den største aktøren i regionen, men ble forbigått av Møkster Shipping på midten av 1980-tallet.

Bergensregionen var den eneste av de fire regionene hvor alle tre nisjemarkedene var størst i hver sin tidsperiode mellom 1970 og 2010. I det første tiåret var supplymarkedet størst. De tre aktørene som satset i dette nisjemarkedet kollapset innen 1980. Dette var en av årsakene til at standbymarkedet ble det største nisjemarkedet mellom 1980 og 1985 i regionen. Som tidligere vist i kapittel tre bestod dette nisjemarkedet av den store Misje-gruppen, hvor alle aktørene hadde bakgrunn fra fiskeri. Kort tid etter ble nesten hele standby-engasjementet i regionen avvirket. Dette førte til at markedet innen seismikk- og subsea ble størst fra midten av 1980-tallet, noe som vedvarte frem mot 2010. Hva kan være forklaringen bak denne utviklingen? I helhet var de første aktørene i regionen forankret i Bergen. Av disse var det kun aktører i markedet for seismikk- og subsea som stod igjen etter 1990. Som det ble påvist var det bare DOF som holdt ut i supplymarkedet i Bergensregionen frem mot 1990. Flere aktører med fiskeribakgrunn fra Austevoll og Sund tok steget inn i offshoreskipsfart. Flere av disse lyktes, deriblant Tor Østervold, North Sea Shipping, Sartor Shipping og ikke minst DOF. De som ikke lyktes, var små aktører som var en del av Misje-gruppen, alle utenom Nils Høyland.

Utviklingen i Haugalandsregionen og Møre og Romsdal var relativt lik. I begge regionene var supplymarkedet det største fra begynnelsen av 1970-tallet og frem til 2010. Her ble det påvist at flesteparten av aktørene ikke var fra skipsfartsbyene Haugesund eller Ålesund. I Haugalandsregionene hadde Skudeneshavn og Bømlo likeså stor offshoreflåte som Haugesund. I Møre og Romsdal ble Fosnavåg den største skipsfartsbyen innen offshoreskipsfart enn Ålesund. I tillegg kan en legge til distrikter som Ulsteinvik og Vanylven som betydelige for offshoreskipsfarten i regionen. Til forskjell har analysen avdekket at der Haugalandsregionen fikk en konsolidert rederistruktur, fikk Møre og Romsdal tilskudd av flere nye aktører fra og med annen halvdel av 1990-tallet, hvor de aller fleste hadde bakgrunn fra fiskeri.

Som det ble oppsummert i kapittel tre, ble offshoreskipsfarten i Haugalandsregionen stort sett basert rundt aktørene Solstad, Eidesvik og Østensjø, som alle satset stort i supplymarkedet. I Møre og Romsdal ble Farstad den største aktøren. Utover 1990-tallet og frem til 2010 hadde Havila Shipping, Olympic Shipping og Island Offshore blitt betydelige aktører i størrelse. En annen type aktør som viste seg viktig for offshoreskipsfarten i både Møre og Romsdal og Vestlandet var skipsverftene. Tidligere i oppgaven ble det påpekt igjennom Amdam at den maritime virksomheten som en «maritim klynge». En viktig faktor for regionens fremgang kan

konkluderes med at offshoreskipsfarten i regionen dratt nytte til relasjonen med lokale skipsverft.

I sin helhet ble alle de maritime regionene på Vestlandet gjenstand for internasjonalisering fra og med slutten av 1990-tallet. Utenlandske aktører inntok offshoremarkedet på Vestlandet og slo seg ned i Stavangerregionen, Haugalandsregionen og i Møre og Romsdal. I kapittel tre kom dette godt frem ved oppkjøpene av Per Sæviks to offshorerederier, utført av Trico Marine og Bourbon Offshore i Møre og Romsdal. Som analysen har vist hang dette sammen med børsnoteringene som ble gjort av aktørene. Dette skapte et rom for utenlandske aktører i å fotfeste seg på Vestlandet. Det er dermed ikke sagt at oppkjøp av børsnoterte rederier var den eneste måten utenlandske aktører slo seg ned på i regionene. I Stavangerregionen etablerte Subsea 7 kontor i 2008, uten oppkjøp av et børsnotert rederi. utførte vestlandske aktører en oversjøisk ekspansjon i utenlandske offshoremarkeder, med stor vekt innenfor subsea-tjenester.

