Bind 1: Minnebank Alexander L. Kielland-ulykken

Vi som overlevde

Redaktør: Marie Smith-Solbakken

Medforfattere:

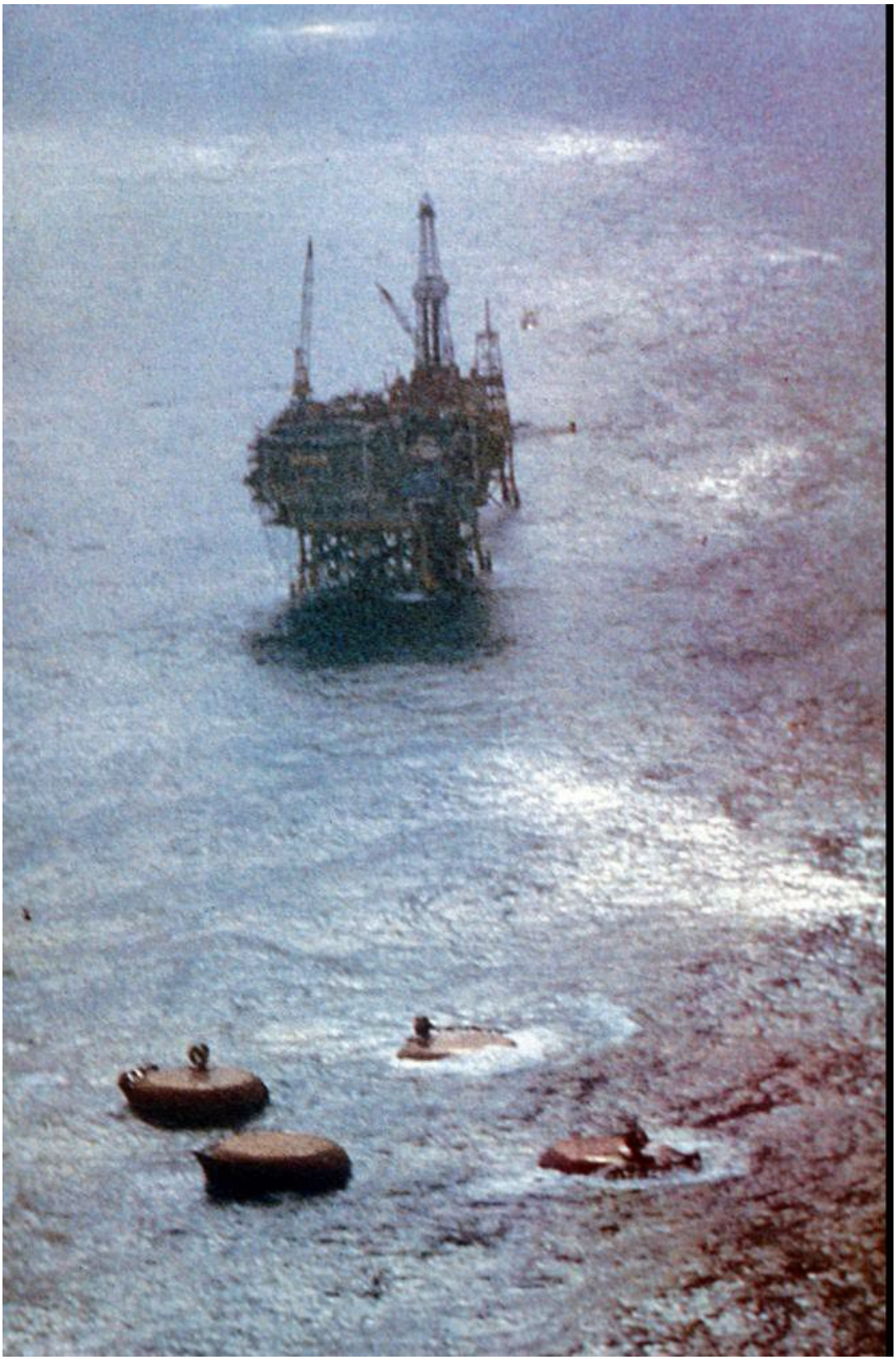
Bengt Berheim, Ellen Kongsnes, Kåre Magne Kvåle, Edmund Arne Mongstad, Tor Gunnar Tollaksen, Else M. Tungland, Finn E. Våga, Hans-Jørgen Wallin Weihe

Dataansvarlig og redaktør: Marie Smith-Solbakken

Utgiver: UiS Scholarly Publishing Services
https://doi.org/10.31265/usps.13
http://ebooks.uis.no/index.php/USPS/catalog/book/13
ISBN 978-82-7644-866-5

This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

Spørsmål om denne publikasjonen kan rettes til:
Marie Smith-Solbakken
Universitetet i Stavanger
4036 Stavanger
Tlf: 51 83 10 00 Universitetet i Stavanger
Tlf: 51 83 14 14 Marie Smith-Solbakken (kontor), 40 63 53 29 (mobil)
marie.smith-solbakken@uis.no



Bilde 1) Av den kantrede plattformen Alexander L. Kielland vises sees kun fire pongtonger. Produksjonsplattformen Edda i bakgrunnen.
Foto: Ukjent fotograf. Bildet tilhører Norsk Oljemuseum.

FORFATTERPRESENTASJON

BENGT BERHEIM (FØDT 1951). Fagarbeider, ansatt i Schlumberger fra 1974 til 2007. Arbeidet med wireline til 1996 og med TCP over hele Nordsjøen. Var på Vallhall i 2006 da en stor bølge slo inn i plattformen som medførte backlash fra opplevelsene fra Alexander L. Kiellandulykken. Uføretrygdet fra 2007 og pensjonist fra 2018. Vært aktiv i frivillighetsarbeid fra 2007 og er det fortsatt.

ELLEN KONGSNES (FØDT 1970) Utdannet Cand philol i historie fra Universitetet i Trondheim (NTNU). Bosatt i Stavanger siden 1996. Journalist i Stavanger Aftenblad siden 2000, med et opphold i Oslo fra 2002 til 2007, og jobb i Det Norske Veritas (DNV GL) og Dagens Næringsliv. Jobbet for det meste som næringslivsjournalist. Leder i Energiredaksjonen. I dag nyhetssjef. Medforfatter i to bøker om Alexander L. Kiellandulykken (2016). Medforfatter i bok om demokratisering i Afrika: JJ Rawlings: Fra revolusjon til representativt demokrat (1995).

KÅRE MAGNE KVÅLE (FØDT 1952) var maskinromsoperatør, ansatt i Stavanger Drilling med arbeidssted Alexander L. Kielland fra 1976 frem til ulykken. Overlevde ulykken. Arbeidet etter ulykken frem til 1988 på Skeie Mek. Verksted som mekaniker, monteringsformann. Fra 1988 frem til 2006 ansatt som lærer, undervisningsinspektør og rektor på Byremo videregående skole. I 2006 tilbake til oljeindustrien med ansettelse i Aker Solutions, Akastor og MHwirth i diverse stillinger som Completion Manager, HMS Manager og Site Manager for bygging og igangkjøring av utstyr til oljerigger frem til 2015. Er pr dato 2019, igjen tilbake som lærer ved Byremo videregående skole.

EDMUND ARNE MONGSTAD (FØDT 1954) har en allsidig bakgrunn både i landbasert industri og som Nordsjøarbeider. Han jobbet en kort periode i cateringen offshore, før han startet som roughneck for Stavanger Drilling på ulike installasjoner, sist på Alexander Kielland! Han overlevde ulykken! Han har senere jobbet som dykker, fisker, oppdretter og journalist, sistnevnte virke i blant annet i Strilen, Sogn Dagblad, Firda og en rekke maritime magasin. I dag er han redaktør i Media Digital for magasinene Kystmagasinet, Padling, En gullkantet fremtid, Norway Exports, Piscus Nytt og Reis!

MARIE SMITH-SOLBAKKEN (FØDT 1959). Professor i historie ved Universitet i Stavanger og, Underviser på lærerutdanningen i nyere historie og historiedidaktikk. Ansvar for oljehistorie i Store norske leksikon, Styremedlem i stiftelsen i Stavanger Aftenblad og Norsk Oljemuseum, tidligere medlem av Kjeldeskriftkommisjonen i Riksarkivet i Oslo og tidligere ansettelser innen forskning og ledelse i det private næringsliv. Forfatter og medforfatter til flere bøker og bidragsyter til flere artikler og to bøker som er utgitt om Alexander L. Kielland ulykken. Foredrag om Alexander L. Kielland ulykken og minner etter ulykken både i Norge og internasjonalt. Flere av foredragene og utgivelsene er gjort sammen med sin ektefelle Hans-Jørgen Wallin Weihe.

TOR GUNNAR TOLLAKSEN (FØDT 1978) har Master i historie ved Universitetet i Stavanger (UiS) og bachelor i journalistikk med samfunnsfag fra UiS. Jobber til daglig som journalist i Energiredaksjonen i Stavanger Aftenblad, hvor han innenfor oljebransjen har vært med på store redaksjonelle saker om blant annet flerbruksfartøy, Goliat-utbyggingen og dykkervirksomheten. Skriver også oljehistoriske artikler som fagarbeider i Store norske leksikon

ELSE M. TUNGLAND (FØDT 1959) Cand. Sociol, freelance forsker og forfatter. Bakgrunn som forsker ved Rogalandsforskning (Norce), hvor hun også var fagforeningsleder og i en kortere periode kommunikasjonssjef. Grunnlegger av Igor-partner as, senter for arbeidskultur. Forfatter og medforfatter i to bøker som er utgitt om Alexander L. Kielland ulykken. Har i tillegg skrevet bok om Nordsjødykkere og en bok om rederiet som kontraherte Alexander L. Kielland plattformen. Produsent i flere musikalske oppsetninger basert på intervju om Alexander L. Kielland-ulykken og annen musikalsk forskningsformidling som operaforedrag innfor HMS arbeid.

FINN E. VÅGA (FØDT 1960) Født i 1960 i Rogaland. Bor på Bryne, journalist i Stavanger Aftenblad siden 1982. Mangeårig tillitsvalgt i Stavanger Aftenblad, i Norsk Journalistlag og styremedlem i Schibsted ASA. Jobber som featureleder i Stavanger Aftenblad. Forfatter av boka "De unge slekter, Rørsla som bygde Sauda" i 1993.

HANS-JØRGEN WALLIN WEIHE (FØDT 1951) Professor i sosialt arbeid ved Høgskolen i Innlandet i Lillehammer og tidligere professor ved Universitet i Stavanger. Undervisning i sosialt arbeid, innen pedagogikk, sosialt arbeid, sosialhistorie og etikk. Forfatter og medforfatter til flere bøker og bidragsyter til flere artikler og to bøker som er utgitt om Alexander L. Kielland ulykken. Foredrag om Alexander L. Kielland ulykken og minner etter ulykken både i Norge og internasjonalt. Flere av foredragene og utgivelsene sammen med sin ektefelle Marie Smith-Solbakken.

Den 27. mars 1980 kantret Alexander L. Kielland plattformen på Ekofisk-feltet. Det var 212 mann om bord. 123 mann omkom. 89 mann overlevde. Disse var:

Johan K. Abrahamsen, Leif Wiig Abrahamsen, John Aird, Carl Georg Andersen, Jarle Andreassen, Lars O. Andreassen, , Raymond J. Beecher, Bengt Berheim, Bjørn Berntsen, Edward William Brooking, Trygve Børsheim, Josef De Souza, Ronald Fredrick Deane, Eivind Egeli, Kåre Eide, Thorleif E. Endresen, Helge Eneberg, Oddvar Engelsgjerd, Karl Kr. Eriksen, Gunnar Fagermo, Gunvald Falk, Frank E. Fredriksen, Olav Gaustad, Caster P. Gonzales, William Graham, Thomas H. Greenwood, Carl Victor Gretchel, Otto Grinde, Gunnar Joh. Guttormsen, Bengt Hammer, Håkon Jarl Hansen, Bjørn Einar Hansen, Harald Bjørn Hansen, Malvin Hauge, Peter Head, Anders Helliksen, Ole Hestvik, Ronald Jackson, Jan O. Jahnsen, Svein Inge Jensen, Dag Jarle Jensen, Jan Henrik Johansen, Esko Juhani Kærki, Sigve Klungland, Helge Georg Knutsen, Finn Kolstø, Kjell Johan Kylleseid, Kåre Magne Kvåle, Oddbjørn Lerbrekk, Terence Lister, Harry Oddvar Løvø, Åge Lund, Per Mangseth, Edmund Arne Mongstad, Johannes Mundheim, Leif Jørgen Mykland, Johan A. Nilssen, Svein Ragnvald Ofte, Rolf Olaussen, Bjørn Hermann Olsen, Oscar Olsen, Tor Inge A. Olsen, Thor Olsen, Oddbjørn Osland, Frank H. Pedersen, Trond Erik Pettersen, Jaroslav Pinos, Paul Trygve Røysland, Theis Salvesen, Francisco Santos, Magne Kåre Sildelid, Reidar Selvik, Olav Skotheim, Gerry Atle Stigen, Alf Magne Søderlund, Adolf Sundt, Kåre Arvid Svendsbø, Tony Sylvester, Alf Gunnar Taraldlien, Finn Bakke Thorsen, Ellef Andreas Friis Vahlstrøm, Svein Vegard Vermundsen, Jan Vestre, Geir Vestre, Svein Vik, Harry Vike, Arne Gunnar Vintland, Paul R. Witter, Gunnar Øvrebø.

Innhold

Forfatterpresentasjon *4*

Synopsis **11**

Om minnebank **12**

Den enkeltes fortelling i den store fortellingen. Historisk metode: minnebank, polyfoni og triangulering **16**

Det skal aldri glemmes! **31**

Figurer og bilder **34**

Bilder av Alexander L. Kielland og Edda på Ekofisk-feltet. *36*

I personalbasket **38**

Olav Skotheim, ingeniør, Phillips *38*

Bengt Berheim, fagarbeider, Schlumberger *42*

Harry Løvø, konsulent, Heimdal Utbyggingsselskap, Siemens *45*

Malvin Hauge, isolatør, RM Isolering *49*

I livbåt 1 ..... **53**

Gunnar Guttormsen, tillitsvalgt og elektriker, Stelco *53*

Harald Hansen, rørlegger og tillitsvalgt, OiS *61*

Gunnar Fagermo, byssegutt, Dolphin Catering *64*

Theis Salvesen, byssegutt, Dolphin Catering *69*

Leif Wiig Abrahamsen, undervannsingeniør, Stavanger Drilling *74*

Magne Kåre Sildelid, kontrollromsoperatør, Stavanger Drilling *78*

Kåre Magne Kvåle, maskinromsoperatør, Stavanger Drilling *85*

Ragnvald Ofte, maskinromsoperatør, Stavanger Drilling *94*

Edmund Arne Mongstad, boredekksarbeider, Stavanger Drilling *99*

Kjell Johan Kylleseid, fagarbeider, HMV Haugesund. *105*

Jan Vestre, sveiser HMV Haugesund *108*

Svein Vegard Vermundsen, montør og platearbeider, HMV *115*

Per Mangseth, isolatør, Teknisk isolering A/S *118*

Tatt inn i livbåt 5 ..... **126**

Eivind Egeli, kontrollromsoperatør, Stavanger Drilling *126*

Eivind Egelid om sprekker og oppankring *131*

Eivind Egeli i Stavanger Aftenblad om ulykken og driften av plattformen *137*

Fellessamtale mellom Eivind Egeli, Kåre Magne Kvåle, Ragnvald Ofte på Åpta *139*

Bekreftelse fra Eivind Egeli *141*

Harry Vike, radiooperatør, Stavanger Drilling *143*

Helge Georg Knutsen, Rørlegger, Nymo AS, OiS *145*

Alf G. Taraldlien, jern og metallarbeider, Nymo AS, OiS *151*

Anders Helliksen, rørlegger, Nymo AS, OiS *155*

Håkon Jarl Hansen, matros, Stavanger Drilling *161*

Fellessamtale med Håkon Jarl og Eldbjørg Hansen om tiden etterpå *164*

JOHN AIRD, SURVIVOR – «AND THAT WAS THAT» *165*

I REDNINGSFLÅTER **168**

GUNNAR ØVREBØ, RØRLEGGER, HMV HAUGESUND *168*

LEIF JØRGEN MYKLAND, MALER, MARITIM SERVICE, OIS *172*

ODDBJØRN LERBREKK, HELIKOPTERVAKT, STAVANGER DRILLING *177*

OSKAR JOHAN OLSEN, ASSISTERENDE BORESJEF, STAVANGER DRILLING *181*

KÅRE SVENDSBØE, HMV HAUGESUND *186*

Kåre Svendsbøe, platearbeider HMV Haugesund *191*

KÅRE SVENDSBØE, OSCAR OLSEN, OLA GAUSDAL OM HVORDAN DE OVERLEVDE *195*

PÅ SVØM **203**

OLA GAUSTAD, FAGARBEIDER, SIEMENS *203*

ROLF OLAUSSEN, RIGGER, UGLAND, OIS *210*

SVEIN INGE JENSEN, FAGARBEIDER, HMV HAUGESUND *217*

DE SOM HADDE NOEN I NORDSJØEN DEN KVELDEN OG FIKK DEM HJEM **221**

ANNE MARGRETHE FALK OG TORUNN FALK FRA LILLESAND *221*

ANNE SIRI BRØVIG FRA VENNESLA *224*

BERIT OFTE FRA ÅPTA *226*

ELDBJØRG HANSEN FRA KARMØY *227*

FRODE FANEBUST FRA SANDNES *228*

GRETE VIKE FRA JØRPELAND *232*

ISELIN KLEPPESTØ THORSEN FRA STAVANGER *233*

INGVILD OG THOR ARNE THORSEN FRA STAVANGER *234*

MARIT HEGLE FRA SANDNES *235*

STEINAR VIKE FRA JØRPELAND *236*

ROBIN ABRAHAMSEN FRA LILLESAND *237*

SOLFRID LERBREKK FRA VARHAUG *238*

ANDREA YOUNG, DATTER AV OVERLEVENDE RONALD N. JACKSON *242*

JACQUELINE JACKSON, GIFT MED OVERLEVENDE RONALD N. JACKSON *244*

ELI MUNDHEIM - EN STOR ENDRING SOM GJORDE NOE MED HELE FAMILIEN *245*

LARS MUNDHEIM: DA PAPPA (IKKE) KOM HJEM *251*

NOTATER FRA SAMTALE MED IREN HABBESTAD HØILAND *256*

REFERANSER **259**

RIKSARKIVET (RA) **269**

BILDER **270**

ILLUSTRASJONER *271*

ENGLISH EDITION **272**

SYNOPSIS **279**

About the Memory Bank **280**

NEVER FORGET! **283**

IN THE PERSONNEL BASKETS **286**

Olav Skotheim, engineer, Phillips *286*
Bengt Berheim, skilled worker, Schlumberger *291*
Harry Løvø, consultant, Heimdal Utbyggingsselskap, Siemens *294*
Malvin Hauge, insulator, RM Isolering *298*
Gunnar Guttormsen, representative and electrician, Stelco *302*
Harald Hansen, plumber and representative, OiS *310*
Gunnar Fagermo, galley boy, Dolphin Catering *313*
Theis Salvesen, galley boy, Dolphin Catering *318*
Leif Wiig ABRAHAMSEN, SUBSEA ENGINEER, Stavanger Drilling *323*
Magne Kåre Sildelid, control room operator, Stavanger Drilling *327*
Kåre Magne Kvåle, engine room operator, Stavanger Drilling *334*
Ragnvald Ofte, engine room operator, Stavanger Drilling *343*
Edmund Arne Mongstad, roughneck, Stavanger Drilling *348*
Kjell Johan Kylleseid, skilled worker, HMV Haugesund. *354*
Jan Vestre, welder, HMV Haugesund *357*
Per Mangseth, insulator, Teknisk isolering A/S *366*

Picked up by lifeboat 5 ..... **374**
Eivind Egeli, control room operator, Stavanger Drilling *374*
Eivind Egelid on the cracks and anchoring *379*
Eivind Egeli in Stavanger Aftenblad on the accident and the operation of the platform *386*
Joint conversation with Eivind Egeli, Kåre Magne Kvåle, Ragnvald Ofte at Åpta *389*
Eivind Egeli's confirmation *391*
Harry Vike, radio operator, Stavanger Drilling *393*
Helge Georg Knutsen, Plumber, Nymo AS, OiS *395*
Alf G. Taraldlien, iron and metal worker, Nymo AS, OiS *401*
Anders Helliksen, Plumber, Nymo AS, OiS *405*
Håkon Jarl Hansen, sailor, Stavanger Drilling *411*
Joint conversation with Håkon Jarl and Eldbjørg Hansen about the aftermath *414*
john aird, survivor – «and that was that» *415*

in the life rafts **418**
Gunnar Øvrebø, Plumber, HMV Haugesund *418*
Leif Jørgen Mykland, painter, Maritim Service, OiS *422*
Oddbjørn Lerbrekk, HELIGARD Stavanger Drilling *427*
Oskar Johan Olsen, assisting tool pusher, Stavanger Drilling *431*
Kåre Svendsbøe, HMV, Haugesund *436*
Kåre Svendsbøe, sheet metal worker, HMV Haugesund *441*
Kåre Svendsbøe, Oscar Olsen, Ola Gausdal on how they survived *445*
Ola Gaustad, skilled worker, Siemens *453*
Rolf Olaussen, rigger, Ugland, OiS *460*
Svein Inge Jensen, fagarbeider, HMV Haugesund *467*

THOSE WHO HAD SOMEONE IN THE NORTH SEA THAT EVENING AND GOT THEM HOME **471**
Eldbjørg Hansen from Karmøy *477*
Frode Fanebust from Sandnes *478*

GERDA KVAALA FROM SANDNES *480*
GRETE VIKE FROM JØRPELAND *482*
Iselin Kleppestø Thorsen from Stavanger *483*
INGVILD AND THOR ARNE THORSEN FROM STAVANGER *484*
MARIT HEGLE FROM SANDNES *485*
STEINAR VIKE FROM JØRPELAND *486*
ROBIN ABRAHAMSEN FROM LILLESAND *487*
SOLFRID LERBREKK FROM VARHAUG *488*
ANDREA YOUNG, DAUGHTER OF SURVIVOR RONALD N. JACKSON *493*
JACQUELINE JACKSON, WIFE OF SURVIVOR RONALD N. JACKSON *496*
ELI MUNDHEIM - A MAJOR CHANGE THAT AFFECTED THE WHOLE FAMILY *497*
WHEN DAD (DIDN'T) COME HOME *503*
NOTES FROM A CONVERSATION WITH IREN HABBESTAD HØILAND *508*

REFERENCES **511**

RIKSARKIVET (RA) **521**
ILLUSTRATIONS 522

SYNOPSIS

This book is part of a collection of five works on memories from the Alexander L. Kielland oil platform disaster in 1980. The book, which is the first volume in the series, includes memories of those who were survivors of the accident. We wish to emphasize that many of those who survived the accident did so thanks to the efforts of others who were part of the accident. Some of those helpers survived and others died.

The memories are from interviews conducted by the listed authors with those who survived the disaster. The interviewees have all read the interview transcripts, have sometimes altered them and made additions, and in a few cases have rewritten them to such an extent that they themselves are listed as authors.

An included list of references is a selection of archival sources as well as published sources related to the memories in this collection. More substantial bibliographies, as well as lists of archival sources, are included in Smith-Solbakken (2016) and in Smith-Solbakken and Weihe (2019). Further specialized publications focus on subjects such as post-traumatic stress disorders (Smith-Solbakken and Weihe, 2018) and grief (Weihe and Smith-Solbakken, 2012), and include additional bibliographies.

OM MINNEBANK

AV MARIE SMITH-SOLBAKKEN

Alexander L. Kielland ulykken i 1980 er Norges største arbeidsulykke. 123 mann omkom i Nordsjøen da plattformen kantret. For de familiene og personene som rammes ble livene deres, og slik de hadde forestilt seg å leve, brått endret. Den dramatiske katastrofen som tok så mange liv har preget oss som fellesskap og nasjon.

Vi har valgt å kalle dette en minnebank fordi vi vil understreke at minnene representerer verdier som kan vokse, deles og utvikles. De nedtegnede minnene er erfaringskapital som er investert i fellesskapet. Vi håper at flere vil deponere sine minner til minnebanken. Minnene rommer erfaringer, refleksjoner og meninger fra mennesker som ble berørt av ulykken. Dette materialet deles fordi kunnskap om ulykken vil bidra til mer innsikt i tragedien og de utfordringene enkelte sto og står overfor, men også for å forstå fellesskapet reaksjoner. Minnebanken vil være en ressurs for hele samfunnet, men vil ha en spesiell betydning for alle som var berørt av ulykken og alle dem som på en eller annen måte kjenner en tilknytning til dem. Norge er en kystnasjon. Havet har kostet mange liv, men også gitt velstand og levebrød. De individuelle minnene er en del av vår nære fortid og kulturarv og gir innsikt i hvordan ulykken griper inn i det nasjonale eposet om oljenasjonen og velstandssamfunnet.

Minnebanken inneholder intervjuer og notater fra samtaler med mennesker som har blitt berørt av Alexander L. Kiellandulykken.

MINNENE I MINNEBANKEN ER SORTERT I FEM BØKER:

1) Vi som overlevde
2) Vi som reddet, berget og etterforsket
3) Vi som mistet
4) Vi som arbeidet og vi som var arbeidsgivere
5) Vi som bestemte, støttet og var tilstede

Alle som er intervjuet har godkjent notatet fra samtalen og har gitt sitt samtykke til å være en del av minnebanken. Noen få av minnene som er inkludert er fra intervjuer utført flere år før vi startet vårt arbeid. Det er ingen avgrensing i tidsrommet for når intervjuene er gjennomført, eller hvem som er intervjuet, eller hvem som har laget notatene intervjuet er basert på. Som redaktør ønsker jeg å uttrykke takk til alle som har delt sine minner. De som var med har måtte leve med belastninger og utfordringer som er langt over det det de fleste av oss kan forestille oss. Redningsarbeidere hadde helt spesielle belastninger. Arbeidet skjedde under ekstremt vanskelige forhold, under forhold der det var avgjørende viktig å arbeide så raskt som mulig og ofte med utstyr som hadde store svakheter og noen ganger ikke fungerte.

Initiativtakere til minnebanken er professor i historie, Marie Smith-Solbakken ved Universitetet i Stavanger, forsker, sosiolog og forfatter Else M. Tungland og historiker Ellen Kongsnes, som også er journalist i Stavanger Aftenblad. Sammen har de samlet inn et betydelig intervjumateriale fra prosjekt om oljehistorie, ulykker, nordsjødykkere og sorgarbeid.

Tidligere Publikasjoner og oppføringer basert på bruk av minner

Det foreligger allerede flere publikasjoner som er basert på det innsamlede materialet, men det er ennå mye som ikke er benyttet. Gjennom minnebanken ønsker vi derfor å gjøre innsamlede data tilgjengelige for andre som vil jobbe videre med prosjekter der Alexander L. Kielland-ulykken er temaet. I minnebanken inngår også intervjuer som journalist og historiker Tor Gunnar Tollaksen, Ellen Kongsnes og Finn E. Våga har utført om Alexander L. Kielland-ulykken. Noen av disse er artikler som tidligere er publisert i dagspressen som Rogalands avis 2005 og Stavanger Aftenblad 2010 og 2016.

Noen av sitatene fra minnesamlingen ble benyttet i Råolje, der hovedproduktet var en fotofortelling om Kielland-ulykken. [1] Tord F. Paulsen var fotograf i Råolje. Han har også hatt egen separatutstilling på Sola Strand Hotell høsten 2016, [2] og på Kapittel litteraturfestival, høsten 2014.[3]

I 2016 publiserte også Stavanger Aftenblad en større artikkelserie om Alexander L. Kielland-ulykken der tema var ulike årsaksteorier av journalist Tommas Torgersen Skretting og Ellen Kongsnes.[4] Årsaksteoriene er også behandlet i en egen artikkel [5] som inngår i den vitenskapelige antologien.[6] Antologien som er basert på basert på arkivstudier fra Statsarkivet i Stavanger, Riksarkivet, private arkiv og innsamlet minnemateriell inneholder også en artikkel som sammenligner etterspillet omkring de to storulykkene Alexander L. Kielland og Piper Alpha som hendte i Nordsjøen på 1980-tallet.[7]

En samling av stemmene i Alexander L. Kielland-historien, er også satt sammen i en sjangermessig ny framstilling, som en polyfoni. [8] Utvalgte sitat fra disse samtalene har til nå resultert i tre kunstneriske oppføringer; en på Sola Strand Hotell i regi av Else M. Tungland, Berit Seagrief Meland og Torfinn Nag [9] og en i Trefoldighetskirken i Arendal i regi av datteren til en av de omkomne, Merete Haslund og Helge Jordal. [10] I 2018 ble denne samlingen av

[1] Paulsen & Smith-Solbakken: 2017
[2] Solabladet 2017
[3] Kapittel 2014
[4] Skretting & Kongsnes: 2016
[5] Kongsnes & Smith-Solbakken: 2016
[6] Smith-Solbakken (Red.): 2016
[7] Daatland, Smith-Solbakken & Weihe 2016
[8] Smith-Solbakken & Tungland: 2016 ; Smith-Solbakken: 2016b
[9] Tungland: 2016
[10] Nipedal 2016

stemmer lagt til grunn for en musikalsk oppføring sammen med Stavanger symfoniorkester og Rogaland Teater i Stavanger konserthus. [11]

Dynamisk samtykke

Til disse publikasjonene og oppføringene, hvor minner er benyttet som kilder, er prinsippet om dynamisk samtykke benyttet. Det betyr at i disse publikasjonene og oppføringene har den enkelte samtykket til at utvalgte sitat fra samtalen har blitt brukt i publikasjoner og fremstillinger hver gang.[12]

Det foreligger også flere vitenskapelige publikasjoner som er basert på en kombinasjon av arkivstudier, minner og litteraturstudier. To eksempler er om ulykkens årsaker og debatten rundt ulykken[13] og om sorg i et langtidsperspektiv. [14]

Vi har inkludert i referanseliste oversikt over et utvalg av arkivkilder, private dokumenter og utgitte publikasjoner. En del dokumentasjon er i privat eie, slik som loggbøker og notater. Vi har kalt slike referanser for private arkiv og de er ført opp i en egen liste i referanselisten.

Referanselisten gir bakgrunnsinformasjon til minnene i teksten. I enkelte tilfeller er det i minnene vist direkte til referanser i teksten. Det er imidlertid kun i avslutningsteksten vi fører inn minner på vanlig referansemåte. I minnene skjer bruken av referanser ved at det er fortalt om rapporter, loggbøker eller annet materiale.

Til disse publikasjonene og oppføringene, hvor minner er benyttet som kilder, er prinsippet om dynamisk samtykke benyttet. Det betyr at i disse publikasjonene og oppføringene har den enkelte samtykket til at utvalgte sitat fra samtalen har blitt brukt i publikasjoner og fremstillinger hver gang.

Innhold, form, hensikt og bruk

I minnebanken blir notater fra samtaler med berørte frem til våren 2019 publisert i sin helhet, slik at ettertiden kan dra nytte av arbeidet som er gjort og få del i det berørte har meddelt oss. Minnebanken inneholder sagt med, en historikers fagspråk, primærkilder til ulykken. Det betyr at det er kilder fra de som var med, slik de forteller det, og ikke våre fortolkninger av hvordan ulykken opplevdes. Vi har prøvd å gjengi dette så nært og transparent som mulig.

Det er i tråd med våre informanters ønsker, at deres minner og refleksjoner som er delt med oss og nedtegnes overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og blir tilgjengelig for alle. Hensikten er at deres stemme skal komme til uttrykk i offentligheten, at erfaringer og refleksjoner utveksles, at dette skal bli et

[11] Nag & Nøst: 2018
[12] NSD: Tilbakemelding på melding om behandling av personopplysninger, 5.oktober 2016 prosjektnummer 49228 ; Smith-Solbakken, M.: Viser til mail av 8. august 2016 angående spørsmål om prosjekt 49204; NSD: Tilbakemelding på melding av om behandling av personopplysninger angående prosjektnummer 490204, 22.september 2016.
[13] Sivertsen: 2019 ; Tollaksen: 2019c
[14] Smith-Solbakken & Weihe: 2019 ; Smith-Solbakken & Weihe: 2018 ; Smith-Solbakken & Weihe (2016).

avtrykk som vil kunne stå i dialog med fremtidige generasjoner, og at deres erfaringer skal inngå i det nasjonale eposet.

Dette er fjerde versjon. Minnebanken åpner for å legge til nye minner etter hvert og revidere og utvide eksisterende minner. Vår erfaring hittil er at de publikasjonene vi har kommet med og formidlingen av minner har ført til at stadig nye personer ønsker å komme med bidrag. Vi håper det vil fortsette og setter stor pris på både de bidragene som har kommet, nye bidrag og suppleringer til de minnene vi har. Målet er å vedlikeholde dette dokumentet som en dynamisk samling der nye berørte kan legge inn nye notater etter samme mal og til samme betingelser som de øvrige intervjuene. Det gjøres oppmerksom på at dette kan medføre at enkelte sidetall forskyver seg ved oppdateringer av dokumentet

Jeg gjør oppmerksom på at dokumentet ikke har gjennomgått språkvask som det normalt hadde fått ved en vanlig publisering. Jeg er likevel av den oppfatning at det viktigste er å gjøre meddelelsene tilgjengelige og at den litt råe formen ikke er noen ulempe for nye brukere. Noen av notatene er detaljerte og omstendelige, andre er korte og konkrete og inneholder bare en saksopplysning. Det reflekterer at minnene er nedtegnet fra mennesker som utrykker seg forskjellig.

Vi vil be dere som bruker Minnebanken om at dere meddeler dere til dem som har avlevert minnene, og gir dem kunnskap om hvordan minnene deres blir brukt. Jeg oppfordrer også alle som siterer fra minnebanken å ta kontakt med de som siteres, og be om deres samtykke. De som har deponert sine minner i Minnebanken bør fortsette å få vite i hvilke sammenhenger deres erfaringer, refleksjoner og meninger inngår i. I den grad de som har avlevert sine minner har synspunkter på hvordan minnene blir brukt og hvordan de blir sitert, synes jeg at det skal tas hensyn til. Dette gjelder både i film, kunstneriske oppføringer, vitenskapelige og journalistiske arbeider. Jeg vet at de fleste som har meddelt seg til oss vil sette pris på en slik dialog. Det handler både om å opprettholde tillit, men mest av alt å vise respekt for opphavet til minnet, og kreditere den som har delt sine erfaringer, refleksjoner og meninger.

Endring 23. januar 2023: Avsnitt fjernet på side 155, etter ønske fra den intervjuede.

Endring 3. og 6. mars 2023: Lagt til intervjuer med Andrea Young og Jacqueline Jackson, på norsk og engelsk.

Endring 9. mai 2023: Lagt til intervju med John Aird.

Endring mars 2024: Lagt til intervjuer med Elin Mundheim, Lars Mundheim, Iren Habbestad, Kåre Svendsbøe og Per Mangseth.

DEN ENKELTES FORTELLING I DEN STORE FORTELLINGEN.
Historisk metode: minnebank, polyfoni og triangulering

AV MARIE SMITH-SOLBAKKEN OG HANS-JØRGEN WALLIN WEIHE

Den norske oljeindustriens største katastrofe hadde et ufattelig omfang. For å forsøke å forstå ulykken og dens konsekvenser er det nødvendig å lytte til de enkelte som på en eller annen måte ble berørt av ulykken. Hensikten med minnebanken er å samle minnene fra vår største nasjonale industrielle katastrofe. Målet er å synliggjøre tragedien på premissene til de som var rammet av ulykken. Denne innledningen kan leses som en innledning til hele minnebanken som rommer fem bind.

Vår innlevelse, vår evne til å sette oss inn i andres situasjon, opplevelser og reaksjoner er grunnleggende for vår evne til empati. [15] Innen psykiatri og psykologi brukes begrepet mentalisering.[16] Det er et begrep som er tverrfaglig og som handler om vår evne til å sette oss inn i andres mentale reaksjoner. Brukt innen historiefaget handler det om vår evne til å sette oss inn i reaksjoner og væremåte i en tid som ligger i fortiden. I forhold til Alexander L. Kielland ulykken handler det ikke kun om det historiske, men også om vår evne til å forstå menneskelige reaksjoner og handlemåter under katastrofer.

Hvordan vi håndterer katastrofen, handler også om hvordan vi håndterer en fortid med tragedier og store menneskelige tap. Det handler om hvordan det er å leve med det som har skjedd, og hvordan samfunnet, den enkelte og våre sosiale fellesskap lever med opplevelsene. Alle enkelthistoriene gir oss samlet en helhet. Det skaper et «oss». Som historikere bidrar vi ved å trekke frem ulykken som nasjonalt viktig, og vi forteller historien utfra perspektivet til de som med. Vi formidler historie og vi argumenterer for at historien representerer et handlingsgrunnlag for en fremtid.[17]

Minnene som er nedtegnet nesten førti år etter ulykken inneholder også refleksjoner og opplevelser om de livene som er levd. De viser hvordan ulykken ble håndtert i familier, på skoler, arbeidsplasser og i samfunnet. Det avslører svakheter i systemet og dets rigiditet. Et eksempel er hun som skulle bli adoptert, men som ikke ble det siden adoptivfaren ennå ikke hadde fylt 25 år.[18] Dersom ikke ulykken hadde skjedd, hadde han blitt det noen dager etter. Konsekvensen var at hun ikke fikk erstatning. Regelverksutviklingen både i forhold til enkeltpersoner og innen oljesektoren er en del av bakteppet. Det ble store endringer i kravene til plattformene og omfattende forsterkninger av konstruksjoner ble gjennomført. For norsk verftsindustri førte det til en rekke nye oppdrag og øket kompetanse på de belastninger som

[15] Weihe: 2008
[16] Karterud, Wilberg & Urnes: 2017 ; Skårderud & Duesund; 2014
[17] Kvande & Naastad: 2013 ; Gottschalk: 1950 ; Karlegärd & Karlsson: 2009
[18] Smith-Solbakken 2019d: 143

konstruksjonene i havet var utsatt for.[19] For arbeiderne i Nordsjøen øket det sikkerheten, men katastrofen var en kostbar erfaring.

Mange mennesker ble berørt av Kielland-ulykken. Vi har lett for å forholde oss til dem som en gruppe, eller deler av en større grupper. Vi omtaler dem som «overlevende», «pårørende», «kollegaer», «redningsmannskap», «beslutningstakere», «politikere», «sjøfolk» og «oljearbeidere». I minnebanken får vi frem de mange fortellinger. Alle fortellingene og alle opplevelser om ulykken er meningsfulle. Mengden av fortellinger får frem nyansene, lager sammenhenger og skaper mønster.

Reaksjonene på ulykken fikk betydning både på individuelt plan og for det som skjedde innen bedrifter, offentlige byråkratier, myndighetsorganer og politiske systemer. Beslutningene og endringene som skjedde i regelverk og i det offentlige ble ikke bare basert på rene analyser og tekniske vurderinger. De handlet også om engasjement og om mennesker som var opptatt av hvordan beslutninger virket inn på andres liv.

Minnene vi har fått fortalt er tilbakeskuende, men noen handler også om minner som viser at ulykken for noen er dagsaktuell og stadig tilstedeværende. For noen handler det mest av alt om hvordan det er å leve med minnene og om hvordan det er å leve med andre som har vært og er preget av ulykken. Forvaltningen av andres minner og sorg krever at vi står i dialog med dem som formidler dem og ikke minst at vi respekterer de avgjørelser de kommer frem til i forhold til hva de vil ha frem. Mange har ikke opplevd å komme frem i debatten rundt ulykkens årsaker.[20] Vi mener at vi ved å synliggjøre den enkelte i en minnebank bidrar til ny kunnskap og åpner for muligheten til nye fortolkninger av ulykken og dens konsekvenser.

Vi kaller dette polyfoni fordi intensjonen er få frem flere stemmer og vise sammensattheten ved en historisk hendelse, og for å understreke at vi likestiller alle som har gitt oss sine fortellinger. Polyfoni brukt som historisk metode legger vekt på å få frem så mange stemmer som mulig. Vi inkluderer alle som vil være med og som var med. Vi presenterer dem på en «horisontal måte». [21] Samtidig presenterer vi våre muntlige kilder med navn i våre historiske analyser. Vi tilrettelegger for at andre forskere og formidlere kan bruke minnene og at de kan stå i dialog med de som har delt sine minner. Vi vil at de som har bidratt med sine erfaringer, meninger og refleksjoner og alle andre skal kunne ta stilling til våre fortolkninger og gjerne utvide eller endre perspektivet. Tilgjengeliggjøring av kildene er derfor nødvendig.

Vår oppgave i minnebanken er både som tilretteleggere og som formidlere, men også som analytikere. Intensjonen er å skape et bredt utsyn kombinert med personlig innsikt i ulykken.

Den eksisterende forskningen og offentlig debatt

Innenfor oljesektoren og redningstjenesten var ulykken et slags 9. april. En konfrontasjon med naturkrefter, teknisk svikt og systemsvikt vi knapt hadde sett maken til og ikke minst et

[19] Beisland, Jensen. I: Smith-Solbakken 2019b ; Sande. I: Smith-Solbakken 2019c
[20] Smith-Solbakken & Weihe: 2019
[21] Smith-Solbakken: 2016b

brutalt møte med ugjenkallelige konsekvenser. Det er skrevet mye og dokumentert mye om Alexander L. Kielland-ulykken. Etter ulykken kom det en norsk granskingsrapport i 1981, etterfulgt av stortingsmelding samme år, og en tilleggsrapport etter snuingen i 1983. I 1985 kom en egen fransk granskningsrapport.[22] Det ble også publisert en rekke delrapporter og studier om ulykken, alt fra juridiske betenkninger, medienes rolle, redningstjenesten, stabilitetsberegninger til materialtekniske forhold. [23] Flere debattbøker, et vell av artikler i media og fagtidsskrift [24], og en rekke program i radio og tv gjennomgikk ulykken og argumenterte for andre årsaksforhold enn konklusjonen fra granskingsrapporten. [25] De siste årene har vi sett at ulykkes debatteres, omtales og diskuteres i avisers kommentarfelt og i sosiale media.[26] Den 20. juni vedtok Stortinget at Riksrevisjonen skal undersøke hvordan de ansvarlige myndighetene har ivaretatt ansvaret sitt etter Alexander L. Kielland-ulykken.[27] Riksrevisjonen skal levere sin rapport til Stortinget desember 2020. [28]

Ulykken har også ført til omfattende gransking av posttraumatiske stress reaksjoner. [29] En rekke faglige publikasjoner har kommet fra disse studiene. Felles for slike studier er at de fleste fokuserer på de som ble rammet av ulykken og ikke de som var involvert i redningsarbeidet eller de etterlatte. Det er imidlertid en rekke studier av belastninger hos profesjonelle redningsarbeidere, men ikke av det mangfold av hjelpere som blir involvert i en stor aksjon som under Alexander L. Kielland-ulykken[30]

METODE: MINNEBANK, POLYFONI, TRIANGULERING

For å skape en bred, dyp og sammensatt forståelse av ulykken benyttes minner, polyfoni og triangulering. Vi har samlet minner fra flere personer i ulike posisjoner med ulike erfaringer og meninger om ulykken. Minnene har vi samlet i en minnebank. Med basis i minnebanken har vi sammenstilt de enkeltes minner til en flerstemmig fortelling, som vi har kalt polyfoni. Videre har vi betraktet polyfonien mot andre kildesett.

I vårt tilfelle har vi benyttet oss av Stavanger Drillings og Kiellandfondets arkiv som er bevart på Statsarkivet i Stavanger og Granskingskommisjonens arkiv-, og dokumentasjon som også omfatter utredninger og rapporter fra ulike fagområder ved Riksarkivet. I tillegg har debattbøker og en omfattende pressedekning vært viktig for å utvide forståelsen. Denne sammenstillingen mellom ulike kildesett, ulike forståelser og fortolkninger av ulykken og dens konsekvenser har vi kalt triangulering.

[22] NOU 1981:11; NOU 1983:53; Kommunal- og arbeidsdepartementet 1982; Jourdain, Roquemont, Thalheimer, Cure: 1985
[23] Dahle: 1980 ; Lian: 1980 ; Sund, Ersland & Weiseth: 1983 ; Hovedredningssentralen Sør-Norge (1980); Hovden & Vinje (1981) ; Skedsmo: 1982 ; Zagierski & Gjønnes: 1984 ; Brunsvig,: 1984
[24] Hovden & Vinje: 1981
[25] Lønning & Enghaug: 1980 ; Eggen & Gundersen: 1980 ; Nilsen: 1984 ; NRK: 1981 ; NRK: 1983 ; Gundersen: 1986 ; Mitsem: 1987 ; Østlund: 1992 ; Gundersen: 2019 ; Mitsem (u.å/a); Mitsem (u.å/b)
[26] Norsk olje og gass: 2016 ; Kielland-nettverket: 2019
[27] SAFE: 2019
[28] Riksrevisjonen: 2019
[29] For en oversikt over forskningen, se Smith-Solbakken & Weihe: 2016
[30] Sund, Ersland & Weiseth: 1983 ; Dyregrov: 2002 : Hagman & Scaturo: 1992 ; Redmond: 2007; Strype & Barland:2007

Det er de enkeltes fortelling som høres og dominerer i vår fremstilling. De andre fortolkningene og registreringene, som er en del av det skriftlige materialet, både supplerer og styrker fremstillingen og forståelsen. Den kritiske granskingen og vår fortolkning skjer ut fra perspektivet til de som var med og som ble rammet av ulykken og er bærende elementer i fortolkingen.

DYNAMISK SAMTYKKE

Prosjektet hadde som utgangspunkt å være formidlere av minner i den grad og i den form de som eide minnet ønsket dem formidlet. Dette kalte vi dynamisk samtykke. Det var ikke gitt en gang for alle, og den enkelte hadde selv frivillig gitt prosjektet forvaltningen av sine minner så lenge og i den grad de selv ønsket det. Det var også et informert samtykke i den forstand at vi informerte informantene om formålet med prosjektet, oppbevaringsrutiner og hvordan den enkelte kunne påvirke bruken av egne minner, som supplere dem med nye opplysninger, endre på det som var nedtegnet, selektivt bestemme hvilke utsagn som kunne publiseres, og trekke sitt samtykke.[31]

I tre tilfelle har samtykket blitt trukket tilbake. I et fjerde tilfelle har en person godkjent sitt nedtegnede minne, men klausulert det inntil videre. I et femte tilfelle har en person som hadde klausulert sitt minne i 2016, nå åpnet sitt nedtegnede minne for minnebanken.

