

På tokt med M/S Island Chieftain

Ferdig lastet ved Helgelandbase på Horvnes kastes det loss med kurs for Norskehavet og oljeinstallasjonene der.

Supplybåten Island Chieftain har med seg en stor dekklast av containere som inneholder alt hva som er av nødvendighet for en liten by. Ut til oljeinstallasjonene er det selvsagt overhengende nødvendig med boreutstyr, kjemikaler og reservedeler, men også mat, sengeklær, vann, osv. I tillegg er det bulklast med diesel, borevæske og sement.

Noe forsinket er vi på vei til Skarv Installasjonen som drives av Aker BP, selskapet har chartret Island Chieftain som fast supplyleverandør.

En avtale mellom Aker BP og Equinor gjør at Chieftain også går til Equinors installasjoner i Norskehavet. Denne samkjøringen er bra for klima og miljø.

ASCO er de som koordinerer logistikken fra Helgelandbase og ut mot installasjonene.

Island Chieftain har hatt Helgelandbase på Horvnes som depot siden 2011.

Før avgang er det inspeksjon av Det norske veritas. Dette gjør at Chieftain ikke kommer seg ut til vanlig tid, men kontroll og tester av sikkerhetsprosedyrer samt alarmer er overordnet alt annet. Chieftain går glatt gjennom kontrollen og kan omsider, ferdig lastet, forlate Horvnes med kurs for Skarv.

Supplybåtene er selve livsnerven mellom landforsyninger og oljeproduksjonen, uten disse båtene hadde det blitt vanskelig å drifte installasjonene langt til havs.

Sjelden er det stille sjø ut på det store hav, men båtene må levere forsyninger nesten uansett. Kun 40 knops vind eller bølger over maksgrense utsetter Island Chieftains oppdrag. Kaptein Staffan Blomquist forteller at grensen for å ligge opp mot oljeinstallasjonene for å losse, ligger på signifikant bølgehøyde fire meter, det vil si at bølgene i snitt ikke skal overstige fire meter i løpet av en periode på 20 minutt.

- Det er relativt mye lavtrykk ute i Norskehavet, og vi jobber ofte under «høytrykk», ler kapteinen.

Skipet opererer 365 dager i året, med to skift som er på (og av) hver femte uke.

Staffan Blomquist er en relativt ung kaptein med sine 35 år, han har vært på Island Chieftain siden 2012 og kommer fra den sørvestlige delen av Finland, nær Åbo.

Han begynte sin karriere på lasteskip mellom Finland og England, men på grunn av nedgangstider i rederiet søkte han seg etter hvert bort. Nå har han ifølge ham selv verdens beste jobb om bord på Island Chieftain.

Kapteinen har bosatt seg i Norge, nærmere bestemt i Molde. Her har kapteinen funnet kjærligheten med ei jente fra samme by. Siste året har vært ei hektisk tid, med husbygging og masterstudie i maritim ledelse.

Huset sto ferdig til påske og master studiet på NTNU Ålesund nærmer seg slutten. Kanskje blir det nå litt mer fritid i friperiodene på kaptein Blomquist.

Skarv

Ca. 12 timer etter at vi forlot Sandnessjøen er Chieftain fremme ved Skarv installasjonen. Lossing og lasting starter umiddelbart, hele sekvensen tar ca. 2,5 timer. Erfarent settes

returcontainerne ned på Chieftains dekk, mens matrosene fester og hekter av lasteanordningene. Farvannet er smult og stille.

Matrosene Stian Langholm og Karl Larsen har god kontroll på dekkslasten, men Langholm presiserer at det er viktig med fokus på arbeidsoppgavene og sikkerhet. – Situasjoner kan utvikle seg fort her ute på havet, derfor må vi være fokuserte og oppmerksomme på farer, sier Langholm. Langholm har vært på Island Chieftain de siste 1,5 år, men har vært sjømann i de siste 10 år. -Et fint yrke er det absolutt, men vi er ute på båt i fem uker. Litt lengsel etter de nærmeste kan det bli, og da er fem uker lang tid. Man må være innstilt på det, og familien må være med på laget. Godt miljø, gode kolleger og god mat, gjør ventingen gjennom fem uker langt enklere, ler kristiansunderen Stian Langholm.

Vikarer

Matros Karl Larsen fra Kautokeino er kommet om bord som vikar, det har også maskinist Trygve Teigen som kommer fra Kvaløya. Av førstestyrmann Andreas Sjaastad Kongsvoll fikk de en grundig gjennomgang av skipets prosedyrer og sikkerhetsrutiner før arbeidsklær og verneutstyr ble utlevert. Foruten vikarene er maskinsjef Pål Åge Gundersen (Tromsø) den eneste nordlendingen om bord blant besetningen på 16.

Dynamisk posisjonering

Vi ankommer Norne Installasjonen 2,5 timer etter at vi forlot Skarv. Island Cheftian legger seg nær opp til Norne og ligger stabilt i vannet på grunn av Dynamisk posisjonering (DP).

Et skip med DP er utstyrt med bevegelige thrustere som i styrt koordinering med skipets ror og propeller gir anledning til at skipet kan holdes i nøyaktig posisjon. Systemet forhånds kompenserer for endringer i miljøet rundt fartøyet, og sikrer en stabilitet som gjør arbeidsoperasjoner mulig. I dag er så og si alle offshorefartøyer, produksjonsskip og flere oljeinstallasjoner utstyrt med denne teknologien. Uten dette systemet ville det vært særdeles vanskelig å utføre arbeid i åpent hav, det være seg fra Island Chieftain eller rigger som borer etter brønner fra store havdyp.