Utviklingen i regionene har nå blitt besvart. Det gis nå en forklaring på utviklingen i enkeltnisjene, samt hvilke omstendigheter som har vært viktige for enkeltaktørens skjebne. Dette vil først bli forklart gjennom utviklingen i enkeltnisjene i tidsrommet mellom 1970 og 2010. Deretter vil enkeltaktørens skjebne forklares i tilknytning til andre faktorer. I nisjemarkedet for standby-tjenester rettet analysen et stort fokus på Misje-gruppen og hvilke faktorer som medførte til at Kåre Misje & Co og standby-interessene forsvant fra markedet under offshore-krisen på 1980-tallet. Det ble i kapittel tre avdekket en rekke funn. Først og fremst Misje-gruppen i seg selv. Aktøren Kåre Misje & Co har i noen grad blitt omtalt i spesiallitteraturen, men standby-interessene rundt aktøren har så vidt blitt viet plass i kildematerialet. Det ble påvist at Misjes satsing på de spesialbygde standby-skipene ikke fikk beskjefteigelse fra oljeselskapene. Overgangen fra å benytte ombygde fiskefartøy eller spesialbygde standby-skip til å benytte supplyskip med standby-funksjoner har kun komnt frem i Bakkas fremstilling om Kåre Misje & Co. Som resultat av at oljeselskapene favoriserte supplyskip med stadnby-funksjoner ble standbymarkedet med fartøy bygd for standby-tjenester gradvis absorbert inn i supplymarkedet, ettersom supplyskipene påtok seg disse oppgavene. Denne tendensen kom tydeligere utover 1990-tallet, og spesielt i det siste tiåret fem mot 2010. Som Høyland forklarte var standby-redskapet Sealift en viktig faktor for å anskaffe seg offshore-kontrakter.

Som fremvist i kapittel tre fremstod særlig to omstendigheter som sentrale i nisjemarkedet for supply. Den første var hvilke betydning de avanserte supplyskipene med større motorkraft og standby-funksjoner hadde for aktørene på 1980-tallet. Det ble her avslørt at aktørene som besatt supplyskip med stor motorkraft og standby-funksjoner overlevde det dårlige markedet under offshore-krisen på 1980-tallet. Dette hang sammen med oljeselskapenes behov i oljevirkosomheten. Oljeselskapene stilte større krav til skipene som ble hyret inn til arbeid, og større motorkraft for ankerhåndtering og standby-funksjoner var en viktig forutsetning for supplyskipene for at offshorerederiene fikk inngått offshore-kontrakter for sine skip. Som det også ble vist besatt i aller største grad aktører som Farstad og Solstad og deres supplyflåter som tilsvarte disse kvalifikasjonene. Som det også ble avdekket i kapittel fem var flere av disse supplyskipene produsert ved skipsverft fra distriktene med kunnskap om å bygge fiskefartøy egnet til Nordsjøens tøffe forhold. Ulstein-verftet skilte seg her ut. Flere av skipene som tilfredstilte kriteriene som oljeselskapene stilte gikk dermed inn på offshore-kontrakt.

Den andre omstendigheten analysen la vekt på var de store oppkjøpene av flåter. Analysen avslørte at det var nettopp de aktørene som besatt sofistikerte supplyskip, Farstad, Solstad og Eidesvik som også foretok seg de store oppkjøpene. Det ble belyst at Farstad Shipping, og senere Sævik Supply hadde foretatt oppkjøp av store flåter med supplyskip. Supplyskipene Farstad hadde kjøpt opp tilhørte Oslo-rederiet Wilhelm Wilhelmsen og tidligere aktører fra sin samarbeidsgruppe Stad-Seaforth. En viktig forutsetning for dette oppkjøpet var Sunnmørsbanken, som viste seg som en god støttespiller i finansieringen av de nyinnkjøpte supplyskipene. Sævik Supply sitt oppkjøp av supplyflåten til Viking Supply Ships i 1996 var det andre store oppkjøpet. Sævik Supply klarte å finansiere de nyinnkjøpte skipene ettersom rederiet børsnoterte seg. For Eidesvik ble Mindebanken en viktig støttespiller for Eidesviks ved overtakelsen av to supplyskip. Videre stilte også Bergen bank opp for både Eidesvik og Solstad i ytterligere overtagelser av supplyskip.