I kjølvannet av debatten som fulgte, etter omfattende pressedekning, bokutgivelser, fremføringer, konsert, etablering av Kielland-nettverket, kom krav om ny gransking og fullt offentlig innsyn i saken. [32] Fagbevegelsen og politikere engasjerte seg i debatten både om gransking og konsekvensene av ulykken. [33] Vi erfarte at flere ønsket å komme med sine fortellinger og ytre sine meninger.[34]

Vi nedtegnet nye historier på samme måte som tidligere. Andre har skrevet det selv. Den samme prosessen ble fulgt og nye og utvidede fortellinger ble supplert minnebanken som skal overleveres til Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek.[35] Eier av minnet har også anledning til å klausulere hele eller deler av sitt minne. Minnet blir da overlevert Statsarkivet i Stavanger, men med eller uten klausulering.

Minnebanken gir grunnlag for videre forskning og nye publikasjoner fordi den gir innsikt i ulykken og dens konsekvenser. Gjennom minnebanken gis tilgang på grunnlagsmaterialet for vår forskning. Vi er kontrollerbare og minnene blir tilgjengeliggjort også for andres bruk.

---

[31] NSD: Marie Smith-Solbakken: Prosjektnr. 49204, 08.08.2016; NSD: Tilbakemelding på behandling av personopplysninger, prosjektnummer 49228, 5.10.2016.

[32] Sivertsen: 2019 ; Søndeland: 2018 ; SAFE (2017); Kielland-nettverket: 2017 ; Norsk Telegrambyrå: 2017 ; Kongsnes: 2016i ; Hagir, Espeland & Kalstad: 2016 ; Laugaland, Ellingsen, Grimen & Frafjord: 2016 ; Søndeland: 2016 ; Smith-Solbakken: 2016a ; Skretting & Kongsnes: 2016

[33] Tollaksen: 2019c ; Berge, Myhre, Hansen, Våge, Solberg & Liadal*:* 2019 ; Tollaksen: 2018 ; Hambro: 2019 ; SAFE: 2017 ; Kongsnes: 2017a

[34] Mitsem: 1987, 2017 ; Zagierski: 2017 ; Dyrholm: 2018 ; Kongsnes: 2016c ; Kongsnes: 2016g ; Kongsnes: 2016d ; Kongsnes: 2016a ; Hambro: 2019

[35] Beattie, Engebretsen, Gard, Petterson. I: Smith-Solbakken 2019f; Hansen A., Hansen G.; Frisvold, Solensteen, Kråkø, Apostel, Sæbø, Frode Amundsen, Skirstad, Amundsen, Grindedal, Haslund, A., Sæbø, G.. I: Smith-Solbakken 2019d ; Wigestrand, Delgorgue, Horrnes. I: Smith-Solbakken 2019b*;* Johnsen, Gundersen, Lian, Mitsem, Sande. I: Smith-Solbakken 2019c

Publikasjonen av hele minnebanken krever at de enkelte som har fått sine minner nedtegnet har gitt sitt samtykke. Det er nå ikke lengre et begrenset samtykke som gjelder, men et samtykke til at hele notatet fra samtalen kan formidles sammen med andres minner. Det betyr at også andre forskere og formidlere kan bruke minnene og få del i de enkeltes erfaringer, refleksjoner og meninger. Publiseringen, samtykket og arkivverkets tilgjengeliggjøring betyr at allmenheten både nå og i ettertid har tilgang til minnene.

FRA SELVSENSUR TIL ÅPENHET

Fra flere av våre informanter får vi klar beskjed om at de finner det langt lettere å uttale seg om forholdene etter at de har blitt pensjonister enn mens de var yrkesaktive. Noen oppgir at de har vært redde for å miste jobben eller få represalier dersom de uttalte seg om kritikkverdige forhold.[36] Noen var redde for å sverte minnet til de som omkom,[37] noen for å bli svartelistet i bransjen, [38] eller for å utsettes for fysiske represalier. [39] Fortellingen om Henriksen, som var tillitsvalgt og kritiserte operatøren Phillips, sikkerheten om bord og forholdene under redningen, er kjent.[40] Det spekuleres i om grunnen til at han ikke reiste mer i Nordsjøen var fordi han ble svartelistet.[41] Historien om denne tillitsvalgte har festet seg.[42]

Det er deres selvpresentasjon og beskrivelser nesten førti år etter ulykken vi får frem. De kritiske stemmene fra fortiden, slik som Henriksen, sto ganske alene, men i dag vet vi at mange mente det samme. For noen betyr det at de nå lenge etter ulykken kommer med historier de har valgt å ikke fortelle tidligere.[43] Noen begrunner dette med at de ikke lengre trenger å ta de hensyn de hadde så lenge oljesektoren var deres arbeidsplass,[44] andre med at hensynet til kollegaer ikke lengre er så viktig som det engang var, og noen med at avstanden i tid gjør det enklere å snakke om det nå. Andre forteller alt nesten ordrett som de engang gjorde under avhør og i intervjuer etter ulykken.[45] Mange har aldri fortalt sine historier fordi de aldri har vært spurt om dem. Andre har kun svart på det de ble spurt om når de ble avhørt, men ikke kommet frem offentlig med sine egne historier før de siste årene. [46] Et eksempel er kontrollroms-operatør Eivind Egeli som først under en samling på Sola i 2016 fortalte granskingskommisjonens tekniske ekspert professor Torgeir Moan [47] om forhold han ikke hadde blitt spurt om under avhørene i 1980. [48]

---

[36] Kvåle, Ofte. I: Smith-Solbakken 2019e *;* Urheim, Marcussen, Gard. I: Smith-Solbakken 2019f ; Delgorgue. I: Smith-Solbakken 2019b ; Tollaksen: 2019a; Sjo: 2018: 6-9 ; Kongsnes: 2016a

[37] Lundholm. I: Smith-Solbakken 2019b

[38] Wigestrand. I: Smith-Solbakken 2019b.

[39] Delgorgue (Mail til Marie Smith-Solbakken, 29. juli 2016) I: Smith-Solbakken 2019b

[40] Bredal. I: Smith-Solbakken 2019b ; Urheim. I: Smith-Solbakken 2019f ; Eggen & Gundersen: 1980: 57-59 ; Steimler, Lerøen, Spang, & Reigstad: 1980: 12.

[41] Gard, Urheim. I: Smith-Solbakken 2019f ; Bredal. I: Smith-Solbakken 2019b; Tollaksen: 2019a

[42] Smith-Solbakken & Weihe: 2019: 207

[43] Egeli. I: Smith-Solbakken 2019e ; Beattie, Engebretsen, Gard, Marcusen, Urheim. I: Smith-Solbakken 2019f ; Delgorgue, Wigestrand, Kristensen. I: Smith-Solbakken 2019b ; Kongsnes: 2016a/d/f ; Sjo: 2018: 6-9

[44] Kvåle, Ofte, Olaussen. I: Smith-Solbakken 2019e ; Delgorgue, Kristensen, Wigestrand. I: Smith-Solbakken 2019b

[45] Stonghaugen. I: Smith-Solbakken 2019f ; *RA:* Avhør Stonghaugen

[46]Egeli. I: Smith-Solbakken 2019e *;* Kongsnes (2016b).

[47] Smith-Solbakken: 2019c

[48] Egeli. I: Smith-Solbakken 2019f *;* Kongsnes (2016b); Kongsnes (2016c) ; Tollaksen: 2019a

De identifiserbare og navngitte

De som får formidlet sine minner står frem under eget navn. Vi mener det er riktig i forhold til dem som har delt sine historier. For noen er det også en betingelse at de får stå frem med navn. De aller fleste ønsker ingen anonymitet. De ønsker å stå frem og å bidra med sine minner og å bli husket. Oppsummert er holdningen slik: "Det er livet mitt, slik jeg har levd, slik jeg har hatt det. Det er ikke hemmelig. Det er sånt det er." Det er det levde liv, om hvordan Alexander L. Kielland traff dem som person, som presenteres og inngår i denne samlingen av minner, og gjennom minnebanken blir de en del av et minnefellesskap. Her er alle med navn. Det skal ikke være slik at kun ledere, eksperter og politikere skal synliggjøres. Vi trenger de personlige erfaringene, meningene og refleksjonene fra alle uansett hvor de har vært i samfunnsmaskineriet.

Minnebanken er fortsatt begrenset

Vi har få minner fra overlevende, etterlatte og redningsarbeidere som er bosatt i andre land og som ikke er norske statsborgere. Noen unntak er en britisk dykker, og etterlatte etter en tysk og islandsk statsborger.[49] Vi håper at vi kan få samlet inn flere minner fra overlevende, etterlatte fra andre land og deltakere i den internasjonale redningsaksjonen. Britiske overvåkingsfly koordinerte aksjonen fra luften og hollandsk marineskip ledet operasjonene på sjøen. Både briter og hollendere gjorde en stor innsats. I senere faser av operasjonen var også tyske helikopter og et dansk marinefartøy i aksjon. Ved siden av dette var det rundt 100 sivile skip fra flere nasjoner involvert i redningsarbeidet.

Det finnes omfattende utenlandsk dokumentasjon om ulykken i form av pressedekning, loggbøker, rapporter, intervjuer med overlevende og redningsarbeidere osv. Slike kilder er lite kjent i Norge. Det har også blitt laget en film fra den hollandske marinen om ulykken.[50] Vi regner med at det også kan eksistere private arkiver i form av brev og annen dokumentasjon som kan bidra til kunnskapen om ulykken.

Vi håper at flere internasjonale presentasjoner og publikasjoner vil bidra til at vi også ved senere anledning får inkludert minner fra de som var med på redningsarbeidet, overlevde eller etterlatte fra andre land. Vi har hatt presentasjoner i Polen, Slovakia, Sverige, Tsjekkia og Skottland og det har kommet ut publikasjoner både på engelsk, norsk og slovakisk. En av publikasjonene har også i sammendrag blitt formidlet på polsk. [51] Den store mangelen er minner fra aktører fra Danmark, Holland, Storbritannia og Tyskland.

[49] Beatie. I: Smith-Solbakken 2019f ; Hansen, A., Hansen, G., Frisvold; Aposttel, R., Solensteen. I: Smith-Solbakken 2019d
[50] Nederlands Instituut voor Militaire Historie: 2015
[51] Smith-Solbakken & Weihe: 2016

POLYFONI MED MANGE FREMSTILLINGSFORMER

Mange av enkeltfortellingene er tidligere formidlet i pressen[52], bøker[53] og gjennom ulike fremføringer.[54] Historiene er kjente, men de har aldri tidligere bare vært formidlet i sin helhet på premissene til de som har fortalt dem, fritt for kommentarer og fortolkninger, som i minnebanken. Her er det den enkelte intervjuede som eier sin egen historie og samtykker i om den kan bli tilgjengelig for ettertiden. Noen av dem som har delt sitt minne, har også valgt å nedtegne det selv, eller har omskrevet teksten så vidt mye at det er riktig å føre dem opp som forfatter. Andre ganger er de tatt med som medforfatter i nedtegnelsen av sitt minne.

Det analytiske grepet i minnebanken er sammensetningen av minnene. Vi grupper dem etter hvilken rolle de enkelte hadde i forhold til ulykken, som overlevende, redningsarbeider, pårørende, kollega, arbeidsgiver og ulike roller innenfor offentligheten. I de presentasjonene[55] og publikasjonene vi har levert 2016 og 2017, har vi plukket ut bestemte utsagn fra berørte, og sammenstilt dem i en sammenhengende fortelling. Kronologi har vært ledetråden. I en av det to bøkene har samarbeidet med fotograf Tord F. Paulsen fått frem fortellere med bilder supplert med deres egne ord. Her er det inkludert over 120 portretter og utsagn om ulykken.[56] I den første boken vi publiserte om ulykken består fortellingen av en sammenhengende tekst med 271 stemmer. [57]

I tre større offentlige presentasjoner har vi samarbeidet med kunstnere rundt presentasjonene. Den første av disse var på en samling med pårørende, overlevende og andre berørte på Sola Strand Hotell i 2016. Her var presentasjonen en kortversjon av fortellingen på 271 stemmer lest opp av skuespillere med musikkinnslag. I en annen presentasjon i Trefoldighetskirken i Arendal leste en skuespiller opp utdrag fra minnene også her var presentasjonen supplert med musikkinnslag. Publikum var fra lokalmiljøet. Flere overlevende, pårørende og andre berørte var blant publikum. I ulykken omkom det 37 fra Agder. Den tredje større offentlige presentasjonen var i konserthuset i Stavanger. Her var utsagnene som ble brukt sortert tematisk og emosjonelt. Presentasjonen ble supplert med symfonisk musikk mellom opplesninger fra fem skuespillere.[58] Polyfoni er også brukt til å produsere et hørespill på NRK i form av en podkast i tre episoder. Her får vi i tillegg høre de autentiske stemmene.[59]

[52] Blant annet: Telemark Arbeiderblad: 1980: 11-13 ; Rismyhr & Østigård: 1980: 9 ; Mjaaland & Stoveland: 1980: 10; Våga: 2000 ; Omdal& Våga: 2010

[53] Eggen & Gundersen: 1980 ; Lønning & Enghaug: 1980 ; Nilsen: 1984 ; Stang: 2016 ; Skretting & Kongsnes: 2016 ; Smith-Solbakken: 2016a ; Weihe & Smith-Solbakken: 2016

[54] Nøst & Nag: 2018 ; Hambro: 2019

[55] Tungland & Smith-Solbakken: 2016 ; Paulsen & Smith-Solbakken: 2017

[56] Paulsen & Smith-Solbakken: 2017

[57] Smith-Solbakken & Tungland: 2016

[58] Nag & Nøst: 2018

[59] Hambro: 2019

POLYFONI SOM POLITISK HANDLINGSKAPITAL

Sammenstillingen av minnene skaper fellesskap. Gjennom det sammenstilte møtet mellom ulike individuelle stemmer får vi innsikt i erfaringer fra møter med byråkratiet, bedrifter, presse, politikk og det vi kan kalle det utvidede nettverket den enkelte har kontakt med. Den enkelte bevarer sin individualitet og står samtidig i et minnefellesskap basert på ulykken.

Erfaringene fra den samme hendelsen peker mot allmennmenneskelige reaksjoner. Fortellingene er beskrivende, gjenkjennelige og reflekterende. I dette fellesskapet er verken samfunnsvitenskapens kategoriseringer eller behandlingsapparatets diagnoser relevant. Samfunnsvitenskapens kategorisering er statistisk og usynliggjør enkeltindividet. Diagnoser og behandlingstiltak peker mot individuell patologi. Med egen definisjonsmakt over minnene er ikke lengre den enkelte underkastet forskningens kategorisering. Målet her er utformingen av fortellingen. I den medvirker alle som deltar.

Det har aldri vært stillhet om ulykken. Etter ulykken har mange stått frem i media og i offentligheten, enkeltvis.[60] Individuell smerte, lidelse, heroisme og store drama skaper stor interesse og noen ganger medfølelse satt ut i praktiske handlinger. De som var med får imidlertid sjelden en stemme av politisk betydning. Andre har snakket om sikkerhet, styringsmodeller og oljepolitikk, men dialogen med dem som var berørt av ulykken har uteblitt. De stemmene som har forsøkt å komme frem i det politiske ordskiftet har vært der, men har ikke fått gjennomslag. De har blitt diagnostisert, overhørt, karakterisert som useriøse, emosjonelle og uten tilstrekkelig vitenskapelig tyngde.

Synliggjøringen av minner i en av våre mektigste og økonomisk viktigste næring, knyttet til samme hendelsen fra et stort antall mennesker, får betydning. Det bidrar både legitimitet og troverdighet. Fortidens erfaringer blir samlende og formende.

Den historien som skapes gjennom fortellingene er et handlingsgrunnlag. Det gir definisjonsmakt som de enkelte vanskelig kan oppnå alene. Fortidens erfaringsgrunnlag blir dermed fremtidens handlingskapital. Som individer har man blitt hørt og fått sympati, omsorg og støtte, men som fellesskap får man politisk betydning. Minnebanken blir dermed et politisk prosjekt.

DIALOGEN

Den tenkningen som ligger bak minnebanken trekker veksler på en rekke tidligere arbeider og tenkere. Når vi understreker dette er det for å få frem at minnebanken har et fundament. Den franske sosiologen og antropologen Pierre Bourdieu (1930-2002) hevder at det er i møte mellom ulike kulturer at fortielser kan bli avslørt og konfrontert.[61] Denne boken og

[60] Agderposten: 1980a/b: 1 ; Agderposten: 1980c ; 13 ; Fædrelandsvennen: 1980d: 9, 11 ; Fædrelandsvennen: 1980c: 1 ; Fædrelandsvennen: 1980a/b: Del 2, s. 1 ; Mjaaland & Stoveland: 1980: 9, 11 ; Våga: 2000 ; Omdal & Våga: 2010

[61] Bourdieu: 2004

minnebanken representerer stemmer av folk fra alle nivå i samfunnet. De representerer et mangfold av erfaringer og meninger med mennesker som har ulik bakgrunn, yrker og posisjoner. Vi har inkludert pårørende, overlevende, kollegaer, de som var med på redningsinnsatsen, de som fant og fikk tatt vare på de omkomne, de som hadde kontakt med de sørgende, de som analyserte ulykken og et mangfold av andre. Minnebanken blir dermed en møteplass, et sosialt rom, mellom ulike kulturer som gjensidig kan synliggjøre hva det har vært taushet rundt, som følelser og ikke minst konsekvensen av ulykken over tid. Samlingen av minner gir mulighet til å utvide forståelseshorisonten og å skape dialog.

Bourdieu skrev om kollektive fortielser. [62] Han hevder at alle samfunn har slike fortielser. Vi erfarer at Alexander L. Kielland-ulykken har vært en av dem. En dominerende nasjonal og rettslig utredende tradisjon har ikke latt andre stemmer slippe til. Politikere, pressen og forskere har lyttet til de dominerende stemmene. [63] Andre har vært overhørt, eller fått kommet frem uten at de har blitt kommenterte og tatt hensyn til.

I en slik forståelse er offentlige utredninger og ekspertisenes vurderinger en form for kulturelle manifestasjoner som bestemmer hvem som er verdt å høre på, hem som overhøres og hva som ignoreres. Minnebanken og polyfonien tar sikte på å la stemmer som ellers blir overhørt likestilles med andre stemmer.[64]

Den russiske filosofen og litteraturviteren Mikhail Bakhtin (1895- 1975) er en av dem som fremhever dialogen som et redskap der ordene blir et felles rom. Han mener at dialogen åpner for nye spørsmål og refleksjoner. Minnebanken er en dialog. Den sammenstiller minner fra mennesker slik at vi gir grunnlag for direkte dialog. Vi konstruerer også ved sammensetningen av minner en bank av stemmer som settes ved siden av hverandre. Bakhtin mener at forfatterstemmen er til stede gjennom mange ulike stemmer, og gjennom utvalget av stemmer. [65] Sagt med andre ord kan vi si at redaktøren formidler sitt budskap gjennom hvordan stemmene sorteres i forhold til hverandre, og hva som er trukket ut av samtalene.[66] I en slik prosess er det avgjørende viktig at minnene er under kontroll av dem som har minnene. Den omstendelige prosessen vi har med godkjenning er med på å øke denne kontrollen.

Det er navngitte og identifiserbare stemmer som står i dialog med hverandre. De høres og kan imøtegås og fører til videre utdypinger. Et demokrati krever at alle skal slippe til i den offentlige debatten. I en senere bok «Acts of Resistance» eller på norsk motstandshandlinger skriver Bourdieu at forfattere og forskeres viktigste ansvar er å gi en stemme til de som er usynliggjort.[67] Han advarer også mot å redusere det som bør være samfunnsmessige utfordringer til personlige drama. De mange stemmene, som presenteres sammen,

[62] Bourdieu: 1977
[63] Paulsen & Smith-Solbakken: 2017
[64] Smith-Solbakken & Tungland: 2016
[65] Tungland & Smith-Solbakken: 2016 ; Smith-Solbakken & Tungland: 2016 ; Paulsen & Smith-Solbakken: 2017 ; Nag & Nøst: 2018
[66] Soboleva: 2009
[67] Bourdieu: 2004

representerer i fellesskap politisk kapital, som langt vanskeligere lar seg ignorere enn enkeltstemmene. Sagt litt billedlig blir de som et stort demonstrasjonstog i motsetningen til enkeltstående protester eller leserinnlegg.

INNSIKT I VANSKELIGE VALG OG ETISKE AVVEININGER

Minnebanken inneholder flere eksempler på de vanskelige valg som de enkelte har måttet foreta. Det er handlinger som ofte er foretatt under tidspress og under vanskelige forhold. For eksempel gir minnene fra de som var med på redningsaksjonen innsikt i hjelpearbeid under svært vanskelige forhold, en imponerende innsats for å redde liv, men også i mange vanskelige valg og også noen ganger vurderinger som i ettertid viste seg å være feil. Et eksempel var avgjørelsen til kapteinen på supplybåten Normand Skipper som lette etter overlevende i de retningene bølgene gikk. Han navigerte etter bølgene fordi han trodde at strømmen gikk med bølgene. Senere skjønte han at det var "stolpesjø", det vil si at vind, bølger og strøm gikk i hver sin retning. Kapteinen foretok en vurdering i en situasjon der selv en svært erfaren sjømann ikke leste sjøen riktig. Nedkjølingen skjer så raskt i så kaldt vann at få overlever mer enn en kort tid. Det betyr at feilvurderingen kan ha hatt alvorlige konsekvenser. Når vi velger å formidle historien er det etter fullt samtykke. Kapteinen visste konsekvensen av en feil vurdering. Han lever med konsekvensen av at han tok feil. Kapteinen syns det er viktig å formidle feilvurderingen. Han sto overfor forhold som var ekstreme og vil at andre skal vite at slike forhold kan forekomme.[68]

Andre eksempler er han man ikke klarte å redde om bord i livbåten, fordi det tok så lang tid å få dradd inn en annen som de som var ombord fikk tak i først [69], og om han som ble reddet som i sjokktilstand hoppet ut i sjøen,[70] redningsdraktene som var for glatte og uten hempe til at man fikk tak, [71] helikoptermannskapet som ikke hadde utstyr til å redde, men panoramautsikt til død og lidelse,[72] og til de på Edda som bare stod noen få meter fra de som kjempet for livet, og som i ettertid har spurt seg om de gjorde nok. [73] Kåre Svensbøe, som var den eneste overlevende fra Førresfjorden, har spurt seg om igjen og om igjen om han ikke burde ha fått sin venn, arbeidskamerat og nabo til å gå om bord i en livbåt. I ettertid har han fått vite at kameraten ikke kunne svømme.[74] Dette er minner som har brent seg fast og stadig kommer tilbake.

Anders Helliksen forteller i sin historie om hvordan han berget seg.[75] Han tok den den siste redningsvesten som ble sendt bakover, vel vitende om at han som stod bak han, Olav Lia, ikke

[68] Stonghaugen. I: Smith-Solbakken 2019f ; *RA:* Avhør Stonghaugen
[69] Ofte, Kvåle. I: Smith-Solbakken 2019e
[70] *RA:* Avhør Møkster
[71] *RA:* Avhør Næss, Møkster
[72] Hegle, Ringdal. I: Smith-Solbakken 2019f
[73] Marcussen. I: Smith-Solbakken 2019f *;* Narvestad, Christensen. I: Smith-Solbakken 2019b
[74] Våga: 2000 ; Omdal & Våga: 2010
[75] Helliksen. I: Smith-Solbakken 2019e ; Lia, Trond. I: Smith-Solbakken 2019d; Helliksen: 2017

fikk vest. Det er en handling som har fulgt han siden. Gjennom vårt arbeid med å samle minner møter vi barna til han som stod bak Anders Helliksen i leideren. Vi forteller dem om Anders sitt siste møte med faren deres. At de vekslet blikk og at Anders beholdt vesten. Det gjør inntrykk. De ber oss, etter de har tenkt seg om, om å hilse Anders fra dem og si at de ikke bebreider han for hans valg. De trengte også pappaen sin, men feilen var at det ikke var nok vester ombord. Det er det de mener.[76] Dette er et eksempel på at gjennom å dele erfaringer og meninger, skapes også forsoning.

Det var mange og vanskelige valg. Noen ganger fikk beslutningene store konsekvenser. Hensynet som ble tatt handlet ikke bare om eget liv og de som var i ulykken, men også om pårørende og andre berørte og hvordan livet ble videre.

Demokratiets fundament er at alle skal høres

Fundamentet for hele vårt fellesskap, for vårt demokrati, er deltakelse og medvirkning. Minnebanken er et demokratisk prosjekt fordi den inkluderer alle på lik linje. Vi ser ikke bort i fra noen og ønsker alle som vil bidra velkommen med sine minner. De kan stå frem som bidragsytere til historien på linje med eksperter og arkiverte kilder. Her bidrar de som har avlevert sine minner til vår felles hukommelse og historie. Det er også det de ønsker. De vil være kilder til historien og de ønsker å bidra til hvordan vi husker vår største arbeidsulykke, den innsats og de offer som vår oljevelferd har krevd.

Det er et poeng at både kaptein, matros og dekksgutt skal høres i fortellingen fra mannskapet på skip som var med under redningen, som eksempelvis Safe Truck i Minnebank 2. Kapteinen Trygve Møkster er død. Derfor har vi komplimentert historien om redningsaksjonen på Safe Truck med avhør av kapteinen fra 1980.[77] Minnene fra redningen er sortert etter fartøy, tjeneste eller situasjon og aldri etter posisjon og status. Minnebanken har også som prinsipp at alle bidrar med det de har av minner. Ideen bak minnebanken er både inspirert av et engasjement for at alle skal høres og av et delingsprinsipp.

På skalaen fra ukritisk lojalitet til kritisk medvirkning

Motivene for taushet rundt ulykken er sammensatte. Når en sannhet blir etablert i form av en offentlig forståelse, slik som ulykkeskommisjonens rapport, kan det oppfattes som et angrep på det offentlige Norges sannhet dersom man kommer med en avvikende stemme. Spesielt vanskelig er det å komme frem med de andre stemmene dersom fellesskapet Norge, den næringen man arbeider innen eller den bedriften man er ved utsettes for kritiske eller negative krefter. Noen ganger er det også direkte frykt for å miste egen arbeidsplass, eller å bli utstøtt fra et felleskap.

[76] Lia, Trond, Lia, Trine, Christensen. I: Smith-Solbakken 2019d
[77] RA: Avhør Møkster

Den brasilianske pedagogen Paulo Freire (1921–1997) beskriver i *De undertryktes pedagogikk* hvordan undertrykte brasilianske landarbeidere identifiserte seg med sine undertrykkere og et urettferdig samfunnssystem.[78] Selv om oljesektoren ikke er direkte sammenlignbart, er det nok også slik at det har eksistert en lojalitet med de firmaene eller tjenestene den enkelte har arbeidet i og for norske interesser. Alle visste at oljeproduksjonen var en avgjørende del av nasjonens økonomi og at norske oljeinteresser konkurrerte med utenlandske. Synliggjøring av svakheter og svikt i det norske systemet ble dermed opplevd som en svekkelse av det norske fellesskapet i forhold til utenlandske interesser. Vi har også vært et samfunn som har hatt tradisjon for å lytte til eksperter og ledere. Embetsmenn og embetsverket har hatt stor autoritet og angrep på deres avgjørelser har nærmest blitt opplevd som et angrep på nasjonen Norge. Slike holdninger har nok bidratt til at kun en mening har kommet frem. Er dette noe typisk norsk, er spørsmål som tillitsvalgte i oljesektoren har stilt seg.[79] For eksempel var den norske granskingen etter Kielland-ulykken lukket, mens den canadiske granskingen etter Ocean Ranger og den britiske granskingen etter Piper Alpha var åpne. Dokumentasjon fra den norske granskingskommisjonen ble klausulert. Det var vanskelig å komme med kritikk mot kommisjonens konklusjoner, og anmodning fra Kiellandfondet om videre gransking etter plattformen var snudd ble ikke hensynstatt. [80] Plattformen ble sprengt og senket i Nedstrandsfjorden på 700 meters dyp etter en omfattende politisk strid. [81]

De som har vært i oljen har hatt sin egen debatt og de har aldri lagt skjul på hva de har hatt av minner. Når de ikke har kommet frem med sine meninger og når de har skjønt at det har kunnet få konsekvenser å komme med alternative tolkninger og å påpeke kritikkverdige forhold har de snakket seg imellom. Lokket på debatten rundt ulykken har både vært et demokratisk problem, og det har svekket medvirkning og sikkerheten.[82]

Polyfonien speiles i offentligheten

Vi kaller vår historiske tilnærming for polyfoni. Det er de mange enkeltpersoners minner vi formidler. Til sammen bringer minner frem et inntrykk av en ulykke under ekstreme forhold. Anonymiserte data gir ikke ansikt til flertydigheten. Polyfoni er åpen prosess som krever at aktørene står frem med sine erfaringer, refleksjoner og meninger. Når Freire arbeidet med de undertrykte var det nettopp de undertrykte stemmene han ville ha frem. Han visste at de enkeltvis ville stå svakt, men ved å stå sammen ville de representere en kraft som ingen kunne overhøre. Samtidig har vi også benyttet triangulering som et metodisk redskap ved å kombinere ulike datasett.[83] De enkeltes utsagn i minnebanken nærmere førti år etter ulykken har vi sammenstilt med uttalelser i media, debattbøker fra den gang samt med avhør gjort av politi og granskingskommisjonen like etter ulykken. I tillegg inkluderer vi ulike forklaringer på

[78] Freire: 1970 ; Freire: 1999
[79] Tollaksen: 2019d
[80] NRK: 1981 ; Kiellandfondet: 1999
[81] NRK: 1983 ; Nilsen: 1984
[82] Smith-Solbakken & Weihe: 2019
[83] Røykenes: 2009

ulykken i samlingen; som sveisefeil, konstruksjonssvikt, mangelfull inspeksjon, mangelfullt vedlikehold, operasjonsfeil og eksplosjon. Vi sammenstiller de ulike teorier om ulykken og redegjør for den dokumentasjon som finnes og de argumenter og perspektiv som brukes for å understøtte de enkelte forklaringene.

Triangulering bidrar til at bruddstykker av opplevelser som kobles sammen mot meninger og refleksjoner og annen tilgjengelig dokumentasjon for større meningsinnhold. Basert på de som var der da og etterpå skapes en større fortelling om Alexander L. Kielland-ulykken, men samtidig også en fortelling der enkeltpersonene står i fokus.

ET IDENTITETSSKAPENDE PROSJEKT

Minnebanken synliggjør at mange står i situasjoner som er koblet opp mot ulykken. Alle er i individuelle situasjoner, men det er likheter og de ulike minnene utfyller hverandre. Minnebanken viser at det er et fellesskap og det gir grunnlag for en identitet som enkeltpersoner som både har ulykken og konsekvensene av den felles. På en måte så er det som i en familie. Man har noe felles, men også sin individuelle identitet.

Professor i historiebruk ved Linköpings universitet i Sverige Peter Aronson skriver om hvordan vi bruker fortiden i vår egen tid og for å forme det som ligger foran oss. [84] Det er også vårt perspektiv. Det vi kan bidra til å forme er det som ligger foran oss. Vår egen samtid og fortid kan vi forsøke å forstå og fortolke. Vi bør være åpne for å analysere fortiden på nytt når det dukker frem nye opplysninger. Forståelsen av fortiden danner et fundament for å handle fremover.

For enkeltpersonene betyr det at man må finne sin egen vei fremover, men også at man får synliggjort at også andre har mange av de samme utfordringene. På et overordnet politisk nivå, i forhold til spørsmål om sikkerhet og samfunnets hjelpetiltak synliggjør det sammenfallende mål. Det åpner for at deltagelse i alt fra støttegrupper, fagforeninger, yrkesfaglige fellesskap, andre typer fellesskap som for eksempel i en menighet og til politiske partier og interessegrupper.

Vi ser at den forståelsen som ble etablert rundt Kielland-ulykken har bidratt til å utvikle og forme petroleumsnæringen. Kielland er blitt beskrevet som et vendepunkt innenfor petroleumsnæringen og norsk arbeidsliv. [85] Det ble tatt lærdom. Det ble gjennomført forbedringer av redningsutstyr. Sikkerhetsopplæring ble mer omfattende og ansvar- og myndighetsforhold ble samlet og tydeliggjort.[86] Det er samtidig riktig å se lærdommen av Kielland-ulykken som en integrert del av den pågående fornorskingsprosessen.[87] Etter Alfa-plattform-ulykken i 1975 hvor tre arbeidere omkom under evakuering i redningskapselen fra

[84] Aronson: 2004
[85] Ask: 2009: 68
[86] Bredal, Oftedal, Takla. I: Smith-Solbakken 2019b ; Berge, Hageman, Ognedal. I: Smith-Solbakken 2019c ; Ryggvik & Smith-Solbakken: 1997: 218-220
[87] Hagmann, Ognedal, Berge. I: Smith-Solbakken 2019c ; Smith-Solbakken: 1997: 168-173 ; Ryggvik & Smith-Solbakken: 1997 ; Stang: 2016: 51-57

plattformen, ble operatør pålagt å tilrettelegge for å ha en fungerende vernetjenesten på Ekofiskfeltet. [88] Etter skaftebrannen i 1977 på Statfjord A da 5 arbeidere omkom, ble oljeselskapet Mobil dømt for brudd på Arbeidsmiljøloven og måtte utbetale et stort erstatningsbeløp. [89] Og med Bravo-utblåsningen, som ble en verdensnyhet, ble oljeindustrien mer politisert med krav om mer nasjonal styring og kontroll. [90] Ved implementering av det norske sikkerhetsregimet fikk Kielland-ulykken en massiv symbolsk kraft, men det er viktig å få frem at endringsprosessene var startet før ulykken.[91]

Ved implementering av det norske sikkerhetsregimet fikk Kielland-ulykken en massiv symbolsk kraft, men det er viktig å få frem at endringsprosessene var startet før ulykken.

Vi formidler historie og vi argumenterer for at historien representerer et handlingsgrunnlag for en fremtid.[92] I denne minnebanken kommer de enkelte stemmer frem slik de vil bli hørt og husket. De formidler minner som har betydning for hvordan vi skal bygge fremtiden og å forstå fortiden. Forhåpentligvis vil også minnene bidra til at vi bedre forstår belastninger som noen må ta for å trygge vår sikkerhet. Tiden som har gått siden ulykken gir oss erfaring i hvordan vi som samfunn, arbeidsmiljøer, familier, lokalsamfunn og individer håndterer katastrofer med store tap over tid.

[88] Smith-Solbakken & Vinnem: 2019 ; Smith-Solbakken: 2019b
[89] Smith-Solbakken (2019c)
[90] Kindingstad & Hagemann: 2002: 108-131
[91] Ryggvik & Smith-Solbakken: 1997: 220-226
[92] Kvande & Naastad: 2013 ; Gottschalk: 1950 ; Karlegärd & Karlsson: 2009

Bilde 2) Overlevende, etterlatte og andre berørte av Alexander L. Kielland-ulykken samlet på Sola Strand Hotel 17. november 2016 i forbindelse med presentasjon av minner om ulykken i første bind i Råolje.
Foto: Marie Smith-Solbakken.

DET SKAL ALDRI GLEMMES!

INNLEDNING AV KÅRE MAGNE KVÅLE

Arbeid på oljeplattformer var i oljealderens begynnelse en forlokkende jobb for svært mange av Norges arbeidsføre befolkning. Det låg en eim av eventyr og spenning i jobbene samt gode mulighetene for å skaffe en brukbar inntekt. Mulighetene for jobber til sjøs ble mindre og folk fra mange samfunnslag søkte seg jobb "i oljen" Ordninger med intensive arbeidstid om bord og avspasering gjorde at det var vel så attraktivt for folk fra innlandskommuner og grisgrendte strøk som for folk fra mer industrialisert områder. Det var muligheter for alle bare du var arbeidsvillig og kunne tilpasse deg disse nye arbeidsoppgavene. Frisører ble drillere, bønder fra Jæren ble derrickmenn og fiskere fra Karmøy ble kranførere. Norge har lange tradisjoner med arbeidsvandringer. I perioder reiste folk "mann av huse" til Amerika for å jobbe, sjøen og fiske gav gode penger og hushjelper tjente penger i Holland. Nå ble "oljen" den nye arbeidsplassen for veldig mange. Alexander L. Kielland fungerte som hotell for folk fra ulike industrifag som jobbet med oppbygging av installasjoner for "oljen.

Visst var det risikoer med disse jobbene og det var vi fullt klar over. Det var ikke noe nytt, men HMS var ikke var ikke så stort tema. Folk var vant til å håndtere risiko på en best mulig måte, de var ikke vant til prosedyrer og dokumentasjon. Folk utførte sin jobb på en grundig og samvittighetsfull måte og forventet også at de som hadde ansvar for jobbene også hadde den samme innstillingen. For mange var helikoptertransporten til og fra plattformene den store frykten. Det var flere store ulykker i transport mellom land og plattformer som gjorde folk redde. De fleste anså det som trygt når de var kommet ut på plattformene selv om der også kunne være sikkerhetsmessige utfordringer, men det var av som regel av en sånn karakter at de var håndterbare.

Alexander L. Kielland ble betegnet som en meget stabil og trygg plattform, med gode sjøegenskaper. Plattformen var jo en Pentagon-plattform, dvs. at den fløt på fem søyler. Det gjorde at plattformen føltes veldig stabil, selv i de verste uvær. Jeg ble ansatt på Alexander L. Kielland da den var under bygging på veftet Compagnie Francaise d´Entreprises Metalliques (CFEM) i Dunkirk. Oppfølging av bygging på verksted er en meget komplisert oppgave. For min del var jeg mindre med i kontrollen av byggingen, det var mer for å gjøre seg kjent for videre operasjon av plattformen. Veritas hadde jo et veldig velrennomert navn i fra godkjenning av skip og var noe som vi stolte 100% på. Veritas hadde byggekontroll og oppfølging samt senere kontroll og godkjenning for bruken og operasjonen av plattformen. Plattformen ble aldri tatt i bruk for boring, den gikk rett fra verksted til bruk som hotell ved bygging av pumpestasjoner og andre installasjoner i Nordsjøen. Siste stopp var Edda plattformen på Ekofisk. Her skjedde det som i ettertid er betegnet som den største industriulykken i norsk historie.

Alexander L. Kielland-ulykken er inngående beskrevet boken ”Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene” (2016). En rekke etterlatte, overlevende og andre involverte kommer til

orde sammen med at granskingsrapporter og annen dokumentasjon behandles. Dette ønsker jeg ikke å utdype nærmere, men heller å si hvordan jeg som en overlevende har opplevd tiden etter ulykken og reaksjoner på det som er avdekket gjennom arbeidet som er utført gjennom prosjektet ved Universitetet i Stavanger, ledet av professor Marie Smith-Solbakken. Det er heller ikke mulig å skrive et dokument om overlevende på Alexander L. Kielland uten å nevne Kian Reme. Han har i alle år etter ulykken gjort et utrettelig arbeid for å få frem sannheten om det som skjedde og prøvd å holde saken varm for en gang å få rettferdighet for de overlevende og etterlatte.

For min del var overlevelsen og redningen fra Alexander L. Kielland det som jeg bare må betegne som et mirakel. Det har også vist meg hvor skjørt et menneske er mot naturens krefter og fysikkens lover. Kielland-plattformen ble på noen minutter forvandlet fra et trygt og sikkert sted til en plattform i total ubalanse og forårsaket at 123 mennesker omkom og bare 89 overlevende. Kielland-ulykken kunne ha fått enda mer katastrofale følger hvis ikke ulykken hadde skjedd på et tidspunkt der de fleste om bord var våkne. Ulykken forandret alt fokus på sikkerhet i Nordsjøen og førte til en rekke forbedringer i sikkerhetsarbeidet for arbeidstakere i Norge.

Tiden etter ulykken var vanskelig for meg. Aviser og media hadde daglige oppslag om alt som var galt på Alexander L. Kielland. Folk stod frem med diverse historier om ting de hadde sett var galt og kunne hatt betydning for ulykken. Jeg følte en sterk skyldfølelse. Jeg hadde jo vært mannskap på Kielland i mange år. Hadde vi gjort en dårlig jobb der vi kunne klandres for dette? Dette er tanker som man får i slike situasjoner, men som er urealistiske. I etterpåklokskapens lys kan man se at med dagens systematisk HMS arbeid kunne det vært avdekket feil og mangler og gjort Alexander L. Kielland mer sikker. Universitetet i Stavanger og andre granskere har avdekket ting om myndigheters og eiers rolle i denne ulykken som har nærmest sjokkert oss overlevende og etterlatte og vist at norsk oljeutvinning ikke var en søndagsskole, men en kynisk og beinhard business.

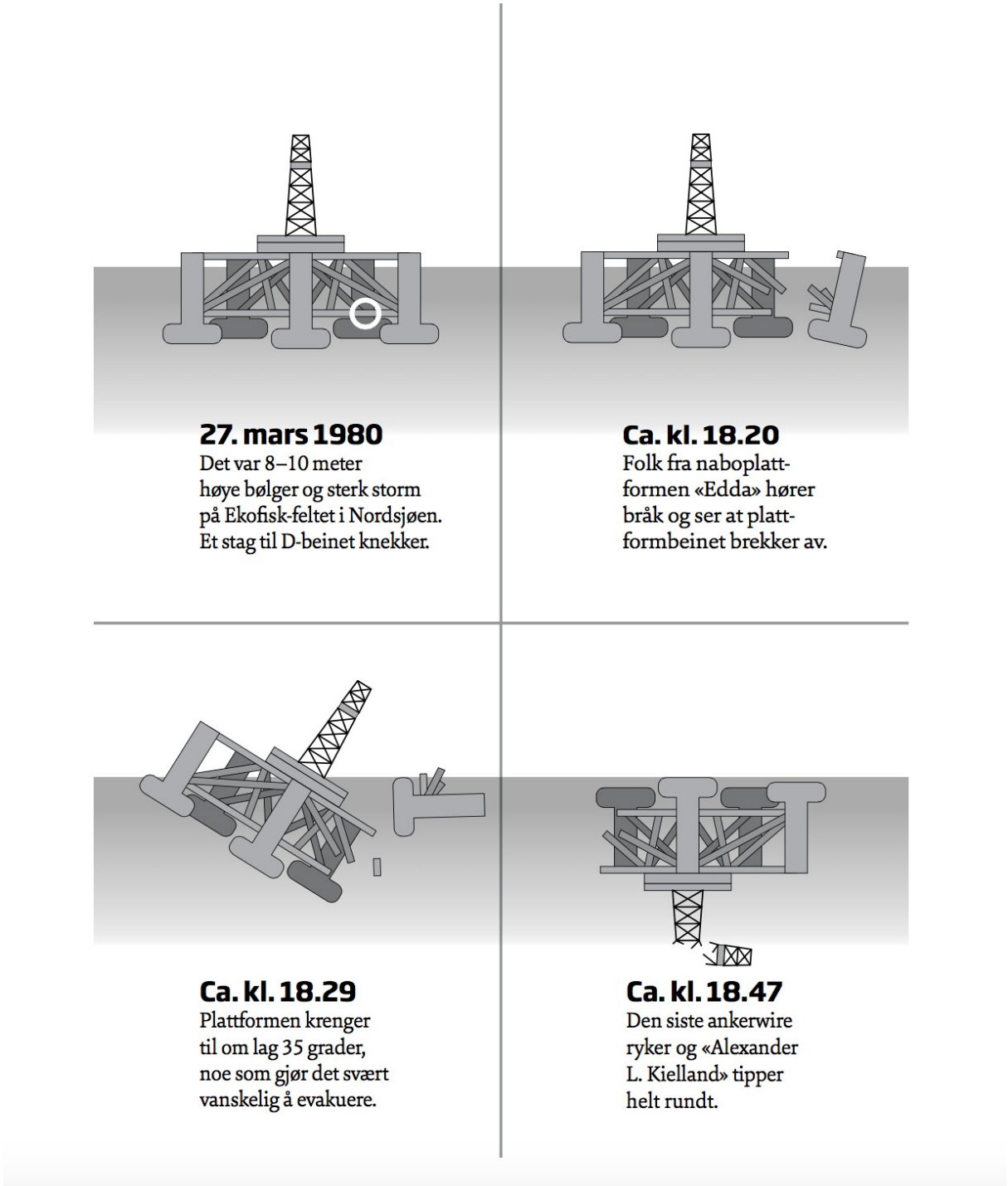
Overlevende og etterlatte kjemper for en ny gransking. Vi som etter ulykken ble fortalt at den norske granskingskommisjonen rapport var sannhet, var ikke klar over at det hadde forgått andre granskinger som konkluderte i andre årsaker og at resultatet av forlikene som ble gjort mellom partene skulle holdes hemmelig i 40 år.

Vi var heller ikke klar over at eiere hadde øket forsikringen på Alexander L. Kielland kort tid før ulykken og satt igjen med mange millioner hver i gevinst. Det er vanskelig å finne logikken i at overlevende ble tilbudt 25 000 kr i erstatning mot aldri å rette noen søksmål om ulykken senere og at etterlatte ble så stemoderlig behandlet som mulig. Vi stolte jo på LO og deres advokat Karl Nandrup Dahls forsikringer om at dette var en veldig gode løsninger.