Lossing og lasting ved Norne går helt etter planen og kaptein Staffan og førstestyrmann Anna Østlund Luik setter kursen for Transocean Spitsbergen som ligger noen timer unna. Luik er fra Härjedalen i Sverige, men bor i Stockholm. Hun er en relativt nygift førstestyrmann og eneste kvinne om bord. Luik stortrives imidlertid på skipet og kunne ikke tenkt seg en bedre jobb. Tidligere har hun seilt på de store verdenshav, men det frister ikke lengre, nå vil hun bli værende på Island Chieftain.

Kadett

Kaptein Blomquist forteller om en periode med nedgangstider og permitteringer i oljenæringa. Chieftain har imidlertid klart seg godt gjennom denne perioden, og har hatt meget stor aktivitet fra Helgelandsbase de siste to år. Det er nå heldigvis tegn på en stigende utvikling innenfor næringa. Med seg på broa har kapteinen også kadett Martin Kjønnø, som snart er ferdig utdannet styrmann. Etter denne turen mangler han 14 dagers fartstid før han kan kalle seg

styrmann. Også Kjønnø stotrives på Island Chieftain, og den 22-år gamle styrmannskadetten fra Averøya på Nord-Møre håper å få jobb i rederiet etter endt utdannelse.

Kaptein Staffan Blomquist synes han er heldig som har en styrmannskadett om bord. – Det skjerper deg til å være på «tå hev» i forhold til egen kompetanse. Man skal strekke seg etter å være den beste man kan være for lærevillige kadetter, sier kapteinen.

Kokken

Skipets kanskje mest populære person er mannen i byssa.

Trond Edgar Gulliksen høstet mange lovord den tiden

Helgeland Blad var om bord. Middagen er en av få anledninger der man møtes og deler en sosial stund.

Mannskapet er seks timer på og seks timer av, da blir det ikke mange slike anledninger i løpet av ett døgn. At da også middagen er utsøkt - hver gang, skader ikke.

Transocean Spitsbergen

Vi passerer Equinors installasjon Songa Encourage, og går inn for «landing» på Transocean Spitsbergen på kvelden dag 2.

Her ligger det allerede en supplybåt, slik at Island Chieftain må vente en stund på å slippe til. Det har nå blitt regn og en god del sjøgang, noe som gjør forholdene mer utfordrende.

Det arbeides hele natten, og boreriggen får sine forsyninger etter planen. Gjennom natta har overstyrmann Rasmus

Rørstad og førstestyrmann Andreas Sjaastad Kongsvoll

overvåket det hele fra broa, mens matrosene Roger Male og

Bjørn Flø har vært de operative på dekk.

I Maskinrommet

I maskinrommet eller det tilstøtende kontrollrom sitter maskinistene og overvåker tilstanden til skipets Rolls Roys motor. - Dette er selve hjertet, sier maskinist og vikar Trygve Teigen.

Maskinsjef Pål Åge Gundersen er ansvarlig for den viktige jobben med drift og vedlikehold av maskineriet. De øvrige som har tilhold her er Olle Bjørn Jaldegren, kadett Benjamin Langolf og lærling Petter Tarberg.

Dan Karl Ganner er skipets elektriker.

Aasta Hansteen

Ut på morgenkvisten dag 3, kommer vi frem til Aasta Hansteen som drives av Equinor.

Nå har det blitt en god del bølger, men det overskrider ikke maks bølgehøyde som gjør lossing og lasting uaktuelt i forhold til sikkerhetsbestemmelser.

Et helikopter lander på installasjonen, slik at Island Chieftain må vente på klarsignal før man kan begynne arbeidet.

Aasta Hansteen er verdens største spar-plattform, og den nyeste på norsk sokkel. Fra bunn til topp er plattformen 320 meter, og mangler med det fire meter på å matche Eiffeltårnet i Paris.

Med mannskapets kompetanse og erfaring losses og lastes plattformen på få timer, før baugen kan pekes mot Helgelandbase og Sandnessjøen igjen.

Kaptein Sjøblom benytter anledningen til å berømme Helgelandsbase og ASCO som yter en fremdragende service med et upåklagelig samarbeidet.

Tidlig morgen dag 4 legger vi til kai, for Island Chieftain er det

intet opphold. Det skal lastes for så å gå en ny runde i Norskehavet, så å si umiddelbart. Med høst og vinter i møte kan det bli utfordrende turer på skip og mannskap, men er det noen som «står han av», så er det Island Chieftain. Takk for turen!

Om Island Chieftain

Skipet er konstruert slik at det ikke skal kunne lekke forurensende væsker fra skipet ved en eventuell grunnstøting eller ved skade på skroget.

Skipet er utstyrt med katalysatorer for reduksjon av utslipp og tilfredsstillende de strengeste krav til forurensning. Videre er skipet utrustet for å kunne delta i oljevernberedskap langs norskekysten.

Systemet for lasting og lossing er tilrettelagt for å møte Nordsjøens lunefulle værforhold. Pumper og rørsystem er dimensjonerte slik at om en pumpe svikter, vil en annen overta.

Flagg: **Norsk**

AIS Fartøy type: **Cargo**

Bruttotonn: **4584**

Total lengde x Total bredde: **93m x 20m**

Dekkareal: **1008 Kvm**

Byggeår: **2009**

Fartøyet gjør 17 knop