Utviklingen i seismikk- og subseamarkedet gikk fra å bestå av ombygde fiskefartøy til å bestå av spesialbygde forskningsskip for seismikk, ROV-skip og CSV. Som tidligere nevnt ble dette markedet stort sett basert i Bergensregionen fra midten av 1980-tallet til 1999. Det som

tallmaterialet fra databasen ikke kunne illustrere igjennom diagrammene i kapittel tre var den enorme ekspansjonen innen subsea-elementet som ble foretatt i utenlandske markeder rundt om i verden. Det kom her frem at ekspansjonen utført av større aktører innen supplymarkedet. Aktørene DOF, Eidesvik, Farstad og Solstad hadde alle foretatt en oversjøisk ekspansjon i Brasil, Afrika og Sørøst-Asia. Her kom det frem at DOF var den aktøren som gjennomgikk den aller største ekspansjonen, med nærmere en tredobbelt økning i antall skip. En viktig forutsetning for ekspansjonen var oppkjøpet av Geo Consult i 2004, som DOF bygget videre på i subseavirksomheten, gjennom det underordnede selskapet GEO ASA. Som vist i kapittel fem ble aktørene som satset i Brasil inngått kontrakter med det brasilianske oljeselskapet Petrobas. I Afrika og Sørøst-Asia var det det forskjellige oppdragsgivere. Som tidligere påpekt i kapittel fem fremkom det svært lite om Farstad og Solstad-rederiet knyttet til inngåtte offshore-kontrakter i tidsrommet 1990- 2010.

I spørsmålet om enkeltaktørenes skjebne har analysen avdekket en del eksterne omstendigheter som har vært av betydning for aktørene. I kapittel fire ble analysen rettet mot finansielle aspekter. I utviklingen av selskapsformene ble det klart at K/S-ordningen var av betydning for mindre aktører i anskaffelse av kapital. Ettersom selskapsformen ikke hadde de gunstige fordelene etter skattereformen som ble innført i 1992 valgte flere aktører å organisere skipene sine under A/S. Offshoremarkedet fikk stor aktivitet fra og med 1996, og det åpnet seg muligheter for enkelte aktører å børsnotere seg, og bli et ASA. Det ble avdekket at børsnoteringene ble utslagsgivende for aktørene DOF, Solstad og Sævik Supply. Denne formen for anskaffelse av kapital medførte til at aktørene fikk et stort nok kapitalgrunnlag til å utføre oversjøiske ekspansjoner i utenlandske markeder, og å satse innenfor subsea.

Det ble også avdekket at enkelte aktører med bakgrunn fra fiskerivirksomheten dro fordeler av fiskerinæringen. Analysen avdekket at aktørene DOF og Tor Østervold fra Austevoll og Eidesvik fra Bømlo hadde alle anskaffet kapital fra fiskerinæringen. For DOF sin del, kom kapitalen fra Møkster-familien, som hadde overtatt aksjemajoriteten gjennom emisjonen som ble gjort under offshore-krisen. Kapitalen som Møkster-familien bidro med har vært av vesentlig betydning for offshore-rederiets skjebne under offshore-krisen. I Tor Østervold sitt tilfelle avdekket Stangeland at aktøren dro nytte av kapital fra sin egen fiskerivirksomhet til å styrke satsingen innen offshorevirksomheten. For Eidesvik-rederiet hadde ikke

fiskerivirksomheten særlig stor betydning generelt for aktøren, men spilte en viktig rolle under offshore-krisen, og bidro til at Eidesvik hadde kapitalgrunnlag til å foreta oppkjøp av OSV.

Ved benyttelse av valutalån kom det frem at nederlandsk gylden og Sveitsisk franc hadde en negativ økonomisk effekt for samtlige aktører. Som det ble vist, ble aktøren O.H. Meling offer for renteunderskudd som de utenlandske valutaene påførte under det sviktende markedet både i 1970- og 1980-årene. Valutalånets negative innvirkning ble vist ved aktøren Johs. Larsen. Analysen viste derimot at valutaen sørafrikansk rand gav Østensjø-rederiet en gevinst ettersom valutaen var svekket på slutten av 1970-tallet. Som det ble nevnt i kapittel fire var det uklart om Farstad-rederiet fikk en gevinst gjennom dette.