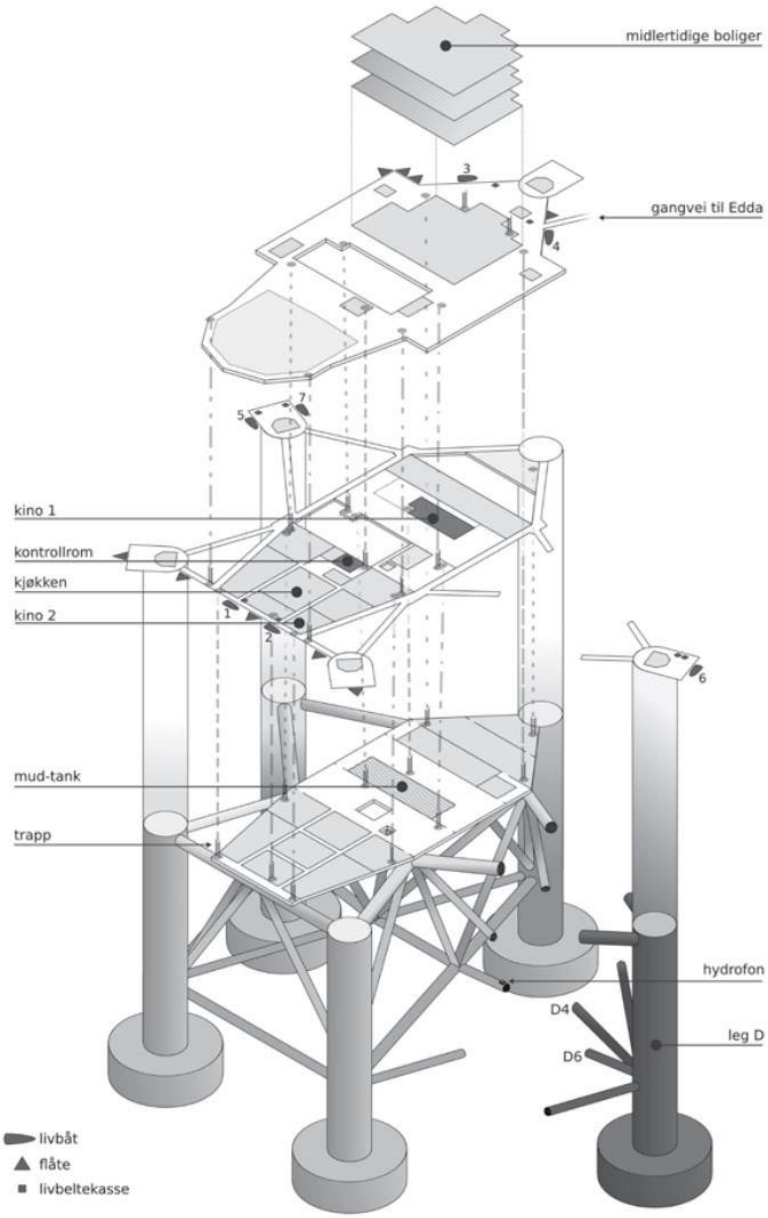
Vi var heller ikke klar over at de rapportene som ble sendt inn fra mannskap om bord angående sprekker i konstruksjonen ble underslått og at alt skriftlig materiale som kunne knyttes til dette ble sanert eller forsøkt fjernet.

Vi var klar over at overlevende og etterlatte hadde mektige motparter i oljeselskap, eiere, klasseselskap og politiske miljøer. Disse hadde forskjellige interesser, men sammen hadde de en interesse om at det så snart som mulig måtte legges lokk på denne saken. Det kunne skade økonomiske interesser og Norges renomme som oljenasjon.

Vi som overlevde vil at den katastrofen Alexander L. Kielland-ulykken var, aldri skal bli glemt! Men være en påminnelse til alle om at menneskers sikkerhet er viktigere enn profitt og kortsiktig gevinst. Vi som overlevde håper at politiske myndigheter vil åpne for en ny gransking og se på det som har skjedd med upartiske øyne, ikke farget av lobbyisme eller politisk gevinst. Det er vi de overlevendes håp at mennesker som har fått sine liv ødelagt i Norges marsj mot en eventyrlig rikdom får den oppreisning de har krav på, både for egen del og Norges renomme som oljenasjon.



Alexander L. Kielland kantrer i løpet av 18 minutter.
Figur 1. av Elisabeth Tungland



Plantegning av Alexander L. Kielland
Figur 2. av Elisabeth Tungland

BILDER AV ALEXANDER L. KIELLAND OG EDDA PÅ EKOFISK-FELTET.

Bilde 3) Alexander L. Kielland til høyre er forbundet til Edda med gangbro. Stavanger Drilling er eier av riggen. Phillips Petroleum er operatør på feltet og leier riggen inn som en hotellplattform for de som arbeider på feltet.
Foto: Norsk Oljemuseum. Gjengitt med tillatelse.

Bilde 4) Alexander L. Kielland har veltet 27. mars 1980, og ligger opp ned på Ekofisk-feltet.
Foto: Petroleumstilsynet. Gjengitt med tillatelse.

Bilde 5) Overlevende ankommer Sola flystasjon tidlig på morgenen 28. mars 1980.
Foto: Ukjent.

I PERSONALBASKET

OLAV SKOTHEIM, INGENIØR, PHILLIPS

Av Hans-Jørgen Wallin Weihe, Statoil Fornebu, 2. november 2015.

GJENNOMFØRING OG BRUK

Korrigert etter gjennomlesing av os 1/11-2015 – korreksjoner gjennomgått av hjww 2/11-2015 og sendt i retur til os for ny gjennomgang samme dato.

Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden får del i dette. (mail 24.01.2019)

Intervjuer/journalistiske beskrivelser av opplysninger fra Olav Skotheim finnes flere steder. Se for eksempel i Lønning, Per Ståle og Enghaug, Aage «Alexander Kielland KATASTROFE i Nordsjøen Dreyers Forlag, side 108-109. Se ellers Næsheim med flere (1981) «Alexander L Kielland»- Ulykken NOU 1981:11.

SAMTALE

Vi begynner med å snakke litt løst om bakgrunn og den tiden han vokste opp. Både Olav og ektefellen er født i 1952. Han er blant de eldste i Statoil og har allerede fått tilbud om sluttpakke på grunn av alder og de organisatoriske omstillinger bedriften står i. Olav opplyser at han trives i jobben og setter pris på de oppgavene han har. Han forteller at han er utdannet som sivilingeniør fra 1977 fra NTH og begynte i oljevirksomheten i 1978 i Phillips Petroleum som «trainee» og fra 1979 som prosessingeniør. Den jobben hadde han hatt på flere plattformer. I 1979 bodde han på Alexander Kielland ved flere anledninger bl.a. for oppstart av Albuskjell A og F samt for oppstart av Edda.

Han forteller at han har bestemt seg for å stille opp til intervjuer når han blir spurt. Det har på en måte vært en del av hans bearbeiding av det som skjedde.

Da ulykken skjedde var Olav Skotheim på en ren rutinetur til Edda. Han bodde egentlig på Eldfisk Alpha. Reisene mellom plattformene var avhengige av konkrete behov. Dagen ulykken skjedde overnattet Olav på Alexander L. Kielland på grunn av værforhold. Han reiste bort om morgenen og skulle tilbake om kvelden, men grunnet tåke var det ikke helikoptertransport.

Olav var med på Eddas siste fase med ferdigstillelse og overgang til normal drift i mars 1980. Det var behov for et flotell – en ekstra boenhet- med gangbro mellom den og produksjonsplattformen (Edda).

«Den gangen var det ikke TV på rommene så vi så på kino om kvelden. Vi så på film i en sal som var et lagerrom. Kielland var en boreplattform, men den var ombygget for boligformål. De fleste satt i kinorommet, men noen sov eller leste. Filmen hadde akkurat begynt- tror det var en cowboy film – rulleteksten hadde startet da hørte vi et kraftig smell. Jeg trodde det var gangbroen som var mistet i dekk. Så kom det et nytt smell og en bevegelse i hele plattformen; den la seg over og fikk slagside. Filmapparatet, en 8 eller 16 mm, veltet og folk begynte å gå ut. Det ble helt mørkt og alarmen gikk. I løpet av det som føltes som et minutt ble det en stabil slagside på det jeg opplevde som 45 grader – antakelig var det nærmere 30 grader. Vi var da på dekket under hoveddekket. Jeg kom meg ut i gangen der så jeg vann – og kom meg opp på dekk. Det første jeg så da jeg kom ut av kinosalen og opp var det avbrukne beinet med ankerspill. Denne foten hadde sviktet og løsnet fra plattformen.»

På grunn av slagsiden var den ene delen av dekket nede i vannlinjen og den andre delen høyt oppe. Vi hjalp hverandre ut. De fleste gikk til livbåtene. Jeg hadde lugar i container på dekket. Jeg gikk dit fikk på meg klær og livbelte. Da jeg kom ut var det en livbåt igjen. Den hang høyt oppe og slik til at den ikke kunne komme ned – så jeg så meg om etter andre muligheter. Jeg snakket med andre, men det var kun en vei ut og det var i sjøen. Jeg svømte mot Edda – måtte hoppe i sjøen og ville unngå dragsuget. Jeg ble løftet av en bølge – jeg svømte og svømte – trodde jeg hadde svømt halvveis da jeg så opp og så basketen. Jeg fikk tak i den på utsiden og kom meg etter hvert inni den. På grunn av bølgene var jeg noen ganger høyt oppe i luften andre ganger under vann. Jeg så flere som ikke klarte å komme bort bli og ble tatt av vær og vind. Basketen ble heist opp – jeg hadde ikke overlevelsesdrakt, men en isolert kjeledress. Alt var søkk vått. Ble heist opp på helidekket. Der ble jeg støttet opp av to personer. Jeg gikk raskt ned – fikk av meg klærne og tok en varm dusj. En refleksjon som kan nevnes er at da jeg gikk i vannet så var havet hverken kaldt eller vått – bare en mulighet til å komme seg vekk og til redning.

Etter den kjappe dusjen kom jeg meg raskt ut for å sjekke – var bekymret for Kielland. Det var en mye større plattform enn Edda – jeg var redd for at den skulle drive inn i Edda – skikkelig på alerten. Jeg så at Kielland hadde gått rundt og så fire bein som lå oppe. Stor lettelse da den seilte forbi.»

Så gikk jeg ned i matsalen. Den var ryddet for stoler og omgjort til nødhospital for å ta imot reddede. Alt hadde skjedd etter nød rutinene og det var klart for å ta imot de som ble reddet. Det var bare de 3- 4 første som hadde blitt reddet i første hiv med basketen og meg.

De som var i kjøkkenet var klare i redningsrollen – klare for å møte en kritisk situasjon. – Det kom ikke flere- der og da observerte jeg bare- det kom ikke flere om bord. De hadde ryddet klart til å ta imot, men det kom ikke flere.

Plattformsjefen kom inn. Jeg kjente ham godt. Vi så hverandre inn i øynene – sa ikke et ord – men hadde allikevel en kort god dialog. Det skulle ha vært så mange, men det kom ikke flere.

Etter en halv time eller tre kvarter – vanskelig å bedømme tiden, ble vi flydd over til Ekofisk hotellet. Vi så to Bell helikopter fly lavt over sjøen – og en eller to supplybåter. Noen ble plukket opp av båter, noen fikk et tøft møte med skutesiden.

Helikoptrene som transporterte oss over til hotellet var vanlige S-61 for persontransport og hadde ikke redningsheis, så de kunne ikke plukket opp folk fra sjøen. Jeg har derfor aldri stilt spørsmål ved plattformledelsens beslutning om å sende oss til Ekofisk hotellet.

Jeg anslår at filmen startet rundt 18.00 og fra vi kom oss ut tok det ikke mer enn 10 minutter før jeg var over på Edda. Der kom jeg rundt 18.30 – antar at jeg dro videre – fra Edda rundt 19.30.

På Ekofisk hotellet fikk jeg låne klær av en kollega og sjef. Jeg fikk ringt til en kollega på Phillips kontoret i land fra Ekofisk. Vi hadde linje i land, men kun til kontoret – de kunne ikke koble videre, men han ringte hjem til Randi for meg. Han hadde to telefoner og snakket i en til Randi og en til meg. Han prøvde også å legge rørene mot hverandre for å forsøke å få til at vi kunne snakke sammen, men det fungerte ikke. Bjørn Finnby het han jeg ringte og som ringte og informerte Randi.

Jeg var blant de første som kom i land på Sola. Jeg ble kontakte av Phillips Petroleums informasjonssjef Per Erik Bjørklund og ble intervjuet av NRK på Sola. Sendt til rutinesjekk på sykehuset – jeg hadde ingen fysiske skader- på veien hjem fra sykehuset hørte jeg intervjuet i taxien – det gikk om og om igjen. Når jeg skulle betale var det med en våt hundrelapp. Det var da han skjønte det og sa:

- Så du var med
- Ja sa jeg

Jeg var sliten og lettet – også tenkte jeg på de andre. Jeg hadde ingen nære venner om bord, men det var mange kollegaer jeg hadde jobbet med på Edda.

Phillips hadde gode folk – metallurger – de kom raskt fram til at innsveisingen av hydrofonene var en årsak. Det ble jobbet mye med å finne en forklaring.

Etter ulykken fikk jeg oppfølging gjennom Rogaland psykiatriske. De satte i gang en spørreundersøkelse. Randi fikk ikke samme oppfølgingen. Rutinen med å få folk til å snakke om det – fikk meg til å være mere åpen enn jeg hadde vært ellers- det var en viktig del med åpenheten.

Vi har to barn og nå fem barnebarn. Den eldste var 7 år den yngste var tre år. Hun på tre skjønte ikke så mye, men den eldste skjønte alvoret. Den eldste ville trøste mor – den yngste trodd at mor var sint på storesøster og ville forsvare henne. Vi smilte litt av det.

I ettertid har det satt sine spor. Det var en alvorlig situasjon, mange kom ikke hjem, men det er viktig å komme videre. Døtrene mine og kona var bekymret når jeg dro ut – jeg fortsatte å jobbe offshore.

Det har ikke vært så mye kontakt med kollegaer- noen offisielle seanser blant annet ved minnesmerket i Kvernvik – truffet noen når jeg har jobbet på samme plattform som andre overlevere. Hilst på hverandre og snakket sammen, men mest spredte kontakter.

Jeg jobbet i Phillips fram til 1984 da begynte jeg i Statoil.

Både jeg og kona er født i 1952. Vi har blitt voksne sammen. Jeg vokste opp i Lågendalen i Vestfold. Det var et paradis for barn med skikkelige vintre med snø – sol og sommer. Det var stor grad av trygghet – alle tok seg tid til unger. Far var e-verksjef og mor jobbet på apotek. Da jeg var 16 år flyttet vi til Ulsteinvik på Sunnmøre – skipsverftsindustri sted. Det forliste en båt utenfor Runde. Den – Ulstein II gikk på grunn – det var mange som omkom - de frøs i hjel i vannet. Det gjorde et sterkt inntrykk og bidro til at jeg ville ha på meg klær når jeg måtte i vannet.

Snakket med en kollega som overlevde Estoniaforliset. Han klarte å henge seg utenpå en flåte. I slike situasjoner har man bare ett fokus og det er å gjøre det beste en kan for å overleve– etterpå kan man slippe andre ting inn.

Etter ulykken kunne jeg første året våkne opp om natten når jeg hadde snakket om ulykken med kolleger eller journalister, eller når det var uvante bevegelser i plattformen. Jeg vil ikke kalle det mareritt, men sov videre når jeg hadde sett meg rundt og sjekket at alt var ok. Etter det første året har jeg ikke hatt slike reaksjoner. Jeg var veldig heldig som ikke ble skadet og som ikke mistet noen nære venner. Jeg trente mye – løp av og til på ekstra energi – gleden over å være i live.

Min opplevelse av Phillips var at sikkerhet var høyt på agendaen. Ut fra de forutsetninger som var hadde Phillips et høyt sikkerhetsnivå.

Ulykken førte til store forbedringer: Det ble innført obligatorisk opplæringsprogram for alle, til å begynne med var det tre uker, nå tror jeg det er nede i en uke. Det ble innført strengere design krav for flytende plattformer med krav til reserveoppdriftskapasitet. Indirekte førte også ulykken til utviklingen av fritt fall livbåt. Alt dette har bidratt til forbedringer. Den norske samarbeidsmodellen har vært positiv med samarbeid mellom verneombud, fagforeninger og arbeidsgiver. Vi har lært av ulykker både i Norge og internasjonalt. Jeg har jobbet mye med sikkerhet, og ser at vi har kommet et langt veg siden Alexander L. Kielland. Denne industrien har blitt mitt liv – jeg har vært ingeniør, leder, plattformsjef, direktør og prosjektleder internasjonalt.

BENGT BERHEIM, FAGARBEIDER, SCHLUMBERGER

20. januar 2019.

PERSONALIA

F:1951
Bosatt Sandnes
bengt@berheim.com

BRUK OG GJENNOMFØRING

Samtale Gamla Verket 1. februar 2016 med Else M. Tungland og Marie Smith-Solbakken. Notat fra samtalen utarbeidet som er korrigert og omskrevet av Bengt Berheim 20.01.2019. Samtykket til at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i en minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken som overleveres til Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden kan få del i dette. (Telefon 18.01.2019, Mail 20.01.2019)

BAKGRUNN

1974-2006 ansatt i Schlumberger med wireline, perforering.

Jobbet på Albueskjell Foxtrot og bodde på Alexander L. Kielland i 1980.

Jobbet med perforering fra 1996-2006.

KIELLAND

Kom dagen før til Kielland. Satt bare og ventet på å få reise vekk derifra, da ulykken skjedde. Jobber for Schlumberger. Havna på Kielland for de fant ikke ”Safe Astoria” i skoddehavet, så de heiv oss av på Kielland. Jeg jobbet på ”Albuefox” (Albueskjell 2/4 F). Det var mer folk på plattformene den gang enn det var senger til. Var bare der (på Kielland) for å sove. Dårlig vær, så ble jeg værende.

Sa ikke akkurat jippi når du havna der. Det var noen ”Moelvenbrakker” som var sveist fast og lesset oppå hverandre. Det var noe sånt ”fantaopplegg”. Folk hadde ikke bodd der i dag. Ingen luksus. Eneste luksusen var gratis brus. Sånt var det. Har sovet på plasser som var verre enn det. Vi var ikke så kravstore da. Ble veldig ordentlig i Nordsjøen etter de greiene der med Kielland. Kom lover og regler på hvor lenge en kunne jobbe, alle måtte ha sikkerhetskurs osv.

Snakket med Moseid (Toolpusher Stavanger Drilling) der ute, kjente han fra Rossrigg. Han hadde med seg helt drillcrew og klargjorde og ordna plattformen for at den snart skulle bore. Gikk gjennom pumper, utstyr, og så at alt virka.

27. MARS 1980

Begynte å blåse opp litt. Bølgene slo opp. Så kom det braket og det smellet. Akkurat som ei bølge som slo i leggen, og så ristet det noe voldsomt. På rommet jeg lå var vi 3 stykker, meg og de to fra Sperry Sun. Han som sperra øynene opp så mye da det det smalt i leggen, var på sin første tur på en flyterigg. De to som meg, venta på å få komme tilbake til Albueskjell, for å gjøre en jobb. Vi jobbet egentlig på Albueskjell.

Jeg begynte å le. Derfor jeg lo av han, var jo fordi jeg jo hadde opplevd at bølger slo i leggene på rigger mange ganger, og det var ingen grunn til å bli redd. Men så var det min tur til å bli redd - da riggen rykket til og sank ned den veien som leggen ble vekk.

Dette var det siste jeg så av dem begge.

Lugardøra var nedover. Tok en stol og klemte gjennom ruta. Hadde glemt livvest og alt på rommet. Gikk mot Edda. Der var det en livbåtstasjon. De andre gikk i høyden. Gikk i livbåtkassen og hentet en livvest. Lurte på om jeg skulle gå i livbåten, eller skulle jeg vente på at vi ble hentet. Rett etterpå sank ”driden”, rett på skrå.

LIVBÅT (3 ELER 7)

Ok, tenkte jeg, så får jeg gå i livbåten og bli syke. Vi hadde fått båten på vannet, fått gang på motoren, og skulle kom oss vekk, men så hang vi fast! Vi hang fast i utløserkrokene - de åpnet seg ikke. Det var her jeg tilbydde meg å prøve å dra i utløserhandtaket i stedet for han som dro. Jeg var jo så full av Adrenalin og dro så hardt at i ettertid blei alle de humpene vi alle har i handa der fingrene starter svarte av ”dauablod”.

Båten ble dradd rundt, i et eneste kaos. Vi hang på ”halv åtte”, og vi føyk inn under riggen. Toppen av livbåten (styrehuset) ble slått av. Han som satt der, som skulle styre, forsvant med styrehuset. Det var hyling, banning og being og noen ropte på mor. Det begynte å komme inn vann. Fikk en tanke over meg. ”Her må eg vekk!”

Så jo at båtføreren var vekk - vi hang jo der i vairene. Vi blei jo dunka inn i leggen og vann kom inn i båten, så dette var jo en plass man måtte vekk ifra.

Nå i ettertid ser jeg jo hvor heldig jeg var og at "Noe" passet på meg. Tenkte veldig klart føler jeg - først og fremst passe på hodet å ikke slå det. Besvimt kom jeg ingen vei - så kom beskjeden til hjernen: ”Vekk nå”. Det var en stemme som sa til meg: ”Dette går helvete, her må du vekk, her er ingen fremtid”.

Skvatt ut av hullet med armene rundt hodet, der båtføreren hadde sittet. Hoppet opp mellom taket, knakk ribbein. Som før sagt - en kropp full av adrenalin - kom opp på livbåten og kikka meg rundt. Tror ikke jeg oppfattet det der og da, men livbåten hang i leggen da jeg kom ut. På Edda hadde kranfører heist personalbasketen ned, så den hang ikke så langt fra sjøen.

Så har jeg og et vagt minne om oppblåsbare flåter som hang i lufta - det blåste jo godt. Ser på bølgene og basketen, og når jeg vurderer det er rett, så stuper jeg ut i det. Ser enda for meg den dype bølgedalen som var og bølga som kom. Mens jeg hoppet og til jeg kom opp, har kranføreren låret den i vannet og jeg får raskt tak i den.

Engelen fra Edda

Når jeg kommer opp så ligger basketen og flyter i sjøen rett ved der jeg er. Da hadde den engelen, der oppe, lagt den mer og mindre i hodet på meg. Her er det noen som passer på meg, tenkte eg. Kranføreren på Edda hadde låret ned basketen.

Det kom noen til, tror vi var tre stykker i første hivet. Vi kom oss opp med basketen. Fikk nye tørre klær. Jeg var så fornøyd når jeg var berget. Jeg snakket som en foss. Jeg hadde vært så redd. Da jeg var inne og fikk på meg de nye cateringklærne, kom det noen fykende og fortalte leggen lå og fløyt. Supplybåter kom, og at Kielland vrengte seg, og at vi måtte komme oss vekk. Vi var masse folk der oppe og ventet. Vi ble flydd over til Ekofisk hotell. Det var akkurat som en overfylt buss i Syden. Alle stoler var fylt og folk sto i midtgangen. Første gang jeg har stått på helikopter

Nå i ettertid ser jeg helt klart, det var denne handlingen ifra kranfører som berga meg. Den basketen var jo som et åte for meg. Hva skulle jeg hoppet til om ikke han hadde hatt basketen der? Og at han straks forsto hva som foregikk. Når jeg stupte var basketen i lufta og når jeg kom til overflaten fløyt den rundt meg slik jeg fikk tak kjapt. Tenk om han hadde blitt hengende på rekka og bivånet det hele. Han må ha løpt i krana og fått personalbasketen i kroken så snart han så Kielland bikket over.

Å måten han la basketen i vannet på viser dette var en som forsto spillet samtidig som han var en dyktig kranfører. Å bare det og drite i reglene. Det blåste langt over det det er lovlig å heise folk i basket. Så ved å gjøre det rette berga han meg og to til som kom når de så at dette gikk. Om han plukket opp flere vet jeg jo ikke da, jeg blei tatt med innendørs.

Det var mens jeg var på vei opp til Edda i basketen jeg så leggen fløt - brukket av. Supplybåter kom til og Kielland hang på skakken i havet. Hadde ikke kveltret enda.

Det var mens jeg var inne på Edda de kom ropende å sa at nå har den kveltra.

Kommer heller aldri til å glemme, da jeg kikket ut av vinduet på helikopteret når vi fløy fra Edda, de fire beina som stakk opp der det en gang hadde ligget en rigg.

HARRY LØVØ, KONSULENT, HEIMDAL UTBYGGINGSSELSKAP, SIEMENS

Av Ellen Kongsnes, 15.1.2016. Samtykke 15.01.19.

OVERLEVENDE - KLÆBU - ANSATT I SIEMENS
proas3@online.no

31 år da ulykken skjedde. 67 år i dag. Fortsatt yrkesaktiv. Innleid konsulent i eget selskap til Heimdal Utbyggingsselskap.

Etter skiftplanen skulle jeg reise til land dagen etterpå. På land kom jeg, det skal være sikkert.

Løvø møtte Siemenskollega Ola Gaustad allerede på yrkesskolen. Sammen gikk de i lære hos Siemens og reiste de offshore sammen og var på Alexander Kiellandplattformen da ulykken skjedde. Begge overlevde og kom hjem. I alt 15 Siemenskolleger var på Alexander Kielland. Bare fem kom hjem igjen. En av dem, den yngste, ble heller aldri finnet.

Løvø: Jeg har hatt nok med meg selv. Jeg har ikke spekulert mye i hva som kunne vært årsaken til ulykken.

Det som er så uforståelig for andre enn meg, er at nå etterpå, kan jeg se på ulykken som et pluss. Når man har opplevd en slik ulykke, blir det en bagatell å krangle med kjerringa. Man vet at man ikke har noen garantier for morgendagen.

Jeg er grunnleggende positiv som person. Det reddet meg. I motsetning til han som stod ved siden av meg. Han stod ved siden av meg i byssa da vi hørte et dunk. Hva er dette, spurte han. –Slapp av gutta. Det var bare ei bølge som slo oppi plattformen, sa jeg. Så plutselig krenget plattformen med et smell. Alt ble snudd og kastet rundt. Så gikk lyset. Vi kom oss opp på dekk. Vi så livbåter som krenget langs sidene. Vi så ihjelklemte medarbeidere som lå omkommet ved containerne. Men jeg var fortsatt optimist og var sikker på at jeg skulle overleve. Det gjaldt å holde fokus, sa jeg til meg selv.

Vi ble invitert om bord i en livbåt, men jeg ville ikke, jeg trodde ikke at den ville klare å låre. De ville ikke klare å få løsnet den. Så vi ble stående. Jeg holder meg i ro, tenkte jeg. Men jeg hjalp de andre til å få på seg livvester som var oppbevart like ved livbåtene. Noen overtalte meg til å ta på en livvest selv om jeg ikke ville bli med i livbåten. Det gjorde jeg. Kanskje var det den som reddet meg. Under hadde jeg bare t-skjorte.

Jeg ville bli om bord. Jeg trodde ikke at Alexander Kielland kom til å synke. Jeg ville ikke gå i en livbåt som ikke ville klare å løse seg ut. Jeg ville bli på plattformen og vente på helikopteret som kom til å komme for å redde oss. Det var jeg sikker på. Slapp av, sa jeg til ham ved min side. Vi gikk mot det høyeste punktet på den krengede plattformen. Det var også ved det punktet der den siste kjettingen holdt plattformen riktig vei. Det begynte å rugge i dekket. Da så vi bagger og folk komme flygende opp i lufta. Nå spørs det om det kanskje synker, sa jeg. Da hoppet side mannen min. Senere fikk jeg vite at han ikke klarte seg. Jeg valgte å holde meg

i ro. Men nå kjente jeg barndommen passere i hjernen min og jeg kom til å tenke på bestefar, han var sjømann. Plattformen fortsatte å synke. Jeg tenkte på bestefar sine fortellinger om hvordan bølgene bygde seg opp i havet og bestemte meg for å vente på den store bølgen slik at jeg fikk størst mulig fart vekk fra plattformen. Akkurat da jeg tok sats for å kaste meg ut, sank Kielland. Jeg mistet oppdriften og ble med plattformen under. Nå går det galt, tenkte jeg. Jeg så lyset i tunnelen , det var døden og det kjentes ikke vondt ut. Det lærte jeg, at døden er ikke farlig. Så jeg er ikke redd for å dø. Men da kom det noe annet inn. Livet kom i reprise. Ungene kom først. Jeg hadde lovet dem å kjøre på påsketur dagen etterpå.

Det har styrket meg i trua på at man må leve i nuet.

Jeg var ung var full av driv. Planen var å ta ingeniørfag etter fagbrevet. Jeg tror denne drivkraften reddet meg.

Jeg reiste ut igjen etter tre uker. Mora mi skreik seg nesten i hjel da jeg dro. Men jeg sa at en slik ulykke kan ikke skje to ganger.

Men jeg brukte fem år på å få ulykken ut av kroppen.

Jeg snakket meg ut av det. Med venner, familie og journalister. Adresseavisen fulgte meg i flere år etterpå.

Jeg prøvde også psykolog som alle andre fikk tilbud om etter ulykken. Men det var ikke noe for meg.

Men fortsatt fem år etter ulykken kunne ligge i sin egen seng i huset sitt ved Selbusjøen i Klæbu, langt fra havet, og høre vinden blåse slik at drømmene tar ham med tilbake til ulykka.

Jeg reiste ut igjen raskt, men måtte gi meg selv mye juling før jeg klarte å legge ulykken bak meg. Allerede på neste tur ble jeg værfast igjen. Da klarte jeg ikke å sove, jeg måtte be om å få være i styrhuset slik at jeg kunne se været og bølgene. Jeg har vært ute på Henrik Ibsen også, søsterplattformen til Alexander Kielland. Da gikk lyset mens jeg var der ute. Da svettet jeg. Jeg måtte si til meg selv at dette går bra. Plattformen synker ikke, det var Kielland, det.

Jeg har ikke snakket så mye med ungene om ulykken, de var så små da det skjedde, fem og sju år gamle.

Jeg kom inn fra Nordsjøen etter ulykken med første fly. Jeg er fremst på pressebildet som viser oss når vi går ut av helikopteret, med pledd.

Jeg ble halt opp fra vannet i basketen på Eddaplattformen som lå like ved.

Da jeg stod oppe på dekket før plattformen sank, så jeg en annen fra mannskapet som svømte inn i basketen som lå ute i vannet. Det festet seg i hodet mitt.

Etter at jeg ble med plattformen under, måtte jeg kjempe meg opp til overflaten. Da jeg endelig kom opp og fikk snudd meg rundt, så jeg plattformleggen komme susende i min retning. Da var det bare å legge på svøm alt jeg kunne. Samtidig som jeg svømte alt jeg kunne, tenkte jeg at nå er det slutt.

Jeg gikk under vann nok en gang på grunn av bølgene og suget fra plattformfoten. Da jeg kom opp igjen, svømte jeg mot basketen på Ebba, krabbet inn i den og satte meg der til den firte meg opp. Jeg ble tatt imot av tre menn på dekket. Da kom skjelvingene fra sjokket, kulden og redselen. Etter ei stund kunne jeg se meg rundt og lurte på hvor alle var. Mannskapet svarte at det var ikke så mange. De hadde bare fått tak i fem-seks mann. De andre ligger i vannet, sa mannskapet.

Fra helikopteret landet på Sola ble vi fraktet til sykehuset i Stavanger. Jeg ville ikke være på sykehuset, jeg ville hjem.

Jeg fikk nye klær og flybillett. Men på strekningen fra Fornebu til Trondheim kom det kraftig turbulens. Turbulensen satte nervene i sving og jeg tenkte; jeg kan ikke dø nå, i et fly på vei hjem.

Men hjem kom jeg. Datteren min spurte; Pappa, hvor er toalettmappen din som du fikk til jul?

Jeg snakket og snakket. Med alle, unntatt psykologen, men ikke så mye med ungene.

Vi ble innkalt til å delta i en studie. Men psykologen var så travel og ga oss bare en stor bunke papirer som vi skulle fylle ut. Selv hadde han ikke tid til å prate med oss. Hele settingen ble feil, det passet ikke meg. Så jeg gikk.

I Klæbu har han barndomshjemmet. Den gangen bodde han i huset nedenfor det han bor i i dag. I tillegg bruker han mye tid i Snillfjord, på Hemnskjel, som han kjøpte for fem år siden. I tillegg har han en fritidseiendom i Åfjord, der også hans nye samboer, Ingrid er fra.

Jeg fungerer best i ti-årssykluser. Jeg var drøyt ti år i Nordsjøen etter Alexander Kielland. Så jobbet jeg som ingeniør på kontoret hos Siemens. Jeg ble med til Bergen da offshoreavdelingen flyttet dit. Men det ble for mye reising.

Jeg sluttet i Nordsjøen på grunn av all flyvningen. Turnusen passet egentlig godt sammen med å drive gård på si. Men det medførte også at jeg var mye borte.

Etter Nordsjøen bodde jeg ti år i Orkdal og drev med travhest.

Vi hadde det fint, jentene likte hest og hadde sin egen ponni, men kona likte ikke trav. Etter Orkdal ble jeg skilt.

Vi har alltid vært en musikalsk familie med mye orgel, trekkspill og sang. Både jentene, jeg og ekskona spiller og synger.

Havet:

Jeg er veldig glad i havet og er ikke redd, heller ikke etter Alexander Kielland-ulykken.

Men når det skjer store ulykker i verden, kommer tankene tilbake. Men det river meg ikke i hjertet slike det gjorde de fem første årene etterpå.

Det sies at tida leger alle sår. Men sånn er det nok ikke. Men det kommer på avstand. Man lærer å leve med det. Sånn er det jo med andre ting også.

I den første tida etterpå følte jeg skyld for at jeg levde. Jeg hadde englevakt. Det var fifty-fifty.

Enker etter arbeidskolleger ringte til meg for å få svar på om jeg hadde sett mannen deres om bord og sett hvor han hadde gått. Men jeg hadde ingen svar å gi. Beklager, jeg så ham ikke. Måtte jeg svare.

Jeg gikk i mange begravelser. Jeg gikk for å få ro. Og jeg gjorde det av plikt. Men etterpå var det godt.

Sikkerhet.

Det er bra at sikkerheten offshore er blitt bedre. Og det er bra at livvestene og redningsdraktene er blitt bedre.

Men offshorekravene til sikkerhet er også overført til land. Og det koster jo skjorta. Det har gått alt for langt. Man kan ikke presse gjennom på landanlegg at det skal være tre mann som ser på og en som jobber. Alt med måte, det må brukes sunn fornuft.

I olje og gass trengs det strenge krav. Men på land er det blitt for mye barnepikementalitet.

Like etter en ulykke blir sikkerheten alltid bedre. Men så dabber det av.

Men i dag er det mer fokus på sikkerhet på skole og regelverk også; det er krav til mopedbevis, bilbelte og båtsertifikat. Tenk på hvordan vi satt i bilen og kjørte uten belte mens vi røykte inne i bilen.

Jeg er optimist. Det var det som reddet meg, mer enn at jeg var ung og sterk.

-Født sånn eller blitt sånn?

-Jordmora kom til mor mi og sa, oi, han er født med seierslue. Den må vi la være på. Etter det ble det sagt, den guten kommer til å klare seg.

Etter Alexander Kiellandulykken fikk jeg et kort i posten av en fjern slektning. Hun skrev at seierslua reddet meg.

MALVIN HAUGE, ISOLATØR, RM ISOLERING

Av Marie Smith-Solbakken, 22. januar 2016.

PERSONALIA

f.1939, 41 år.
Isolatør i RM Isolering
malvin.hauge@knet.no

GJENNOMFØRING OG BRUK

Notat laget på basis av telefonsamtale 22.1.2016 og 23.1.2016. Notat lest opp 2. 07.2016 på telefonen og noe av teksten ble korrigert. Samtykke i at notatet kan nyttes som bakgrunnsnotat i fremstilling av Alexander L Kiellandulykken, herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer. (Telefon 2.07.2016),

Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket, Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek slik at ettertiden skal få del i dette. (Telefon 23.01.2019).

KORT HVA SKJEDDE

Befant meg i messen da Alexander Kielland tippet. Kom meg ut gjennom korridor til B-søylen. Gikk i livbåt, som ble slådd i stykker, krøyp opp på livbåten som lå med kjølen i været. Fikk tak i basketen og tatt om bord på Edda ca. 10 minutter etter kantringen.

BAKGRUNN

Jobbet isolasjonsfirma, var ansatt som isolatør i RM isolering. Jobbet på Edda, og bodde på Kielland. Hadde vært et par år i Nordsjøen.

27. MARS

Det blåste opp. Det var et voldsomt ruskavær. Etter en viss vindstyrke måtte de ta Kielland vekk i fra Edda. Kielland kunne ikke ligge inntil Edda når det blåste over en viss styrke.

Fikk beskjed klokken fem / halv seks at vi skulle gå om bord på Kielland. Vi gikk vi om bord, og de begynte å taue den ut fra Edda. De måtte ta gangveien opp, når det blåste for mye.

Vi gikk på lugaren og skiftet, og gikk i kantinen og hadde oss mat.

Jeg var akkurat ferdig å eta, så hørte jeg et kraftig smell. Jeg hadde reist og satt på plass bestikket og tallerken, og skulle gå på lugaren, da tippet den over.

Jeg for på hodet ned igjennom gangen, heldigvis den veien som leideren var. Måtte dra opp leideren.

Kom meg opp. Plattformen lå skeivt. Jeg måtte klyve over helikopterdekket for å komme på den andre siden. Hadde bare sokker, for skoene mistet jeg. Jeg gikk til det høyeste punkt der hvor livbåtene var, og kom meg opp og ut til livbåtene.

Der stod det masse folk. Det var ingen som regnet med at plattformen ville tippe rundt. Det hang en livbåt på hver side. Den ene hadde allerede en del folk ombord, den andre hadde de ikke gått om bord i.

Noen åpnet kassen med livbelter, og vi tok på oss livbelter.

LIVBÅTEN

Det var 15 -20 mann tok seg inn i den livbåten jeg gikk om bord i. Det var mange som stod der, men mange tok ikke sjansen å gå ombord når den lå på galne siden av riggen. Den kom ikke helt ned. Den ble hengende fast fremme og ble slått mot leggen.

Da Kielland tippet rundt så hang livbåten fortsatt fast, på det fremste festet i baugen. Vi fikk ikke løsnet festet og båten stod i spenn. Når plattformen tippet, ble baugen revet av båten og ble liggende med baugen i været.

Antakeligvis ble den fullt med vann. Jeg hadde ikke spent meg fast, og ble slått i svime når den ble hevet rundt. Når jeg kom til meg selv lå jeg og flaut i vann og så dagslys. Jeg tror alle kom ut av båten, lukene var åpne. Jeg krabbet ut og ble sittende oppå båten, på kjølen.

Det var da kranen på Edda som de hadde lårt ned basket kom. Det tok ei stund før jeg klarte å få tak i den korgen. Kranen var slakket ned, personalbasket hang, det var en tamp under basketen. Jeg fikk tak i tauen, og når bølgene gikk ned, for jeg ned i sjøen. Tredje gangen jeg var nedi fikk jeg tak i basket og stod på kanten av korga. Da var Jeg berget, og ble hevet opp på dekket.

Det var en til som var med opp sammen med meg i samme basket. Vi ble hevet ombord på helidekket.

Vi ble tatt hånd om der oppe, ledet ned i dusjen, og fikk varmen i kroppen igjen. Jeg var ikke god. Vet ikke hvor lenge jeg var på Edda. Jeg ble fraktet bort på senteret (Ekofisk complex) til jeg ble flydd i land om natten eller tidlig om morgen. Vi sa ikke så mye. Jeg kan ikke huske hva vi snakket om.

Jeg hadde knekt tre eller fire ribbein, og var innlagt på sykehus en dag eller to. Det var ikke så gale i forhold til slik det kunne gått. Jeg hadde fått låne noe klær ute på feltet. Dagen etter ble vi tatt til byen og fikk kjøpe masse klær til å ha på oss til å reise hjem i.

Arbeidskameratene mine

En kamerat spesielt Magnar Sæbø, fra samme sted (Halsnøy) døde. Han var i samme livbåt som meg, men han kom ikke opp i basketen. Han kom opp i en flåte. Og da han skulle hoppe i nettet for å komme til supplybåten bommet han, og de fant han ikke.

Svein Inge Jensen (Karmøy) var også i livbåten der jeg var. Det var han som låret livbåten, og satte i gang motoren. Han overlevde.

Kåre Eide han ville ikke være med i livbåten, for han så at den ville slå seg. Han gikk ned leideren på kula, stod der nede, og hoppet uti sjøen da den tippet rundt, og kom seg opp i en redningsflåte som de snudde. Han overlevde.

Hjemme

De hjemme, de var glade når jeg kom hjem. De de fikk telefonbeskjed fra naboen at jeg var overlevd før de begynte å savne. Vi hadde ikke telefon. Barna hadde hørt om ulykken. Kona hadde ikke fått det med seg.

Største feilen

Fortsatte i Nordsjøen, men ikke med engang. Det var den største feilen. Jeg var lenge i land.

Jeg ble ikke spurt om å reise ut igjen. Når du har vært ute for en ulykke bør du bli spurt om å komme ut igjen. Kom meg ut igjen, og var ute i mange år etterpå, til jeg ble pensjonert.

Har arbeidet med isolering og vært i samme firma hele tiden i 36 år.

Livbåt 1

Jeg satt i messa. Hadde jeg vært litt seinere med å komme meg ut kunne jeg gått med Oddvar Engelsgjerd (Etne) de gikk rett ut døra, og kom rett i livbåten der. Alle de overlevde.

Kranføreren

Snakket så vidt med kranføreren om bord, men ikke i senere tid.

Begravelsene

Deltok i begravelsene Haugesund til Paulsen og i minnegudstjenesten til Sæbø.

STERKESTE MINNE

Når jeg gikk over helikopterdekket, og så på alle de som bare stod der og ikke gjorde noe. De bare stod der langs gangveien til livbåtene. De stod der når den tippet, og ble hevet i sjøen når den gikk rundt. Det var høgt, 20-25 meter antar jeg.

TENKER PÅ

Det verste er at det var så mange som kom vekk, du lurte på hvorfor jeg ble berget og ikke de andre. Det er sånt en kan lure. Tenker ikke på det hver dag. Men tenker av og til.

HVA SKJEDDE?

De fant aldri helt ut hva som forårsaket det. Vi trodde lenge at de hadde kjørt den så hardt på ankerspellet da de trakk Kielland bort fra Edda at de sleit den i stykker. Men vi vet ikke. Vi snakket om det.

I LIVBÅT 1

GUNNAR GUTTORMSEN, TILLITSVALGT OG ELEKTRIKER, STELCO

Av Marie Smith-Solbakken, 5. februar 2916.

PERSONALIA

F 1944

g-guttor@online.no

55182277

97565038

BAKGRUNN

Arbeidet for Stelco på Alexander Kielland

Har arbeidet som huselektriker, tavleelektriker, industrielektriker

1977-1981: Elektriker, supervisor, formann i Stelco og tillitsmann for ansatte i Stelco

1982-1986: Elektriker PS Contractors på Vallhall, Frigg, mm

1987-2010 inspektør Bergens lysverker

2010: Pensjonist

BRUK OG GJENNOMFØRING

Telefon 5. februar 2016, og 2. juli og 8. august. Ikke anledning til å være med på fellesmøte angående dugnaden til Berlands hus 13.august. Guttormsen ikke hjemme før 18. august.

Samtykket til at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden skal få del i dette. (mail 24.12.2018).

OM KARSTEIN BERLAND OG DUGNAD

Vi var den turen der ute sammen. Han var ansatt som elektriker og spurte meg om råd siden jeg hadde god erfaring med hus installasjon. Han holdt på å bygge hus. Vi så på tegningene av huset og jeg foreslo hvor stikk-kontaktene burde være. Han omkom.

Vi ble sammensveiset når vi var i Nordsjøen. Vi var sammen i arbeidstid og på fritiden der ute. Vi og de fra Førresfjorden, vi var som en liten familie. Vi norske satt mye og ble godt kjent. Når vi var ferdig med jobben var det å spise og sette seg ned og prate.

Vi i Stelco bestemte oss for å ta det elektriske når Karstein omkom. Vi syntes det var rett og riktig å gjøre det. Vi hadde jo jobbet i sammen.

Svigerfaren var så behjelpelig. Hun, enken, var jo fantastisk hun og, hun ventet jo en liten. Har snakket med de etterpå. Hun imponerte meg, det gjorde foreldrene og.

Om ulykken

Det tok tid å komme over ulykken. Vi var syv som reiste ut fra Stelco, og tre som kom tilbake igjen. Mundheim (Johannes Mundheim, 44 år Strandebarm) reiste ut en til to turer etterpå, og ga. Stigen (Gerry Stigen, 26 år Bergen) reiste aldri ut etterpå. Det var bare meg som fortsatte. Jeg reiste ut etter ulykken i slutten av mai, og var der i 8 år etterpå.

Den kvelden

Satt med Vaagsbø (Jostein Vaagsbø, 28 år, Os) og Kråkø (Odd S. Kråkø, 33 år, Åsane) og spiste under dekk. Vi kalte det for spanjoler-messen. Det var to messer på Kielland. Vi var i den nederste messen, ikke langt fra kinoen.

Vi hadde hørt slag før, at sjøen slo opp under dekke og plattformen ristet. Men denne gangen begynte den å krenge. Det kom flere kraftige slag, så begynte den å krenge, mer og mer, så gikk det fort til vi lå på 45 % i grader.

De to andre kameratene sprang opp mot dekket. Jeg ble stående igjen og lure på hva jeg skulle gjøre, og glei tilbake til veggen på grunn av krengningen.

Alt som var løst kom rasende nedover. Mat, saus, gryter, tallerkener og softismaskinen. Alt havnet på golvet. Det var forferdelig sleipt og glatt, og vi sklei rundt. Det nesten umulig å komme seg oppover. Heldigvis var bordene skrudd fast. Vi ålte oss opp langs de, vi som var blitt stående igjen i messen. Da så jeg at de begynte åpne nødutgangen mot livbåtene. Jeg kom meg utenfor. Det første jeg så var en livbåt som var i ferd med å bli slådd i stykker. Vi ålte oss oppover mot den andre livbåten som lå høyere og lå fri fra sjøen.

Livbåt 1

Det første jeg ser er at den ene livbåten er slått i stykker. Spanjoler-messa lå nesten i sjøen nå. Vi ålte oss opp i mellom noen rør og fikk klatret opp til den andre livbåten. Tilslutt var vi 26 i den livbåten.

Da vi skulle låre denne livbåten, så ble den hengende fast i den bakerste daviten, og ble hengende som en pendel og ble slått inn mot stagene på plattformen.