En type aktør som viste seg meget fordelaktiv for enkelte aktører var skipsmeglerne. I kapittel to kom det frem at disse aktørene var viktige i etableringen for etableringen av offshoreskipsfarten. Analysen har vist at skipsmeglerfirmaene Joachim Grieg i Bergen og R. G. Hagland fra Haugesund har vært av stor betydning for enkeltaktørene på Vestlandet, i særlig grad Bergensregionen og Haugalandsregionen. Disse meglerfirmaene stod bak de første kontraheringene av supplyskip til de vestlandske enkeltaktørene. «Bestillingsopplegget» som ble gjennomført for aktørene i Haugalandsregionen på 1970-tallet er et godt eksempel på hvordan aktørene lett kunne ta steget inn i offshoreskipsfarten. Foruten etableringen av aktører i supplymarkedet og skipsbestillinger, har analysen også påvist at disse har vært svært viktig for enkelte aktører i anskaffelsen av offshore-kontrakter. Både på 1970- og 1980-tallet bidro skipsmeglerfirmaet R. G. Hagland sterkt i anskaffelsen av offshore-kontrakter for noen av aktørene i Haugalandsregionen. Et klart eksempel var deres rolle for at Solstad-rederiet fikk inngått de to offshore-kontraktene med oljeselskapet Mobil.

### ***Hvilke utviklingstrekk karakteriserer offshoreskipsfarten på Vestlandet mellom 1970 og 2010?***

Ettersom den underliggende problemstillingen har blitt besvart, kan det nå forklares hvilke utviklingstrekk som karakteriserer offshoreskipsfarten på Vestlandet mellom 1970 mellom

2010. Fra supplymarkedets etablering på begynnelsen av 1970-tallet og frem til 2010 har analysen vist klare utviklingstrekk. På 1970-tallet var offshoreskipsfarten stort sett basert i skipsfartsbyene. Blant disse var Bergen og Stavanger de største på Vestlandet. Frem mot 2010 har offshoreskipsfarten gradvis forflyttet seg til disktriktsområdene, hvor Austevoll og Fosnavåg kan sees som de kraftigste sentrene for offshoreskipsfarten, ikke bare på Vestlandet, men også i hele Norge.

På 1970- og 1980-tallet bestod offshoreskipsfarten av et stort antall aktører. I første halvdel av 1980-tallet var antallet aktører på sitt meste. Et karakteristisk trekk for offshoreskipsfarten på Vestlandet i disse årene var de mange små aktørene med bakgrunn fra fiskeri som gikk inn i offshoreskipsfart. Som nevnt hadde skipsmeglerne en viktig rolle i denne perioden. Offshorekrisen som oppstod i 1986 endret dette. Som analysen har vist, forsvant flere aktører. Mange av disse var små aktører, men også store etablerte aktører som Smedvig og Kåre Misje & Co forsvant. Fra 1990 og frem mot slutten av 1990-tallet var offshoremakedet preget av lav aktivitet. Som vist var antallet skipsbestillinger fra de vestlandske aktørene betraktelig lavere. Offshoreskipsfarten kan i dette tidsrommet karakteriseres som mer konsolidert, med færre og sterkere aktører. Haugalandsregionen kan vises som et godt eksempel på dette. Ettersom aktiviteten tok seg opp i offshoremakedet i 1996 ble det igjen vekst i den vestlandske offshoreskipsfarten. Fra dette øyeblikk og frem mot 2010 fikk offshoreskipsfarten tilskudd av nye aktører. Samtidig ble de etablerte aktørene større. Ett av de karakteristiske trekkene ved offshoreskipsfarten i dette tidsrommet var internasjonalisering.

Skattereformen fra 1992 medførte til at skattefordelene som tiltrakk investorer ved K/S forsvant. Som vist i kapittel fire, valgte aktørene i økende grad å organisere virksomheten sin gjennom A/S ordningen. På grunna av det gode markedet og børsens økende aktivitet børsnoterte flere aktører seg. anskaffelsen av kapital gjennom børsnotering resulterte i at enkelte aktører har ekspandert virksomheten sin i utenlandske markeder, med kontorer i nærliggende land til disse markedene. Slik har også og Aktiviteten i skipsbestiller økte, og offshoreflåten på Vestlandet var nok en gang i vekst. Som tidligere nevnt etablerte internasjonale aktører seg på Vestlandet, og vestlanske aktører etablerte seg i utenlandske markeder.