På grunn av en tidligere ulykke hvor de hadde løst ut wiren alt for tidlig, før de hadde låret den ned, og tre ble drept, var det livbøye rundt livbåten og det var laget slik til at det måtte være mindre enn 75 kg kraft for å løse den ut. Det betyr at den bare kunne løses ut vannoverflaten. Med så stor sjø ble den hengende som en pendel, slått mot stakene, mens vi forsøkte å løse den ut.

Plutselig ble hele styrehuset knust mot leggen. Jeg var på vei til å hjelpe til, så ble hele pilothuset slått av på grunn av at vi ble slått inn mot stagene. Dermed var det fri sikt til daviten. Den ene karen kom seg bak, forsøkte å løse ut, akkurat da var det sannsynligvis så lite kraft at vi kom oss fri.

Hammer (Bengt Hammer, 26 år, Bergen) fikk oss løs. I denne livbåten var det masse av mannskapet fra plattformen, Stavanger Drilling, og mange fra cateringen. Det var ikke mange jeg hadde sett før og kjente. Hammer kjente jeg fra før. Han var isolatør. Han gjorde en bra jobb med å få oss løs.

Var bak og hjalp til. Så at plattformen lå på skrå. Vi gikk ned en bølgedal, og da så jeg ikke plattformen mer. Så ikke da den veltet. Vi var kommet bort fra plattformen da den veltet. Alt var så kaotisk

Må si jeg var ikke redd. Oppførte meg ganske kald. Følte jeg var med i en katastrofefilm og spilte en rolle. Det var den følelsen jeg hadde under selve hendelsen.

Det ble ikke vindstille på sjøen. Vi fikk inn vann i båten. Den var åpen. En mann måtte pumpe. Vi prøvde å kjøre på langs av bølgene, for å ikke fylle båten med vann. Det som skjedde da var at vi kjørte fra plattformen. Vi hadde en helt annet vei, enn det de må ha trodd. Det gikk lang tid før de fant oss. Vi hadde ikke radioforbindelse, eller noe som helst. Så fant de oss. Et engelsk redningshelikopter var nede i båten og da fikk vi radio levert.

De ville at vi skulle kjøre inntil supplybåt og hoppe over i nett. Vi ville ikke gjøre det på den måten. Vi ville vente til vi ble hentet opp med helikopter. Mange av oss var så avkreftet og sjøsyke at vi ville ikke klart det. Vi visste at det skulle blåse opp om kvelden og at været skulle løye til natten. Jeg hadde snakket med kapteinen tidligere og han hadde fortalt det. Det var like godt å være der, om bord i livbåten, som å hoppe i nettet for å komme om bord i supplybåten.

Det er ikke siterbart men greit å vite

De jeg trodde det var tak i, var det ikke tak i. De som jeg ikke hadde tenkt meg ville ta et tak, tok et tak. Vi klarte oss alle sammen i denne livbåten.

REAKSJONER

Vi skjønte hva vi var med på , og lurte på om vi var de eneste som hadde overlevd.

HELIKOPTER

Klokken 12 om natten kom redningshelikopter. Jeg ble tatt opp klokken 1 om natten og ble fraktet opp til hovedkvarteret på Ekofisk. Det var folk i livbåten til halv seks. De hadde problemer med vinsj på helikopter.

EKOFISK HOVEDKVARTER

Fraktet derifra og inntil Sola.

HVA SKJEDDE MED DE PÅ DEN ANDRE SIDEN

Vi opplevde ikke dramatikken på samme måte, vi som var på andre siden av plattformen, på baksiden av Edda da den kantret. Vi var mot været.

Mundheim han satt på lugaren sin og løste kryssord da det skjedde. Da plattformen hvelvet la det seg et skap foran døra. Han hoppet ut vinduet, og kom seg i en livbåt som kantret og svømte over i en annen livbåt. De som dro han opp da, sa det var i siste liten. Da han holdt i de, måtte de brekke fingrene hans løs.

Stigen snakket jeg ikke mye med om ulykken. De to jeg satt med, Kråkø og Vaagsbø, omkom begge to. De løp opp. Berland, vet ikke. Han omkom.

De fleste løp til topps, en god del satt i kinosalen. Det er naturlig at man går mot det høyeste punkt. Men det var løse containere som raste av gårde nedover og wire som røk. Mange ble truffet av det.

FORHALING

De hadde tatt opp gangbrua til Edda og forhalt riggen like før den veltet. De bruker vinsj. De drar i noen anker og slakker i andre ankrene. Det er en ganske god påkjenning for riggen. Lett å skjønne at det er en stor påkjenning når sjøen kommer. De holdt på en god stund. Broen ble tatt inn, så begynte de å dra plattformen. Vet ikke om de var ferdig når den veltet. Har på følelsen at de var ferdig. Det er ikke noen slepebåt som gjør det, de gjør det selv med ankervinsj. Det var vanlig prosess å dra riggen fra i dårlig vår. Jeg har opplevd at gangbroen har duttet av.

ARBEIDSOPPGAVER

De var i ferd med å rigge ned Alexander Kielland. Utstyret skulle rigges ned. Utstyr ble satt

over på Edda. Det var allerede kommet ut mye rør, for den skulle rett i boring. Vi holdt på å rigge den opp for boring. Ibsen skulle for å overta som hotell.

Vi skulle hentet ned noen antenner (fjernsynsantenner) som var i toppen, som skulle flyttes over på Ibsen (fjernsynsantenner).

Arbeids- og boforhold på Alexander Kielland

Det var satt opp masse containere oppå hverandre. Vi var vant med de forholdene, ikke noen moderne rigg akkurat. Det var ikke den vi likte best. Ibsen skulle ut, den var modernisert. Kielland var en ganske stabil rigg. Det var rigger som var mindre stabil enn den. Vi følte oss trygge.

De ville ha oss på arbeid lengst mulig. Klart de tok sjanser. De var alltid på limiten. Ved juletider nektet vi å gå tilbake fra Edda til boligplattformen pga storm.

Årsaken

Vi har spekulert i hva det kunne være. De sa det var en sveis. Det kan vel like godt være forhalingen som har vært en for hard påkjenning plattformen?

Når den lå på anker, og hadde alle ankrene ute, da strammet de noen og slakket de andre for å forskyve plattformen. Når det var virkelig sjø, og den lå fritt fikk vi akkurat den samme følelsen som da Kielland gikk rundt. Det skjedde noen ganger, at det bare var wire som holder igjen. Det skjedde både på Kielland og Ibsen, da ristet det hele plattformen. Har spilt bordtennis i full storm. Det kommer seg av at plattformen var strammet ned mot ankrene.

Hva den tåler og ikke tåler er et spørsmål. Det ble for mye den dagen. De vet vi. De sier det var en sveis som gikk opp. Har en sveis gått opp, må det ha vært en påkjenning først.

Livbåtene

Daviten som sviktet, det spørs om de hadde godt nok vedlikehold på livbåtene. Hvorfor løste ikke daviten seg ut? Livbåten ble hengende som en penn.

Etter Kielland ble Safe Astoria lagt ut til Edda. Reiste ut i mai. Var med på livbåtøvelse på Edda. Alle skulle i livbåtene, og livbåtene skulle senkes ned til vannet. Jeg ble forespurt om å være med på det. Jeg skal være med på å låre ned livbåten. Lårte ned, løste ut daviten, den ene daviten løste seg ut, den andre ble hengende igjen. Tok det opp også når jeg var til avhør hos politi. Ja, jeg tok jeg det opp.

Det ble lagt inn noen wirekuttere, så vi kunne kutte hvis noe slikt hendte. Det må vedlikeholdes hele tiden. Det må smøres, det fikk jeg en aha-opplevelse av etter ulykken.

Nå er det fritt-fall-livbåter. De er ikke prøvde i full storm. Man kan nok få seg noen overraskelser med fritt- fall-livbåtene også.

Sterkeste minne

Vet ikke hva eg skal si. Vi finner en måte å beskytte oss på. Jeg har aldri vært redd for å snakke om det. Det er medisin i seg selv å snakke om det. Ulykken har jeg satt i samme bås som at jeg nesten har kjørt utenfor en vei.

Det om gjorde mest inntrykk var alle kameratene jeg mistet; Berland, Vaagsbø, Kråkø og de fra Førresfjorden. Kameratskapet i Nordsjøen er annerledes enn på land. På land går vi hver til vårt på fritiden. I Nordsjøen var vi sammen i fritiden og snakket om alt, om de hjemme, om hvordan vi hadde det, og hva vi gjorde. Vi var nære hverandre og vi var gode kamerater. Vi fra Stelco satt mye sammen med de fra Førresfjorden og pratet om kveldene. Det er rart å tenke på at de er vekke.

Begravelsene

Jeg var i alle de begravelser jeg kunne. Deltok i Berland, Vågsøy og Kråkø sin begravelse.

(Joar Dyrstad, som omkom, hadde byttet skift pga konfirmasjon)

Dugnad

Vi var flere som var med å hjelpe Berland. Vi skyldte de noe. De døde. Vi overlevde. Det var godt å være med å hjelpe. Jeg hadde lyst å gjøre det. Vi gjorde alt det elektriske på huset. Noen la rørene, og jeg strakk ledninger og monterte i sikringsskapet.

Tillitsmann i Stelco medlem i Elektriker forbundet i LO

Jeg besøke noen av konene, og fortalte hva som skjedde. Det var tungt. Mundheim fikk problemer. Han fikk problemer med å komme seg ut. Stigen ville ikke ut igjen heller. Jeg var den som jeg slapp best unna av alle sammen.

Erstatning

Vi fikk erstatning for tort og svie. Vi hadde gjennomgått en stor belastning. Vi visste ikke om vi skulle godta det. Det var en LO advokat som hadde forhandlet det frem 25 000 på hver av de overlevende.

Jeg traff LO advokaten med Tinghuset. Han satte oss i en forferdelig situasjon. Vi måtte fraskrive oss om vi fikk følgeskader, det satt oss i et dilemma. Vi visste ikke hvordan vi skulle takle dette i ettertid. Akkurat der og da var jeg sint på LO advokaten. Det sa jeg til han.

Han tok imot. De hadde bestemt seg, da hjelper det ikke å si noe.

Jeg sa ja til de 25 000 kroner til syvende sist. Greit for meg, jeg var ikke skadet. Samtidig var jeg tillitsmann og tenkte på de andre. Mundheim ringte og spurt om råd, jeg sa ikke godta det. Han kom i forhandlinger og fikk mer. Han var skadet. Jeg vet ikke hva Stigen gjorde.

STELCO SOM ARBEIDSGIVER

Det var ikke flinke å takle det. De fulgte ikke opp de pårørende

En av konene fikk ikke beskjed fra firmaet om at ikke mannen var blant de overlevende, eller at han var savnet eller at han var omkommet. De lot ikke høre fra seg. Hun ringte til min kone og spurte. De var uerfarne. Det ble amatørmessig hele greia. Det må vel bli det, når noe slik skjer.

ANNEN OPPFØLGING

Vi er blitt fulgt av psykologer over tid. Men nå har jeg sagt at jeg ikke vil ha noe mer med de å gjøre. Grunnen er at de førte ikke til noe. De ga ikke noe, de bare tok noe. Ble bare urolig av de, derfor ga jeg beskjed om jeg jeg ikke ville ha noe mer kontakt med de.

KONTAKT MED ANDRE FRA KIELLAND

Har vært anonym. Har ikke deltatt i Stavanger på arrangementene. Har lagt en distanse til hendelsen.

KIAN REME OG KIELLANDFONDET

Hadde ikke kontakt med han. Har fått brev, men har ikke deltatt i noe som helst.

MEDIA OG JOURNALISTER

Vi ble fanget i hangaren av representanter fra selskapet og fraktet til hoteller for at vi skulle skjermes. Men noen av journalistene hadde fått nyss om at vi var på KNA hotellet. Vi Menn hadde lagt seg inn på værelset ved siden av meg. De banket på døra, og de prøver å presse seg inn på rommet. Jeg ber han dra en viss plass, og klemte døra igjen.

Om morgenen ble vi plassert ned på firmaet, til Haugesund de Groot, etter hvert som de overlevende kom inn. Vi ble kledd opp, og klarte å berge oss inn på flyet uten at noen journalister oppdaget oss.

Vi ble fraktet hjem i privatfly til Flesland. Der stod NRK Hordaland og tok imot oss.

Så kom BT og så Morgenavisen. Jeg slapp de inn. Skulle ikke gjort det. Det ble sagt litt, om øyeblikksopplevelsene. Det kom intervju i begge de avisene. Hele første side stod det : Pappa kom hjem.

Hadde gått alt for mange timer uten å sove, de sa at verden hadde rett å vite hva som var skjedd. De bruker de knepene de kan. Oppslaget var alt for stort. Det var plagsomt. Alle så på meg. Jeg ble nesten kjendis over natten. Det var ikke så greit.

Så var det populært med bøker, der står det om hendelsesforløpet. Har to bøker: Bernt Eggen, Håkon Gundersen og Per Ståle Lønning, Aage Enghaug.

Å LEVE MED OPPLEVELSEN

Jeg tenker om det at jeg spilte en rolle i en katastrofefilm. Det er Kanskje slik vi beskytter oss på.

HARALD HANSEN, RØRLEGGER OG TILLITSVALGT, OIS

Av Marie Smith-Solbakken, 9. november 2015, Hamresanden 132, 4656 Hamresanden

PERSONALIA

Født: 1942

GJENNOMFØRING OG BRUK

Intervju foretatt i hjemmet til Harald Hansen. Lånte boka "Katastrofe i Nordsjøen" og forsikringspapirer fra LO og ansatte/etterlatte. Notat sendt til gjennomlesing og korrigering.

Samtykke i at notat fra samtalen kan nyttes som grunnlagsdokument i vår fremstilling av Alexander L Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer. Samtykke gitt på telefon 3. 07.2016.

Samtykket til at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling som overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden får del i dette. Telefon 13.02.2019.

BAKGRUNN

1979: Rørlegger og ansatt i Maritim Service, utleid til Haugesund De Groot, videre innleid til Phillips via OiS. Arbeidsleder i rør og plater en del år. Fortsatte offshore til pensjonsalder. Slutten av 1979 kom OiS på banen offshore. Det var da 36 forskjellige bedrifter som tilsluttet seg denne overbygningen. OiS hadde store og lange oppdrag på Ekofisk feltet, Statfjord, Vallhall og Frigg.

27. MARS 1980

Jeg var rørleggerformann og jobbet på Albuskjell Alfa. Uheldigvis kom det så mange drillingfolk ut at jeg måtte flytte til Kielland. Jeg ble henvist til å bo på Kielland og pendle frem og tilbake med plastpose.

Den dagen var det tåke og vind, og jeg kom meg ikke på jobb. I forbindelse med uthaling fra Edda så skjedde det tragiske at plattformen krenget.

KINO

Tidligere på dagen hadde jeg truffet Abrahamsen. Vi avtalte å gå på kino den kvelden. Vi var i kinosalen til det faste mannskapet, i den kinosalen som var under helidekket, da det skjedde. Det siste jeg husker er at vi gikk i kinosalen. Husker ikke mer, før jeg så at sjøen kom inn gjennom spisesalen. Jeg må ha sovnet. Jeg våknet på golvet. Reagerte på at noe var skjedd. Her må jeg komme meg vekk, tenkte jeg. Vannet kom inn i messa. Det var ikke et menneske i kinosalen. Kinosalen var helt tom. Jeg lå igjen alene på golvet.

Visste at det var en dør ved siden av kinolerretet som gikk ut til gang og til livbåt. Jeg kom jeg meg over på på sida og beveget meg ned. Visste at det ville ligge tre livbåter der. De tre livbåtene, som jeg oppsøkte, lå for seg selv, på motsatt side av Edda. Når jeg kom ut var det kun en livbåt igjen, de to andre lå under vann. Det var egentlig ikke min livbåt, men jeg tok den første og beste. Jeg kunne høre at folk hylte i livbåten.

Hogger løs livbåten med øks

I den båten var det 22 stykker. Vi var 22 til sammen når vi klarte å løsrive oss fra daviten. Vi hadde problemer med å løsne krokene. Det som ble snakka om var hvor mange er vi, kan vi slippe oss fri og komme oss fri. En ofret nesten fingene sine. Cockpiten var knust. Det var bare et åpent høl. Fikk løsnet den siste kroken når den var på vei opp. Vi brukte øks for å kappe wire. Jeg dro i wiren og finnen hogde. Vi kom oss fri.

Så var det bare å tøffe av gårde mot sjøen i ca 7 meters bølger. Det var ikke mange sekunder/minutter etter at vi var kommet vekk så tippet plattformen.

I livbåt 1

Telegrafisten var der. Han prøvde å få radiokontakt. Folk ble sjøsyke. Fire stykker kastet opp over meg. Det lukta oppkast og diesel. Det lukta vondt. Det var varmt i livbåten. Jeg satt i t-skjorte og turnsko. Jeg var ikke våt og det var ikke kaldt.

Etter en del timer, kom det en bergingsmann fra et engelsk helikopter, han registrerte hvor mange vi var og ga beskjed videre.

På morgenkvisten kom det fire supplybåter rundt oss. Det turte vi ikke komme oss om bord i. Å hoppe fra livbåten til supplybåten ville være vanskelig. Det var for mye svell å komme om bord. Når vi var i bånn av bølgen så vi propellen til supplybåten høyt oppe over oss. Enden på visen var at de heiv en hiveline over til oss, og på den hivelinen sendte de over en walkie talkie i en lerret-pose. Dermed fikk vi kontakt. Ikke lenge etter kom ”seekingen” og heiste oss opp og fraktet oss opp til hotellet. Der ble vi registrert og det ble ringt hjem til våre respektive. Vi ble strippet for klær og fikk en kjeledress. Etterhvert ble vi kjørt med helikopter til Sola.

Kona visste ikke at jeg var der på Kielland, hun visste det ikke før telefonen kom klokken 7 om morgenen at jeg var berget. Da fikk hun et lite sjokk.

Kom til hotellet på Ekofisk complex

Fikk fortalt fra de andre guttene om at noen ble kappet i to av wiren, og etter hvert som plattformen snudde seg gikk de og krabbet de oppover, og ble med ned.

En som hadde hoppet og som hadde overlevelsesdrakt, ble skylt om bord på dekket på supplybåt. Det var en engelsmann.

Vi som hadde vært med holdt kontakt med hverandre. Mange av oss jobbet sammen etterpå. Det var også en god del som også hoppet av, som ikke ville mer.

Mykland (han fra Vennesla) svømte og fikk tak i flåten, fikk snudd den sammen med to andre.

Gunvald Falk: hoppet fra en stor høyde. Han kom opp. Han fikk etterdønninger. Han var rørlegger.

Det verste

Det verste var å reise ut igjen, og klippe opp samtlige garderobeskap og ta vekk eiendeler, pakke det sammen. Da kom det sigende hva som var hendt. Det var etter to uker. Jeg gjorde den jobben sammen med sjefen min (Tom Rønning) og materialforvalter (Lennart Lundholm) og meg selv. Tømte skapet, pakket ned sakene og sendte det i land. Det var personlig eiendeler. Vi hadde hvert vårt skap.

Her hang arbeidstøy og gutta hadde sine private ting det. Det var tungt, det var endelig, det var slutten. Var det personlig ting, putta vi det i sekk, og sendte det til egen base.

Identifisering

Sjefen vår, Tom Rønning bodde på Albuskjell. Han var med å identifisere de som omkom

Hva skjedde

Hvorfor røyk beinet ? Ingen vet det sikkert. Kielland ble hevet. Vi fikk aldri vite om det ble tatt noen prøver. De påstår at det var en sveisefeil. Det er så mange år siden. Etter det jeg har hørt, skal det ikke kunne skje at den velter om et bein detter av.

Oppfølging og bearbeiding

Har fått snakket med psykolog, en gang. Fikk en telefon, jeg mente jeg ikke trengte oppfølging. Har ikke hatt etterdønninger. Jeg reiste rett ut etter fjorten dager. Har ikke merket noe, ingen drømmer, ikke noe.

Et kriseteam brakte oss sammen. Første gang, var det til et gode. Jeg anbefaler å snakke med Theis Salvesen, presten. Han arbeidet i cateringen, og bestemte seg for å bli prest etterpå.

Jeg er alltid oppmerksom på været og lyder i plattformen.

Jeg har snakket mye om det som skjedde, besøkte foreldrene til de som mistet sønnene sine. Jeg har snakket og snakket. Selv om de andre ikke spurte, snakket jeg om det. Jeg gikk rundt og snakket med avdødes foreldre. Det som kom ut, var det som skal ut. Det forsvinner fra meg, men det har brent seg fast.

GUNNAR FAGERMO, BYSSEGUTT, DOLPHIN CATERING
Av Else M. Tungland, 18 november 2015, Sola Strand Hotel.

PERSONALIA

F. 1960

Tlf.: 479 09 563

Kleppe

Den yngste som overlevde

BRUK OG GJENNOMFØRING

Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden skal få de i dette. (Telefon 23.01.2019).

BAKGRUNN

Den yngste som overlevde

Han begynte å jobbet på fiskerbåt 17 år gammel. Fikk så jobb i catering på Alexander Kielland og hadde ca. 10 turer i Nordsjøen før ulykken.

Jobben på AK besto i slike ting som å vaske lugarer, ganger og å skrelle poteter i Bussa.

Han gikk på nattskift.

HVA SKJEDDE NÅR ULYKKEN INNTRAFF?

Den dagen ulykken inntraff lå han og sov fordi han hadde gått nattskift. Han skulle snart stå opp. Han våknet av at køya tippet.

JEG TRODDE DET VAR NOEN SOM STO BAK MEG OG HOLD OPP SENGA.

Han skjønte fort at det var noe alvorlig galt. Lyset gikk og nødlyset kom på.

Det var også en annen kokk i lugaren som lå og sov i underbuksa. De kom seg begge raskt ut på dekk. Det gikk greit for de var i samme etasje som livbåtene. På dekk var det allerede mange folk i livbåten. Det var kaldt.

Jeg sprang inn igjen for å hente mer klær. Tok med meg 2 skjorter. Fikk på meg den ene. Kastet den andre på vei ut. Måtte springe med en fot på veggen og en på dørken, fordi plattformen lå på skrå.

HAN MÅTTE HOPPE FOR Å KOMME NED TIL NED TIL LIVBÅTEN

Det var en stor kokk der som ikke turte å hoppe ned. Jeg hoppet igjen opp sammen med en annen og vi fikk han ned i livbåten. Det var en annen også, som kom deisende ned som jeg fikk grepet i skulderen og fikk han inn i livbåten. Jeg har som trøst at jeg kanskje fikk reddet disse to.

HVA SKJEDDE I LIVBÅTEN?

Inne i livbåten ble vi hengende i den ene kranen.

Båten ble slengt først en gang inn i plattformen. Da sprakk båten fra det ene vinduet og over toppen på taket til det andre vinduet. Så kom det et slag til og styrehuset bak ble slått av. Jeg tenkte at hvis det kommer ett slag til så er det slutt.

Da tok en øks og drylte til og båten gikk rett ned. Vi drev inn under plattformen. Så fikk vi gang på motoren og vi kjørte rett ut mot været. Det kom vann inn i sprekken framme. Da vi var kommet klar plattformen la vi båten under været.

Vi var 26 mann om bord i båten.

Når vi åpnet sidelukene kom vannet fossende inn. Vi fikk ikke reddet noen flere.

Noen sa at vi måtte redde oss selv.

Det var mye liv i livbåten. Noen hadde panikk. Folk pisset på seg.

Det var folk som frøs og noen ville hive seg på motoren for å i seg litt få varme herfra. De måtte holdes igjen, for vi var redde de ville kvele motoren.

En spurte stadig om vi snart var på Jørpeland.

En spurte om vi skulle be fadervår. Jeg husker at en sa at: " Du skal ikke spøke med slikt nå". Det ble ikke noe fadervår.

Vi satt tett inntil hverandre for å holde varmen.

Det var en del vann i båten og en belgepumpe. Jeg satt og pumpet mer og mindre hele tiden.

NØDBLUSSENE

Det var nød-raketter om bord som ingen turte å sende opp. Jeg trodde at de som hadde sikkerhetskurs visst hvordan det skulle gjøres, men ingen turte. Jeg hadde jobbet på fiskebåter og der hadde de nødbluss som jeg hadde fått noen som var utgått på dato og brukt de på nyttår. De som var i livbåten var nøyaktig like disse, så jeg visste hvordan de funket.

Jeg tente på et nødbluss, men slapp fort den første fordi det var så mye vind at flammen kom rett på hånden. Da tenkte jeg at det er bedre å redde 26 liv enn en hånd.

Han viser at han ennå har arr på hånden etter brannsårene.

Jeg sendte opp de rakettene vi hadde, men til ingen nytte. Ingen så det.

Vi hadde ingen raketter igjen da det ble lyst.

REDDET

Så kom det et engelsk helikopter. De spurte om vi hadde noen som var skada. Jeg viste brannsårene og ble tatt opp som nummer to.

Vi ble tatt inn til Ekofisk. Jeg var den eneste som hadde en kroppstemperatur på over 37 grader. Etter at vi var registrert ble vi sendt til Forus i helikopter. Deretter ble jeg sendt til sykehuset hvor jeg fikk behandling for brannskaden.

Alle arbeidskameratene til Gunnar ble reddet. Han kjente ingen som omkom. Kokken i underbuksa, som lå og sov i samme lugar som han, kom seg også i livbåten. Det var en Portugiser.

OM ÅRSAKEN TIL ULYKKEN

Han tror at de strammet ankerkjettingene for mye. Ellers så hadde de fått vite at Kielland skulle inn til land for overhaling 2 dager etter.

FIKK DU NOEN FORM FOR ERSTATNING?

Han fikk 25.000 i erstatning. De ble tilbudt å snakke med advokat. Advokaten anbefalte han å ta imot dette. De som ikke tok i mot fikk senere 200-300 tusen i erstatning.

En journalist fra Stavanger Aftenblad som intervjuet han nylig i forbindelse med 35-års jubileet spurte om Stavanger Drilling hadde snakket med advokaten for å få han til å anbefale folk å godta tilbudet på 25.000.

Jeg fikk aldri klærne mine igjen. Husker at jeg hadde på meg en t-shirt hvor det sto:

“It is now or never”

Jeg fikk ikke nye klær. Tok toget til Egersund i overlevingsdrakten som jeg fikk på Ekofisk. På beina hadde jeg noen og plastposer fra sykehuset. Synes at det var dårlig oppfølging.

Far hentet meg på stasjonen. (Han bodde hjemme hos foreldrene i kjellerleilighet med egen inngang.)

Forlis nummer 2

Etter ALK sluttet han i Nordsjøen. Han gikk en stund uten jobb inntil han fikk sommerjobb på en fiskebåt. Deretter jobbet han på en stor fiskebåt i mange år.

1991- kjøpte han en egen reketråler for noe oppsparte midler og lån med garanti fra faren. 2-3 år etter ble han påkjørt av en dansk fiskebåt. Mannskapet hadde båten på autopilot og satt nede og spilte kort og så ikke båten hans som lå stille. Hele baksiden på båten hans ble skrellet bort. 7-8 minutter senere gikk det ned.

Dette ble dermed hans andre dramatiske forlis. Denne gangen måtte han ut og svømme. Han hadde med seg en mann som mannskap og tenkte mest på hvordan det gikk med han. De fikk reddet seg bort til en stor isoporkasse som lå og fløt. De så bare lysene av fiskebåten som hadde kjørt dem i senk før mannskapet der sjekket hva som hadde forårsaket braket de hadde hørt. Da de oppdaget hva som var skjedd kom de til bake og reddet de som lå og fløt i sjøen.

Etter dette ble det slutt på sjølivet for Gunnar. To forlis var nok. På toppen av det hele fikk han en dårlig advokat og ble sittende igjen med 160.000 i gjeld etter forliset. Det ble skyld-deling fordi de mente han burde flyttet båten sin og ikke blitt liggende stille når den andre kom.

Han bodde ett år alene på en gård på Helleland etter dette:

Hva gjorde du der?

Jeg drakk og hogde ved. Søsteren min var bekymret og skaffet meg hjelp. Jeg fikk så en psykiater som hjalp meg.

Omskolering og familie

I en alder av 35 år fikk han tilbud om omskolering. Han havnet på skolebenken igjen sammen med 16 åringer på Sola videregående. Ble etterhvert flymekaniker og jobbet i Braathens. Han jobber nå Halliburton.

Mens han gikk på videregående bodde han på hybel hos en som var gift med ei dame fra Brasil. Han spurte om jeg syntes at hun var fin og de var hun. Han sa at hun hadde en søster. Jeg brevvekslet en stund med søsteren, som han giftet seg med 37 år gammel. De er ennå gift. De har 2 barn på 18 og 20 år. (Hun hadde et barn fra før) Den yngste har jeg laget selv, sier han og smiler stolt.

Plages du fortsatt av minnene etter Kielland og det andre om forliset?

I en periode var jeg mye alene på hytta, En til tre uker. Hadde med øl.

En gang drakk jeg meg full på 60% sprit. Etter dette hogde jeg ved. Var alltid helt alene. Tre til fem dager på hytta på Helleland.

Jeg drømmer at jeg ser meg selv oppe på dekket på Kielland og ser livbåten som går der ute på havet uten meg. Det er ikke akkurat noe mareritt, men en drøm som kommer tilbake.

Tankene kommer tilbake hvis det er dårlig vær, eller dersom det er en båt som har forlist.

HVA GJØR DU DA?
Da tar jeg noen øl og prøver å roe ned.

THEIS SALVESEN, BYSSEGUTT, DOLPHIN CATERING

Av Marie Smith-Solbakken, 13. november 2015

PERSONALIA

Theis.salvesen@kristiansand.kommune.no

99563376

F 26091955

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale foretatt i på Tveit prestegård. Notat fra samtalen sendt til gjennomlesing og korrigering 2.12.2015. Det er gjort noen oppfølgingssamtaler med Salvesen på telefon. Samtykke til å bruke notatet som et grunnlagsdokument i fremstillinger av Alexander L Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer. (Telefon 14. juni 2016)

Samtykket til at notat fra samtalen kan brukes.

BAKGRUNN

Ansatt i Dolphin Catering

Fjerde tur, og skulle bli den siste

Marineprest i Ramsund

Sogneprest Ibestad, sør Troms

Prest Valle, Bykle

Prest i Tveit

Studerte teologi, ville bare ha noe annet , hadde hatt to turer på Kielland og to turer på hotellet. Arbeidet som renholder, messemann.

27. MARS 1980

Heftig vær. Det var problemer med shuttling, og vi hadde stengt ned den store kantinen, dermed ble mange sittede i den lille. Ganske irriterende for meg som skulle holde det reint. Også begynte middagsservering i sekstiå. T-bone steik og fårikål og tre andre retter jeg ikke husker. På den ene siden lå en liten kinosal og på den andre siden var den store kinosalen. Vi

viste filmen The Rose. Det siste 40 mann hørte var The Rose. Det tenker jeg på i begravelser og bryllup

Så sitter de der. Det var plass til 40, og når 40 mann sitter og spiser og kriller i tallerkener er det mye lyd, og ca. fem på halv syv høre vi et dunk brak smell. Alt ble stille. Og alle tenkte, dette her var litt av et vær, så begynte de å spise igjen. Så gikk det et par minutt og så kom det et nytt dunk, og litt stille igjen. Ulv ulv, skal det fortsette sånt. Så rente denne plattformen over på sida. Alt ble feid nedover. Glass og tallerkener, gryter alt i hop ramla. Da tenkte jeg, nå bare må jeg komme meg ut. Gikk ut gjennom den lille kinosalen, og i det jeg gikk inn der kom hele kinoapparatet mot meg, så veltet jeg det på andre siden. Dette blir dyrt tenkte jeg, så møtte jeg to stykker. De ville gå inn i plattformen: Dere er galne, sa jeg. Dere må være med meg ut. Jeg kjente ikke de to. Kom ut på en balkong, og der var det tre meter ned til livbåten. Jeg skjønte jeg kunne ikke hoppe fra den høyden, når den hadde den vinkelen. Så kom det flere folk, seks syv folk der.

Det var texastider. Mitt sikkerhetskurs var: Her har du hjelm, bruk det når du er på dekk. ”Livbåtkurs upstairs og downstairs. Livbåtøvelser var alltid mitt i kinoen. Så var det en som krysset av alle seks, at vi hadde vært der.

Jeg spurte om de kunne ta meg imot og det gjorde de. Vi gikk opp i livbåten. Vi gikk 26 inn i den, dro i spaken, dro og dro, fikk ikke fridd den. Og så begynte det å smelle og så begynte det å knuse. Alle de andre livbåtene knuste tror jeg. Da var jeg sikker på nå dør jeg. Nå blir Marit enke før hun er gift. Vi skulle gifte oss i august. Ja sa: ”Jesus enten jeg da lever eller dør, så hører jeg deg til”. Det har fulgt meg i 35 år som prest. Den roen og freden jeg kjente da, kan jeg kjenne enda.

Så fant vi frem en brannøks. De hogde over wiren, så ble vi fri.

Tre, fire måneder etterpå var mamma og meg i Stavanger. Livbåten stod bak et gjerde. En kar var der. Jeg spurte karen om jeg kunne komme inn. Jeg satt i den, sa jeg. Dere gjorde galeste dere kunne gjøre. Dere hogde over wiren som skulle ta ut splinten på toppen. Fordi wiren lå over tofta, gjorde det seg sånn at splinten løste seg opp.

Var fri, kom oss på sjøen. Fryktelig ubehagelig. Jeg hadde kun t-skjorte og bukse. Folk pisset, dreit og spydde. Det er fælt med lukter. Etter et kvarter var det en som nappet meg i buksa. Du Salvelsen ”du har ikke fyr”. Vi brukte opp alt vi hadde av nødraketter i løpet av en time. Jeg satt foran med telegrafisten som hadde mistet brillene sine. Jeg måtte være øynene hans. Det er litt sånt for min svigerfar og. Han var sjef på Farsund radio da. Han hadde all trafikk, jeg kunne bare sagt hei svigerfar. Tenkte ikke på det, gjorde det ikke.

Vi snakket ikke, en som reiste seg opp, en gammel sjauer som hadde jobbet 30 år som sjauer i New York. Han sa nå ber vi fader vår. De andre sa nei.

I elleve tida om kvelden var det tre supplybåter rundt oss og halv tolv kom helikopteret. Hørte lyden over. Det var en liten glugge. Så så jeg redningsmannen komme. De fikk med seg en del. Så reiste de, det var det problemer med vinsjen. Jeg var den siste som gikk fra livbåten klokken halv sju om morgenen. Så inn til Ekofisk hotellet. Da skjønte vi hvor stor denne katastrofen var. Vi hørte på radioen sørgemusikk. Jeg fikk av meg tøyet, fikk på meg foret kjeldress. Etter et par timer inn til Stavanger, vanligvis kom vi til Forus, men nå til Stavanger. Der stod det fly som skulle til Farsund. jeg spurte om jeg kunne gå på det. Fikk beskjed om at det kunne jeg ikke. Jeg skulle debriefes.

Kom inn til Stavanger sentrum, gikk til Paulsen herre ekvipering, den mest fasjonable butikken, der fikk jeg klær. Og så fikk jeg beskjed om å gå på hotellet for debriefing. Kom der, sa navnet mitt og fikk nøkkel til rommet og spurte om jeg nå var debriefet. Om du får nøkkelen tilbake så går jeg, så gikk jeg på jernbanestasjonen.

Hadde du penger til billett?

Jeg hadde noe i lomma, må vel ha hatt? Jeg kan ha hatt en hundrelapp i lommen, og tatt det med meg?

BETYDNING

Noen år siden pratet jeg med en i Nordsjøen, så pratet jeg om når jeg var ute, sa at jeg var med på Kielland. Det er vel ting du kunne vært foruten, sa han. I og for seg, alle skulle vært den ulykken foruten. Når det først skjedde og det gikk greit for meg er det sånn: ”Det som ikke tar livet av meg, det styrker meg ”. Kielland er en opplevelse jeg har i porteføljen min. Den opplevelsen, den freden og roen i min tro, det har fulgt meg.

Også fikk jeg 30 000 for tort og svie. Brukte til å investere i aksjer som ble til 40 000. Den beste var i Aker, ga 190 for 3 aksjer, og tre år etter på fikk jeg 4900.

KIELLLANDFONDET

Kian var mer radikal enn meg, og jeg var ikke der da. nå er jeg mer radikal, har sittet 20 år for AP i kommunestyret.

ÅRSAKER

Veritas slapp for lett unna dette. De kan ikke ha undersøkt og godkjent videre drift når forholdene var som de var. Når jeg var på tanken på Ekofisk lillejulaften, lampene svingte som pendler, hvis plattformen velter går vi til bunns, hørte vi. På Kielland var vi trygge, Kielland var som er kork opp og ned. Det kan ha vært dårlig vedlikehold. Kanskje noe med konstruksjonen.

SENKNING

Så det på Dagsrevyen. De begynte med at de smalt den, dette var for tidlig tenkte jeg. Så var det sånn da. Skjønte ikke hvorfor de hadde så travelt.

LIVET DITT

Det gikk greit for meg, skulle gifte meg i august, og ta embetseksamen i teologi november. Kunne ikke gruble på min egen skjebne

FULGTE OPP TO STYKKER

Kåre Jess: Han er fra Bryne, men bodde i Flekkefjord, spilte klassisk gitar. Et par dager i uka var jeg inne på lugaren hans. Datteren til Kåre tok livet sitt for tre år siden. Fikk brev fra henne. Når hun tok livet sitt, ringte mannen meg, han mente at helsevesenet ikke hadde skjønt hvor alvorlig dette var. Han klagde til fylkeslegen, ba meg om en påskrift. Hun var opplagt suicidal. Faren hadde ikke godt ekteskap med konen, datteren gravde seg djupere og djupere ned i dette. Hun var på besøk her, hun sendte meg brev, og jeg tenkte dette går rett i dass. (Etterlatt Ola Andreas Kjelland, ektefelle til datter til Kåre Jess, er kjent med beskrivelsen, og har godkjent)

Arvid Austbø: Han var fra Lista. Han var to yngre enn meg. Var på besøk hjemme hos dem hos foreldene. Husker at de hadde tv på, der kom navnet hans opp på rulletekst, da sa moren – da har de altså funne han. Det var snodig at de ikke hadde ringt i forkant.

Thomas og Anna Austbø de lever fortsatt.

OPPFØLGING OG BEARBEIDING

Allers og Hjemmet hadde reportasjer på tiårsdagen. De ti første de hadde hatt kontakt med hadde ikke fått livet til å funke. Jeg var sogneprest hadde fire unger. Akkurat så vi ble plukket ut som lønnskonto nummer 100 000. Vi var tre som ble med. De valgte oss, vi var de mest presentable)

Utøya, jeg håper nå at krisepsykiatrien har kommet lengre.

Svigerfar var krigsseiler han levde med angsten i flere år. Opplevde et traume som varte et døgn. Jeg hadde og har så mye å tenke på, hadde litt angst, fikk angst i ettertid. Så alltid etter nødutganger, så opp om noe kunne dette i hodet på meg. Det var vill vest da, nå er saftey first.

Hadde halsbetennelse i et halvår etterpå.

OPPFØLGING

Mamma som var min nærmeste pårørende, hun fikk et brev at jeg ville bli ukonsentrert og begynne å pisse i senga. Hun sa Theis du er jo helt normal.

Jeg har fått besøk av utallige leger og psykiatere, har fått en følelse av at jeg har hjulpet de til å få en avhandling. Har svart ja på alle spørsmål om å møte de, men for fem år siden, sa jeg nei.

De tok blodtrykk.

Siste gang var en IQ-test på telefon, den bestod jeg med glans.

Omvendt tullete! Jeg hjalp de, fuck you!

Opplevde aldri de var interessert i meg. Men interessert i sitt eget forskningsprosjekt.

Det skulle være en tredve-års markering. Tenkte dette er for dumt. Vi var 89 som overlevde, sannsynligvis lever 60 fortsatt. Jeg ville ikke kjent de igjen, vi kunne pratet litt, vi som var igjen. At de ikke gadd å sende ut en invitasjon til 60 overlevende det synes jeg var kleint.

SORG

Er reaksjonen på et tap, og hvis du opplever tap, så er det fordi du har fått noe, og det er en styrke å få noe, og derfor er sorg en styrke.

Min bror som jeg mistet i sommer, som stod rett ved siden av meg og ble tatt av havstrømmer, har gitt meg så mye. Han var så nær. Jeg var ikke mer enn 15 da jeg mistet min far i brann. Som prest har jeg vandret i sorg og tårer i 35 år, også tett innpå egen kropp.

VI BLE KARTLAGT AV TRAUMEFORSKERE

Opplevde aldri at de var interessert i meg. Men interessert i sitt eget forskningsprosjekt.

Jeg sa siste gang de kontaktet meg at nå ville jeg ikke være med mer. Det ga meg ingenting, de var bare interessert i sitt.

I LIVBÅT 5

LEIF WIIG ABRAHAMSEN, UNDERVANNSINGENIØR, STAVANGER DRILLING

Av Marie Smith-Solbakken, 24. november 2015.

PERSONALIA

Leifabr@gmail.com

F. 1937
Undervannsingeniør i Stavanger Drilling

GJENNOMFØRING OG BRUK

Det er gjennomført flere samtaler med Leif Wiig Abrahamsen i Lillesand i hans hjem i Lillesand den 24.10.2015 og 26.10.2015.
Marie Smith-Solbakken, Øystein Hakestad, Hans-Jørgen Wallin Weihe. Foto gjennomført på Vikkelen, 10.11.2015, Tord F Paulsen.
Kontakt på messenger, Bohol Filippinene 23. 2.2016 med Robin Abrahamsen og Leif Wiig Abrahamsen. Samtykke til bruk i polyfoni, essays og fotobok gitt 23.2.2016.

Samtykket i at notat fra samtalen offentliggjøres.

BAKGRUNN

Sjømann i 15 år
Begynte i India Bombayhai på Håkon Magnus i 1975 ansatt i Viking Ocean Kristiansand.
Var på Håkon Magnus frem til Kielland.
Begynte på Kielland 27. mars 1980
Rømte fra Lille kinosal, gjennom messen, korridor, ut radiorommet til helidekk, Livbåt 5, supplybåt, Ekofisk Complex, Rogaland sykehus.

FØRSTE SISTE OG KORTESTE TUR PÅ KIELLAND

Kom tidlig om morgenen om bord på Kielland. Var på boredekket. Det meste av boreutstyret var der. Riggen var konvertert til bolig, men hadde nå fått boreoppdrag, og jeg var der for å klargjøre den til boring. Den skulle begynne å bore. Toppen av derricken var tatt av. Blokka (45 tonn) stod i skinnegangen.

Blokka var der, så den sjøl, at den raste nedover og ble hengende i wire, Ikke mange som har sett at travelling blokka går oppover i derricken, fordi riggen helte nedover.

Gikk med Harald Moseid, tremenning til Julius, sønnen til broren til Edvard Moseid. Han hadde også vært på Håkon Magnus. Vi hadde jobbet sammen lenge. Overnattet hos meg på hybelen i Oslo, da var det mye latter.

Harald var en av de omkomne. Treffer onkel hans av og til.

Var dårlig vær, ble rammet av det dårlige været der og da, men den hadde kommet likevel vil eg tro.

27. MARS

Kom ut og traff folk jeg hadde jobbet med før. Traff Harald Moseid og Fredrik Haslund – begge gikk med. Egentlig er det nokså lenge siden. Rigget meg til som vanlig, satte bagen på en lugar, der ligger den vel enda ville jeg tro? Var ferdig med jobben for den første dagen, var ikke full arbeidsdag. Satt og så på film, traff noen folk fra Lillesand, fra verftet. Det var mange verkstedfolk ute fordi den skulle bygges tilbake til boring.

Satt der, hørte et dunk eller to, så et smell. Sekunder etter så kantrer den over. Da var det å finne veien ut. Jeg holdt meg i kanten til kafeteriadisken, for å ikke ramle. Så kom det varme vannet. Fikk det over hendene, mistet skinnet på begge hendene. Det gikk noen dager før jeg skjønte at det var det. Gikk over radiostasjonen, her var det ei dør jeg måtte skyve opp og kom meg ut på helikopterdekket. Gikk til høyeste punkt. Tenkte ikke på noen livbåt. Jeg hadde ikke fått tildelt noen. Riggen var på skrå.

Så ut. Så så jeg det beinet som lå alene. Visste den var kantret, men da skjønte jeg hvorfor den var kantret. Det var en luftkran som stod oppe. Bråket sånt, den stengte jeg. Kom frem til livbåten. Den stod på skrå. Noen fikk på seg livbelte, jeg og.

TENKTE

Det eg tenkte på var verken på Gud eller noe. Var glad at jeg var blitt venner med den ene sønnen min. Vi hadde kranglet om noen bagateller. Tenkte helt klart, at når livbåten henger slik ville livbåten gå med hodet i vannet. Å få løst livbåten, var umulig. Den får du ikke løst uten at den var vektløs. Jeg har vært med å lage slike kroker til livbåter. Visste hvordan den måtte løses ut. Min optimistiske fantasi der og da var at når livbåten har gått runden rundt og ligger i vannet, da blir den vektløs i et sekund eller mer, da må den løses ut. For det var som katta i sekken. Kikket etter at magebeltene til livbåten var løsnet.

Noen folk gikk inn i livbåten. Sjekket at den var løs, og måtte være klar til å løse livbåten, krøp inn i livbåten gjennom styrehuset, gikk ned og fant håndtaket til utløser, og når eg merket at det var vann på utsiden da dro jeg som bare fanken. Jeg hadde dradd av senefestene i begge armene. Jeg personlig reddet meg selv og de andre. Tenkte ikke sånt da. Grein etterpå, fordi

om jeg hadde dradd en kilo mindre eller tyve gram mindre, hadde den kanskje ikke blitt utløst. Hvorfor ba jeg ikke om hjelp?

Den kom opp med bånnen i været. Sto med ”haue” i bonn. Det var folk på utsiden i vannet som vi fikk dradd de inn. Det var en som kom svømmende etterpå. Han hang bak der med beina ned i propellen. Jeg fikk jeg tak i han, og dradd han hen til siden på livbåten, en ekte blaut hvit engelsmann. Fikk dradd han inn, han hadde bare truse og sko på seg. Blodet rant nedover kroppen. De så veldig dramatisk ut siden han var så kritthvit. Husker enda han sa: Thank you very much”. Han hadde sokker og sko og ga bort skoa.