Utviklingen av OSV er viktig å nevne. Fra å benytte utenlandske supplyskip og ombygde fiskefartøy for standby-tjenester og som seismikkskip på 1970-tallet, har utviklingen i OSV endret seg enormt. Skipene ble gradvis mer avansert Mellom 1970 og 2010. I takt med at kravene for OSV ble større måtte skipsverftene produsere større og mer sofistikerte skip. En viktig årsak for at aktørene kunne utføre undervannstjenester i utlandet var at dere skip også var kvalifisert til oppgaven. Som det ble avdekket, ble aktørenes skip i større grad lokal produsert. Slik utviklingen har vist ble flere av de avanserte skipene produsert ved verft rundt om på Vestlandet fra annen halvdel av 1970-tallet og frem til 2010. Ulstein-Verftet med sine UT-design har spilt en viktig rolle for supplyskip og andre typer OSV for både den teknologiske utviklingen av skipene, men også for enkeltaktørene i å klare seg i et marked hvor oljeselskapene stilte krav til skipene.

Et annet karakteristisk utviklingstrekk ved offshoreskipsfarten på Vestlandet fra slutten av 1990-tallet og frem til 2010 er en betydelig større grad av tettere samhandling mellom offshorerederi, skipsverft og skipskonsulentfirma. Som vist i kapittel fem hadde den maritime virksomheten i Møre og Romsdal blitt omtalt som en maritim klynge, hvor både skipsverftene og offshorerederiene har gagnet hverandre, både som konkurrenter og samarbeidspartnere. Det ble her avdekket at en lignende tendens kunne sees i Sunnhordland, hvor skipsverftene Westcon i Ølen, Hellesøy Verft i Kvinnherad og Fitjar mek. Verksted har bygget flere OSV til lokale offshorerederier som Eidesvik og DOF, selv om sistnevnte rederi tilhører Austevoll. Konserndannelser var også et klart tegn i verftsindustrien som produserte supplyskip. Av disse ble verftsgruppene Bergen Group og Aker yards, som senere ble overtatt av STX Shipbuilding belyst.

### ***6.3 Videre Forskning***

Denne analysen har nå avdekket flere områder som ikke har blitt belyst eller berørt i den historiske forskningen om offshoreskipsfarten på Vestlandet. Her ville det vært interessant å undersøke videre hvorfor enkeltnisjene seismikk og subsea i Bergensregionen, for å skaffe en dypere forståelse for hvilke faktorer som har spilt inn for aktørene i dette nisjemarkedet. Her er det rom for videre undersøkelse av disse aktørene i tidsrommet mellom 2000 og 2010. Sartor



Shipping, som var den største aktøren innen standby-tjenester mellom 2000 og 2010 hadde også vært av interesse å undersøke videre. Det samme gjelder aktøren Tor Østervold, som utgjorde en viktig del av seismikk-og subsea markedet i Bergensregionen. Disse aktørene har som vist ikke fremkommet i forskningslitteraturen, og ettersom forskningen denne oppgaven har gjort på aktørene, er det fortsatt mange elementer rundt dem som kan undersøkes.

Oppgaven har også åpnet opp for videre forskning om aktørenes offshore-kontrakter i utenlandske markeder mellom 1990 og 2010. Som det har blitt påpekt var det svært lite opplysninger som fremkom om Solsdad og Farstads offshore-kontrakter i utlandet. Dette ville vært av interesse å undersøke videre. Samhandlingen mellom offshorerederier, skipsverft og skipskonsulentfirmaer mellom 2000 og 2010 er et aspekt som ville vært interessant å forske videre på. Med dette rettes blikket på Sunnhordland, hvor denne tendensen har blitt avdekket. Det har heller ikke blitt avdekket noe om skipsmevlernes rolle for offshoreskipsfarten i tidsrommet 1990 og 2010. Dette fremkom ikke i forskningslitteraturen eller i kildematerialet, og ville derfor vært av interesse å undersøke videre.