Det var noen kamerater fra Tvedestrand som hadde ”vært dype nede” som svømte til livbåten.

Så kom det en supplybåt bort til oss. Vi var en gjeng som kom oss over. Jeg var blant de. Så måtte den livbåten bare gå ut igjen.

SUPPLYBÅTEN (NORMAND SKIPPER)

Da jeg kom inn der var jeg ”dyblaut” og jeg fraus selv om jeg hadde ikke vært i vannet. Så det lå døde folk der. Da kan jeg huske ”Å dusje, det var bra. Å så trist det var, alle som var vekk. Alle kameratene som var vekke. Jeg grein. Fikk kjeldress, køy og sov.” Var der til dagen etter, ble heiset opp på Ekofisk senteret fra den supplybåten

EKOFISK COMPLEX

Jeg fikk ringt til Håkon Magnus. De ringte hjem og sa at jeg var reddet. Kjente gnisten der, fikk han til å ringe hjem personlig. Det skulle jo vært Stavanger Drilling som ringte.

Så ble jeg sendt i land til Sola flyplass, videre på sykehus og fikk sjekket senefestene var røket. Fikk noen klær og kom oss hjem. Var ute og spiste, kom hjem dagen etter.

BEARBEIDING

Jeg gikk og grein for at ingen hadde hjulpet meg å dra i utløseren. Var i sjokk. En kamerat i Vikkelen og meg dro ned der og så på livbåter som lå der og kikket om det var slik jeg trodde det var. Hadde jeg manglet en kilo eller bare litt, og ikke hadde klart det, da hadde vi dødd. Hadde vi vært to, hadde vi klart det - en tulle tanke, men dette tenkte jeg på. Dette tenker jeg på fortsatt.

Hørte også om en annen livbåt som ble utløst. (Ref. Harald Hansen, 41328872, Livbåt 1, Hamresanden, avtale med han 9.11.2015). De fikk ikke løst ut fremme. Wiren gikk langs med skutesiden, så henter de kroken som er langt fremme. Så dro de sideveis, så hogde de av wiren. Den idiotstreken reddet de.

Snakket med kompis, snakket mye med han, snakket med han senest i går, og snakket med familien. Jeg reiste ut igjen kort tid etter på en annen rigg. Hadde et mareritt en god stund etterpå. Var redd for å bli stengt inne.

Hele tiden, hele tiden, har jeg ikke likt livbåt manøver. Jeg burde det. Det reddet meg. Men likevel. Helt til siste gang. Jeg like ikke de livbåtmanøvrene – de mønstringene. Det var fælt. Nå går de over til stuplivbåter.

Jeg var på helikoptervelt etterpå. Var livredd. To folk som passet på meg.

Da Estonia kantret, da ble jeg dårlig. Vet ikke om jeg har noe. Har ikke fått noe oppfølging. Hadde kamerater som jeg snakket med. Særlig Terje Andersen – snakket til det kjedsommelige til han.

Det var en sveiser fra Stavanger, som hadde sett på dette. Møtte han, han sa at han hadde hatt det mye verre enn meg. Han mente det var verre å stå trygt og godt på Edda og se på alle som druknet.

KONTAKT MED PÅRØRENDE TIL FAMILIENE

Vanskelig å ha kontakt med de som mistet sine. Jeg var i full live, og mannen deres var død. Om en ble reddet eller ei, var tilfeldig.

OM BORD PÅ KIELLAND

Dekket var bygd om til lager, og sekkerommet her var kino. Det lå deler der som veide mange 100 kilo. De velta jo rundt og der var det folk samtidig. Kinoen var provisorisk oppholdsrom**.** Kinosalen lå rett ved messa.

Husker det var wire som røyk. Så en som klatret på utsiden, og ble truffet av wiren, han be skylt ut i vannet. En som hang opp etter basket til Edda, de måtte brekke opp fingrene opp på han, hørte jeg.

FAMILIEN

De var glad når de fant ut av jeg var redda. Vet ikke om noen fikk oppfølging. Har to sønner som er ute nå. De har begynt etter dette. Han ene er utfor Egypt og gift på Filippinene, og den andre 4 uker av 4 uker på og minus for reisen og godt betalt. Mærskrigg.

Det var gamle kamerater som hjalp meg mest og var der for meg når jeg kom hjem. Han hjalp meg fra dag en. Han er sjømann, vi kunne snakke om alle ting. Egentlig vet jeg ikke om jeg hadde psykiske problemer.

Magne Kåre Sildelid, kontrollromsoperatør, Stavanger Drilling

Av Else M. Tungland, 2. november, Hotell Victoria, Stavanger.

Personalia

Mag-sil@online.no

Mandag 2. nov. Hotell Victoria Stavanger

Fra Stjernarøy

Gjennomføring og bruk

Else M. Tungland gjennomført intervju, med oppfølgingssamtaler av Marie Smith-Solbakken.

Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamlingen om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden skal få del i dette. (Telefon 23.01.2019)

Bakgrunn

Overlevende, livbåt 5
Første tur som kontrollromsoperatør
Ansatt i Stavanger Drilling

27. mars 1980

Han kom ut til Alexander Kielland bare timer før ulykken. (Hadde samme lugar som Vike).

Intervjuet i frokostrestauranten på Hotell Victoria. Han bemerker at dette er stedet hvor en del overlevende var samlet etter ulykken. Det er noe forandret her siden den gang.

Første og siste tur

Magne Kåre jobbet på Alexander Kielland for Stavanger drilling. Han hadde tidligere vært til sjøs og var ferdig utdannet sjøkaptein. Han hadde høsten før blitt far til en datter. Nå ønsket han å være mer hjemme med familien og hadde lovet konen å slutte som sjømann.

27. mars 1980 ble hans første og siste tur offshore. Han ble 28 år.

Sildelid kom fra jobb på en gasstanker, hvor han hadde vært ca. 4 måneder før han fikk jobb i olja. Her var det høy fokus på sikkerhet. Han var vant til å ha det "streit". Han reagerte derfor på tilstandene på Kielland med det samme han kom ut.

Stormdørene kunne ikke lukkes

Det var kabler og slanger og lignende som gjorde det umulig å lukke dørene. Kabler og slanger gikk gjennom stormdører som skulle være lukket. (Sildelid forklarer: Stormdører er tunge vanntette dører med pakninger, som alltid skulle være lukket i dårlig vær). Det lå ting og slang overalt. Det var elektriske kabler, luftslanger og gasslanger tredd gjennom døråpninger. Når jeg kom fra helikopter, måtte jeg skreve over utstyr og kabler som gikk gjennom døra. Reagerte på det.

Sånne dører skal alltid være lukket i dårlig vær. Det var de ikke på Kielland. Det gikk ikke an å lukke de. Jeg hadde aldri opplevd noe lignende på de båter jeg har vært på.

Var det gjort stabilitetsberegninger?

På båtene han hadde vært på gjorde de til stadighet stabilitetsberegninger. Han ble derfor skeptisk når han så "Hotellet" de hadde sveist sammen på toppen. Hadde de overhodet gjort stabilitets beregninger her? Han var for fersk til å spør.

Det var ikke uten grunn at den ble kalt "Nordsjøens Bangladesh".

Klargjøring til boring og over til britisk side

På dekket ble det losset masse utstyr. Det lå stablet opp med borestrenger. Usikret. De holdt på å klargjøre plattformen til boring. I toppen av boretårnet hadde blokka kjørt seg faset, 25 tonn. Hva hadde det å bety for stabiliteten?

Neste dag skulle vi over på britisk sokkel, så det var derfor de holdt på å heise boreutstyr om bord. Ibsen skulle ut å overta. Hvordan de skulle bli av med boligcontainere visste han ikke.

Beskjeden om at de neste dag skulle over til britisk sokkel, hadde han fått fra personalavdelingen i land. Denne beskjeden hadde han videreformidlet til sine foreldre, som ikke bekymret seg da de hørte om en plattform som veltet i Nordsjøen. For han skulle jo ikke være på norsk side.

Om bord på Kielland

Noe av det første han gjorde var å få seg mat. I messa reagerte han på at folk rundt han virket litt engstelige. Det var høy sjø, men ikke så ille i forhold til det han var vant til fra

sjøen. I ettertid har han tenkt på at det var noe som ikke stemte helt, noen unormale ristinger?

Etter maten gikk han rett opp i kontrollrommet hvor han skulle få opplæring i den nye jobben av en som het Egelid.

FORHALING

Han var med å på forhalingen av plattformen. Plattformen måtte dras bort fra Edda. En som sa: Tention til ankjervinsjen virket ikke. Da er det umulig å vite hvor stor kraft en har. Det var når vi skulle dra plattformen ut fra Edda.

SMELLET

Han hadde vært i kontrollrommet i litt over en time da det skjedde. De hørte et høyt smell, som fra en eksplosjon og plattformen krenget minst 30 grader. Han skjønte straks at dette var alvor og at de måtte i livbåtene. Han var litt forundret over hvor ille det faktisk var.

Stereoanlegget fauk ned fra hylla.

Gangen var nå forvandlet til en rutsjebane ned i avgrunnen. Det var mange som kom fallende fra kinosalen. Vi holdt oss i gelenderet og tok oss oppover mot døra til dekk. Døra var stengt. Utgangen var blokkert av folk og gjenstander som lå oppå døra på utsiden.

På en eller annen måte klarte de å få døra opp.

Det måtte mye krefter til. Jeg og Jeg og en en svær kar som het Reve fikk opp døra (han omkom) som var gift med nabojenta hjemme på Sjernarøy klarte å løfte opp døra og vi kom oss ut på dekk.

LIVBÅTEN SOM SATT FAST

En surring framme og en bak.

Egeli og jeg som fikk løsnet båten. Var sjøfolk begge to.

Når han kom fram til livbåten var den full. Det var ikke plass til flere. Folk hang utenpå. Så viste det seg at det ikke var mulig å løse ut båten. Mekanismen virket ikke når båten ikke hang rett lenger. De fleste gikk ut igjen. Mange hoppet i sjøen, noe Magne Kåre betraktet som et dårlig alternativ. Det var alt for langt ned, bølgene var for store og sjøen for kald. Han vurderte sjansen for å overleve som størst ved å bli værende i livbåten.

Tilfeldigvis var dette en type livbåt Magne Kåre kjente veldig godt. I sin forrige jobb hadde han brukt mye tid på å bli kjent med denne typen livbåter.

Jeg tror ikke at vi hadde sittet her i dag, hvis det ikke hadde vært for det faktum at livbåter på den gasstankeren jeg jobbet på før, var identisk like de som var på Alexander Kielland.

Jeg visste en annen måte vi kanskje kunne klare å utløse livbåten på.

Måtte dra i noen spaker. Båten kunne så vippes løs ved hjelp av bølgene. Fikk hjelp av en annen sjømann som dro alt han maktet.

Han visste at de kunne dø, men at det kanskje kunne være en ¼ sjanse for at planen hans kunne lykkes. Det gjorde den. Fulgte plattformen 180 grader rundt. Båten havnet i havet med kjølen i været. Det var da kun 5-6 personer igjen i båten.

De gynget fram og tilbake og fikk etterhvert snudd båten rett vei.(Andre forteller at det var noen på utsiden også som var med på snuoperasjonen) Så begynte de å plukke opp andre overlevende fra bølgene. Det er luker på siden i livbåten hvor de kunne ta inn folk.

Det verste er å tenke på alle de som sankt rundt oss . Vi så bare armene som forsvant. Det var mange ungdommer.

En av de vi fikk tatt ombord var Egelid som han hadde vært sammen med i kontrollrommet. Han hadde vært langt under og var veldig forkommen.

Noen hadde ligget i senga og hadde nesten ikke klær på seg, som en svær fyr som var bare i trusa. Han var glatt og svær og det var ingenting å ta tak i. Han låste armen min, for han viste han var reddet så lenge han ikke slapp taket.

Dro så jeg kjente blodsmak i munnen.

Kåre Magne tror de fikk plukket opp ca. 27 personer i denne livbåten, som var nr. 5.

Var 33 personer til slutt.

Jeg var lenger tid i livbåten enn på Alexander Kielland

Livbåten drev i Nordsjøen. I livbåten visste han at de var i trygghet.

Han var ikke redd lenger, men 100 % sikker på at han ville overleve dette. Nå var det bare et spørsmål om tid før de ville bli reddet.

Vi hadde store problem med den løse leggen som fløt rundt oss.

Mange var redde. Jeg fortalte hvem jeg var og forsikret alle om at ingen kom til å dø. Jeg hadde på meg en lys strikkegenser og var godt synlig i mørket. Etter dette ble det roligere.

Var redd kollisjon med andre fartøy. Tykk tåke. Lette gjort å kollidere.

En engelskmann lo hysterisk. Folk kastet opp. Noen var skadet. Folk frøs voldsomt. Vi måtte pumpe for å holde vannet ute.

Det ble gjort flere forsøk på å redde dem i løpet av natten. Et helikopter forsøkte å ta folk opp med basket, men været var for dårlig. 6-7 stykker ble tatt opp.

En supplybåt tok opp noen med nett, men risikoen for at noe kunne gå galt var overhengende. Båtene smalt i hverandre så livbåten slo sprekker. Resten måtte vente,

De fikk vite at det var stopp i all leteaktivitet.

Først i 5-6 tiden om morgenen ble de reddet av helikopter, med sele.

NEST SISTE SOM BLE REDDET

Til slutt var det bare meg og en fra Hardanger igjen i livbåten. Han var skadet og blå over hele den ene siden av ansiktet og jeg tror at han hadde gitt helt opp på et tidspunkt. Jeg ville at de skulle ta han først, men da sa han: "Hele natten har du reddet andre, nå er det din tur! " Jeg fortalte denne historien til noen som satt ved bordet mitt på et treff for etterlatte mange år senere. Det viste seg da at det var faren deres jeg snakket om. De hadde hørt den samme historien fra han. Faren var nå død, men han hadde fått mange gode år etter ulykken.

OPPFØLGING ETTER ULYKKEN

Vi kom til Ekofisk hotellet utpå formiddagen. Fikk ringe familien den 28. Når vi kom til Stavanger sykehus.

Ble sjekket litt på sykehuset så var det ut.

Gikk i overlevelsesdrakt i Storgata. (Ble kjørt til Stavanger Drilling) ned til Odds i Stavanger. Kjøpte nye klær

"Jeg var litt sparsommelig, redd de skulle trekke det i lønna. Andre kjøpte mer. "

Kjøpte bare det nødvendigste jeg trengte for å komme hjem.

"Skoene ble for små. Var så oppsvulmet på føttene at når blodsirkulasjonen og alt ble i orden igjen, kunne jeg ikke bruke de mer".

Ble venn med Lerbrekk, som han traff etter ulykken. Fikk ingen annen oppfølging.

BEGRAVELSE MED KONDOLANSE OG GRATULASJON.

Sildelid mistet farmor sin 2 dager før ulykken. Dette gikk sterkt innpå far hans som hadde et nært forhold til mor sin. Begravelsen som fant sted noen dager etter ulykken, ble ikke bare

trist. Kondolansene ble etterfulgt av gratulasjoner fordi sønnen hans hadde overlevd Kielland ulykken. Han endte visstnok opp med å smile mye i den begravelsen.

Så plattformen bli sprengt

Far min og jeg reiste ut og så når de sprengte AK i Nedstrandsfjorden. Far min ville se den. Jeg syntes lite om at de sprengte den. Likte det ikke. Ville vel ikke finne ut hva som skjedde for da hadde vi ikke hatt mer oljeutvinning.

Etterpå

Etter dette reiste han til sjøs igjen.

Han tenkte at han aldri ville kunne sove på en Plattform mer.

På spørsmål om hva kona syntes om det sier han at: “Hun forsto det vel”

De ble skilt. Han mener ikke at ulykken var en direkte årsak til dette men han var for lenge borte om gangen (4-5 mnd.).

En sjømann skulle aldri ha fått lov til å være gift.

En tid etter ulykken ble han tilbudt jobb som sikkerhetssjef på Ekofisk. Dette var i møtet med Securitas og politiet(muligens Eng, men han husker ikke hvem dette var).

Han skulle få god lønn og landbasert arbeidsplass, men han var usikker. Han visste for lite om plattformer. Det mente at det var ingen som var kjempebra for denne jobben, men han hadde utdannelse og erfaring.

Han ba om betenkningstid og tok seg en tur rundt Breiavannet. Svaret var nei, han klarte ikke å ta imot stillingen. Han fortsatte som sjømann, 20 år som kaptein. Til 1984 gikk han utenriks med LPG. De 24 siste årene før han ble pensjonist jobbet han på ferje.

Sikkerhetskurs- de driver vranglære!

Mange år senere var han på sikkerhetskurs på ELF. (600 mann som fikk kurs i 6 uker?)

Her var det en instruktør som underviste i livbåt. Han la stor vekt på å forklare hvor alt i en livbåt befant seg i stedet for å trene på å komme seg ned i livbåten og bort fra plattformen. Det er det som er det viktigste.

Jeg sa at de bare kan ta ut alt de har av mat og drikke og fylle opp med ulltepper, for i Nordsjøen hverken sulter eller tørster folk i hjel, men de kan fryse i hel. Jeg ba om å snakke med sjefen, for jeg orket ikke å høre på han lenger. De driver jo vranglære!

Ble selvstendig livbåt instruktør.

Jeg ble satt over til en annen gruppe som hadde en annen instruktør.

På spørsmål om han ennå tenker på ulykken svarer han:

Du sveiper innom det ganske ofte…

TILFØYELSER 23.01.2019

Det var masse lass på dekk. Reagerte på det og. Hvorfor i all verden skulle vi ha det om bord ? Plattformen skulle over i britisk sektor allerede neste dag. Så vi slapp å ga til lands. Vi skulle til britisk sektor neste dag. Den beskjeden fikk vi fra Stavanger Drilling sa det. Det var de på land som hadde sagt det.

Hvem hadde gitt beskjed om det?

Personalavdelingen sa det.

Det var slutt på kontrakten, den andre plattformen skulle komme over. Det var bestilt taubåter og. Det var vel for å spare tid at de losset opp Kielland i havet.

Mor og far var ikke bekymret, fordi de visste at eg var på britisk sektor. De fikk ikke vite at eg var om bord før onkel ga beskjed dagen etter. For de trodde eg var i britisk sektor.

Fikk utstyr fra Edda, masse med borerør om bord på dekk. Det lå på dekket. Borestrenger lå stablet oppå hverandre. Og i toppen av boretårnet hang blokka.

SVEISERNE SOM KOM OM BORD

Sveiserne kom med egen båt. Oddbjørn Lerbrekk tok imot dem. De hadde med seg masse batterier med acetylengass. Ingen visste hva de skulle gjøre. Begge to omkom.

Årsaken var nok sammensatt. Hørte et voldelig smell, som en eksplosjon. Sveiserne kan ha vært uheldige og forårsaket det.

KÅRE MAGNE KVÅLE, MASKINROMSOPERATØR, STAVANGER DRILLING

Av Marie Smith-Solbakken 9. november 2015, Tingvatn.

PERSONALIA

f. 1952

Gletnesveien 203, 4595 Tingvatn, 9. november 2015

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjennomført i hjemmet hos Kåre Magne Kvåle 9. november. Notat sendt til gjennomlesning og korrigering. (mail se 5.2.2016)

Samtykket i å kunne bruke notatet som et grunnlagsdokument i fremstilling av Alexander L. Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer. (SMS 12. februar 2016). Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek. (SMS 19.01.2019)

BAKGRUNN

2 årig realskole ved Aagedal realskole, Byremo.

2 års maskinistutdanning ved Lista videregående skole.

Seilte til sjøs som smører og motormann for Ugland rederi og Brøvig rederi.

Maskinist på MTB i marinen.

1975: Maskinromsoperatør i Moran drilling på Ekofisk Delta.

Vår 1976: Sveisekurs Tonstad Maskinfabrikk, Sirdal.

Juni 1976: Maskinromsopertør Alexander L Kielland, Stavanger Drilling.

1980: Mekaniker, monteringsformann Skeie mek. verksted (nå Eiken mek.).

1988-2006: Lærer, rådgiver, inspektør og årsvikariat som rektor Byremo Videregående skole, Audnedal.

2006: Ansatt i prosjektavdelingen i Aker Solutions i 2006 og med forberedelser til oppstart av prosjekter i Korea ved DSME verftet.

2010: Site Manager hos DSME i Sør Korea for bygging av 2 boreskip for Vantage.

2012-2016: 6 mnd. engasjement som HMS Site Manager for Aker Solutions for å oppgradere arbeidsrutiner i forbindelse med HMS i installasjon – og testfasen på Site, senere Site Manager oppgaver med installasjon- igangkjøring på prosjekt i Kina.

Arbeidsoppgaver før Alexander L. Kielland

Jeg ble ansatt som maskinromsoperatør vår 1975 i Moran drilling på Ekofisk Delta. Da det ble innskrenkinger i Moran i slutten av 1975 begynte jeg vår 1976 på sveisekurs ved Tonstad Maskinfabrikk, Sirdal. Ble etter kurs tilbudt jobb og var blant annet med på å sveise verdens største anker i Dusaviga i Stavanger våren 1976. Ble i juni 1976 ansatt som maskinromsoperatør på Aleksander Kielland for Stavanger Drilling.

Utdanning og arbeidsoppgaver etter Aleksander Kielland ulykken

1980: Mekaniker, monteringsformann Skeie mek. verksted (nå Eiken mek.)

1988: Begynte som lærer Byremo Videregående skole, Audnedal. Startet som lærer, men fikk etterhvert andre oppgaver som rådgiver, inspektør samt årsvikariat som rektor.

Ble ansatt hos Aker Solutions i 2006 og jobbet i prosjektavdelingen med forberedelser til oppstart av prosjekter i Korea ved DSME verftet.

2010: Begynte som Site Manager hos DSME i Sør Korea for bygging av 2 boreskip for Vantage. Aker Solution leverer borepakker for boring etter olje på dypt vann. Arbeidsoppgavene som Site manager er å lede installasjon og igangkjøring av borepakkene på verftet og overlevere den til kunde.

Hadde i 2012 et 6 mnd. engasjement som HMS Site Manager for Aker Solutions for å oppgradere arbeidsrutiner i forbindelse med HMS i installasjon – og testfasen på Site.

Har senere hatt Site Manager oppgaver med installasjon- igangkjøring på prosjekt i Kina og tilbake igjen i Korea.

Sluttet i Korea i oktober 2015 og tok imot gavepensjon fra Aker Solutions fra 1.januar 2016.

Byggingen av Alexander Kielland

Sommer 1976 var jeg en del av et team fra Stavanger Drilling som var med under byggeprosessen. Det er normalt at kunden har et slikt team på verftet siden vi hadde eierselskapet og skal kjenne plattformen.

Jeg var ansatt som maskinromsoperatør på Alexander Kielland og mine arbeidsoppgaver ville når riggen kom i drift bli drift og vedlikehold av maskiner og generatorer og dertil hørende utstyr pumper, kompressorer, evaporatorer og kjeler.

Det var en motsatt rolle av den jeg hadde da jeg mange år senere jobbet for Aker Solution, da var vi leverandør av utstyr. I Dunkerque representerte jeg eier og skulle ivareta eiers (Stavanger Drillings) interesser.

Arbeidsoppgavene består av at eiers representanter følger opp at utstyret er montert rett, og etter spesifikasjon i forhold til kontrakt. Dette gjøres som regel ved tester for å vise at utstyr er i henhold til spesifikasjon. Jeg kan ikke huske hvordan alt forgikk i 1976, men all design, prosedyrer, spesifikasjoner skal være godkjent av klasseselskap (her Veritas). Under testing av utstyr (som krever klassegodkjenning) er Veritas representant der, representanter fra eier og byggeverksted tilstede og overvåker testen.

Dette kalles i dag en commissioning og det skal være et dokument signert av alle parter på at test er gjennomført i henhold til krav. Alle avvik skal dokumenteres. Normalt vil dette dokumentet bli signert av klasseselskaps (Veritas), eier (teknisk sjef) og byggeverksted sin representant. For Alexander Kielland sitt vedkommende ble dette gjort av teknisk sjef Leif Barkved og Sverre Karl Kristensen.

Når det gjelder struktur er det byggeverkstedets ansvar å dokumentere ovenfor klasseselskap at alle spesifikasjoner er fulgt i henhold til materialkvalitet, materialtykkelse, sveiseprosedyrer og strukturens oppbygging. Alle tegninger, prosedyrer skal normalt være forhåndsgodkjent av klasseselskap og dette følges opp av klasseselskaps representant. Alle avvik må (iallfall i dag) godkjennes av klasseselskap.

Veritas er klasseselskap og de har spesifikke krav å forholde seg til. Teknisk sjef ser ofte i tillegg på helhet at utstyret er korrekt montert sammen og at jobben er gjort i samsvar med godt håndverk. Hender ofte det at kunden (her Stavanger Drilling) kommer med andre og flere krav, så kan byggeverksted/Veritas godta det eller ikke, men ofte blir det avvist. Verftet sin rolle skal levere utstyret iht spesifikasjon. Dersom det blir en konflikt og Veritas sier at det ikke er levert ift. spesifikasjon, da vil ikke Veritas utgi sitt godkjenningsdokument for av fartøyet. Det kan meget godt bli en konflikt mellom byggeverksted og eier, men det ender som regel opp i en kommersiell konflikt der eier sier at de ikke vil overta før ting er utbedret, men det er klasseselskap som bestemmer om fartøy er i sjødyktig og operativ stand.

For Alexander Kielland vedkommende kan jeg ikke huske det var spesielle konflikter. Det vil alltid være diskusjoner og møter underveis da kunde (eier) selvfølgelig ønsker et best mulig produkt. På Alexander Kielland var jeg maskinromsoperatør og var ikke nevneverdig involvert i diskusjoner mellom klasse, byggeverksted og eier.

Det er en veldig vanskelig og krevende jobb å være teknisk sjef i en slik byggingsfase. Likevel er det ingen tvil om at klasseselskap sitter med ansvar for å kontrollere ut til at de forskjellige deler blir produsert iht. materialkvalitet og sveist iht. prosedyrer og sertifikat.

Vi bodde på hotell i Dunkerque, midt i sentrum. Spiste middag sammen, som er normalt er på en byggeplass. Teamet som gikk ut. Var på museum, så på stranden og var på d-dagstrendene. Vi hadde en folkevognbuss. Vi kjørte til sjømannskirken i Antwerpen. Ellers husker jeg ikke noe spesielt.

Jeg var med på slepet av plattformen fra verftet i Dunkerque til Ekofisk.

Ombygging og lignende til hotell og tilbake må kunne finnes i dokumenter hos Stavanger Drilling slik at tidslinjene blir korrekte.

Alexander Kielland på Ekofisk som hotell

Arbeidet som maskinromsoperatør på Alexander L. Kielland på Ekofisk også på tysk sektor under bygging av pumpestasjonen B11. Arbeidsoppgavene var å holde generatorene i sviv, kontrollere kompressorer, produsere ferskvann og gjennomføre vedlikehold av teknisk utstyr. Gikk 12 timers vakter.

Kolleger fra Stavanger Drilling

Ragnvald Ofte: Jeg arbeidet med han på Kielland. Han jobbet for Stavanger Drilling. Han var teknisk assistent. Han hadde chief utdanning og var samtidig bonde og småbruker fra Herad fra Farsund kommune.

Kjetil Hauge: Vet ikke om han lever.

Torstein Sæd: Omkom i Kielland-ulykken.

Lothar Apostel: Omkom i Kielland-ulykken

Sæbø: Var på Kielland hele tiden, var boremann, han jobbet med ombyggingen til boring, var ikke under ulykken.

Paul Røyseland: kjenner ikke hva som har skjedd med han, han giftet seg i Sandnes. Tror ikke han var der under ulykken.

27. mars 1980

Det var dårlig vær. Vi lå inn mot Eddaplattformen med gangbro over, når været ble for dårlig ble riggen trukket vekk og gangbroen tatt inn. Det skjedde den dagen også og, ikke unormalt at det ble gjort.

Jeg hadde vært ei veke på riggen. Planen var å rigge ned boligdelen, og gjøre den klar til boring.

KVELDEN

Vi gikk 12 timers vakter mellom 6 morgen til 6 kveld og motsatt. Før jeg gikk av vakt i halv seks tida på ettermiddagen var jeg inni kontrollrommet, kjørte noen av de vinsjene som vi brukte for å trekke plattformen bort fra Edda. Gjorde slik jeg fikk beskjed om. Sjekket hvor mange tonn strekk det var i wiren og fulgte med på det, og rapporterte det til Sæd og Egeli.

Plattformsjef Torstein Sæd var i kontrollrommet sammen med Eivind Egeli og meg.

Plattformsjefen og instruerer gjennom walkietalkie.

I kontrollrommet var det Sæd og Eivind og meg, sikkert flere og, men det er slik jeg husker det. Det var også noen på dekk. Så kjører vi, og gjør det vi får beskjed om.

Gikk av klokken seks, spiste i kantinen. Så var de forestilling ca halv sju i kinosalen. Vi var i den lille kinosalen. Filmen hadde så vidt begynt. Satt ganske langt bak. Kom seint inn. Satt i nærheten av den som kjørte filmen. Tror det var nok Leif Reve som kjørte filmen, han overlevde ikke. Leif var kranfører og stødig bak filmfremviseren.

Kom først noen smeller, noe som ristet, folk kikket på hverandre hva var det som nå skjedde, det kom flere smell, så begynte den å legge seg over.

Når det begynte å legge seg over så seilte jo alt i kinosalen inn mot veggen. Og da ble det, vil ikke si panikk, men folk prøvde å komme seg ut, gikk ut i den gangen som offiserene bodde, der så jeg han som var teknisk sjef, Osaland fra Haugesund. Han satt i senga. Jeg var inne på lugaren til han og sa at du må komme fort. ”Ja eg kjeme, eg kjeme du treng ikkje vente på meg”, sier Osaland.

Sa da ”hvis du ikke kommer nå vil jeg ikke se noe mer til deg”. Uansett var det å komme seg ut vanskelig; med 30 graders helling, ut leideren som ble feil vei, og ståldørene som måtte presses opp. Var skeptisk til hvordan dette ville gå.

Jeg må si at jeg tenkte egentlig på den ulykken som hadde vært utenfor Feie. Det var ikke lenge før Alexander Kielland. Den som ble stående i skrå posisjon. Det var en svær ulykke. De som gikk i livbåter eller hoppet på sjøen var de som omkom. Den gikk ikke rundt. De som var på plattformen var de overlevde. (se plattformhavari utenfor Feie)Deep Sea Driller-ulykken

Tenkte på de som gikk i livbåt og omkom, at hadde de bare holdt seg om bord hadde de overlevd. Tenkte at Kielland ikke hadde gått rundt. Den skulle flyte, den var konstruert for det.

LIVBÅT 5

Jeg gikk opp til livbåt 5, som var min livbåt, fant vest, var ikke sikker på om vi skulle gå i livbåten. Hadde vi låret den ned hadde den gått på pongtongen under og trolig blitt knust i det harde været. Noen andre klatret på ankerwiren og noen hoppet i sjøen fra plattformen. Vi var en gjeng utenfor livbåt 5 og vi lurte på hva som var best å gjøre. Det kom helikopter over oss, men de hadde ikke heis og kunne ikke hjelpe oss. Edda plattformen var så nærme, men likevel var redningen så langt borte.

Jeg var livbåtfører på båt nummer fem. Vi bestemte oss for å prøve, så gikk vi om bord. Så røk ankerwiren(e), som holdt hele riggen . Alt i sammen tippet rundt. Livbåten hang i plattformen med wire og livbåten fulgte med da alt gikk rundt. Livbåten ble løsnet fra krokene da den landet, men den landet med bunnen i været. Plattformen gikk under, og livbåten ble liggende å flyte opp ned.

Vi åpnet sidevinduet og så at folk lå og fløt i havet. Det ble et samarbeid mellom oss inni båten og de som lå på utsiden og i felleskap fikk vi snudd båten. Det var mange som lå i vannet på utsiden og så drog vi de inn de vi kunne. Jeg så en som lå og svømte et stykke fra båten. Fant det tau, men da jeg skulle kaste det ut, da var han borte. Flere som lå på utsiden var skadet, en som var på utsiden stort kutt i låret, han klarte seg. Vi dro de inn gjennom vinduene.

NORMAND SKIPPER

Normand Skipper som var vår stand by båt var ikke på plass ved Alexander Kielland. Den hadde fått et annet oppdrag til en annen plattform på Ekofisk. Den var sendt til en annen plattform for å hente noe, men den var ikke langt vekke.

Husker jeg så at plattformen var borte, bare bunnen av pontongene var synlig på havet. Det var mye folk i båten, tro det måtte være minst 30 stk. Jeg var i Dusaviga etter ulykken og såg inn i livbåt nr 5 som låg på kaia, men det var et forferdelig syn.

Det var noen forsøk på å starte motoren. Kaos, folk kastet opp, vi lå å dreiv ei stund.

Etter en stund kom Normand Skipper kom opp langs siden og jeg hoppet over der. Det viste seg at dette ble for farlig . Det var en stor risiko for at folk skulle bli drept ved å hoppe fra livbåt til supplybåt og livbåten fikk fryktelig juling i slagene mot skutesiden på Normand Skipper.

Det ble kastet del ulltepper og proviant over i livbåt til de som var igjen i livbåten, så lå båten der og fløt inntil de ble heist ombord i helikopter neste morgen.

Jeg vet ikke hvorfor jeg hoppet over på Normand Skipper, men mente vel at det var det beste jeg kunne bidra med i å overføre folk fra livbåt til supplybåt. Var ganske trygt i livbåten også, men tror vi var enig om at vi skulle prøve å komme oss fra livbåt og over på supplybåt. Det var nok en altfor stor risiko og jeg kan jeg huske jeg måtte time det spranget godt når båtene var på høyde med hverandre. Det var store bølger og en feilberegning kunne gi katastrofale følger.

Etter jeg kom om bord, ble jeg tatt inn på lugarene. Kapteinen bestemte seg for at dette ikke kunne gå. Var for risikabelt å ta folk om bord sånn og livbåten kunne bli knust. De kunne ikke fortsette. Det ble kastet om bord tepper og proviant så lå de bare og dreiv inntil de ble plukket opp av helikopter neste morgen.

Hadde dårlig samvittighet over at jeg gikk over på Normand Skipper. Var der til morgenen.

Så ble vi heist ombord på Edda. Fikk ulltepper, ble tatt imot på best mulig måte. Så kom det helikopter inn til Stavanger, ble møtt av folk fra Stavanger Drilling der.

Stavanger Drilling

Stavanger Drilling møtte oss da vi kom i land. Personalsjef fra Stavanger Drilling tok imot oss, og alle ble tatt til en klesforretning. Vi kom i det vi gikk og sto i. Osaland, min tekniske sjef ,var den første jeg traff i Stavanger. Han hadde hatt det himla dramatisk, kommet i sjøen vært i en flåte, blitt heist om bord i helikopter

Ville bare kjørt hjem fra Forus. Synes det måtte være greit. Stavanger Drilling sendte meg med taxi.

Hvem husker du fra Stavanger Drilling?

Husker ikke mange

Jan Erik Geirmo, han var også i Dunkirk. Vi tok tog sammen til Dunkrirk

Senere holdt også søsterriggen Ibsen holdt på å gå ned. De gjorde en feil, der de hadde glemt å lukke en luke til pontongen, så tippet den over nesten den også.

Kommer hjem til Hægebostad etter Kielland

Etter Kielland fikk jeg tre måneders lønn, tror det var noe sånt, gikk og filosoferte på hva jeg skulle gjøre. Hadde ikke planer om noe, ikke tanker om noe.

Snakket med Alf Torfinn Skeie på Skeie Mek Verksted og han sa de trengte folk så jeg begynte der etter fellesferien. De trengte nok folk, samtidig som at han var grei som tok meg inn i jobb. Alf Torfinn er bror til olje-grunder Bjarne Skeie.

Dagene etterpå og i tiden som fulgte var det mye oppstyr rundt denne ulykken. Naboene kom på besøk, for å høre hvordan det ar gått, hva som hadde skjedd. Det ble gjort mye undersøkelser rundt hendelsesforløpet og rundt personlige reaksjoner på ulykken.

Are Holen ledet en undersøkelse og kartla reaksjoner hos overlevende frem til senest på 2000 tallet. Senere har Are Holen blitt slått til ridder for arbeidet han har gjort for overlevende fra katastrofer som Kielland og Utøya.

Det er veldig mange som spurte om ulykken, men vi snakket veldig lite om hvilke følelser vi hadde etter den opplevelsen. Snakket ikke med noen utenforstående om det, annet enn de nærmeste som kona.

FAMILIEN

Jeg hadde just giftet meg akkurat i august. Vi hadde ikke barn. Kona var hjemme her alene, så kom det på fjernsynet, svigerforeldrene kom opp da den kvelden.

Så hørte hun ikke noe, inntil søsteren min som bor på Lura, ga beskjed om at hun hadde funnet ut at jeg var reddet. Hun hadde ringt rundt. (Gerda Kvåle, lærer, Lura). Min kone fikk ikke beskjed før senere fra Stavanger Drilling og Redningssentralen.

HVA HAR ULYKKEN GJORT MED DEG?

Ble et helt forandret liv. Gikk heime og steig, hadde mareritt i den første tiden. I den første tiden var det så mye kommentarer og spekulasjoner i media at jeg hadde angst for å åpne avisen og se om det var noen nye som hadde uttalt seg om noe angående ulykken. Etter noen måneder så traff jeg en av de som var ledere på Skeie Mek som spurte om jeg ville begynne der. Var der i 8 år.

YRKESKARRIERE ETTER KIELLAND

Etter 8 år på Skeie Mek Verksted følte jeg at jeg hadde lyst på nye utfordringer. Jeg hadde lært utrolig mye i den tiden som jeg har hatt veldig god bruk for senere. Fant ut at jeg ville prøve meg som lærer. Hadde lyst på en annen jobb. Tok lærerutdannelse på fritid. Faktisk i 150 % stilling det første året. Begynte som lærer på videregående skole, og var der i 19 år. Startet som lærer i mekaniske fag, men hadde mange forskjellige posisjoner før jeg sluttet i 2006.

Så begynte jeg i Aker Solutions i 2006. Har arbeidet i Sør Korea og Kina. Reiste aldri ut i Nordsjøen igjen. I 2013 og 2014 var vi innleid til MMO (avdeling av Aker Solution) i forbindelse med en plattformoppgradering på Snorre A plattformen. Tenkte det skulle gå greit, men var usikker på om jeg ville takle det. Sa til mine lederne i Aker Solution at det er ikke sikkert jeg vil takle å reise i Nordsjøen og fortalte om Kielland. Jeg ble overflyttet til et annet prosjekt før det ble aktuelt. så ble det ikke noe av det.

Jeg ble satt på et annet prosjekt. Reiste til Korea istedenfor.

Selv etter 34 år siden ulykken, så var jeg redd for reaksjonen hvis jeg reiste på plattform. Min kone ville absolutt ikke at jeg skulle dra Nordsjøen igjen. Hun ville ikke ha taklet det. Det var ille nok som det var før ulykken. *Det er fryktelig trist å miste mistet kamerater og tenke på alle de triste skjebnene.* Men alle har et overlevelses instinkt – og er glad for at en overlever selv.

GRANSKINGSKOMMISJONEN

Pentagon skulle være en sikker plattform, men ble vel ikke brukt slik den var tiltenkt ? Det ble kanskje for mye belastning på noen steder som ikke var beregnet ? Sprekker i stag og innsveising av hydrofon hadde vel svekket strukturen. Det var granskingskommisjonens konklusjon. Det var nok en kombinasjon uheldig sveising og annerledes bruk var nok årsaken.

ALEXANDER KIELLAND HAR BETYDD VELDIG MYE

Det var viktig at den ble snudd og at det ble sjekket for omkomne. Det var veldig spennende når den operasjonen pågikk. Det var veldig merkelig at plattformen ble senket etterpå. Personlig ble det en helt annen karriere etter den tid. Det ble i alle fall slutten på slutten på min offshorekarriere.

RAGNVALD OFTE, MASKINROMSOPERATØR, STAVANGER DRILLING

Av Marie Smith-Solbakken, 30.november 2015

PERSONALIA

27.07.1941

srofte@gmail.com

Småbruker Herad på Lista

Utdannet maskinist

1977-1980: Maskinromsoperatør (2 turer), Teknisk assistent

Stavanger drilling

Senere yrkeskarriere

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjennomført på telefon 30. november 2015. Telefon lest opp på telefon og korrigeringer gjort. Besøk hjemme hos Ragnvald Ofte sammen med Kåre Magne Kvåle og Eivind Egeli 12. februar hvor arbeidsmiljø, arbeidsoppgaver og rutiner om bord ble diskutert felles.

Notat fra samtala samtykket til bruk i fremstillinger av Alexander L Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer.

Samtykke gitt 12. februar 2016 til at sitat fra samtalen kan brukes i polyfoni, fotofortelling og essays.

Samtykket til at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk oljemuseum, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek slik at ettertiden får del i dette. (Mail 26.12.2018).

1977

En telefon så var det bare å mønstre på. Mønstret på i Farsund. Reiste ut til riggen fra Esbjerg i Danmark med helikopter. Alexander Kielland fungerte som hotellplattform. Først på dansk sektor, så på norsk. Ganske ny rigg. Var ikke med under byggingen, men fulgte med slepet til Tananger. Der fikk montert ”brakkeleiren” på dekk. Den var flere i etasjer.

Kielland var rundt på forskjellige plasser på Ekofisk, først Eldfisk så Edda.

MILJØET

Tålig greit. Vi hadde ikke noe med folka som jobbet for Phillips. Vi gikk våre vakter. Stavanger Drilling folk holdt sammen, bodde på firemannslugarer på de faste lugarene inni plattformen.

FRANSKMANNEN

På formiddagen når temperaturen steig kom det ofte smell i plattformen. Det kalte vi for franskmannen, at franskmannen går igjen.

27. MARS 1980

Jeg kom halv tolv om bord. Vi gikk runder. Ingen ting var unormalt. Om kvelden foretok vi forhaling og dro Kielland vekk fra Edda. Broen mellom de to plattformene ble tatt opp, alt gikk normalt. Matrosene gjorde forhalingene sammen med styrmannen, fra Stavanger Drilling. Torstein Sæd var plattformsjef og ledet forhalingen.

Hadde lagt meg køya. Først et smell, et smell til, så la den seg 20 -30 grader. Jeg hadde problemer med å komme ut av lugaren. Det gikk så fort at jeg tenkte ikke noe. Hadde survival suit, men fikk ikke tid å ta den på. Tenkte ikke på annet enn å komme meg ut. Kom meg opp på dekk. Kikket ut, og så at livbåt nummer 4, som jeg tilhørte, lå og fløyt med kjølen i været. Var bare i t-skjorte, tynn skjorte og barbeint. Plattformen la seg mot styrbord.

Livbåt 4 han hadde revet seg løs. Her var det bare å komme på barbord side. Gikk mot livbåt nummer 5.

Vi måtte bare spenne oss fast. Vi kunne ikke låre ned. Noen gikk inn, noen ut og noen bare stod der og vurderte det vel dithen om det ikke var trygt å gå i livbåten. Bølgene var rett mot oss. Ville livbåten slås i stykker mot plattformen?

Noen ville låre, da ville den bli knust med en gang. Jeg og andre fikk avverget det. Vi hadde ikke annet valg enn å være med rundt. Vi var besetningen, så vi visste det.

Det var Hollandsk david (låringsmekanisme). Når det gis signal til låring, så utløses den umiddelbart, i motsetning til de norske som kan reguleres.

Riggen begynte å krenge mer og mer, vi ble med rundt, og ble liggende med kjølen været.

Hadde en følelse av, hele tiden, at jeg klarte å berge meg. Hadde en indre styrke. Følte det i grunnen sånt.

Krokene løste seg ut da i kom i vannet. Livbåten lå opp ned. De banket i skroget de fra utsiden, vi la oss på en side, de utenfor dro. Uten de hadde vi ikke klart det. Livbåten tørnet rundt. Livbåten kom på rett kjøl. Tynt med klær. Hadde ikke livvest på meg. Folk var søkkvåte. Vi plukket opp så mange folk som mulig.

REDNING

En tung kar som kom inn til livbåten, jeg var ikke sterk nok å dra han opp. Han holdt i rekkverket, du får holde her så får jeg berge han andre, sa jeg. Slapp den tunge (Bjørn Berntsen ? døde for 10 år siden) Han unge var ikke mer enn to til tre meter fra livbåten. Jeg så han hadde problemer. Den tunge hadde ikke krefter til å holde seg i livbåten, så når jeg slapp, gikk han rett ned, men kom opp igjen, dermed måtte jeg holde han store tunge når han kom opp igjen. Jeg holdt han skikkelig. Han hadde ikke krefter til å holde seg selv. Vi fikk dradd han inn i livbåten. Jeg ville berge han unge gutten som var lengre borte, fått en tau rundt meg og svømt ut til han, men så måtte jeg holde den tunge. Den unge gutten forsvant. Jeg glemmer aldri det fortvilede uttrykket i ansiktet hans. Jeg ser det enda.

Jeg prøvde å finne et tau, men når jeg fant det var han borte. (Kåre Magne Kvåle)

I LIVBÅTEN

Jeg nektet å starte motoren, fordi oljen hadde rent rundt overalt. Var redd for brann. Det var også båter rundt overalt. Det krydde av båter. Lys overalt. Alt var under kontroll. Kunne kanskje vært greit for varmen med motoren i gang, men mye av varmen går ut gjennom kjølvannet.

Stemningen var tålig god. Folk var sjøsjuke, jeg spydde sjøl og.

Det var en ombord som kom med to livbelter, jeg hadde ikke noe selv. Kjeftet på han med to, og tok det ene livbeltet fra han og ga til en ung gutt. Unggutten som druknet, hadde nok overlevd om han hatt livbelte, han hadde klart seg. Jeg hadde ikke livbelte sjøl. Når jeg kom på dekk var det ikke mer livbelter igjen. Blir sint når jeg tenker på de som tok to.

Normann Skipper kom opp til siden. Den hadde et stort garn som ble lagt ut mellom båtene. En god del folk som kom seg om bord der. Det var store bølger og båtene dunket i hverandre. Så skjedde det at livbåten vår begynte å sprekke.