## 7. Litteratur og Kilder

### 7.1 Litteratur

- Amdam. R.P, Bjarnar. O, *Globalization and the development of industrial Clusters: Comparing Two Norwegian Clusters, 1900-2010*: Business history review 89, The president and Fellows of Harvard College, 2015.
- Andersen. H. W, 1989, *Anchor and balance*, Oslo: Cappelen
- Bakka. D, 1998, *Byen ved de syv hav*, Bergen: Seagull Publishing.
- Bakka. D, 1998, *OH Meling & Co: 50 år i shipping: 1948-1998*, OH Meling.
- Bakka. D, 2006, *I all slags vær: Kåre Misje & Co 1956-2006*. Bergen: [Seatrans]
- Bakka. D, 2017, *Nasjonens ære*, Bergen: Bodoni Forlag.
- Banken. K, Busch. T, 1984, *Finansiell Styring*, Oslo: Tanum-Norli.
- Bjarnar. O, Berge. D.M, Melle. O, 2006, *Havfiskeflåten i Møre og Romsdal fra 1960-2006: Fra fri fisker til regulert spesialist*. Trondheim: Tapir akademisk forlag.
- Boye. K, Hansen. T, 1992, *Skattereformen: Regler, konsekvenser og tilpasninger for næringsdrivende*, Oslo:Bedriftsøkonomenes Forlag.
- Boye. K, 1993, *Finansielle Emner*, Oslo: Bedriftsøkonomenes Forlag.
- Brautaset. C, Ecklund. G.J, Øksendal, L.F, 2019, *Børsen: Markeds plass og møteplass 1819-2019*, Universitetsforlaget
- Bøe. T, 2011, *Hav og himmel: Historien om Per Sævik og Havila-konsernet*, Fosnavåg: Havila.
- Bøe. H, Kvammen. I, 1977, *Forsynings- og servicetjenester – en ny skipsfartsgren*, Bergen: Skipsfartsøkonomisk Institutt.
- Dagsland. S.E, 2014, *Østensjørederiene i Haugesund, Havnedagene i Haugesund*
- Gramstad, J. m. fl, 1995/2002, *Seilas i hvit sektor: Tilbakeblikk på Simon Møksters livsverk*, Stavanger: Simon Møkster Shipping
- Grytten, Harald. 1992. *Ei lita bok, ein stor sak: Ulstein 1917-1992*, Ulsteingruppen
- Grytten. H, 2008, *Farstad – Et skipsrederi i Ålesund 1956-2006*, Ålesund: Farstad Shipping ASA
- Hodne. F, Grytten. O. H, 2002, *Norsk økonomi i det tyvende århundre*, Bergen: Fagbokforlaget.
- Hammerborg. M, 2003, *Skipsfartsbyen: Haugesunds Skipsfartshistorie 1850-2000*, Bergen: Eide Forlag.

- Hanisch. T. J, Nerheim. G, 1992, *Norsk olje historie: Fra vantro til overmot*, Oslo: Norsk petroleumforening.
- Hanisch, Tore Jørgen, 1987, *Firmaet Sigval Bergesen, Stavanger*, Dreyer Bok.
- Ilner. C, 2009, *Jacob Stolt-Nielsen: en gründer*, Bergen: Vigmostad og Bjørke.
- Jakobsen, Erik. W, 2008, *Næringsklynger- hvordan kan de beskrives og vurderes? MENON-publikasjon-1*, Oslo: MENON Business Economics.
- Kjelstadli, 1999, *Fortida er ikke hva den en gang var*, Oslo: Universitetsforlaget
- Kolltveit. B. M.fl, 1989, *Norsk Sjøfart. 1*, Dreyer.
- Langhelle. A, 1999, *Fra mekanisk verksted til teknologibedrift*, Umoe olje og gass.
- Lie. E, 2012, *Norsk Økonomisk Politikk etter 1905*, Oslo: Universitetsforlaget .
- Meling. S, 2014, *Solstad Offshore: 1964-2014*: Solstad Offshore.
- Melve. L, Ryymn. T, 2018, *Historikerens Arbeidsmåter*, Oslo: Universitetsforlaget
- Mjelva. Hans. K, 2005, *Tre storverft i norsk industris finaste stund*, Avhandling til dr. art. graden. Historisk institutt, UiB.
- Nerheim. G, Utne. B, 1990, *Under Samme Stjerne: Rederiet Peder Smedvig 1915-1990*, Stavanger: Peder Smedvig A/S
- Nerheim. G, 1996, *Norsk Oljehistorie: En gassnasjon blir til*, Oslo: Norsk petroleumforening.
- Platou. F, Stokke. B, 1980, *Skip, Verksted og Finansiering*, Oslo: Sjørettsfondet.
- Rasmussen, 1996, *Gjennom bølger på sjø og land*, Bergen: Vigmostad og Bjørke.
- Rieber. C, 1999, *Konsernet G.C. Rieber i et historisk perspektiv*, Bergen: G.C. Rieber.
- Riis. C, Moen. E.R, 2017, *Moderne Mikroøkonomi*, Oslo: Gyldendal Norsk Forlag AS.
- Skoge. Arnt-Ove, *Hvor fartøy bygges kan... Skipsindustriell utvikling i Møre og Romsdal i lys av statlige rammevilkår 1975-2000*, 2010, Masteroppgave i historie ved Universitetet i Bergen Institutt for arkeologi, historie, kultur- og religionsvitenskap.
- Stangeland. O, 2006, *The Happy Ship- DOF gjennom 25 år*, Paradis: Kræmmerhuset.
- Stautland. B, 2016, *Mot og Mannskap: Eidesvik Offshore 1965-2015*, Bømlo: Eidesvik.
- Tenold. S, 2000, *The Shipping Crisis in the 1970s: Causes, Effects and implications for the norwegian shipping*, Bergen: Norwegian School of Economics and Business Administration (NHH).