Supplybåten gikk i fra oss. Vi lå så alene og dreiv til morgenene halv fem. Så kom et helikopter med korg under, det var ikke vellykket. Korgen flagret alle veien og vanskelig å få fatt på. Det kom kanskje en mann over. Tilslutt kom redningshelikopter med heis hvor en mann som kom ned og hjalp oss.

Gikk opp to mann i sammen, gikk opp med en skadet. Det var en kristiansander som var skadet (husker du hva han het). Så ble vi fløyet inn til Ekofisk, og sendt rett i badstuen.

Formiddagen fikk vi i oss noe mat og tatt til lands. Vi kom i survivalsuit til Forus. Det var flere leger som var der. De som hadde vært i vannet ble kontrollert. Jeg hadde ikke vært i vannet, så jeg gikk videre.

De kom med biler og kjørte oss til byen. Vi ble kjørt rett til en klesbutikk. Vi gikk alle rundt i survivalsuit. Det var det eneste vi hadde. Gikk med den midt i Stavanger. Ble kledd opp fra topp til tå.

KOMMER HJEM OG ETTERTANKER

Så var det å komme hjem, kona hentet meg. Tror ikke hun skjønte hvor galt det var – hun så ikke hvor alvorlig det var.

Var hjemme en god stund. Fikk lønn i 3 måneder og 25000 i erstatning. Levde på kona. Hun var lærer. Jeg hadde mer enn nok å gjøre, ble trøtt om kveldene etter lange dager med kroppsarbeid. Fikk ny jobb i Mexicogulfen. Jeg hadde vært hjemme fra mars til november. Var redd da jeg reiste til Mexico. Tenkte at om det slingret, ville jeg bli redd.

Har hatt mareritt og har hatt nerveproblemer. Det kom først etter noen år. Mistet søvnen, det var også i forbindelse med at det skar seg med kona og. Det ble reparert igjen.

BARNA

Vi hadde tre barn, den eldste født 1970 så 1972 og siste 1979. Hun på syv år sa: ”Pappa klarer seg var fordi han var så god til å svømme.” Men det var litt langt fra Ekofisk til fastland.

ÅRSAKEN

Vanskelig å svare på, kan si noe om det jeg mener, men vil ikke siteres.

Kom ombord i Esbjerg og dro til Alexander Kielland som lå til H7. Derifra tok vi riggen rett til Tananger. I den forbindelse hevet vi plattformen. Vi løftet plattform, og tok ut ballast. Sverre Kristiansen (bodde på Storhaug i Stavanger) var teknisk sjef.

Pontongene var synlige, og jeg var med ned og inspiserte. Jeg stillte spørsmålet til Sverre om hvorfor det ikke var horisontale stak mellom B-og C-staket og C- og D-staket. Mellom A- og B-staket og mellom D- og E-staket var det stak. Sverre fortalte at det var fordi at supplybåter skulle komme nærmere inn under plattformen, og at det var sterkt nok. Veritas hadde godkjent det.

På Ibssen ble de stakene satt inn. (Dette må sjekkes)

Stavanger Drilling stolte å Veritas.

SENKNING

Rart. Det gjaldt jo livet å senke den. Horfor var det så viktig ? Var det fordi noen hadde noe å skjule? Masse verdier som var der som kunne blitt gjennbrukt. Masse olje og diesel var det og i tankene. Vet ikke om de tømte dem. Det vil i tilfelle også flyte ut en gang.

VAR DU KAMERAT MED NOEN AV DE SOM OMKOM?

Mistet to som jeg kjente godt. En kranfører som hette Reve. En tysk matros, han var gift med ei norsk jente på Jæren. Hun var med på en sammenkomst.

HVORDAN VIRKER KIELLAND PÅ DEG NÅ?

Nå er det å langt vekke, at det blir mer som en vond drøm.

Livbåt 4 hadde løst seg ut selv, det var min livbåt, og den lå og fløt vekke fra riggen med kjølen i været.

EDMUND ARNE MONGSTAD, BOREDEKKSARBEIDER, STAVANGER DRILLING

Av Edmund Arne Mongstad, 6. april 2016.

f. 3.9.1954
98673848

Edmund.mongstad@gmail.com

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjennomført i Bergen 28.10.2015. Notatet sendt til korrigering 6.april 2016 med forespørsel om samtykke til bruk i fremstillinger av Alexander L. Kielland-ulykken. Notatet er korrigert og nyskrevet av Edmund Arne Mongstad på mail av 6. april 2016.

Samtykket i at notatet kan brukes som et grunnlagsdokument i vår fremstilling av Alexander L. Kiellandulykken samt å kunne bruke sitater i fotofortelling, essay og polyfoni som er en sammenstilling av utsagn fra berørte. (mail 6.april 2016).

Samtykket til notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken og overføres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden skal få del i dette. (sms 19.12.2018)

BAKGRUNN

Før ulykken:
Arbeidet hos produsent av tastatur, Signa Plast 1 år
Dykker i Mowi i 1,5 år

Jobbet i CD Catering 6 mndr. Bla coldtbord

1 år i Nordenfjeldske Drilling på riggen Nordskald som rounghnect

1 år DP2 på Friggfelet som roughneck for Stavanger Drilling

Deretter Alexander Kielland for Stavanger Drilling for å klargjøre for boring, fortsatt som roughneck, men skulle jobbe som derrickman når riggen kom i boring

Etter ulykken:
2 år på skole. Forkurs Ingeniørhøgskolen i Bergen og deretter 6 mndr isometisk tegnekurs på Stord

Journalist i Strilen ca. 3 år

Journalist/redaktør næringslivsblad og offshoreblad 1,5 år

Fisker i Solund i Sogn og Fjordane med egen deleid sjark 4 år

Senere frilansedykker for et par selskap, mannskap på legebåt, mannskap på ulike fiskebåter og frilansjournalist i ca. 2 år

2,5 år journalist i dagsavisene Sogn Dagblad og Firda. Kontor Solund. Brukte båt i stedet for bil. Dekket kysten.

Flyttet fra Solund og begynte hos Grieg Forlag som journalist og redaktør i henholdsvis Småbåtliv og Fiskerimagasinet, ca. 1 år.

Begynte som redaktør i Kystmagasinet, Aquatic og senere Padling og En gullkantet fremtid. Deleier av Atlantic Forlag AS. Forlaget solgt for 7 år siden.

Vært der siden. I dag ansatt som redaktør i Media Digital som redaktør for Kystmagasinet, Padling Norge, Padling Sverige, En gullkantet fremtid, Northern Seafood, Norway Exports og Piscus.

OM ETTERMIDDAGEN 27. MARS 1980

Vi var i utstyrsrommet og pumperommet. Jeg kom fra Friggfeltet og DP2 der jeg jobbet som roughneck, men skulle begynne som derrickman på Kielland. Jeg var i pumperommet som lå like ved siden av en provisorisk kino og jobbet med å rydde bort rot mellom rør og stag. Mye av boreutstyret var ankommet. Kielland skulle omgjøres til borerigg og skulle på engelsk side for å bore. Vi var i ferd med å klargjøre Kielland til nytt oppdrag. Jeg skulle være ute på denne turen. Neste tur skulle vi over på engelsk sektor. Vi så frem til dette, og det var det vi snakket om.

På selve ulykkesdagen var det dårlig vær med kraftig vind. Bølgene slo jevnlig oppunder dekk og skapte litt risting, noe som var normalt. Plutselig merket vi et ekstra hardt slag og deretter kraftig risting, mer enn normalt! Jeg så på vennen min, Oscar Olsen, som sto ute på gulvet og pratet med en annen, og så at han ble urolig. Han begynte å løpe mot trappen som førte opp til dekk og utgangen. Jeg skjønte at noe var i ferd med å gå galt, kom meg ut fra området av rør og ventiler som jeg var i, og begynte å løpe mot utgangen. Men da jeg kom halvveis mot trappen datt gulvet under meg som følge av plattformens raske slagside. Jeg raste bakover, endte i noen rør slo hodet og svimte av. Våknet til meg selv av at jeg lå i vann. Rommet var i ferd med å fylles med vann gjennom en av de store lukene som sto åpne.

Jeg kom til meg selv, og var skikkelig dårlig og forslått, men kom meg opp. Hadde vondt for å puste. Det viste seg at brukne ribben hadde punktert ene lungen. Jeg hadde også slått hull i hodet flere steder og blødde. Stod der og regnet med at plattformen ville gå rundt når som helst. Det var mørkt med ulende sirener fra naboplattformen Edda, og det var folk som hadde

vært på kino som lå inneklemt av utstyr og annet mens vannet steg, som ga fra seg fryktelige skrik av dødsangst. Jeg var sikker på at jeg ikke ville overleve dette. Jeg har jobbet som dykker og vært i vanskelige situasjoner før, og sammen med at jeg var sterkt forslått og hadde problemer med å puste fikk jeg ikke panikk. Jeg var dessuten godt kjent og i veldig god fysisk form. Det hjalp meg. I tillegg var jeg sterk i armene etter flere år på boredekk.

KINOSALEN

Lydene fra de stakkars folkene fra kinoen vil jeg aldri glemme. Ingen kan ane hvilke lyder folk i skikkelig dødsangst kan lage. Det lå masse folk der i mørket og kavet og skrek under kabeltromler, plater og boreutstyr. Kinosalen var lukket inne med provisoriske vegger, og utstyret som var plassert i forkant av rommet var ikke surret fast. Tunge rørdeler og annet utstyr raste gjennom rommet da plattformen fikk rask slagside. Et hav utstyr kom seilende og traff folk og stengte utganger. Jeg var heldig som ikke fikk noe av det tyngste utstyret over meg, men ble truffet av rør og ventiler da jeg seilte nedover gulvet. Det var dette som knuste noen av ribbena og forårsaket punktering av lungen. Av de overlevende var jeg visstnok den hardeste skadde.

TENKTE PÅ FAMILIEN OG GUD

Da jeg sto der etter å ha kommet til meg selv tenkte jeg først og fremst på familien der hjemme, men også på min barnetro og Gud. Var hundre prosent sikker på at jeg ikke ville overleve. Hva ville skje med familien min og mine to skjønne døtre på 8 måneder og snart 5 år? Hvordan ville de klare seg? Bekymret meg veldig for dette. Stilte meg også spørsmålet om jeg ville komme til noe himmel. Jeg var ikke kristen, men oppdradd i en familie og et miljø med kristen tro. Ville jeg få tilgivelse for mine synder? Dette var bildene jeg fikk opp. Men opplevde ikke noe frykt for å dø, og var helt rolig.

EVAKUERINGEN

Riggen ble liggende noen minutter med kraftig slagside, så kraftig at det ikke var mulig å gå på gulvet. Jeg var godt kjent siden jeg var fast mannskap, og fant ut at jeg fikk prøve å komme meg ut. Det var helt mørkt og jeg dro meg opp langs rør og annet med armene og kom meg til slutt til trappen øverst i rommet. Jeg kom meg opp trappen og fikk fri sikt ut. Halve plattformen lå nå under vann, men helt øverst så jeg en livbåt som fortsatt hang i sine daviter. Siden jeg var i veldig dårlig stand, skjønte jeg at den båten var min eneste mulighet. Jeg ville aldri klare meg om jeg havnet i vannet.

Jeg klarte å dra meg over dekket og bort til rekkverket og så ned på pongtongen med gangvei som førte til livbåten. Det sto masse folk i ro langs gangveien, og ingen viste tegn til å ville gå i livbåten. Men de hadde sett flere livbåter blitt forsøkt låret, men blitt knust mot plattformen

av store bølger. Vind og bølger sto rett mot den delen av plattformen som fortsatt var over vann.

Jeg fikk gitt signal ned til de på gangveien som lå noen meter under dekket jeg var på. De ga plass og jeg hoppet ned. Forstuet foten og slo meg litt til, men ellers gikk det bra. Jeg krøp under armene på de som sto i ro uten å gjøre noe. Kom meg til slutt frem til livbåten. Det var ingen livvester igjen i kassen som var plassert nært båten, så jeg kom meg om bord uten, og spente fast selene. Det var kanskje 7-8 personer om bord i den overbygde livbåten som normalt kunne ta 50.

Umiddelbart etter at jeg kom meg om bord i livbåten, gikk hele plattformen rundt med livbåten hengende i davitene. Noen kom bort klarte å løse ut båten, men siden det var få om bord og nesten ingen hadde festet seg i selene, ble livbåten liggende opp ned mens vannet fosset inn skyveluker i sidene. Vi organiserte oss og prøvde å gynge båten på rett kjøl. Samtidig var det folk i vannet som hadde hjulpet til viste det seg. Den kom til slutt på rett kjøl, men var da halvfull av vann. Vi så ut, og det var et inferno av skum, bølger, utstyr og folk som fløt rundt. Det kom om bord et par stykker fra vannet, mens vi lå å drev i bølgene.

Normand Skipper

Til slutt kom supplybåten Normand Skipper kom opp langs siden. De hadde et stort nett hengende utover skutesiden. Det var høye bølger som gjorde det vanskelig å time når man skulle hoppe. Et par hoppet over. Jeg var nummer tre eller fire, og kom rett i nettet og ble slengt om bord supplybåten av sterke hender fra mannskapet. Etter det jeg har hørt mistet man en av de som prøvde å hoppe over, og overføringen ble stoppet. Resten i livbåten ble senere plukket opp av helikopter. Supplybåten fortsatte letingen, men mannskapet fulgte hele tiden med på tilstanden min i tilfelle det var nødvendig å evakuere meg raskt. Om morgenen ble vi heist om bord i basket til Ekofisksenteret, og så sendt med helikopter til land.

Behandling på sykehus

Jeg ble lagt inn på Stavanger sykehus. De regnet med det kom mange flere, men jeg var visstnok den ene fra Kielland. Fikk satt inn et dren i lungen for å kunne tappe ut blod og annet slik at lungen kunne fungere igjen. Lå på sykehuset i tro tre dager, og fikk raskt besøk av kona. Men spurte sykehuset om det var mulig å få komme nærmere resten av familien. Sykehuset rekvirerte sykebil og jeg fikk et halvt Braathen fly for meg selv og ble sendt til Bergen. Var hele tiden koplet til lungemaskin. Ble veldig godt behandlet på begge sykehus. På Haukeland forsynte de meg med bøker, aviser og snop. Jeg kom meg raskt.

Stavanger Drilling

Arbeidet i Stavanger Drilling. Det var et fint selskap å jobbe for. De kom raskt på besøk til Stavanger. De sendt også opp en skredder som tok mål av meg, siden jeg ikke hadde noe

klær. Fikk fullt sett med klær på sykehuset, ble veldig godt fulgt opp. Jeg hadde blåmerker over absolutt hele kroppen grunnet slag fra ulykken, som ble gult etter en stund. Jeg kom meg likevel fort etterpå.

HJEMME

Jeg hadde to barn, en jente født 1979 og en i 1975. Jeg hadde snakket med kona rett før plattformen trillet rundt. Plutselig kom nyheten om ulykken på radio, at plattformen hadde trillet rundt. Hun var redd for at jeg ikke ville overleve, og var bekymret for en mulig fremtid alene.

Da jeg kom hjem tok bestefar min opp en grundig samtale med meg om ulykken på kassett. Han mente det var viktig å få ut informasjon mens det var friskt i minnet. Den finnes et sted.

Jeg har en familie som er veldig sosial. Vi bodde da på Frekhaug litt nord for Bergen, og jeg var midt i bygging av nytt hus da ulykken skjedde. Jeg hadde ikke problemer med å snakke om ulykken rett etterpå. Vi snakket mye sammen om det som var skjedd, og jeg var helten i hjembygden en stund.

ETTERVIRKNINGENE

Jeg hadde problemer med å reise med fergen fra øyen jeg bodde på den første tiden, i alle fall om det var litt bølger på jorden. Jeg sov også dårlig det første året. Jeg hadde aldri hatt slike problemer før. Det kom en psykolog på besøk noen få uker etter ulykken, som skulle ta doktorgrad i krisepsykiatri. Vi hadde noen lengre samtaler om hvordan mine reaksjoner var. Den faste legen min var veldig hyggelig og hjelpsom, og han gjorde hva han kunne for at jeg skulle komme meg fort igjen.

Når det gjelder senere reaksjoner har jeg ikke vært mye plaget. Men en dag, ett år etter ulykken, satt jeg i klasserommet mens brannalarmen gikk. Det var en øvelse som ikke var varslet. Sirenen var veldig lik den jeg hørte fra Edda under ulykken. Jeg ble helt paralysert og klarte ikke å røre meg, mens alle var på vei ut. Ingen visste at jeg hadde vært på Kielland, og jeg måtte støttes ut av klasserommet. Jeg hadde også problemer med å si filmen Titanic, og turte ikke å gå på kino for å se den.

LIVET ETTERPÅ

Jeg hadde båt da ulykken skjedde og etter ett år begynte jeg å dra på sjøen igjen. Jeg startet først med studier et par år, før jeg fikk meg deretter jobb som journalist, redaktør og senere fisker og yrkesdykker. Min journalistkarriere startet i Strilen, der de søkte etter ny medarbeider et par år etter ulykken. Jeg tenkte at siden det er mange skrivekyndige i familien, må jeg ha talent for dette. Jeg stilte opp i redaksjonen, ble intervjuet og fikk jobben. Hadde aldri skrevet på skrivemaskin eller fotografert noe særlig. Begynte med skjema for tuch på tastaturet og startet heldigvis å skrive med alle fingre. Fikk god opplæring og klarte meg godt i jobben. Flyttet etter hvert til Solund i ytre Sogn og var fisker i fire år,

detter frilansjournalist og senere fast journalist i Sogn Dagblad og senere Firda. Senere flytte vi tilbake til Bergens-området og har siden jobbet som journalist og redaktør.

Erstatning og behandling av arbeidsgiver/samfunn

Jeg fikk etter hvert 400 000 kroner i erstatning. Jeg var midt i husbygging, så dette kom vel med. Vi hadde akkurat fått opp grunnmuren. Det tok en stund etter ulykken før jeg fikk noe økonomisk støtte i hele tatt, heller ikke fra det offentlige. Så det var vanskelig økonomiske tider i startfasen etter ulykken.

Konsekvenser og lærdom

Det ble utvilsomt økt sikkerhet og mange regelendringer etter ulykken. Jeg hadde jobbet i Nordsjøen i tre år. Hadde flere ganger opplevd nær døden situasjoner i min karriere i oljen. Sikkerheten i borebransjen var ikke den samme som i dag, og det var flere nesten ulykker.

KJELL JOHAN KYLLESEID, FAGARBEIDER, HMV HAUGESUND.

Av Ellen Kongsnes

PERSONALIA
overlevende Haugesund, HMV
Johan Kylleseid (f. 1939)
Kjellkulleseid@yahoo.no
Samtykke på telefon 22.1.19

Gutta spilte kort på lugaren fordi det var tåke og de kom seg ikke på jobb. Kylleseid var innom lugaren sin en snartur. Så smalt det.

Plattformen krenget så kraftig at det var umulig å komme seg ut av døra. Han hadde ikke sko på. Han prøvde seg ut av vinduet i lugaren og klarte det. Det var vanskelig å gå på jerngitteret vuten sko. Men han kavet seg mot høyeste livbåten.

Livbåt 5

LANDET PÅ HODET, OPP NED.
Unngikk å bli slått mot plattformskroget. Måtte utløse splintene.

Snudde livbåten ved å flytte alt mannskap om bord fra side til side. Fikk snudd den til slutt.

Da begynte sirkuset.

Plukke opp folk.

Inn gjennom vinduet,

Ganske mange

Trygve Børsheim ligger i vannet. Drar han inn vinduet. Han er sjøsyk.

Jeg er så kvalm, jeg må spy. Du kan spy kor faen du vil. Så spydde han over hele meg.

MOTOR.
Eksosrøret knakk i snuingen. De måtte drive i livbåten uten motor.

Supplybåt ville redde oss. Holdt på å knuse redningsbåten. Bandt fast til supplybåt. Høy sjø, dunket mot siden, mistet båten av syne før de fikk reddet resten.

Fikk klær og kjeledress.

REDNING

Prøvde å hoppe over i supplybåten, men ramlet på sjøen.

44 år da. 76 i dag.

HMV i mange år

OFFSHORE

Reiste ut igjen etter tre uker. Ble oppringt. Tilbake på samme Foxtrott. Ny bostedplattform. Ute ei uke. Gikk greit.

Offshore fram til 1992.

SIKKERHET

Vi hadde jo litt kursing. Var på livbåtkurs i Kristiansand før offshore.

De første ukene var det trist. Alle begravelsene.

Men etter det har han ikke tenkt så mye på det.

Ikke før Sleipner-ulykke.

Det var fælt. Det er den eneste natta jeg ikke har sovet. Da kom det tilbake.

Det er iallfall bedre sikkerhet nå. Det er blitt bedre sikkerhet hos underleverandørene.

At mange døde var fra HMV mener han er tilfeldig. Tilfeldig at de var mange derfra på samme sted til samme tid.

Eget sikkerhetskurs på HMV – bassengtrening og livbåttrening.

BARNA

Kona kom fra sykehuset med sønnen som hadde brukket nesa. Han fikk sove i pappas seng. Datter tre år. Sønn sju.

Klokka fire om natta fikk hun besøk på døra fra HMV at mannen var funnet.

Så om ulykka på TV.

Niese, nabo og bror kom bort. Sørgemusikk på TV. Sprang mellom telefonboksen.

Kan kjenne på følelsen. Grusomt. >Fikk nervetablett.

Neste dag klokka 23 var han hjemme. Kona ville ikke grine på kaien. Han ble kjørt til døra. De hadde drukket øl på båten. Han var helt utladet. død i kroppen. Trøtt.

Trist de første ukene. Begravelsene.

Kavet meg opp fra lugaren sammen en arbeidskollega. Han klarte seg ikke. Noen timer tidligere hadde vi spilt kort sammen.

Det var vondt å snakke. Hva skulle man si.

Har ikke snakket mye. Skøyv det vekk.

Det som reddet ham var at han var vant med sjøen. Det var aldri en diskusjon om han skulle ut igjen.

Det var helikopteret kona var redd for.

Gikk aldri til de som ville forske på oss. De fikk komme til meg hvis de ville snakke.

Kjell Hestvik, rettsak USA, tapte.

Ikke kneipe som Dickens i Haugesund.

Drakk hjemme hos hverandre.

I første tida etterpå møttes vi hjemme hos hverandre og delte ei flaske sprit. De satt og grein.

Vi fikk det i alle fall ut.

Kona har snakket mye med de andre konene.

Jan Vestre. Arbeidskamerat.

Han kjøpte hus og Kylleseid kjøpte båt. Sammen i begravelse.

JAN VESTRE, SVEISER HMV HAUGESUND

Av Marie Smith-Solbakken, 23. april 2016

PERSONALIA

F: 1951

Else.marie.vestre@gmail.com

GJENNOMFØRING OG BRUK

Avtale om å gjennomføre samtale etter 23. april 2016. Samtale gjennomført på telefon 26. og 27. April 2016. Notat fra samtale oversendt til gjennomlesing og korrigering 27. april 2016. Samtykke i at notatet kan brukes som et grunnlagsdokument i fremstillinger av Alexander L. Kiellandulykken, herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer. (sms 13.06.2016)

Samtykke i at notat fra samtalen offentliggjøres og inngår i minnesamlingen om Alexander L. Kielland-ulykken som overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek slik at ettertiden får del i dette. (sms 18.01.2019)

BAKGRUNN

1973: HMV som sveiser

Sendt ut som sveiser Nordsjøen

2000: Uførepensjon

INDUSTRINORGE

Det er en historie om Norge om industrien og arbeidslivet vårt. Det er noe av det mest voldsomme og verste som har skjedd med Industrinorge, det er viktig å få det frem. Det er viktig å huske det, og ikke glemme hva som skjedde, hvem vi mistet og hvem som ble berørt. Det var mange. På min arbeidsplass var vi var nærmest i sjokk. Det var mange fra HMV som gikk med. Vi snakket litt om det, men ikke mye, vi grein ikke i synet på hverandre, men jeg var våt i øynene mange kvelder på rad når jeg la meg.

Det er en historien om det industrielle Norge, og det er viktig at det er tydelig plassert i norgeshistorien og at denne historien blir bevart.

HMV

HMV tok vare på oss. De gjorde det beste de kunne for oss. Vi som var friske fikk lov å reise ut igjen i første puljen. Vi var redde for at de stemplet oss som galne, vi ville ut igjen. Det var selvfølge at vi som hadde vært der ble prioritert.

Ulykken hang i veggene helt til samtlige av oss gikk av med pensjon. Det legges ned krans hver 27. Mars.

REAKSJONER

Jeg fikk ingen reaksjoner. Jeg har aldri fortalt om hva som skjedde uten at noen har spurt. Hvis folk spør meg forteller jeg. Jeg har aldri gått inn i diskusjoner om det som skjedde eller og holdt foredrag.

DET BESTE

Det var en nordmann som intervjuet, det står at det var Edward Hughes. Vi fikk det tilsendt vi som hadde uttalt oss.

BEGYNTE 1977

Første turen min i Nordsjøen var i 1977. Jeg jobbet med installasjon og klargjøring for produksjon. Første plattform var Albuskjell Alpha. Ingen av de plattformer jeg var på var i produksjon. Vi klargjorde de. Alle moduler var på plass, og vi sveiste på stål og rør mellom modulene, for å koble de sammen.

ALEXANDER L. KIELLAND

Vi bodde på forskjellige svenske boligplattformer før Kielland. Vi hadde bodd ca et halvt år på Kielland (mens den lå inntil Edda) før ulykken.

Vi trivdes veldig godt alle sammen. Vi bodde fire sammen i en container hvor det var satt inn køyer. Det var trangt, men vi fikk godt stell, og det var himla god mat. Det var ikke noen som klagde den gang. Men i dag hadde vi klagd. Nå er det enmannslugar og tv på rommet. Den gang var vi sammen. Vi satt og preiket om kveldene, spilte kort og gikk ned sammen og så på film.

John Nilsen

Det står om han i Det Beste. Han måtte de bruke makt for å få han løs. Han hadde hele vekten på fingrene sine fra sjøen og opp til dekket. Han hang i basket med kroppen utfor. Det er krefter ute i egen kropp når en må. Han og reiste ut igjen.

Arbeidet på Foxtrot og bodde på Alexander Kielland

Vi reiste ut på lørdag. Det skjedde på en torsdag. Vi arbeidet på Albueskjell Foxtrot. Den dagen var det dårlig vær, og vi kom oss ikke over på Foxtrot. Denne turen bodde vi fire fra HMV sammen; Kjell Kulleseid, Jan Bringsvor (døde), Lars Johan Iversen (døde) og meg.

Velter

Vi hadde spist oss gode og mette på middag, og selv om vi var unge, så gikk vi for å kvile litt. Vi lå i sengene og preiket og slappet litt av. Det kom første noen veldige rystinger, så krenget den. Vi heiv oss på golvet. Det eneste vi tenkte på var å holde oss på det høyeste punktet.

Vi gikk ut vinduet. Vi bodde i 2. Etasje, der var det trapp ned til dekket. Når vi kom til dekket var det om og gjøre å komme oss oppover, så de lause tingene som raste nedover ikke traff oss.

Livbåt 5

Vi kom opp til livbåten. Da var det en hel del folk ved livbåten. Og det var det folk som sa at vi var galne om vi gikk i livbåten. Vi så at folk som var gått i livbåt ble knust mellom brazingene. Meg og Kyllesid valgte likevel å gå i livbåten, mest fordi det var så svinaktig kaldt ute, og vi hadde ikke noe særlig med klær på oss. Vi gikk oppi kun for det vi ikke skulle fryse i hjel. De to andre valgte å stå på utsiden, og de så vi aldri igjen.

Når vi gikk av gårde med livbåten var vi 8 stykker.

Når riggen kantret mer og mer, var vi på det høyeste punktet hele veien. Og vi hørte de ropte om sikringspluggen var dradd ut. (den dras ut når livbåten skal låres) Det var en som kom seg bort til utdragersnoren når vi var i sjøen.

De som stod på Edda og så dette kunne fortelle at vår livbåt kom opp som en prosjektil. Vi lå oppi der. Vi ble våte alle sammen. Det kom vann i lukene. Livbåtene var ikke vanntette. Det var ingen fare, men vi ble våte alle sammen. Det var en mann som satt der i underbukse.

Så klarte vi med hjelp fra utsiden å få snudd båten. Når vi fikk snudd den drog vi folk opp. Jeg verket i armene i dagevis. Vi brukte enormt med krefter på å få inn folk. Jeg mener at vi fikk inn 24 mann i livbåten, og at vi var tilsammen 32 mann til slutt.

Containere som rir på bølgene

Når vi ikke fant flere folk, prøvde vi å starte livbåten. Vi fikk start, og ville komme oss vekk. Noen var redd for brann, fordi batterisyre og diesel var rent ut da den veltet. Motoren ble toppet pga. vi var red for knallgass. Jeg var voldsomt oppegående. Jeg følte meg helt ok, og kikket ut for å se hvordan det lå an. Det lå en masse containere i sjøen. Flere meter over hovet på oss lå containere og rei på bølgene. Jeg tenkte de må bare ikke treffe oss. Det var mørkt ute, ikke så godt å se, vi fløyt rundt omkring.

Supplybåt

Ca 8-halv 9 tiden ble vi dradd inn til siden til en supplybåt. Der var noen som kom om bord. De tok store sjanser. De hadde dradd oss inntil foran og bak, og de klatret på nettet opp. Hvor mange mann det vet jeg ikke. Det stod mange mann og tok imot.

Den holdt på å knuse oss med fenderlistene. Vi fikk en stor sprekke. De slapp oss, og vi gikk vekk i fra de. Da hadde vi tatt inn en del vann. Og mange hadde kastet opp. Når jeg pumpet ut vannet, ville ikke pumpe ta mer. Den var full i graps. Jeg sa heller ikke noe om sprekken heller. Vi fløyt av gårde, og ingen grunn til å skape panikk.

Engelsk fiskebåt

Rundt midnatt var det engelsk fiskebåt som traff oss – den lå der og lyste etter overlevende. Vi var borti den båten. Da jeg kikket opp takluken så jeg at det lå på dekk og kikket på oss. Eg var livredde for at sprekken skulle bli større om lå inntil hverandre. Eg ropte: ”Du må du komme deg vekk. Go to hell. Dra til helvete.” Derfor glei vi ut igjen fra hverandre.

Sikorsy

Så kom det det et Sikorsky et par timer etterpå. Den lårte ned en korg. Vi prøvde å fange korga. Jeg fanget korgen. Så tok de opp en mann og drog han opp. Korga kom ned igjen og lå og svaiet over oss et kvarters tid. Det det tok lang tid å fange korga. Neste mann klarte også å få tak og komme seg opp. Kanskje det var tre mann so klarte det. Det var vanskelig og risikabelt. Vi ga opp. De mistet kontakten med oss.

Får varme klær En supplybåt

En supplybåt kom opp til oss om morgen og fikk hevet over en line. Og vi fikk over poser med varme klær, ulltepper og kjeledresser. Det var herlig å få noe varmt på seg.

SEAKING

Der kom Seakingen. Den kom ned med en mann ned til oss. Den lå spikret i lufta. De brukte ikke lange tid på å få oss opp. De kunne jobbe sin. Det var redningsaksjon på høyt nivå.

Når vi kom i helikopteret, var det som å komme inn i et drivhus. Det går ikke an å beskrive følelsen. Det var en fantastisk følelse. Det tror jeg samtlige som kom opp der hadde.

RØYKTE

Det var den tiden vi røykte. Tobakken var våt. Når vi landet på Ekofisksenteret stod de der med røyk og fyrstikker. Og det smakte. Det var som å komme til himmelen for andre og tredje gang.

Så ble vi lost inn. Vi kledde av oss alt vi hadde – gikk rett inn i dusjen, inn i badstuen, inn i dusjen, inn i badstuen, fikk på oss en polstret kjeldress og tatt ned i spisesalen og fikk verdens beste mat.

KOLLEGENE DER UTE

De holdt avstand, vi satt og preiket med oss selv.

HANGAREN

Vi kom til Stavanger i halv sju tida om morgenen til hangar på Sola. Der kom det personell og kikte på oss. De som hadde behov for lege, fikk det.

Vi andre ble kjørt ned til KNA, og der fikk vi rom. Da ringte jeg hjem til mor og far. De varslet kona mi.

HJEMME

Om morgenen kom de fra HMV til kona mi. Det var klubbformann som kom hjem til Hanne. Det var Arvid som kom, han lever ikke lenger. Da fikk kona beskjed om det. Vi hadde to unger, eldste var 9 og yngste var 5.

DET VERSTE

Jeg hadde en tvillingbror der ute, Geir Vestre. Jeg lurte på hvordan det var gått med han. Vi hadde sittet sammen den dagen spilt kort. Geir var elektriker og jobbet i Stavanger Drilling.

Jeg visste ikke at han hadde klart seg før etter jeg var kommet hjem, tror faktisk at det var når jeg kom opp til mamma og pappa. De hadde fått telefon om at han levde. Han var i den andre livbåten og de ble tatt opp seinere enn meg.

Det var to livbåter og vi var i hver vår livbåt.

Tia var ikke kommet for oss

KAMERATENE MINE

Det var fryktelig, vi mistet utrolig mange på HMV. Det var tungt. Vi begynte på jobb etter påske.

BEGRAVELSEN

Var i alle begravelser jeg kunne gå i. Jeg var med og bar Iversen. Bringsol og Iversen – hadde de vært med oss, hadde de overlevd. Det var vondt å tenke på .

ÅRSAKEN

Vi diskuterte det ikke. Hva skal jeg si. Jeg har ikke peiling. Kanskje for mye kraft på den leggen som brøyt av. For mye kraft på kjettingen som kom opp fra leggen.

REAKSJONER

Jeg fikk ikke reaksjoner i ettertid. Meg og bror min diskuterte dette, vi kom i fra det.

Vi trengte ikke trøst. Vi kom i fra det.

Det var et helvete å miste de vi mistet, det var en tung periode. Nervene har vært like gode etterpå som de var før-

STERKESTE MINNE

Mitt sterkeste minne er Trygve Børsheim som stod og knuste vinduer på en container da vi gikk oppover riggen. Han og knuste vinduer og hoppet inn og heiv ut belter til de som var på utsiden og ikke hadde. Han kom om bord i den livbåten jeg satt i . Jeg trodde han var død, jeg våget ikke gå om bort til han, så viste det seg at levde. Han fikk hjernesvulst for noen år siden. Jeg har mange ganger tenkt på det han gjorde, og hvor mange han egentlig reddet.

TRYGGE

Vi var trygge på plattformen – vi var sikre på at det var sikkerheten selv.

BETYDNING

Det ble mye mer sikkerhet i etterkant, utrolig mye sikkerhet som ble tillagt ettertiden. Det fikk stor betydning for sikkerheten i Nordsjøen.

SVEIN VEGARD VERMUNDSEN, MONTØR OG PLATEARBEIDER, HMV

Av Tor Gunnar Tollaksen, mars 2005 og februar 2019

PERSONALIA

Født: 22. juni 1948.

Bosted: Kopervik.

Epost: sveinv@broadpark.no

BAKGRUNN

Bakgrunn: Haugesund Mekaniske Verksted, HMV, fra 1970. Jobbet offshore noen år før ulykken på Ekofisk-feltet.

Yrke: Montør og platearbeider. HMV hadde hook-up (klargjøring og ferdigstillelse på Edda-plattformen. Det var slik jeg kom ut i Nordsjøen for første gang.

GJENNOMFØRING OG BRUK

Svein Vegard Vermundsen ble orientert om minnedatabasen hvor intervjuer med overlevende, vitner, etterlatte og andre med tilknytning til ulykken gjøres tilgjengelig for videre forskning. Vermundsen var positiv til dette arbeidet og ønsker at intervjuet legges i minnedatabasen om «Alexander L. Kielland»-ulykken som overleveres Norsk Oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden får del i dette. Intervjuet ble godkjent med presiseringer den 20. februar 2019.

27. MARS 1980

Svein Vegard Vermundsen slappet av sammen tre arbeidskamerater i lugaren. Da smalt det.

-Været var ganske dårlig den 27. mars 1980. Tåke, grått og en del vind. Shuttlingen med helikopter til andre plattformer var innstilt og derfor kunne vi ikke jobbe. Vi slappet av i lugaren og hadde tenkt oss på kino klokken 21.00. Forestillingen som begynte 18.30 ble som regel benyttet av de som var om bord på Edda-plattformen, forteller Vermundsen.

-Det dårlige været på Ekofisk-feltet den ettermiddagen, gjorde at jeg ikke var over på Edda den dagen. Vi lå på vent på lugaren og etter hvert ble gangbroen tatt vekk, og «Kielland» ble tatt forhalt bort fra Edda.

Vermundsen kom seg aldri på kino den kvelden. I stedet opplevde han sitt livs verste mareritt.

KRAFTIG SMELL

-Der fekk án seg ei jævlige ein, sa vi i kor. Det smalt skikkelig. Deretter tippet plattformen plutselig og fikk slagside. Bare ankerwirene hindret den i å gå rundt. Vi kjempet oss ut på dekket. Jeg fikk redningsvest på meg, men kan ikke minnes om jeg rev den med meg fra lugaren eller fant den ute på dekket.

Vermundsen forteller om løse gjenstander som fløy gjennom luften. Konteinere som stupte i havet. Folk som dukket unna, samtidig som de klamret seg fast til rekkverket. Mange søkte mot plattformens høyeste punkt, som var B-leggen. Vermundsen var en av dem. Noen hoppet i havet, andre forsøkte å låre en livbåt. Vermundsen så at en av livbåtene ble knust mot plattformen.

-Jeg var helt i villrede for hva jeg skulle gjøre. Jeg så at en mann ble heist opp i basketen (personellkurven) til Edda-plattformen. Et øyeblikk så jeg ingen utvei, men jeg kom til et punkt hvor jeg måtte velge.

REDDET AV BROREN

Da den siste ankerwiren, som var spent som en fiolinstreng, røyk av, hoppet han ned som sistemann i livbåten. Vermundsen forteller at det ikke gikk an å løse ut livbåten da den hang i opphenget med belastning. Utløsermekanismene fungerte slik at de først kunne utløses når livbåten var på vannet.

-Sannsynligvis var vi med plattformen rundt og ble dratt ned i havet med plattformen over oss. Hvor langt vi var underhavoverflaten, er uvisst, men vi oppdaget at vi fløyt opp, men båten lå opp ned i vannet. Vi prøvde å snu båten fra innsiden ved å gynge fra den ene siden til den andre. Det gikk ikke fra den siden vi ønsket å snu båten, så vi prøvde den andre siden, og da fikk vi snudd båten rundt. Trolig var det folk som klamret seg til båten på utsiden som bidro til at vi fikk snudd livbåten.

Vermundsen var sammen med 13 andre i livbåten. Så startet jobben med å få arbeidskolleger opp i båten. Rundt dem svømte oljearbeidere for livet, løftet opp armen og skreik etter hjelp.

-Vi fikk bukket over og trykket folk inn i livbåten. Noen var veldig tunge å få om bord, og de klarte ikke hjelpe til fordi de var helt utmattet, mens andre var enklere og vippet opp i båten fordi de kunne hjelpe til selv. Jeg tror vi var over 30 mann i båten etter hvert.

Ikke lenge etter kom supplybåten «Normand Skipper», hvor broren, Reidar Vermundsen, var styrmann. Folkene i livbåten var hele tiden redde for at båten skulle bli knust mot skutesiden til supplybåten. Vegard Vermundsen var en av elleve som tok sjansen og hoppet om bord i supplybåten da en bølge løftet livbåten opp. Resten av folkene i livbåten ble brakt i sikkerhet og heist opp av helikopter noen timer senere.

-Hele tiden hadde jeg et sterkt ønske om å komme hjem til kona og mine tre barn.

Vermundsen var en av de første som dro ut på jobb i Nordsjøen fra Haugesund Mekaniske Verksted, HMV. Etter ulykken prøvde han å komme seg ut igjen, og han var blant annet innom Statfjord-feltet. Han måtte gi opp en videre karriere i Nordsjøen og ble etter hvert ufør av skadene han hadde blitt pådratt.

- Jeg lærte meg å leve med smertene og har stort seg klart meg greit. Men jeg kunne ha byttet med hvem som helst for å ha kommet i jobb igjen.

Avhørt av politiet

Jeg ble avhørt av politiet i Stavanger. Det var ikke lenge etter hendelsen. Jeg husker at en lugarkamerat også ble avhørt. Han fortalte at politiet sa imot han. Kunne nesten tro at de visste mer enn oss andre som hadde vært der ute. Mitt inntrykk var at de avhørene var «good for nothing».

Årsaken til ulykken

-Nei, jeg har ikke gjort noen videre tanker om årsaken til ulykken. Vi konstaterte at leggen brakk av, men blant arbeidskameratene snakket vi ikke noe om hva som var årsaken. Vi bodde på plattformen, men registrerte at det foregikk en del arbeid. Riggen skulle videre på annet oppdrag.

PER MANGSETH, ISOLATØR, TEKNISK ISOLERING A/S

Av Else M. Tungland, 17. november 2015, Åna Sira

PERSONALIA

Eikedalsveien 14, 4420 Åna-Sira

GJENNOMFØRING OG BRUK

Det er gjennomført flere oppfølgingssamtaler høsten 2016 og senest 24.01.2019

Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden får del i dette. (telefon 24.01.2019).

HMS

Vi snakker med han på kjøkkenet hjemme på Åna Sira. Han begynner med å si at det ikke er så mye han husker. Han var 25 år den gangen. Det er lenge siden.

Vi forteller litt om prosjektet. Han griper tak i det vi sier om HMS: Du spør om HMS – det var ingenting!

FORTELL OM NÅR DU BEGYNTE Å JOBBE I NORDSJØEN?

Jeg flyttet til Oslo fra Vennesla 16 år gammel(søsteren forteller at han mistet faren da). Bodde i Maridalen. Var drittlei skolen. Vurderte å reise til sjøs. Så fikk jeg jobb innen catering i Nordsjøen. De som jobbet der ute spurte om hvorfor vi ikke heller jobbet sammen med dem. Så gjorde jeg det. Begynte i "Teknisk Isolering as" et firma med hovedkontor i Drammen. Jeg var flink i matte og hadde jobbet der i sommerferier.

Vi utførte teknisk isolering rundt vannrør- Ble busset rundt der ute som kyr. 12 timers arbeidsdager pluss flytur.

Jobbet på tanken. Flydd til AK for å overnatte.

Dagen det skjedde var det litt røft vær, men vi hadde sett det verre. Det var vanlig med kraftig storm. AK var en rolig plattform i dårlig vær. Jeg følte meg alltid veldig trygg der.

Satt på do da det skjedde. Oppe i topp etasjen. Plutselig tippet det over. Måtte klatre for å klemme meg opp ut døra. Fikk spenntak i en radiator, eller noe som hang på veggen. Tung

jerndør. Får mye krefter i en slik situasjon. Skjønte at noe alvorlig var på gang. Min eneste tanke var å komme meg ut.

Fikk tak i en utvendig leider – en god del panikk. Det var kø i utvendig trapp som gikk ned til ståldekket der livbåtene var. Hoppet ned på ståldekket ca. 4 meter ned... slo haken. Har hatt mye problemer med tennene etter dette. (Begynte å dette ut en stund etterpå)

VAR VELTRENT OG IKKE SÆRLIG REDD AV MEG.
Har senere blitt fortalt at i slike situasjoner er det noen som får panikk og stiver, andre bare fortsetter. Jeg er en som bare fortsetter.

Nede på dekket traff jeg en finsk kamerat Esko Juhani Kærki, vi hadde kjent hverandre lenge. Jeg var tatt opp i gjengen blant finnene.

Snakket også med toolpusher, Svein Harald Moseid fra Vennesla som jeg kjente. Snakket kjapt med han. Han måtte ned fordi han følte at han hadde ansvar for folk. (ser av listene at han omkom).

Prøvde å få oversikt. Så folk hoppe i sjøen. Det var en livbåt som sønnen til Teknisk Isolering i Bergen styrte med. Jeg syntes at det så farlig ut å gå inn i den livbåten. Vi lurte på om plattformen kunne gå rundt.

Jeg klatret oppover. Gikk på utsiden, utenom køen. Holdt meg i netting. Kom opp og diskuterte med andre hva vi nå skulle gjøre. Noen hoppet. De tok på seg det de kunne finne . 2-3 av de jeg snakket med klarte seg. De var fra Porsgrunn, Skien, Sandefjord? Østlendinger.

Kærki og jeg gikk inn i en livbåt. Var sikker på at den ville gå ned. Satt bare der og ventet. Et hvelvets smell. Vi gikk ned på hodet . Kom opp på hodet. Folk på utsiden av båten . Rygget fram og tilbake. Snudd. Dro inn masse folk. Så igjen 2 av de som hoppet.

Ble litt amper stemming i livbåten. Folk var skadet. Radiomannen fra Kielland prøvde å få radioen til å virke. Vi elektrikere visste at det ikke nyttet uten at den var jordet. Ble litt slåsskamp.

Etter en stund kom det en båt. En del folk som kom seg over i den. Enda mer amper stemming.

Hørte flyene over oss.

Esco og jeg satt og slo på hverandre. Prøvde å holde varmen. Forfrøs beinet. Har alltid hatt problemer med dette etterpå.

Til slutt kom det et helikopter. Seaking. Senket en korg. Mange var redde de ville ikke gå opp i den. Jeg gikk opp og stupte ut i lufta for å få tak i den korga, før redningsmann kom ned til oss. Tenkte at enten kommer jeg meg opp, eller så faller jeg i sjøen og de redder meg. Jeg var

god til å svømme. Var den første som kom meg opp i helikopteret. Ikke så mange som kom opp.

Jeg ble tatt til Ekofisk tanken.

Fikk av de våte klærne og på med noe tørt. Satt og ventet. Var ikke i stand til å slappe av . Full av adrenalin.

VET DU NOE OM HVORDAN DINE PÅRØRENDE HADDE DET?
Søstera mi heiv seg i bilen. Var i hytta i Setesdalen. Hun reiste til min mor. Mor mi sa at det ikke var så farlig fordi jeg var god til å svømme.

ETTER ANKOMST TIL STAVANGER.
Det kom bilde fra når jeg kommer med helikopteret i avisen.