Tenold. S, 2009, *Norwegian shipping in the twentieth century*, Bergen: Norwegian School of Economics and Business Administration.

Tenold. S, 2019, *Norwegian Shipping in the 20th Century*, Springer.

Tenold. S, 2020, *Med flagget til topps*, Gyldendal.

Tjelta. I, 1998, *Sandnes Havn- glimt fra 150 års historie*, Sandnes havn.

Tjelmeland. Sjur, 1995, *Skipsverftet ved Hardangerfjorden*, [Skipsbyggeriet].

Vollan. O, 1992, *Ålesunds Skipperforening gjennom 100 år*, Ålesund: Skipperforeningen.

Vormedal. T. I, 2007, *Perlen i havgapet: Skudeneshavn 150: 1857-2007*, Haugesund: Vormedal forlag.

## **7.2 Kilder**

### **7.2.1 Tallmaterialet**

#### **Det Norske Veritas Register of ships/ register Book**

Det Norske Veritas Register of ships 1970

Det Norske Veritas Register of ships 1971

Det Norske Veritas Register of ships 1972

Det Norske Veritas Register of ships 1973

Det Norske Veritas Register of ships 1974

Det Norske Veritas Register of ships 1975

Det Norske Veritas Register of ships 1976

Det Norske Veritas Register of ships 1977

Det Norske Veritas Register of ships 1978

Det Norske Veritas Register of ships 1979

Det Norske Veritas Register of ships 1980

Det Norske Veritas Register of skips 1981

Det Norske Veritas Register of ships 1982

Det Norske Veritas Register of ships 1983

Det Norske Veritas Register of ships 1984

Det Norske Veritas Register of ships 1985

Det Norske Veritas Register of ships 1986

Det Norske Veritas Register Book 1987  
Det Norske Veritas Register Book 1988  
Det Norske Veritas Register Book 1989  
Det Norske Veritas Register Book 1990  
Det Norske Veritas Register Book 1991  
Det Norske Veritas Register Book 1992  
Det Norske Veritas Register Book 1993  
Det Norske Veritas Register Book 1994  
Det Norske Veritas Register Book 1995  
Det Norske Veritas Register Book 1996  
Det Norske Veritas Register Book 1997  
Det Norske Veritas Register Book 1998  
Det Norske Veritas Register Book 1999

### **Norges Skipsliste**

Norges Skipsliste 1970  
Norges Skipsliste 1971  
Norges Skipsliste 1972  
Norges Skipsliste 1973  
Norges Skipsliste 1974  
Norges Skipsliste 1975  
Norges Skipsliste 1976  
Norges Skipsliste 1977  
Norges Skipsliste 1978  
Norges Skipsliste 1979  
Norges Skipsliste 1980  
Norges Skipsliste 1981  
Norges Skipsliste 1982  
Norges Skipsliste 1983  
Norges Skipsliste 1984