Noen fra Teknisk Isolering tok meg med til Stavanger og kjøpte nye klær. Kjøpte en jævla stygg genser, ikke noe jeg hadde kjøpt til vanlig.

Fikk rom på SAS-hotellet . Mange journalister banket på døra. Journalistene var helt gale.

Kom på en historie om Idi Amin tiden. En journalist som ropte på flyplassen; er det noen voldtatte her, eller noen som har mistet familien sin, jeg vil gjenre har et intervju med deg!

Reiste til familien (Vennesla) Husker ikke mye av dette. Hadde en kjæreste som ikke orket å være sammen med meg lenger.

Fortsatte å jobbe i Nordsjøen. Tror jeg var ute 2 turer etter dette. Var ikke så greit. Fikk ingen oppfølging. Følte at de andre var redde og nervøse for oss.

Begynte å jobbe på land, fortsatt for teknisk Isolering.

Jeg var god i matte, Begynte å jobbe med utvikling av programvare. Program for å få styr på inventar. Statfjord C

REKENE I GANSFJORDEN ER FEITE.
Mye råskap og mange kjipe vitser blant kolleger.

Jeg fortalte ingen at jeg hadde vært på AK.

Var på møte med politikere. Statsministeren. Har alltid vært god til å snakke for meg.

Vi fikk vite at her skulle det ikke stå på noen ting. Her skulle det ryddes opp. Vi skulle få oppfølging. Tomt snakk! Det skjedde ingenting etter dette!

Jeg hadde en Rolex klokke som jeg ikke fikk erstattet. De mente at det kun var oppspinn.

Jeg hadde også noen svindyre sko, som ikke ble erstattet. Jeg hadde lommene fulle av penger.

Fikk en ganske liten erstatning – nesten ingenting.

Mye styr med snuing av plattformen – det tok aldri slutt.

En dag på jobb var et plutselig nok. Sa fuck you! Til sjefen og gikk fra jobb. Satte meg i bilen og kjørte til Oslo. Husker ikke så mye fra årene etter dette.

Svimet rundt. Følte meg ikke tilpass. Kunne bli skikkelig aggressiv. Så ikke ut. Husker bare bruddstykker.

Kjørte mye sykkel rundt om i Europa, noen ganger alene og noen ganger sammen med kammerater.

Jeg husker at folk løp bort i panikk da jeg tok av meg hjelmen for å kjøpe en is. Det var et sted i Sveits. Hadde 3 farger på håret. Holdt meg i punker miljø rundt omkring i Europa. Var sammen med Nick Cave, før han ble berømt.

FIKK HJELP

Mor min sto på skikkelig for å få meg inn i et teller annet.

En krisepsykiater og dame i NAV hjalp meg til slutt.

Begynte på NHI informatikk på 2 årig utdanning som ingeniør.

Jobbet med 4 fargers layout og trykk i Ratatorsk.

En lettlest avis.

Fikk kone.

Damen i NAV (som han ikke husker navnet på) hjalp han etter hvert med

erstatning fra staten som 90% ufør:

I DEN FORBINDELSE ”MISTET JEG EN HÅND OG ET ØYE”.

Jeg så hva hun hadde skrevet og da jeg møtte henne sa jeg at ”Jeg ser deg og jeg kan ta deg i hånda.” NAV- dama sa da at det hadde blitt slik fordi hun ikke hadde flere steder å sette kryss i skjemaet. Han fikk erstatning.

Pengene han fikk for erstatningen brukte han til å ta varmluft ballongssertifikat i UK .

Kona og søsteren hennes tok også sertifikat. De ble førte kvinnelige ballongførere.

Han fløy for Greenpeace. Hadde kontrakt med Statoil. Viste gjester rundt i Norge.

Ble motarbeidet av det norske ballong miljøet

Fikk barn i 1987 gutt

80-91 HELT KAOS.
Nesten alle kammerater døde.

Mistet moren

Forferdelig fukkings tid.

Roet seg etter sønn nr. 2 ble født- gutt 1991

Jobb i forskningsparken. Dette var den 1. ordentlige jobben etter AK

STARTET INTERVETT
I dag heter selskapet Manamind? På midten av 90-tallet het det Intervett og var et av de tidligste norske konsulentselskapene som satset på digitale medier. Selskapet var lokalisert i Stavanger og Oslo.

1999 flyttet til Århus. Tele DK.

Full skjæring med eksen. Flyttet fra DK til søsteren i Norge med barna. Trodde X-en kunne ta seg av dem på en skikkelig måte. Vennesla var ikke noe sted å være. Det var noen damer innimellom før han fant nåværende kone for 9 år sidene, på nettet. Gerd Jorun? fra Flekkefjord

Sønnene bor nå i Oslo Informatikk – Nets.

Engasjerte gutter som er med i Redd barna ungdom. Rake motsetning til faren.

Anbefaler oss snakke med søsteren Anne Siri Brødvik som bor på Stray. Geskjeftighet dame som står på. Hun har sett hvor mye kaos det var etterpå Reservemor.

TING ORDNET SEG NÅR JEG FIKK KONTAKT MED PSYKIATER.

RYKTER OM SMUGLING
Det gikk rykter om at Kielland var en transitt for smugling. Varene kom i containere med supplybåter, losset om bord på Kielland, og tatt med av en annen supplybåt til en

mottakshavn. Det var ingen kontroll noen plass. Bombesikkert. Etter havariet av Kielland fikk jeg besøk av politiet på jobb som lurte på om jeg var involvert. Det var jeg ikke. Det jo veldig kult av de. Jeg fikk masse problemer etterpå rett og slett. Der røyk den karrieren. Jobbet hos Teknisk isolering.

Fått jobb som boremannskap

Jeg kom fra samme bygda som Sven Harald Moseid som var toolpusher. Han omkom. Han tilbudte meg jobb som boremannskap. Jeg skulle bare hjem å si opp jobben, så skulle jeg begynne hos han. Kielland skulle til England, de holdt på å klargjøre den til boring. Det var siste dagen den skulle være på Ekofisk. Men sånn ble det ikke.

Reparasjoner og rot

Det gikk slanger og kabler gjennom dører. Det gikk ikke an å lukke dører som skulle være lukket. Hva de reparerte vet jeg ikke, men det var mye rot. Mannhull var skrudd opp. Jeg var nede dagen sammen med Moseid på underdekket, her foregikk det mye reparasjoner. Det var mye rot. Det lå ting slengt rundt alt. Han var stresset og urolig for riggen. Jeg vet ikke om mannlokkene var skrudd på dagen den veltet, men tror ikke det. Den veltet veldig fort, etter smellet, og den begynte å helle og veltet veldig fort rundt. Tror det var 14 minutt. Det gikk veldig fort!

Årsak uavklart – trenger ny gransking

Det er en skam at vi ikke får se hva forliket går ut på. Her har operatør, eier, verft og tilsynsmyndigheter rottet seg sammen. Hvorfor får vi ikke vite hva som står der? Det er feil!

Jeg tror at det var maritime forhold, forhaling og forankring over tid som sleit i stykker plattformen. Og når det i tillegg var dårlige sveiser og sprekker, så tålte ikke riggen å bli flyttet på den siste gang. Den veltet jo omtrent samtidig som de forhalte den vekk.

Det blir vel sønnene mine som får høre sannheten.

Håper at myndighetene åpne opp for ny granskning. Fordi det er viktig å få klarhet. Både for oss som overlevde, men også for de som mistet. Hvorfor døde de? Nå så mange år etter, er fortsatt mange spørsmål ubesvart. Det er Norge største industriulykke, Norge bør ta seg samme og snu alle steiner. Det har vi rett på. Også for ettertiden. Det er ikke greit å gå rundt å tenkte på dette. Hvorfor faen har de ikke vært mer nøye. Hadde det vært i dag hadde hver stein vært snudd. Vi ble avspist med noen få kroner, og fikk ødelagte karrierer og ødelagte liv. Jeg har slitt mye etter dette.

PER MANGSETH (2023)

Dato: 31. august 2023.
Sted: Sola Strand Hotel
Intervjuet av: Tor Gunnar Tollaksen.

Bakgrunn: Per Mangseth fortalte om hvordan han opplevde av å komme ut il «Alexander L. Kielland» i en plenumssamtale og ble nærmere intervjuet om dette etterpå.

«Kielland» var beryktet. Det var ingen plass du hadde spesielt lyst til å være. Det var andre gang jeg var der, og jeg prøvde som regel å komme andre plasser siden plattformen var så beryktet. Jeg hadde vært noen dager på plattformen da ulykken skjedde. Jeg var en del av et arbeidslag som ble shuttlet rundt til andre plattformer i Ekofisk-området. Jeg jobbet sammen med en finne, Esko Kärki. Han overlevde også. Vi jobbet ganske mye sammen, så vi hadde en sånn greie at vi gikk rundt og kikket. Vi fant ut hvor vi var på riggen, hvor livbåtene var, hvor det var rømningsveier. Vi hadde det som rutiner hver gang vi kom til en ny rigg.

Da vi kom til «Kielland», så vi at det pågikk en helsikkens haug med arbeid. Da snakket vi med Moseid og var inne og kikket i plattformen. Da sto dørene oppe, altså skottene. Vi så at det gikk ledninger gjennom dørene inne i plattformen. Mannlokk var skrudd opp inne i plattformen. På dekket kan mannlokk skrus opp for å gå ned. Disse var skrudd opp. Det gikk ledninger gjennom mange dører.

Jeg husker spesielt at en dør på E-leggen var oppe. Her så vi at det gikk sveiseledninger og strømledninger. Det ble drevet med arbeid for å gjøre plattformen om til borerigg igjen, masse arbeid måtte gjøres og de hadde fått dårlig tid.

Var dette tema blant dere som bodde på «Kielland»?
Nei, men jeg og Esko snakket om hva dette var for noe. Senere har andre også nevnt dette, om hva som foregikk av arbeid.

I ettertid har jeg tenkt på at siden døra var åpen på E-leggen, så må det ha gjort at E-leggen fylte seg veldig, veldig fort. Når dørene er oppe, så er det fritt fram for vannet å strømme inn. Plattformen fylte seg ufattelig fort, det hadde den ikke gjort om dørene hadde vært lukket. Den hadde vært boligplattform og skulle over på britisk side å bore. Den skulle gjøres om til det den var konstruert for. Det var crew ute for å rigge om hele riggen rett og slett.

Hvordan opplevde du arbeidskulturen som oljearbeider?
Jeg var ung og ga litt faen egentlig. Men mange fikk mye kjeft av amerikanerne. De var nok så tøffe av seg. Ingen kjære mor og et røft miljø. Det var veldig forskjellig fra plattform til plattform. Min første tur ut hadde jeg i 1976 til Frigg. Jeg jobbet fram til 1983 da jeg ble svartelistet. Den

gang var det mange rykter om hva som hadde foregått på «Kielland» med smugling og styr. Jeg fikk besøk av politiet på arbeidsplassen min og de lurte på om jeg hadde vært med på det. Det hadde jeg aldeles ikke. Så var det en som kjente meg igjen ute på Ekofisk, og da var det at jeg ble svartelistet. Jeg hadde snakket, jeg var nokså utadvendt, og hadde påpekt ting ute på plattformene om jeg så ting som ikke var som de burde være. Jeg gikk til folk som jobbet der fast og sa «det der er ikke bra, slik skal vi ikke gjøre». Ting bedret seg etter hvert etter «Kielland», men jeg ble svartelistet da jeg påpekte ugreie forhold og utdannet meg etterpå til programmerer.

Var den svartelistingen velkjent blant dere oljearbeidere?
Ja, gjorde du feil eller noe som kostet mye, så kom du ikke ut igjen. Sånn var det bare.

TATT INN I LIVBÅT 5

EIVIND EGELI, KONTROLLROMSOPERATØR, STAVANGER DRILLING

Av Else M. Tungland, Marie Smith-Solbakken, Ellen Kongsnes

PERSONALIA

Norheimsveien 2, 4026 Stavanger
909 95 572/ 51 56 68 61

BRUK OG GJENNOMFØRING

Samtaler gjennomført 17. og 19. desember, 5. og 9. januar, 29. oktober 2016.

Samtykket i at alle notater fra samtaler, overleverte dokumenter kan brukes høsten 2016.

Det er gjennomført flere samtaler med Eivind Egeli. Samtalene er gjennomført både separat med Else M, Tungland, Marie Smith-Solbakken og Ellen Kongsnes og i fellesskap. Notat fra samtaler har vært til gjennomlesning, og blitt korrigert. I tillegg er det gjennomført et fellesmøte mellom Ragnvald Ofte, Kåre Magne Kvåle, Eivind Egeli og Else M. Tungland og Marie Smith-Solbakken på Åpta.

BAKGRUNN

Eivind Egeli (f. 1926) overlevende kontrollromsoperatør.

Gikk ned med plattformen og var ca. 20-30 meter under vann. Ble dradd inn i livbåt 5. Tatt opp av Normand Skipper.

SJØMANN

Egeli hadde vært sjømann i utenriksfart, i over 30 år da han fikk jobb som kontrollroms - operatør på Kielland. Han begynte på Alexander L. Kielland fordi han ønsket mer tid hjemme. Karrieren i Bergesen rederi, hvor han jobbet før, nærmet seg da uansett slutten. Her var pensjonsalderen 60 år.

Kunne vel egentlig gått av etter dette, men ingen som gjorde det.

Den lengste turen han var ute var 18 måneder i Asia. Kona var med på flere av turene. Det var også eldste jenta, før hun begynte på skolen. Etter at datteren begynte på skolen var kona også med ut noen ganger, da tok bestemor seg av barnet.

ULYKKESDAGEN I KONTROLLROMMET

Jeg hadde nettopp gått på vakt i kontrollrommet. Det var en ny kontrollmann om bord Sildelid. Han skulle løse meg av. Jeg viste han rundt hvordan ting var. Planen var å gå gjennom

alt en gang til, etter en røykepause. Vi hadde akkurat satt oss ned, da det smalt og alle alarmene gikk. Riggen tippet over 35-40 grader. Skrivemaskin, radio, TV og alt som var løst ramlet mot oss.

PUMPEN VIRKET IKKE

Vi fikk ikke pumpen i gang. Da kunne vi ha fått rettet plattformen opp igjen. Skjønte at vi måtte komme oss ut.

Traff en som var på vei ned i lugaren. "Kom deg ut! Vi synker", sa jeg, men han ville ikke høre på meg. Han omkom.

Sæd ville inn i pumperommet. Jeg sa at vi hadde prøvd å få i gang pumpen og at det var nytteløst. Han hørte ikke på meg. Han sprang ned.

Vi tok oss oppover gangen og klarte å åpne en jerndør og kom oss ut på dekk.

Fikk på oss redningsvester.

LIVBÅTEN VAR BORTE (LIVBÅT 1)

Når jeg kom til livbåten, jeg etter planen hadde ansvaret for, var den borte.

De hadde allerede låret båten og fått den på sjøen og kjørt bort.

Jeg så en annen livbåt som ble knust og gikk rett i vannet.

Visste at de som havnet i sjøen ville være døde etter få minutter i det kalde vannet.

Kom opp til B søylen hvor Livbåt 5 var. Han som hadde ansvaret for denne livbåten møtte ikke opp. 8 mann gikk inn i den. Flere av mine menn fulgte med.

LIVBÅTEN HANG FAST (LIVBÅT 5)

Livbåten hang i daviten. De fikk ikke løst den ut. Jeg gikk ikke oppi. Planen var å hoppe oppi, når plattformen krenget så mye at livbåten kom vader ned i sjøen. Men så røk vaierne. 3-4 vaiere fra B-søylen. Hver av dem hadde en styrke på 350 tonn. Plattformen tippet helt rundt med en jæklig fart. Holdt meg i daviten, fikk ikke sjans å slippe taket, da den veltet. Så nettingene av plattformen. Så lyset langt oppe, kavet meg opp. Jeg holdt på å sprenges og holdt for nesen og blåste ut gjennom munnen. Vet ikke om det var riktig? Begge lungene ble skadet. Når jeg fikk hodet over vannet, kunne jeg ikke puste med det samme. Det gikk mange dager før jeg kunne puste skikkelig. En kar dunket meg i ryggen.

Jeg ble med plattformen rundt. Var på ca. 20-30 meters dyp.

Kan tro det var fredelig der nede. Jeg var ikke redd. Steg oppover. Spørsmålet var om jeg når opp før luften tar slutt?

Livbåten ligger feil vei

Jeg kom opp før livbåten. Så kom livbåten som et skudd opp, og den ble liggende med bunnen i været. Så ropte noen karer ”nå kom livbåten”. Vi hang i den og så åpnet de lukene og halte oss om bord. ”Der er Egeli”, var det noen som ropte. Så ble jeg dradd inn i livbåten.

De lå inni livbåten og halte i et spak for å få den løs. De var 8 mann og de klarte å få den løs. Jeg hadde bare tynne bukse og tynne skjorte. Det var en iskalde vind, og jeg tenkte at her tar det bare 10 min til så er jeg død.

Normand Skipper

Så kom supply båten. Det var en svære matros som tok imot meg. Etter en stund kom Supplybåten Nordmand Skipper til. De begynte med å ta opp de mest forkomne. Det var en svær matros som heiv meg ombord.

Redningen var vanskelig. Sjøen var høy. Livbåten slo inn i skutesiden så den slo sprekket. De måtte gi opp å ta ombord alle som var i livbåten.

Mannskapet på Nordmand Skipper kjente Egeli, fordi han som brukte å levere post til dem. “Fikk du med deg posten?” var det første Dikke (skipper Didrik Stonghaugen) spurte om da han fikk se Egeli ombord.

Reiv av meg alle klærne og fikk på meg en Wetsuit. Låg lenge med mange dyner.

Dikke (Didrik Stonghaugen) kom med bukse. Fikk den 5 ganger rundt meg. Han var svær og tykk.

De som ble reddet ble ombord i Nordmann skipper utover natten. Ble så kjørt bort til C-plattformen.

Tilbake i Stavanger

Kom til Stavanger morgenen etter. Familien fikk beskjed om at jeg var i live.

Var på sykehus 1 dag.

Fikk røntgen. Legen sa at lungene var ødelagt. Har vært tungpustet siden.

Avhør og etterforskning

De skjermet meg for pressen. Forsikringsselskap snakket med meg om riggen, hendelsesforløpet og hva som hadde skjedd.

Hjemme

Ringte hjem.

Datteren kom med klær. Huset var fullt av folk da han kom hjem. Døtrene gikk ikke på skolen den dagen.

Fikk ikke sove. Mor var der også. Hun fikk høre om ulykken da hun tok bussen fra Bekkefaret. Bussjåføren og en annen snakket om at det en ulykke på Alexander Kielland. Hun visste at jeg var der og spurte hva som hadde skjedd? De sa at det var "ingenting", ville vel ikke skake henne opp- men hun skjønte at noe var galt og kom hjem til oss.

LIVET ETTERPÅ

Han overlevde Alexander Kielland ulykken og kan i dag stolt vise fram bilder av både barnebarn og oldebarn. Datteren hjelper han å handle 1 gang i uka, ellers klarer han det meste selv. Huset er både rent og velstelt. Både han og kona fikk kreft for noen år siden. Kona døde. Eivind overlevde og er snart 90 år:

Jeg pleier å si at; han der oppe vil ikke ha meg, og at han der nede er redd for konkurranse. Den eneste løsningen er å finne en sky og begynne for meg selv.

"Da vil jeg komme til deg morfar", sa barnebarnet mitt da han hørte dette.

Etter ulykken jobbet ikke Egeli til sjøs mer. Han sier at han ikke liker sjøen så godt lenger. Han fikk jobb i Havnevesenet i stedet. Mens han jobbet i Havnevesenet fikk han i tillegg kjempepensjon fra sjøen, så han har hatt det greit økonomisk.

ERSTATNING

Erstatningen de overlevede fikk på 25.000.- var et vits. Alle lo av det.

De som mistet noen fikk opp mot 1 mil., selv det var lite.

Selv brydde seg ikke om å gå til sak, men det var de som gjorde det.

Noen fikk sakfører i USA, men kom ingen vei. Amerikanere hadde ikke noe med Norge å gjøre. Klarte å vri det unna.

NÅ

Han har ikke lenger førerkort. Grunnen til dette er at han fikk et illebefinnende etter å ha parkert bilen utenfor butikken en dag.

Jeg besvimte. Legen tok fra meg førerkortet etter denne hendelsen, men sa at jeg såg så frisk ut at jeg kunne søke om å få det tilbake igjen. Hos politiet sa de det samme når jeg kom for å levere førerkortet, men da sprakk det for meg.

Jeg sa at en mann i min alder skal ikke ha førerkort! Tenk hva som kunne ha skjedd!

Bare minutter før jeg besvimte, kjørte jeg på en på vei der det er skolebarn. Jeg hadde hengt meg selv …

Politidamen sa at det var første gang noen hadde sagt noe slikt, for vanligvis sto folk der å grein for å få tilbake førerkortet.

Stavanger Drilling

Vi holdt på å gjøre plattformen klar for boring. Det var mye som måtte gjøres før den var boreklar. Hotellet skulle vekk. Tårnet med boret var der hele tiden. Vi holdt på å sende folk i land.

Dagen etter skulle det bare ha vært 16 mann igjen på riggen fordi den skulle til ombygging for å kunne operere som produksjonsplattform igjen.

Stavanger Drilling visste om sprekkdannelser. Hver gang Torstein Sæd kom ut gikk han og kontrollerte stak og søyler. (Egeli mener det var D6, men han gikk inn i staget gjennom mannhull, og tok heisen ned, tror det var tverrstaget ved hydrofonen) De holdt sprekker under oppsikt. Han tok heisen ned. Det var kjent at sprekken skulle repareres. Sprekken var også rapportert til Phillips.

Egeli jobbet tidligere sammen med Kaasen (direktør i Stavanger drilling) på sjøen. Kjente Alf Kaasen han var telegrafist. Jeg hadde han som telegrafist på Bergesen båtene Han var reiste sammen med kona hans hjem fra Dubai. Hyggelig dame.

Kjetil Hauge, den andre plattformsjefen kjente han også godt. Ved 14-tiden, samme dag som ulykken reiste Kjetil Hauge fra "Alexander L. Kielland". Han var den siste som forlot plattformen før katastrofen. (Stavanger Aftenblad)

Kranfører Leif Reve omkom. Jeg møtte han på vei ut til dekk. Jeg spurte "kor du skal hen?" Han sa ned i lugaren, han bare reiv seg laus, og sprang ned i lugaren. Han skulle se om det var flere.

Etterpå

Nå er det nok. Jeg hadde ikke fått lov av kona å fortsette. Begynte i havnevesenet i Stavanger. Husker når kullbåtene fikk slagside. Det likte jeg ikke.

Det har vært samling på Atlantic for oss som var med.

EIVIND EGELID OM SPREKKER OG OPPANKRING

Av Else M. Tungland og Marie Smith-Solbakken, 9. januar 2016

Sæd gikk alltid ned i pumperommet og kontrollerte skaftene. Det var heis ned.

Til D6 ?

Ja, der hvor hydrofon var satt inn. Der kontrollerte han, alltid. Han gjorde det hver gang med det samme han kom om bord. Jeg satt i kontrollrommet, jeg var ikke med ned.

Hørte at han hadde sett sprekk, derfor gikk han ned og kontrollerte.

Vi visste om at det var sprekker. Det første Sæd gjorde var at gikk ned og kontrollerte sprekken. Han hadde alltid en med seg. Visste at det var en skade med hydrofonen. Hver gang han kom om bord kikket han på den.

Vi visste at det var en sprekk, de på kontoret visste det, og Phillips visste det. Vi skulle inn dagen etterpå til Stavanger og reparere den.

Sæd, han sa ikke mye om den. Tyskeren som døde (Lothar Apostel) som alltid var med Sæd ned og så på, snakket om det. Det ble holdt under oppsikt, det var en svakhet ved hydrofonen. De kom inn i kontrollrommet, og snakket om det etter de hadde vært nede.

PERSONELL OM BORD ALEXANDER KIELLAND

Om morgenen var det over 400 mann, vi sendte folk hjem hele tiden. Når ulykken skjedde var det ca 200 om bord (212 om bord, 123 død 89 døde). Hadde det skjedd dagen før hadde det blitt en enda større katastrofe. Jeg fikk crew-listen fra Stavanger Drilling. Der stod det at det var tre mann på vei til oss om formiddagen. De ble tatt av flighten. Det hadde kommet noen amerikanere ombord, og da måtte de stavangerfolka og gå av . Hvor var de ? Jo, de de var på Cod. Lenge regnet vi med at med at de var døde.

Vi gikk fra kontrollrommet, fant vi frem livbelter og delte ut. Så så jeg at Sæd ville springe inn i kontrollrommet, jeg ropte: ”Du har ingen ting å gjøre i kontrollrommet, det går ikke an å starte pumpene”. Når krengningene kommer over en viss vinkling starter ikke nødaggregatene. Vi trodde at riggen ville synke på normalt vis.

FORANKRING

Vi fikk tegning hvor han viste hvordan plattformen var oppankret (ligger i prosjektmappen), og forklart hvorfor den ikke var ankret på alle stagene.

Eivind Egeli viste oss på bildet (politirapport, Bjørn Lian) hvor sprekken var, og forklarte hvordan man kom seg ned, og hva som ble gjort for å holde den under oppsikt.

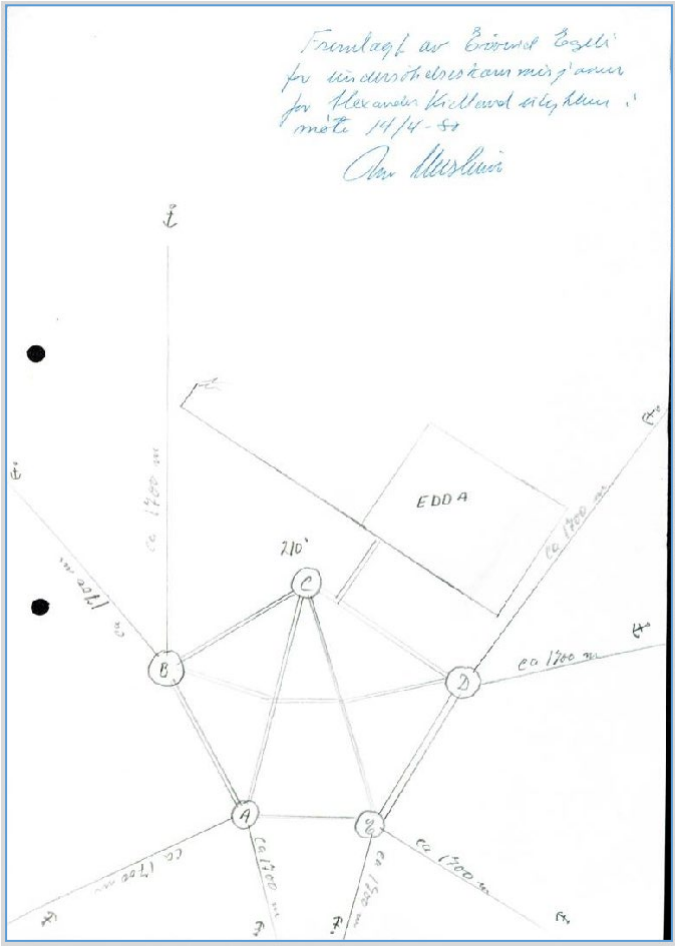
Tar heisen ned i pumperommet, skrur opp mannlokket, går inn der. Plattformen heves.

ALEXANDER L. KIELLAND VAR ULOVLIG OPPANKRET

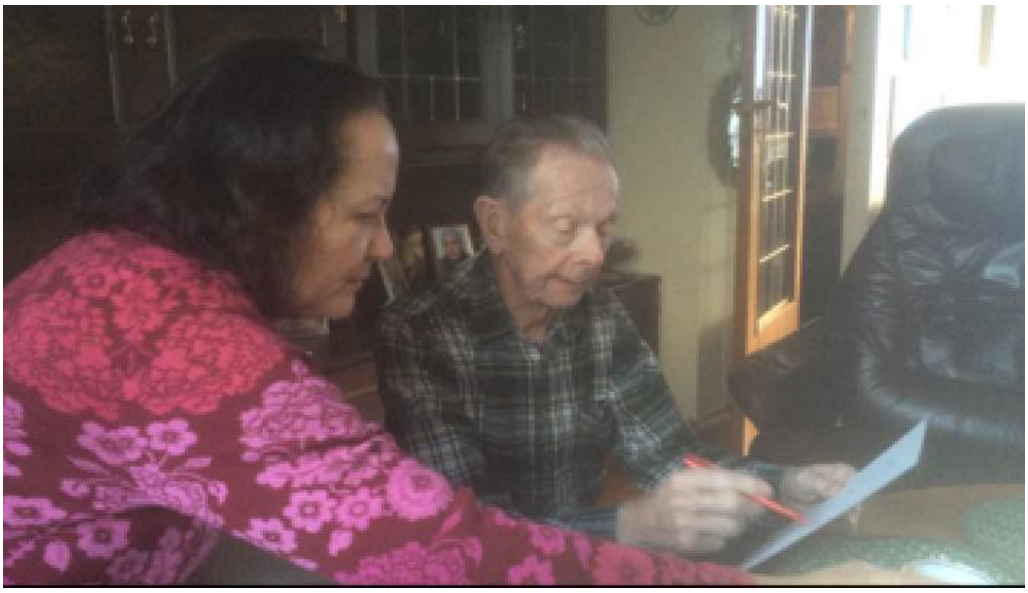
Jeg gikk igjennom håndboka som lå i kontrollrommet en natt jeg var på jobb. Hauge (plattformsjef) hadde bedt meg sette meg inn i dette fordi jeg skulle ha ansvaret for oppankring når plattformen skulle bli borerigg. Dette var et par måneder før ulykken. Der står det: "En pentagonrigg må ikke under noen omstendigheter oppankres på det åpne hav unntatt at alle ti ankrene brukes." Riggen var ankret opp med 8. De kunne ikke få ut ankrene på C søylen. Det gikk ikke an, fordi det var oljeledninger i sjøen der. Det var ikke mulig å ha 10 anker.

Phillips og Stavanger Drilling tegner ankerplanen, den godkjennes av myndighetene. Når de er oppankret der, er det plattformsjefen og representanter fra Phillips som godkjenner det. Og det var godkjent. Hauge visste det, det gjorde Sæd og, at det skulle være 10 anker.

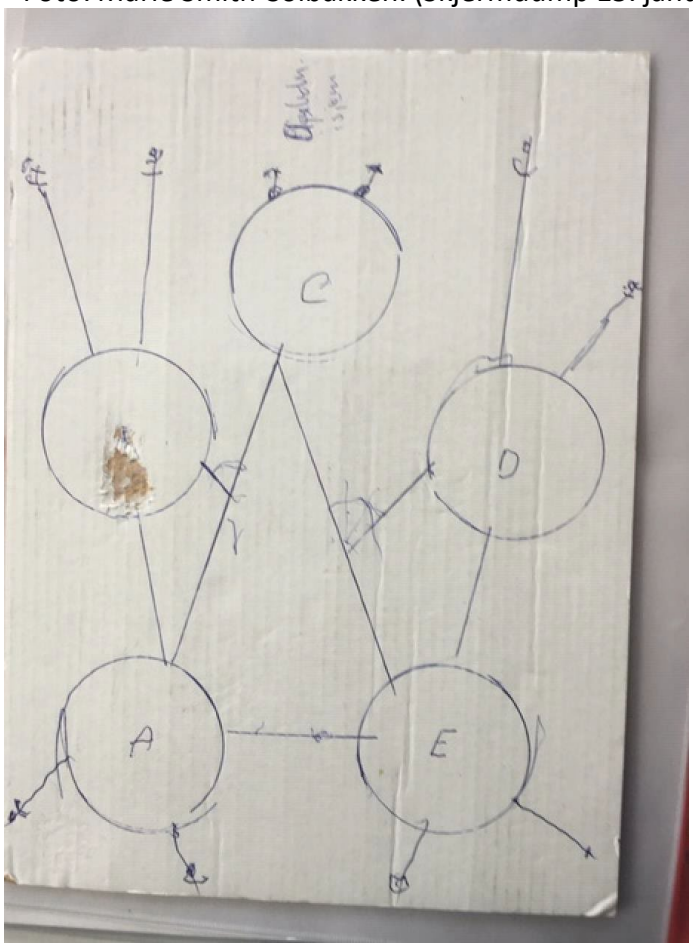
Samme håndbok var på Henrik Ibsen og den samme håndbok fantes på rederiet. En tillitsmann sa til meg at de hadde lett etter de sidene, men han fant det ikke. De sidene var borte. Det må vel være mulig å få tak i den boka?



Tegning fra Granskingskommisjonen, Riksarkivet.



Bilde 6) Eivind Egeli forklarer Else M. Tungland om konstruksjonen, ankerplan og hvordan plattformen var belastet.
Foto: Marie Smith-Solbakken. (Skjermdump 15. januar 2016 fra iPhone-video)



Plattformen ovenfra; søyler, stag ankringssystem. Markert spesielle belastingsområder. Tegning av Eivind Egeli, 15. januar 2016. Gjengitt med tillatelse.

HVOR VAR SPREKKEN?

Den var nede. Apostel fortalte om det. Han var rousabout, og var alltid med Sæd ned og så på. De åpnet opp mannlokket og lyste inn. De kom alltid inn til meg i kontrollrommet og fortalte hva som skjedde. Jeg kunne ikke forlate kontrollrommet. Sæd eller Hauge avløste meg i kontrollrommet, når jeg ikke var der.

KIELLAND KANTRER

Husker det godt det kom en jæklig bølge, og traff C leggen og trykker plattformen innover, kjenner at vi vi synker litt og plattformen setter seg. Bølgen slår tilbake og slår oppunder dekk. Kjenner det godt i hele plattformen. I tillegg er det en sprekk i D6 med hydrofonen som bølgen slår tilbake i. Det tåler den ikke."

KIELLAND SKULLE TIL TANANGER FOR REPARASJON OG OMBYGGING

Vi skulle inn dagen etterpå til Tananger, dagen etter for å bygge den om. Jeg snakket med Sæd om det, han og vi pratet mye om det.

LOGGBOKA

Kontrollrommet fører notater som plattformsjefen fører inn i loggboka. Sæd og Hauge de delte loggboka på plattformen, den tilhørte riggen. Og så hadde de hver sin i land som de førte inn i når de kom hjem. Sånt er vanlig, det var sånt kapteinene gjorde det. En felles i tillegg til sin egen private.

LIVBÅT 1

De stakk av med livbåten, låret den for tidlig. Den kunne hatt 48 i den. Når jeg kom dit var den foren. Det var jeg som var ansvarlig for den livbåten. De har det ikke godt de som gjorde det.

Bilde 7) Journalist Ellen Kongsnes til høyre bringer kontrollromsoperatør Eivind Egeli i midten sammen med Torgeir Moan til venstre fra granskingskommisjonen. Egeli vil legge frem hva han visste om sprekkdannelser, oppankring og forhaling av plattformen for Torgeir Moan. Sola Strand Hotel 17. november 2016 under prelansering av polyfoni.
Foto: Marie Smith-Solbakken

Bilde 8) Eivind Egeli til høyre forklarer Torgeir Moan fra granskingskommisjonen til høyre om hvor og hvordan de visste om sprekkdannelser i konstruksjonen på Kielland.
Sola Strand Hotel 17. november 2016 under prelansering av polyfoni.
Foto: Marie Smith-Solbakken

EIVIND EGELI I STAVANGER AFTENBLAD OM ULYKKEN OG DRIFTEN AV PLATTFORMEN

Ellen Kongsnes, Stavanger Aftenblad 28. oktober 2016.[93]

Eivind Egeli satt i kontrollrommet under helikopterdekket og tok seg en røyk. Plutselig krenget plattformen.

Tv-en og skrivemaskinen fløy rett i veggen. Nå gjaldt det å komme seg ut. Oppe på dekk var deler av mannskapet på flukt mot livbåtene og på jakt etter redningsvester. Plattformen krenget allerede 30 grader.

Underveis til plattformdekket møtte Egeli plattformsjef Torstein Sæd som sprang motsatt vei. Han ville inn i kontrollrommet, for å starte pumpene som kunne stabilisere plattformen. Men strømmen hadde gått og pumpene fungerte ikke. Egeli ropte etter ham, men Sæd hørte ikke. Egeli visste at plattformsjefen lenge hadde visst om en sprekk ved plattformfoten. Nå var den samme foten revet av og fløt i sjøen ved siden av dem.

En drøy halvtime tidligere, klokka 17.50, var gangbrua fjernet mellom «Alexander L. Kielland»-plattformen og naboplattformen «Edda» på Ekofiskfeltet. Gangbrua var montert mellom plattformbeina C og D. Det var D-leggen som ble revet av.

Eivind Egeli klamret seg til boretårnet og ble med plattformen helt rundt. Begge lungene hans fikk en trøkk da Kielland kantret.

Han fyller 90 år i november. Nå sitter han i stua si på Tasta. Han reiste aldri offshore igjen etter Kielland-ulykken. Tok jobb i Havnevesenet og er for lengst pensjonist med god tid til å tenke.

I 1980 jobbet han som kontrollromoperatør for Stavanger Drilling om bord på «Alexander L. Kielland»-plattformen. Da plattformen krenget, skjedde noe Egeli har tenkt mye på:

- Vi løp fra kontrollrommet og opp på dekket da jeg møtte plattformsjef Torstein Sæd som var på vei mot kontrollrommet. Jeg ropte: «Du har ingen ting å gjøre i kontrollrommet, det går ikke an å starte pumpene. Når krengningen kommer over en viss vinkel, starter ikke nødaggregatene.»

DEN BEKYMREDE PLATTFORMSJEFEN

Men Torstein Sæd hørte ikke. Eivind Egeli så ham aldri igjen.

Sæd var en av de tre plattformsjefene på «Alexander L. Kielland». «Bjørnen» kalte de ham, den tause, røslige og samvittighetsfulle Torstein Sæd. Han hadde aldri vært noen pratsom mann, 49-åringen. Men de siste månedene før ulykken var han mer taus og tankefull enn vanlig. Han fortalte ikke så mye til noen. Men kona, Erna Sæd, skjønte at noe var galt. Han gruet seg for å reise ut igjen. Han tegnet til og med livsforsikring, uten å si det til kona. Da hun fikk vite om forsikringen, var mannen allerede omkommet i ulykken han selv hadde fryktet.

[93] Kongsnes: 2016b

Historien hennes ble ikke hørt av den norske kommisjonen som gransket ulykken. I avhøret politiet tok av Eivind Egeli, står det ingenting om Torstein Sæds hemmelighet.

- Det var dagen etterpå, jeg var fortsatt helt utafor, sier Egeli i dag. Politiet var mest opptatt av hvordan de overlevende hadde reddet livet.

RIGGEN KUNNE HEVES

Eivind Egeli bekrefter at ballasteringen var et tilbakevendende problem.

Han overhørte også mange samtaler mellom plattformsjef Torstein Sæd og den tyske boredekksarbeideren Lothar Apostel, som var bekymret for en sprekk i et tverrstag nederst på plattformen.

- Sæd snakket om sprekken. Men han var ikke så bekymret for den som han var for feil med ballasteringen. Han likte ideen jeg hadde om en knapp, sier Wigestrand.

I løpet av tre og et halvt år, fra plattformen forlot verftet til ulykkesdagen, ble aldri de nedre stagene på plattformen undersøkt, sier granskingskommisjonen i sin hovedkonklusjon fra 1981. Årsaken var at de lå under vann.

Kontrollromsoperatør Eivind Egeli vet imidlertid at dette ikke er sant.

- Vi tok riggen opp og ned mange ganger ute på feltet, sier Egeli i dag og får støtte fra Kvåle, Ofte og Wigestrand.

INGEN OPPLÆRING

Han var egentlig sjømann, Eivind Egeli. Noen opplæring for å håndtere en plattform fikk han aldri. Ingen andre fikk det heller, så vidt han vet.

Driftshåndboka fra verftet var det langt fra alle som hadde lest. Kravene fra verftet til sikker drift av plattformen ble ikke fulgt.

- Først knakk D-leggen. Det var fordi ankerfestene på C-leggen ikke var i bruk. Vi brukte bare åtte av ti ankere, selv om det stod i driftshåndboka at vi alltid måtte bruke ti.

Egeli tror dette påførte de andre plattformbeina ekstra belastning.

- Kunne ulykken vært unngått?

- Det er jeg usikker på, sier Egeli. Det kunne jo gått mye verre også. Hvis bølgen som traff plattformen hadde slått inn og truffet den et annet sted, kunne to bein blitt revet av. Da ville plattformen sunket i løpet av minutter, sier han.

- Vi fikk ingen opplæring. Jeg fikk ikke beskjed om å lese manualen før en måned før ulykken. Det var ingen wire på D-søylen. Det ble en ekstra belastning på den. I driftsmanualen fra verftet står det at vi alltid måtte bruke ti ankere, men vi brukte bare åtte, sier Egeli som jobbet i kontrollrommet like under helikopterdekket på Kielland-plattformen.

FELLESSAMTALE MELLOM EIVIND EGELI, KÅRE MAGNE KVÅLE, RAGNVALD OFTE PÅ ÅPTA

Av Marie Smith-Solbakken og Else M. Tungland, 12. februar 2016.

Sprekkdannelsen ble diskutert med kollegene Kåre Magne Kvåle og Ragnvald Ofte fra Stavanger Drilling. De diskuterte hvordan og om det var mulig at Sæd og Apostel kunne kontroller den når den lå i sjøen. De var samstemmige om at det var mulig, fordi plattformen kunne heves og tverrstagene, herunder D6 som var fylt med vann når pongtongene var under vannlinjen, kunne heves og vannet ble skylt ut. Heving og senkning tok normalt 1 ½ time.

Kollegaene Kåre Magne Kvåle og Ragnvald Ofte var tilstede da Eivind Egeli fortalte at plattformsjef og han selv, som kontrollromsoperatør, visste om sprekkdannelser, og at de holdt sprekker under oppsikt. De visste om at det var sprekkdannelse i D6. Siden dette er opplysninger noen mener ikke er troverdige, la vi til rette for at overlevende fra mannskapet i Stavanger Drilling fikk diskutere dette i fellesskap. Vi ba også om å få opplysningene formulert og ba om underskrift fra de som var tilstede, slik utsagnet var dokumentert.

INSPISERING AV UNDERSTELLET

Ragnvald Ofte: Husker at plattformen ble løftet opp i Tananger. Jeg var med å inspiserte sammen med Sverre Kristensen. Vi gikk rundt på utsiden. Pongtongene lå oppe.

Eivind Egeli: Hauge ba meg sette meg inn i stabiliseringsreglene. Birkeland jobbet i fagforeningen. Han sa at han hadde hørt det før at plattformen skulle være oppankret med 10 ankerkjettinger. Vi hadde boka, men fant det ikke igjen de sidene hvor det stod. Men jeg har lest, og det hadde han og, at det det alltid skulle oppankres med på 10 anker i åpen sjø.

HEVING AV PLATTFORMEN OG INSPISERING

Rett som det var tok vi den opp. Når det var godt vær, lettet vi riggen, så vi kunne inspisere innsiden av staket. De åpnet mannlokk og gikk inn.

ULYKKEN

Apostel ble knust med pickup-båten.

ÅRSAKEN

Dere ligger og skrever med de ankrene, det er skylda, sa sjøfolka. Ankerplanen var godkjent av sjøfartsmyndighetene. Å kritisere Veritas var det samme som å kritisere Kommunistpartiet i Sovjet.

FRANSKE ADVOKATER

Eivind Egeli: På Atlantic hotell var det franske advokater sammen norske. 3-4 advokater var der, jeg kjente ingen av de. Det var en dame som skulle oversette. De ble uenige, de norske og de franske advokatene. Hun sa, han sa ikke det! Vet ikke hva det var ?

FORHALING

Alltid når det var uvær, da tok vi gangbroa og vinsjet oss bort fra Edda.

Kåre Magne Kvåle: Det var første gang jeg kjørte vinsjene. Synes ikke vi fikk opp strekket på wiren. Vinsjene kjørte jeg fra kontrollrommet.

Når vi slakket på noe, så strammer vi opp. Ankrene lå på samme plass. Slakket på fire, og strammet fire.

Hvor mye strekk, har ikke fått opp strekket.

KLARGJORDE TIL BORING

De gjorde klart til drilling. Moseid snakket om å få ordnet mud.

De kjørte boreblokken (Travelling block) fast. Noe gikk galt. Den datt ned med et jekla brak, de ødela noe. Hele riggen ristet. De måtte få reparert noe. De kom bare ut for å trimme den, så den ikke skulle stivne til.

SPØKING

Osland (chief) sa: ”Koss kom du deg hertil. Du eg gjorde som Jesus sa, eg gikk på vannet.”

BEKREFTELSE FRA EIVIND EGELI

Eivind Egeli bekrefter med dette at :

Stavanger Drilling visste om sprekken

"Plattformsjef Torstein Sæd holdt sprekker under oppsikt. Noe av det første han brukte å gjøre hver gang han kom ut, var å gå ned og kontrollere utviklingen av sprekken. Han hadde alltid med seg en hjelper, Lothar Apostel som hjalp til med å skrue opp mannlokk. De kom ofte inn i kontrollrommet til meg, tok en røyk og slo av en prat. De snakket mye om dette da. De på kontoret i Stavanger Drilling må ha visst om dette. "

Åpta 12. februar 2016

Eivind Egeli

Tilstedeværende vitner: Kåre Magne Kvåle, Ragnvald Ofte, Else M. Tungland, Marie Smith-Solbakken

Eivind Egeli bekrefter med dette at :

Stavanger Drilling visste om sprekken

Plattformsforstein Sæd holdt sprekker under oppsikt. Noe av det første han brukte å gjøre hver gang han kom ut, var å gå ned og kontrollere utviklingen av sprekken. Han hadde alltid med seg en hjelper, Lothar Apostel som hjalp til med å skrue opp mannlokk. De kom ofte inn i kontrollrommet til meg, tok en røyk og slo av en prat. De snakket mye om dette da. De på kontoret i Stavanger Drilling må ha visst om dette.