Norges Skipsliste 1985  
Norges Skipsliste 1986  
Norges Skipsliste 1987  
Norges Skipsliste 1988  
Norges Skipsliste 1989  
Norges Skipsliste 1990  
Norges Skipsliste 1991  
Norges Skipsliste 1992  
Norges Skipsliste 1993  
Norges Skipsliste 1994  
Norges Skipsliste 1995  
Norges Skipsliste 1996  
Norges Skipsliste 1997  
Norges Skipsliste 1998  
Norges Skipsliste 1999

### **7.2.2 Skriftlige kilder**

Karsten Høyland, 2016, *Høyland Family 100 years at Sea in 2016; 40 years as OSV owner/operator.*

DOF ASA annual report 2003

DOF ASA Quartal Report:4 2010.

Solstad Offshore ASA, prospectus of 6 June 2011

### **Arkivmaterialet**

Riksarkivet: PA-1510- District Offshore A/S (DOF ASA).

- Generalforsamlingsprotokoll- DOF, District Offshore A/S 1981-1989
- Styreprotokoll-District Offshore A/S

Usortert Kildemateriale etter Johs. Larsens Rederi

Sjøfartsmuseets arkiv etter Johs. Larsen: Årsregnskaper og årsberetning fra 1978

Statsarkivet: PA-0158-5-0021L- Norsk Bjergningskompagni A/S- Reknskap, årsberetning og vedtekter fra årene 1975-1979.

## **Aviskilder**

Anne Grethe Dahl, Bergens Tidende, 1.april. 1985

Jan Eliassen, Bergens Tidende, 19. juli 1990.

Jan Eliassen, Bergens Tidende, 16. november 1991.

Jan Eliassen, Bergens Tidende, 25. mars 1996.

Ove Oldeskjær, Bergens Tidende, 26. mai 1998.

Bergens Tidende, 22. august, 2007.

Jan I. Eliassen, 18. september 2007, s. 24.

Ove. A. Moldeskjær, 15 juli. 2009, s. 18.

Norges Handels og Sjøfartstidende, 12. juni 1975.

Skipsrevyen, 1979/2-3.

*Skipsrevyen*, 2006/2, s. 92-93.

*Skipsrevyen*, 2006/10.

*Skipsrevyen*, 2007/6, s. 104.

*Skipsrevyen* 2009/2, s. 83.

Bakka, *Skipet*, 1987/, 22-24.

## **Nettkilder**

<https://rederi.no/kontakt/presse/ord-og-uttrykk/>. Lest september 2019

<https://www.ssb.no/a/histstat/tabeller/24-28.html>. Lest februar 2020.

Bråthen. Tore, AS og ASA- «Små» eller «store» selskaper? Magma- Econas tidsskrift for økonomi og ledelse, 1998 <https://www.magma.no/as-og-asa-smaa-og-store-selskaper> Lest mars 2020.

<https://ulstein.com/shipbuilding/reference-list-ulstein-verft>. Lest mars 2020.

<https://www.westcon.no/selskap/yards/referanser> Lest mars 2020.

<https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/dGVao/Ny-storstue-for-Subsea-7>. Lest april 2020.

[http://www.bergen-group.no/page/6447/History\\_Background](http://www.bergen-group.no/page/6447/History_Background). Lest april 2020.

<https://www.nrk.no/mr/alesundsrederi-solgt-1.1813562>. Lest mai 2020.

<https://www.tu.no/artikler/bygger-skip-i-norge/326711>. Lest mai 2020.

<https://e24.no/norsk-oekonomi/i/awJXPM/aker-yards-er-historie>. Lest mai 2020

<https://www.nrk.no/mr/liaaen-verft-blir-lagt-ned-1.242077>. Lest mai 2010

**Brækhus, Sjur: *partrederi* i *Store norske leksikon* på snl.no. Hentet 03. juni 2020 fra**

<https://snl.no/partrederi>.

### **7.2.3 Muntlige kilder**

Intervju med Øyvind Holte. 16.05.2019.

Intervju med Finn Otto Hansen, 13.01.2020.

Intervju med Øyvind Holte, 31.01.2020.

Intervju med Sverre Meling, 20.02.2020.

Intervju med Oddvar Stangeland, 10.03.2020.

Intervju med Karsten Høyland, 27.03 2020.