Åpta 12. februar 2016

Eivind Egeli

Eivind Egeli

Tilstedeværende vitner:

Kåre Magne Kvåle

Kåre Magne Kvåle

Ragnvald Ofte

Ragnvald Ofte

Else Tungland

Else M. Tungland

Marie Smith-Solbakken

Marie Smith-Solbakken

HARRY VIKE, RADIOOPERATØR, STAVANGER DRILLING

Av Else M. Tungland, 17. Juni 2014, Sandnes

PERSONALIA

BRUK OG GJENNOMFØRING

Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamlingen om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk Oljemuseum, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden får del i dette. (Telefon 23.01.2019)

TILKNYTNING TIL ULYKKEN

Overlevende. Hadde fast jobb på Alexander L. Kielland som radio operatør. Kom ut samme dag som den kantret.

HVA SKJEDDE

Jeg hadde nettopp kommet ut og hadde hvilt litt og fått meg noe å spise. Det var to kraftige bølger så kom nokså tett etter hverandre, så var det en del dundring og risting og så tippa den over, det var dårlig vær men det hadde vært tilsvarende før.

Jeg fikk bare tid til å si; mayday, mayday Kielland velter, så gikk strømmen.

Vi var ikke så veldig bekymret med en gang. Vi trodde at hvis plattformen sank ville noe av den bli stående på boretårnet, - vi tenkte det utfra hvor dypt det var og det vi hadde hørt– men riggen krenget mer og mer og ankerkjettingene kom i spenn og etter hvert så røk de, og slo i stykker alt som var, det var veldige krefter, folk som…ja det var fælt å se på. Da tenkte jeg ; hva med Grethe og Steinar nå? jeg tenkte på at jeg hadde redningsvest, men ikke på at det var så kaldt i vannet.

Jeg hoppet i vannet og begynte å svømme, så en livbåt og begynte å svømme mot denne.

Kom over en som lå der utmattet i sjøen, uten livvest. Jeg fikk dradd han med til livbåten som lå feil vei, men vi fikk den bikka over. I det jeg gikk om bord ser jeg at han jeg dro med meg har mista taket, min første innskytelse var å hoppe uti å redde han - men det gjorde jeg ikke. Det eneste jeg gjør er å ta av meg livvesten og kaste den uti til han, --men i den vinden… - jeg vet ikke hvordan det gikk, sannsynlig vis ikke bra.

Jeg var nedkjølt , utslitt med press fra andre om å komme meg fortest mulig ned i båten. Jeg lyver hvis jeg sier at jeg går å plages av dette, men når jeg tenker tilbake er dette det minne som kanskje er vondest.

Da jeg fikk kalt opp folk fra livbåten fikk jeg beskjed om at, ja da de hadde forstått situasjonen og redningsaksjonen var i gang.

Etter sykehuset ble vi kjørt ned til en fin klesbutikk i Stavanger der vi fikk kjøpe nye klær fra innerst til ytterst. Har aldri hatt så fine klær før.

HELGE GEORG KNUTSEN, RØRLEGGER, NYMO AS, OIS

Av Marie Smith-Solbakken, 24.10.15, Sørlandssenteret.

GJENNOMFØRING OG BRUK

Øystein Hakestad hadde tilrettelagt for samtale. Notat er sendt til gjennomlesing og korrigering. Knutsen har godkjent at utvalgte sitat kan brukes i publiseringer og fremførelser. Samtykket i at notat fra samtalen kan inngå i minnesamling som overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek (SMS 19. desember 2018).

BAKGRUNN

Kom fra sjøen.

Rørlegger.

Begynte i Nordsjøen for Nymo i OiS i 1980. Begynte på an igjen fra bånnen av.

Ansatt i Nymo i 5-6 år

27. MARS 1980

Begynte med tåke, beskjed om at det ikke ble noen flighter til Eldfisk Bravo. Det var en av mine første turer, fersk, litt spennende.

Spiste frokost, og satt i dagligrommet og ventet, spilte kort, begynte med det. Så ble det lønsj, tåka lettet ikke. Satt hele dagen og spilte kort, folk gikk å la seg innimellom . Det var lovlig å røyke, så vi heiv oss på røyken.

Hørte et jævlig smell, nå skulle dansken ha vært her, sa en så lo vi og spilte kort videre. Så smalt det igjen, så kom det helsikens smell - et drønn, og plattformen la seg dønn ned, vi var heldig på et vis, fordi den veien som plattformen datt var mot døråpningen, vi sklei i olje og vann mot døråpningen. Herregud vi skulle hatt survival suit. Dægern den ligger på rommet på lugaren, så e lot det vær. Kom meg ut på utsiden, så at sjøen stod å kokte i dørkarmen, og så kom det dalende ned containere, oljefat, planker, det var ikke en ting som var surret fast. Rør, metallbiter, planker, containeren høvlet over en haug med mennesker. De ble kjøttdeig, det var ikke noe bra syn.

PÅ DEKK

Kom ut på dekk, entret etter nevene oppover, vi søker automatisk etter høyest punkt, et skaft som gikk ut, eg tenkte mine tanker, la oss komme ut på det skaftet der. På vei ut der, stod

vinsjen, og en kasse med livbelter. Jeg fikk det siste livbeltet. En som heiv det til meg, ha det på deg, ropte han.

Plattformen lå og vippet litt, samtidig så vi kranen på Edda kjørte folk om bord. Folk som hang etter korgen, og datt ned.

En som stod ved siden meg av døde. Jeg hadde mye kontakt med den faren. Gutten hadde sett noen som stod innesperret bak i et vindu, han gikk bort for der og spente inn vinduet, for å redde de. Jeg så han aldri mer igjen.

E tenkte mest på meg sjøl. Her må vi prøve å komme oss til vannet. Det var et helikopter over oss, det hang over hauet på oss. Det var fult av folk og hadde ikke vinsj. Ingen kunne bli tatt opp.

I VANNET

Stod å kikka litte granne. Her tar ikke jeg sjansen, ryke det dritet der (wiren), så skjærer det seg. Jeg tusla opp igjen fra . Det siste jeg husker var at wiren røyk, en bekjent av meg fikk wiren i ryggen, han åpnet seg som en råtten tomat, jeg husker ikke mer før jeg var i vannet. Føttene hadde kilt seg, jeg fikk beina løs. Ikke hadde jeg luft, og hauet jobbet på spreng. Kjente vannet bobla rundt meg. Det kom ei svær boble, ei stor luftboble og i det den passerte meg sugte jeg enn alt jeg kunne, fikk vann i lungene, kom opp til vannkanten. Jeg bruker briller, jeg så ikke en dritt, jeg lurte på hvordan jeg skulle finne frem. Jeg hadde et glass inni handa av brillene, tok det opp så gjennom det og svømte mot en pickup båt. Så var det en som skreik at det kommer en livbåt drivende. Svømte mot den. Den lå sjølvsagt med bånnen i været. Vi svømte opp langs siden.

Her var det to karer fra Kragerø. Vi måtte finne på ett eller annet. Begynte med store svømmetak, men takene ble mindre og mindre.

Bånnen i været. Helge Falk og meg tok å skudde en som hette Gunnar i bakenden så han fikk tak i et tau, som lå langs livbåten. Vi prøvde å snu den mot vinden, skudde han Gunnar opp, og hang oss i beina hans akterut på livbåten, skreik til de andre at de måtte gå på andre siden.

Vi var 15 mann som lå og hang der, en som krabbet oppå de andre, Klappet til han. Det var panikk for å komme om bord.

I LIVBÅT NR. 5

Folks som satt i underbuksa . Båtføreren satt i underbuksa. Dieselrøret var brukket, båtfører var redd for dieselgasser,

Vi lå der og dreiv. Vi fikk satt oss ned i båten. Ble sjøsjuk så til de grader. Vi spydde som griser hele gjengen, Slå lens , lar det renne der du sitter. Vi fikk litt roen i seg. nå er vi i båt, nå går det greit.

Ved siden satt Gunnar Falk fra Lillesand og en til, vi prøvde å varme oss litte grann, banket hverandre i ryggen. Etter en stund kom det en supplybåt opp langs siden på oss. Det var storm og høye bølger. Det var enkelte som hoppet over, skjønte ikke hvordan de klarte det. Vi traff supplybåten, og taket på livbåten sprakk. Vi fikk ulltepper over.

Klærne var søkkblaute, vi satt jo der, tror det var 10-12 stykker som hoppet over. I den forbindelse så mistet de oss på radaren, fikk greie det på etterpå. Vi var totalt seg 9 ½ time i båten.

Vi begynte å komme oss litt. Det var en stor kar som lå på benk stille, en som sa ”lurer på om det er liv i han” Så sa han: ”Jag er inte død, jag er sjøsjuk”. Han var finne. En svær maskin, et uhorvelig maskineri, Han bor på Dølmo.

Vi holdt motet oppe , vi kunne sittet her i dagevis, her er mat her er vann. Da begynte Knutsen å se lyst på situasjonen.

OM BORD I HELIKOPTER

Så kom det et helikopter.

Gunnar Falk hoppet i korga. Det gikk bra, han fikk tak i korga nesten med en gang.

En på siden av meg, han hadde fått smell i ansiktet, han satt tyve minutter og ventet på å få tak i korga, han var blåfrossen. Flygerne prøvde så godt de kunne. Han kom ned å sa eg klarer det ikke, prøv du. Så gikk jeg opp. Så Ekofisk, så dårlig, og så kom den der korga. Fikk tak i den med venstre hånda, det var sjø, helikopter sto klart, det han g rett over hodet mitt. Hadde godt takk i korga med venstrehånda, høyre hånda holdt jeg i sprinkelanlegget. Det kom en bølge, og jeg fikk hevet meg, fikk begge albuene oppi korga. Det var den følelsen da det var fire hender som dro deg inn i helikopter, det var en herlig følelse.

En av redningskarene sa, eg var sikker på at du ville ramle ned, eg stod klar til å hoppe. Jeg svarte: Ingen hadde fått meg til å slippe. Jeg skulle hengt opp til himmelen og ned igjen, Jeg hadde ikke sluppet det taket jeg.

De ga opp, de prøvde å få opp mer, folk fikk ikke tak i korga.

EKOFISK COMPLEX

- Kom om bord på plattformen på hotellet. Det var ikke så lenge etterpå.

Vi kom til hotellet, ble tatt godt imot. Var faktisk litt tørr, kom i dongeribukse, sokker, og sko. Fikk utlevert, en kjeledress i størrelse 64 og et par sokker. Den var svær som et vondt år. På hotellet tok vare på oss.

Var i byen i Stavanger og handlet klær i kjeledress. Jeg lå på sykehus, hadde fått vann i lungene.

SYKEHUSET

Når vi landet på Sola ble vi kjørt i eskorte til sykehuset. Jeg var ute og gikk med en gang. Da kom det sykepleiere og kjeftet på meg og sa "nå går du å legger deg". Jeg stod opp igjen, jeg måtte se hvem som ble redda.

Jeg fikk beskjed om at "Du skal ligge her til i morgen", jeg ville ikke ligge der til i morgen. Enden på visen var at det kom en overlege. Vi sender han hjem, og gir han noen tabletter.

REDDET OG ETTERPÅ

Det var en god følelse å bli reddet.

Folk var så glade for å se hverandre. Det kom en instrumenttekniker som hoppet på og la armer og bein rundt meg.

Han hadde hevet filmfremviseren, gjennom ruta i kinoen og kom seg ut. Han var ute etterpå, men måtte slutte, tålte ikke at det skvaldret i dusjen.

Vi hadde mye folk vi måtte sende hjem igjen.

EN HISTORIE JEG HØRTE

En som hadde gitt opp, han hadde survialsuit, lå og drev og mente det er ikke noe sjans likevel. Så kom det en gammel gubbe som svømte forbi meg, kom hadde han sagt, så fikk de tak i en liten rund flåte, de ble reddet begge to. (hvem er de?)

En annen kompis, hoppet på havet med survivalsuiten under armen, tok den på seg på en planke.

REAKSJON

Vi fikk 20 000 i erstatning . Det stod en statsminister som sa det skulle ikke stod på penger.

2000, 2001 da kona mi døde og hadde vært i Nigeria. Det var mye dreping rundt dørene. alt i alt fikk jeg en baksmell.

PSYKIATRI

Psykiaterne hadde sagt at det ville komme en reaksjon. Måtte tømme hauet, og starte på nytt. Har vært igjennom hele pakken med psykiater

De hadde oss om forskningsobjekter. Fikk spørsmål om alt i fra himmel og jord. Kona , alle ble intervjuet. Jeg ble spurt om hva jeg mente om det? De skal bare la det være det. Senke den, de finner ikke noe, likevel. Vi vet jo hva som skjedde. De fant en mann.

ETTERTANKER

Norge som sjøfartsnasjon har mistet mange på havet, de er døde, det er ikke noe spesielt.

Min styrke er at jeg klarer å snakke om det. Det lureste jeg har gjort er at jeg har pratet om det, og fått det fram.

Jeg var sikker på at jeg skulle overleve, hele tiden, noe annet streifet meg ikke. Aldri en tanke om at dette skulle jeg ikke overleve. Er glad jeg er i den situasjonen jeg er i.

Gamle kokken som knapt kunne gå, han kunne ikke overleve, men han overlevde!!

Har vært en stor belastning på familien, mor mi, mor hadde mistet sin kjære datter, og kjerringa likte det ikke , ungene ja. Båtene lå i opplag den gang, derfor havnet jeg der, derfor fortsatte jeg.

HMS

Hadde vært på brannkurs.

En reaksjon er at jeg vil ikke ha hue under vann.

Helkoptervelt – tre velt. Gjorde det tre ganger. Da svartner det. Kjenner panikken.

HJEMREISEN

Vi var og handlet klær. Gatene krydde av oransje kjeledresser.

Når vi reiste hjem fløy vi med privatfly. Jeg kom taxi, jeg hadde ikke en krone sa jeg til drosjesjåføren. Drosjesjåføren så ”sjii”. Hadde ikke sagt til kjerringa at jeg kom. Hadde ikke briller, når vi kom til Hisøya passerte vi kjerringa. Så kom kjerringa, hun skjønte det var meg, siden det kom en Kristiansandsdrosje. Da var det godt å få på seg briller å se.

Det var godt å møte de som overlevde. Hukommelsen glemmer en del, men ikke alt.

HUSKER

Husker en som sa til meg når vi lander, så går eg foran deg, så finner du veien.

Redningsmannen tok opp gulmix. Kan jeg få, spurte jeg. Tok et trekk, så stjal han bak meg røyken.

Det var herlig ble født på ny.

ALF G. TARALDLIEN, JERN OG METALLARBEIDER, NYMO AS, OIS

Av: Marie Smith-Solbakken

PERSONALIA

F. 1954
Ansatt i OiS
Bosatt Kragerø
I politirapporten står: Var i Lille kinosal, ut på dekk, i sjøen, med redningsvest, livbåt 5, reddet av supplybåt.

GJENNOMFØRING OG BRUK

Telefon, 23.januar 2016. Notat oversendt 5. april 2016. Korrigert av Alf G Taraldlien. Det er gitt samtykke til å bruke notatet fra samtalen som grunnlagsdokument i fremstillinger av Alexander L. Kiellandulykken; herunder fotofortelling, essay og polyfonien som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer. Det er gitt samtykke til at notatet overleveres Norsk oljemuseum. ref. mail 7.4.2016.

Samtykket til at notat fra samtalen offentliggjøres og inngår i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk Oljemuseum, Nasjonalbiblioteket, Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden skal få del i dette. (SMS 19.12.2018)

OM DAGEN

Dårlig vær den dagen, om morgen skulle vi ta flighten til Eldfisk Bravo. Den ble avlyst pga dårlig vær med mye vind og store bølger. Det ble ingen schuttling den dagen. Dagen gikk med til å lese og se film.

DA ULYKKEN INNTRAFF

Kinosalen var fullsatt av folk, så vi gikk heller opp til stuerten og lånte filmapparatet hans. Vi satte opp filmapparatet til stuerten og gikk inn i mannskapsmessen og satte på en film. Vi hadde nettopp satt oss på stolene, starta filmen så kom en stor bølge og helte oss på sida. Filmapparatet raste av gårde.

Vi reagerte momentant, spratt opp av stolene og løp ut for å sjekke hva det var. Kom oss ut i gangen til cateringen, gikk halvveis på veggen og halvveis på golvet. Her tok jeg på med meg livvest. Fikk den på, og tok med ekstra. Kom ut, da fant vi ut at det var best å gå til det høyeste punktet. Gikk bort dit. Der var det flere folk ute. Det var en som ikke hadde livvest, jeg ga vesten til han. Det var Helge Georg Knutsen.

Så på livbåten – anså det som farlig å gå om bord. Hadde den blitt løst ut hadde den ramla på staka. Det var kaldt å være ute. Gikk bare olabukse og t-skjorte. Det var mye vind og kaldt og ufyselig.

Vi gikk i ly og gikk inn vinsjrommet til ankeret. Stod der en liten stund. Lukka døra og stod i ly av vær og vind. Så merket vi at riggen begynte å krenge mer og mer. Vi kom oss ut av bua, og så at den tippet mer og mer. Vi gikk vi ned på den ene leggen og kom oss over rekkverket på sida på den leggen som ankeret gikk ut på. Etter hvert som riggen la seg mer og mer på siden, så ser vi hva som skjer. Ankervinsjen rauk, og dermed tippet riggen helt rundt.

I SJØEN

Jeg tenkte nå er jeg ferdig. Det var ingen ting å holde seg i . Ble dradd ned i sjøen, men noen sekunder etter var jeg sjøoverflaten igjen.

Kom til overflaten og ser meg rundt. Ser en livbåt en livbåt med bunnen i været og ser at de løfter med kranene fra Edda. Tenkte at det gjaldt å komme seg bort til livbåten. Kom meg til den, holdt meg rundt der en liten stund. Vi hørte at det var folk inni den. Vi dunka og slo, og prøvde å bli enige om å gå til den ene sida, og gynge båten. Vi fikk løftet en oppå båten, som tok tak i tauet, og så snudde vi livbåten rundt. Da fikk jeg livbåten i hodet. Da jeg kom frem igjen, bare hang jeg armen i tauet som hang rundt der båten. Etter hvert tok de tak i vesten og buksa mi og bikka og dro meg inn i båten. *Husker du hvem ?*

Nå var jeg hvert fall innenfor. Jeg var bra nedkjølt. Hadde ligget 20 minutter i sjøen. Det var ca. 4 grader i sjøen.

Så da satt vi i livbåten. Det var ganske bra med folk . Ikke sjanse å starte den. Folk begynte å spy og det lakk diesel. Etter hvert kom en supplybåt opp langs sida. Den lå med nettet til, så begynte folk å gå opp gjennom takluka og for å komme seg over i Normand Skipper. Noen hoppet i nettet, og så ble de dradd om bord. Alle ble ikke med. Noen ble hentet i helikopter.

NORMAND SKIPPER

Fikk vrengt av klærne. Vi fikk låne klær av mannskapet og vi fikk oss en varm dusj, og fikk lagt oss på lugaren. Sov over natten der på Normand Skipper.

Det var en som stod på brua som var fantastisk til å manøvrere. Det var en de ikke fikk om bord, han bakket mot bølgene så vind og bølger skylte over dekket bak. Når han gikk i mot med bakenden mot bølgene så skyltes han inn på dekk.

EKOFISK COMPLEX

På morgen ble vi heist om bord på Ekofisk complex. Medicen på complexet gjennomgikk mental tilstand og sjekket om vi var skadet før vi ble sendt til land.

Det ble meldt fra til de hjemme at jeg var i livet. Kona var gravid, og familien hadde sittet opp hele natten; kona, unger, bror og foreldre.

KRAGERØ

Helge Eneberg, Anders Helliksen var også fra Kragerø. Vi var i samme livbåt. Helge var bare trusa.

HJEMME

Jeg var hjemme en måneds tid, før jeg prøvde på nytt igjen.

OFFSHORE IGJEN

Jeg jobbet på Ekofisk jobbet helt frem til 1985. Fikk så jobb i BP. Begynte som dekksarbeider i 1985, så kranfører og dekksformann til 1999. Neste selskap jeg jobbet i var Saga petroleum. Der var jeg med på oppbyggingen va Petrojarl Varg. Jobbet som kranfører og lagermann om bord der frem til 2009. Byttet så over til Talisman og var med på bygging av YME plattformen og var med å få YME i posisjon. Det ble stopp der , og den ble skrotet. De måtte si opp folk. Jeg ble oppsagt.

Fikk så være med på utbyggingen av Goliat. Var med på bygging i Korea i halvannet år. Og er kranfører og har ansvar for lageret på Goliat.

FORANDRINGER ETTER KIELLAND

Det ble tatt tak i hvordan det skulle være om bord.

HØYERE KOMFORT

Rart å tilbake på og sammenligne med hvor bra vi har det i dag forhold til slik det var på Kielland. Vi bodde fire på hver container. Dusjen var i enden av containerrekken med en rekke toaletter og en rekke dusjer. Taket var bølgeblikk. Komforten i dag forhold til da er som natt og dag.

REDNINGSUTSTYR

Alt med livbåter, og alt som hadde med sikkerhet ble tatt tak i .

SENERE UTBYGGINGER

Når du er med å bygge opp en ny rigg, så sier du i fra underveis, og det må gjøres annerledes. Feilen nå er at det bygges utenlands. Det er ikke samme forståelse for norsk regelverk

Varg, ble fulgt opp av Saga. De hadde innflytelse av byggingen. Den var i land i tre uker, rett på feltet, og ikke lenge etter i produksjon.

Yme; alt for mye som satt opp som ikke fulgte standard. Det ble fulgte ikke opp det som på påpekt på verftet i Abu Dhabi.

Det samme vi har slitt med på Goliat og. Det vi påpekte, ble ikke gjort. Hyundai-verftet hadde ikke forståelsen. Italienerne (ENI) hadde heller ikke samme forståelsen for norsk standard og regelverk som oss fagarbeidere.

LÆRDOMMEN

Alle de regelverk og de ting som har kommet opp i Nordsjøen om det fortsatt skal bestå og må byggeprosjektene i utlandet følges opp. Fagarbeiderne må bli hørt.

Skal vi klare å beholde den høye standarden må det bygges i Norge. Vi strever med å få til å gjøre det etter en annen standard i utlandet. Vi prøver å forklare til verftet. Det er vanskelig, det blir bare neglisjert. De gjør det bare slik de har fått det på tegningen først. Det er min erfaring.

Skal noe endres blir det dobbelt så dyrt.

KONTAKTER

Stein Olav Li, Vest Telemark blad har skrevet om guttene fra Kragerø i avisartikkel.

ANDERS HELLIKSEN, RØRLEGGER, NYMO AS, OIS

Av Marie Smith-Solbakken

PERSONLIG OPPLYSNINGER

f. 1959

andershellik@gmail.com

BAKGRUNN

1976 Tangen verft Kragerø læretid rørlegger
1980 Rørlegger Ansatt i Nymo som rørlegger 1980
1982 Hjelpegutt elektro IOC fra Arendal offshore
1986 IOC på land mest i Stord, Stavanger
1990 Selger i ABB på elektro
2002 Selvstendig næringsdrivende telefoni it

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale, Oslo 23. Januar 2015 mellom Marie Smith-Solbakken og Anders Helliksen. Korrigert av Anders 05.04.2016. Anders har samtykket i at fortellingen kan brukes i fremstillinger om Alexander L. Kiellandulykken, i mail til Marie Smith-Solbakken 05.04.2016.

Samtykket i at notat fra samtalen offentliggjøres og inngår i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden får del i dette. Samtykket 14.08.2018.

ER PÅ LUGAREN

Hadde vært nesten et år før ulykken skjedde. Jeg jobbet på Albuesjell Alpha 2/7. Da ulykken skjedde hadde jeg vært der i to dager. Det var dagen før påske. Jeg skulle stå hele påsken.

Selve 27. mars var det mye tåke, og vi kom ikke på arbeid. Da ble sittende 5-6-7 stykker, vi på lugaren og spille poker. Det var Ivar Olsen fra Arendal, en trønder og en elektriker. Jeg husker ikke navnet på de andre. Ingen av de på lugaren overlevde unntatt meg.

KIELLAND FÅR SLAGSIDE

Kveldsmaten begynte halv seks. La meg til sove før kveldsmat, og våknet av et voldsom smell halv sju. Jeg bodde innerst i containeren. Bak meg var et vindu. Vi skulle på Ibsen dagen etter. Bagene var satt foran sengene på golvet, garderobeskapene langs veggen var tømt og alt var klart for at vi skulle flytte dagen etter. Da smellet kom raste alt ned på pokerlaget. Bager,

garderobeskap, survivalsuit over dem, alt i et himla kaos. Jeg skjønte at noe var forferdelig galt. Fikk åpnet vinduet.

De hylte og skreik. Det var kaos og panikk. Jeg tenkte bare å komme meg ut, og krøyp ut vinduet til gangveien mellom rekker av containerne og kom meg ut i lufta. Det var en rapp ned til dekk. Kom meg til dekk da, der lå Kielland med en veldig slagside.

De hadde tømt lageret under dekk for utstyr og plassert det i containere på dekk bak C leggen. Containerne kommer seilende inn i boligkvarteret. Der går det noen folk.

Jeg kommer akkurat forbi i det containerne traff de som kom bak meg, og jeg fikk noe av restene av dem på meg. Fortsatt kan sitringen av menneskekropper som knuses.

Jeg beveger meg mot høyeste punktet. Det er kø oppover leideren, flere hadde tenkt det samme. Der blir det sendt redningsvester bakover. Jeg får den siste som kommer. Stod i underbuksa og tok den. Fikk dårlig samvittighet med det samme. Det var fra Telemark bodde i Kristiansand som hette Lia som stod bak meg. Da klatrer jeg høyere med vesten på. Vi ser på hverandre. Jeg kommer meg opp bak vinsjen der som ankerkjettingen er, høyere går det ikke an å komme. Der står jeg en stund og tenker. Rett før jeg reiste hadde jeg fått vite at kona var gravid. Pappa har aldri har hatt pappa. Fetter Stig har aldri hatt pappa, pappaen hans døde på sjøen. Nå skal aldri mitt barn heller ha pappa, for jeg dør på sjøen. I vår familie skal alle fedre dø på sjøen. Det tenkte jeg.

Står der oppe og lurer. Det smeller og bråker. Ser at Ivar Olsen, en av arbeidskameratene mine, kommer som en prosjektil ut av containerlugaren. Plattformen sakket nedover, og lugarer fylles med vann, og det som er inni der presses ut. Bjørn Skaanes og flere blir knust mellom livbåt (6 ?) skaft. Der er det flere som kaver. Jeg gir opp livbåtene når jeg ser hva som skjer med Bjørn. Han var en av de erfarne som jeg lett hadde fulgt. Jeg er rådvill.

HOPPER I SJØEN

Jeg er på det høyeste. Plattformen får mer og mer slagside. Hvis den tipper, må jeg komme meg vekk, tenker jeg og hopper i sjøen. Jeg kommer i noe boblegreie og dragsug og forsvinner langt nedover. Hadde jeg ikke hatt vest hadde jeg ikke klart meg, da jeg kom opp var plattformen vekke. Jeg hadde fått rømølje over meg, og var helt rød da jeg kom opp. Det var en som fortalte at han trodde jeg måtte være død slik jeg så ut.

Så pongtongene og masse folk. Alt var borte, hele greia. 10-15 meter bortenfor meg var det en flåte, og en pickup-båt. Så dukker det opp en kompis fra Kragerø, Helge Eneberg. Vi svømmer sammen bort til den flåten. Den var full av vann, men vi klarer å dra oss ombord. Jeg har bestandig vært en sjøulk. Bading og sånt har jeg klart. Når jeg kom i vannet var det jess, selv om jeg var tom for krefter. Da vi lå foran en ødelagt livbåt kom annenkokken opp av vannet mellom oss. Han hadde øyne og munn åpen. Vi prøvde å holde han i håret, men mistet

han. Han hadde langt hår. Han sank mellom oss. Det hang et helikopter over oss. Viftet med armen, få ned vinsjen, tenkte jeg.

Helge Georg Knutsen var nærsynt, veldig nærsynt. Han hadde tjukke briller og kom svømmende med et glass i hånda som han så igjennom. Helge han ikke drukne, han prater som en foss. Det kunne aldri komme vann inn i han, spøkte vi med. Helge Eneberg fra Kragerø var en stor bidragsyter for at jeg overlevde, både å få meg oppi livbåten og holde meg mens jeg hang der.

Vi kommer oss opp i flåten, men holder på å fryse i hjel. Lengre borte ser vi bunnen på en annen livbåt. Vi blir enige om å svømme bort dit. Da vi kommer bort dit, er jeg helt gåen. Hadde vært lenge i sjøen da. Fingrene var tjukke som røykepølser, og bein og armer var som tømmerstokker. Vi er rundt femten til sammen på utsiden av den livbåten. Jeg tok tak i tauet og bant meg fast, og hvis jeg dør, skal de hvert fall finne meg, tenkte jeg. De andre begynner å gynge. Får den over meg, men slår meg ikke. Hvis det ikke hadde vært folk om bord, hadde vi ikke klart det. De åpner skyvevindnuet og drar oss inn. Alle kommer om bord.

I LIVBÅTEN

Noen ble syke. Dieselrøret knakk. Det var dieselgass og innmari kaldt. Noen var irritert på gnisten, du må klemme inn for å å snakke og slippe, eller han gjorde noe annet feil. Gnisten var fra Stavanger. Folk ble sure.

NORMANN SKIPPER

Etter en times tid, og får vi kontakt med Normann Skipper. De kommer inn på siden, og legger ut et garn som vi skal hoppe i. Da de kom første gangen, kræsjet vi, og taket slo sprekker. Vi blir enige om å prøve en gang til. Supply båten legger seg slik at når den er nede i bølgene er vi oppe. Og da hopper vi i nettet. Eneberg, Abrahamsen, Taraldslien og noen til. Vi er om bord der til klokka 10 dagen etter. Få klær av mannskapet.

EKOFISK HOTELL

Vi blir heist opp klokken 10 om morgenen til hotellet. Går rett inn på et kontor, og finner en interntelefon, og finner slår et nummer til Tananger til Phillips. Treffe en dame i andre enden, jeg forteller hvem jeg er, og at jeg har vært på Kielland og spør henne om hun kan ringe mine foreldre å si at jeg er i live og at jeg har det bra. Jeg ber henne også ringe konene til Eneberg og Taraldslien og si at de også hadde de greit.

Min mor og far fikk beskjed klokken 4 om natten om at jeg var funnet, men de visste ikke noe mer, om jeg var jeg død eller levende, Mor var helt ut av seg. Det var dama i Tananger som varslet.

SOLA

Vi ankom Sola flyplass, og ble bli kjørt til en butikk hvor vi pelte ut klær og brakt rett til KNA hotellet.

JOURNALISTER OVERALT

Hvordan de kunne vite hvor vi var hen, hvem vi var og når vi kom. De visste at vi var fra samme by, hadde vært i samme livbåt og på supplybåt og på samme hotell. Mannen kom rett bort til oss på flyplassen. Hvordan han visste det – merkelig.

MØTER ARBEIDSGIVER

Vi tok fly til Kjevik. Rederiet stod og ventet på oss og kjørte oss til Grimstad kontoret der Ugland var. Her møtte vi personalkoordinator og personalsjef. De tok vare på oss. De ringte etter taxi som kjørte oss hjem.

MØTER FAMILIEN

Utenfor huset stod det to journalister og ventet. De hadde hjulpet mor og far med opplysninger. Vi var enige om at vi hadde en halv time sammen først hele familien, så kom journalistene inn etter hvert.

RETTSAK MOT PHILLIPS

Et års tid senere ringer Reme til meg og lurer på om jeg ville med å støtte opp i rettsak mot Phillips. De hadde etablert Kiellandfondet og ville reise rettsak mot Phillips. Han spør om jeg vil reise til Detroit.

Reiste til Detroit, og ble innkvartert på et hotell. Der var det advokater som intervjuet meg og skreiv rapporter som jeg måtte kvittere på. De fløy rapportene til Ohio hver dag, og la frem dokumenter som en del av rettsaken. De ville ikke ha meg i rettsaken. Jeg hadde blitt revet i stykker i rettsaken pga språket.

Jeg var der en uke. Vi fikk ikke medhold.

Husker du hva som skjedde ?

RUNDREISE FRA STAVANGER TIL DRAMMEN FOR Å SAMLE STØTTE TIL KIELLANDFONDET

Jeg hadde vært på en rundreise og spurt alle etterlatte og overlevende fra Stavanger til Drammen om de ville være med å reise rettsak. Mange ville være med, nesten samtlige.

Det var sterkt å møte de etterlatte. Helt forferdelig, de spurte om jeg hadde sett pappa, og hva som var skjedd med pappa. Tenker at i dag hadde de ikke sendt en tjueåring rundt til noe slik.

Det var en liten en i Porsgrunn, en lite unge som holdt meg i buska og sa fortell om pappa. Visste ikke om han. Jeg kjente han ikke.

ÅRSAKEN

Møtte en på danskeferja som sa at….

KONSEKVENSER

Sikkerhet var som natt og dag etter Kielland. Etterpå skulle alt meldes og lapper fylles ut, og to og tre skjema måtte fylles ut hver gang hver vi skulle flytte på oss. Det ble en annen verden.

FYSISKE PLAGER

Jeg fikk plager med ryggen. Jeg har likevel vært heldig. Jeg overlevde.

ERSTATNING

25 tusen fikk jeg. Jeg brukte det til å kjøpe nye klær og til å erstatt de kontantene jeg hadde mistet. LO reiser rundt med en advokat og anbefalte alle å skrive under og godta billighetserstatning. Det irriterer meg den dag i dag..

DNB

Jeg, Taraldlien og Eneberg og noen flere hadde møte med LO advokat Karl Nandrup Dahl i et møterom i DNB i Porsgrunn. Der fikk vi en sjekk som vi løste inn i skranken på 25 tusen.

Det er billighetserstatning og da kan dere ikke kreve noe mer siden, sa han og anbefalte dette.

Vi tok i mot tilbudet. Skreiv under, fikk pengene og kjørte hjem med 25-tusen hver. Vi følte oss kjemperike, lo og spøkte hele veien i hvit Renault 12.

Kielland skulle til England å bore

Fikk beskjed om at Kielland skulle til England, det var derfor all storries lager under dekk ble heist opp på dekk og i containere. Alle visste den skulle til England

Heiste opp utstyr fra rommet under cellardekk, og videre stablet det i container. For den skulle slepes til England dagen. Vi skulle flytte inn på Ibsen. Containerne skulle videre inn til land til Norge. Hvorfor skulle de gjøre det hvis hele riggen skulle til land ? Vi var opptatt av at den skulle inn til England og at vi fikk kvinnelig besetning. Ibsen skulle komme med damer om bord.

Henrik Ibsen

Ibsen tippet pga mannhullet. De testet ballasten, og så hadde de glemt å skru til et mannhull.

Ibsen ble bygd om i Stavanger

Holdt på å miste jobben

Jobbet 14 på og 14 av og hadde 6 uker fri. Det var i den 6 ukersperioden jeg brukte i Detroit. Når Phillips får greie på at jeg er der, vil de sparke meg.

De går til koordinatorene på NYMO. Bjørn ringte meg i sinne og sa: *"hva faen er det du holder på med, Phillips vil ikke ha deg ut igjen".* Da truet jeg med LO og hele pakken, og jeg kom meg ut igjen.

HÅKON JARL HANSEN, MATROS, STAVANGER DRILLING

Av Else M. Tungland og Marie Smith-Solbakken, 20. november 2015, Taravikveien 53, Karmøy.
Telefon: 52820724

Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken som overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket i Stavanger og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden skal få del i dette. (Telefon 23.01.2019)

OVERLEVENDE LIVBÅT 5

Da ulykken inntraff var han i kinosal 2, mener han satt ved siden av plattformsjef Sæd.

Møter han og kona i huset hjemme på Karmøy. Her bodde de også i 1980.

Sofaen står fortsatt på samme sted.

Jeg jobbet på dekk som matros og rigger på Alexander Kielland. Hadde blant annet ansvaret for å sette opp og koble til og fra gangvei til Edda. Ulykkesdagen holdt vi på å klargjøre A.K for boring på engelsk sektor. Plattformen skulle inn til Stavanger (hotell delen skulle av?)

Så film bak messa. Kinosal 2. Herfra var det en etasje ned til lugarene. Vi bodde på 4 mannsrom. Stuet sammen på minimal plass.

"Kino" høres fint ut, men det var noen provisoriske greier. Film lerret på stativ og projektor. Husker ikke hvilken film vi så. Det var vel 15-20 mann der inne. Jeg satt ved siden av plattformsjef Sæd.

Det var dårlig vær den dagen. Vi hører et høyt brak – et krasj bom. Gulvet reiste seg og vi rant nedover.

Vi tok oss bort til døra, Sæd var først. Han ristet på hodet. Døra var blokkert. Vi kom ikke ut. Vi måtte dra oss oppover mot en annen utgang. Vi holdt oss i rekkverket. Måtte forbi kontroll rommet. Sæd var bak meg. Tror han gikk inn i kontrollrommet. Han forsvant.

Jeg hadde en tanke i hodet; å komme meg opp til det høyeste punktet – jeg var ikke redd for vi hadde fått innprentet at Alexander Kielland ikke kunne synke.

Jeg kom meg ut og fram til en av livbåtene. Der var jeg med å dele ut livvester.

Jeg ville ikke gå i livbåten med det samme for jeg så at noen ble knust.

Jeg ventet for lenge og hoppet først i bølgene når plattformen gikk rundt. Jeg tvirret rundt og for under. Det var noe svart som trykket meg nedover. Alt håp var ute. Der og da tenkte jeg at det var det, men så kom jeg plutselig opp til overflaten igjen. Livvesten trakk meg opp igjen.

Så får jeg øye på livbåten. Det gikk greit å svømme bort til den, en båten lå med baugen i været. Det var ikke et eneste menneske og se noe sted. Jeg var skuffet og så ingen redning. Jeg viklet armen inn i tauverk som var festet til båten, for jeg tenkte at de skal i hvert fall finne meg.

Men så kom det 2-3 andre til oppå båten. Vi klarte å snu båten på toppen av en bølge. Etter dette fikk vi ikke åpnet sidelukene. De måtte jo opp for at vi skulle komme oss inn i båten. Det så atter mørkt ut. Men så ble lukene på en eller annen måte åpnet (Vi vet fra andre intervju at det var folk inne i båten også).

Det føltes etter hvert behagelig å være i sjøen, men å komme seg opp var fryktelig kaldt. Da jeg kom meg opp av sjøen ble jeg som en saltstøtte. Jeg var iskald og kunne ikke bevege meg. Jeg måtte ha hjelp til å ta armene ned. Så slapp de meg ned i bunnen på livbåten. Jeg kom meg fram i baugen på båten for der var det god plass. Det eneste jeg tenkte på var å bevege meg å få opp varmen.

En med ullgenser sa at jeg kunne komme og sette meg tett inntil han(trolig han vi har intervjuet fra Sjernarøy) , så kanskje jeg kunne få litt varme fra han. Jeg nølte fordi jeg ikke likte tanken på å sitte så tett inntil en annen mann, men jeg satte meg og han holdt rundt kroppen min for å få opp varmen. Vi fikk en presenning over oss og fikk opp litt varme.

Mange hadde panikk og følte seg ikke trygge i båten.

I løpet av natten ble det gjort forsøk på å redde oss. 7-8? ble tatt opp av en supplybåt ved hjelp av et nett, men det var farlig. Bølgene var store. Det rene vanvidd. Jeg tenkte ikke på å gjøre det en gang. Båten krasja inn i livbåten så den slo sprekker. Vi kunne ikke ligge der å la båten slå oss sønder og samen.

I 6-7 tiden om morgenen ble resten av oss tatt opp av et helikopter I sele.

Vi ble fløyet til Ekofisk og der de sto klar og geleidet oss rett inn i badstue. Jeg heiv av meg klærne på vei inn. Badstua der er en av mine beste opplevelser. Etterpå fikk vi frokost. Så ble vi lagt I soveposer fram til 8-9 tiden.

Vi ankom Forus ca. 9.30.

Derfra var det rett i sykebil med sirener til sykehuset, selv om jeg bare hadde fått noen skrammer. På sykehuset ble jeg kjørt til en sal hvor en sykepleier ba meg ligge og slappe av, men jeg kunne ikke ligge der. Jeg ville ut!

Jeg eksploderte halvveis, men de snakket rolig til meg å sa de skulle tilkalle en lege. Legen sa det var ok. De ringte rederiet og jeg ble hentet av en ung kar som kjørte bil. Så var det i orange kjeledress til byen for å kjøpe klær.

Det var ett sted var de ikke ville gi oss kreditt på sko. Dersom vi ikke kunne betale kontant fikk vi ikke sko. Det var skuffende. – Men jeg fikk dresset meg opp. Så tok jeg ferja- Westamaranen fra Stavanger til Kopervik klokka 15.00.

Båtturen var en tortur. Jeg var livredd. Redd for å sovne og ikke komme meg av båten på rett sted.

Far min hentet meg. (Vi bor rett ved siden av hverandre) .

Vel hjemme gikk jeg rett inn å la meg på sofaen. Nå kjente jeg hvor trett jeg var.

FELLESSAMTALE MED HÅKON JARL OG ELDBJØRG HANSEN OM TIDEN ETTERPÅ

Av Else M. Tungland og Marie Smith-Solbakken, 20. November 2015, Karmøy.

Eldbjørg:

Han var hjemme ca. 1 år etter ulykken. Det var slik at han bare kunne si nei til 3 båter. Dersom han ikke ville reise ut etter dette, mistet han jobben. Legen gav han sykemelding siden han ikke kunne jobbe på sjøen.

Han fikk jobb i staten en stund. Veiprosjekt – flyttet garasjer. Han trivdes ikke så godt på land.

Så fikk han tilbud fra Stavanger Drilling om jobb på Henrik Ibsen, som på dette tidspunktet lå i Dunkirk i Frankrike (for reparasjon)

Håkon Jarl:

Noe skjedde mens vi var her. Stavanger Drilling røk uklar med Phillips Petroleum? Vi fikk fyken og ble nærmest jaget hjem. Stavanger Drilling mistet kontrakten med Phillips og jeg ble oppsagt.

Etter dette fikk han jobb hos Einar Rasmussen i Kristiansund på en hotellrigg på engelsk side. Den tok ca 500 mann. Ok jobb.

De siste 6 årene før han ble pensjonert jobbet han på tankbåt.

Eldbjørg:

Etter natten i redningsflåten ble han aldri syk igjen. Fikk bygget opp immunforsvaret skikkelig?

En av de overlevende som het Lerbrekk tok kontakt. Han kom på besøk hjem til han på Karmøy. Ellers har han hatt liten kontakt med andre overlevende.

Han har ikke vært på noen treff for etterlatte.

Var hos et kvinnfolk i Haugesund. (Muligens en psykolog?)

Fikk 25.000 i erstatning. Det var en sluttpakke for at vi ikke skulle kunne kreve mer.

Lerbrekk valgte å ikke ta imot tilbudet. Han fikk større erstatning og omskolerte seg fordi han var fysisk skadet.

JOHN AIRD, SURVIVOR – «AND THAT WAS THAT»

In conversation with: Simen D. Idsøe and Ingebjørg Haughom
November 17th 2022

John Aird was 36 years old when Kielland capsized. He was an engineer for De Groot and had his workplace at Edda. When the accident happened, he was in the cinema at Kielland watching the movie «Jeremiah Johnson».

I remember everything. We left the Edda platform in the evening, right about six o'clock because of bad weather. I was sitting at the back of the cinema, watching the movie «Jeremiah Johnson». It was probably about 18.30 when there was a tremendous bang. The platform went down about 30 degrees, everybody was obviously panicking. All the chairs were piling up back at the cinema. We were right next to the moon pool, Kielland was getting ready for drilling. Beside the moon pool they had a lot of drilling pipework. All the pipework fell down into the cinema, I don't know if that killed a lot of people. I got out of the back; I knew there were ladders going up to the deck. I went up to the deck. I decided that I would try to get a lifebelt. I crawled in between the temporary accommodation and got into one of the rooms. I found a lifebelt on top of a locker. I threw some lifebelts down to the boys who were there as well. I started to make my way up between the accommodation and the drilling derrick. I got close to the top of the deck, obviously it was hard to get there. It was hand over hand trying to pull yourself up. When I came out of there, I was sort of under the Kielland heli-deck.

I think at one point when I was going to the cinema, I noticed the assistant captain going to the control room. He was helping with the maneuver off the Kielland away from Edda platform.

When I got to the top. I could see some of the platform legs out of the water. And the guys who already had entered the lifeboats couldn't get them released. I could see the Edda platform, a lot of people had walked to the bridge to Edda to get to safety and were now jumping into the water. One of the cranes from Edda came out, I think they were dropping safety baskets. I could hear the rush of all the water coming in from behind me on the lower decks. The water was rushing in and I could hear the windows smashing. The chain that was out from the platform broke, it came right over the top of my head. That was when the platform started to go down. Basically, I was just hanging on to things, when it turned over I was suddenly under the sea. I don't know how nothing hit me. But eventually because of the lifejacket I came popping out of the water.

It was chaos. There was steelwork everywhere. I had been thrown clear from the platform and the waves were maybe twelve-fifteen-twenty feet high. I was trying to get something to hold on to, in the end I managed to get hold of a barrel. Then a lifeboat suddenly appeared in front of me. It was upside down. I could see other people in the water closing in around the lifeboat. I managed to get over to the lifeboat and hold on to it. Me and some other guys were hanging outside the boat.

I knew that it was designed to flip over so I went to the end where the engine and the propeller was. And suddenly it flipped over, all those hanging on the side disappeared, I don't know if they came back up again. I tried to pull myself onto the boat. I think I lost my trousers then, they fell off. It was freezing cold. There were two Norwegian guys, one of them was Dag Jarle Jensen, they used to work for me. There were about seven people in the lifeboat from when it flipped over. Dag Jarle Jensen leaned over and pulled me into the lifeboat. When I got down into the lifeboat, there was darkness and the smell of diesel all over the place. In the end I think we were about 17 people who ended up in the lifeboat. I found out that the radio operator was on board and some of the crew. I think the lifeboat was number 5. In the meantime the boat had started to drift around. I heard some of the boys in the crew wanted to switch on the engine. But we ended up not turning it on.

We were floating around for about half an hour or so. And all of the sudden there was a supply boat coming alongside us. I think three of the guys jumped onto the supply boat. I wasn't going to try that, no way. The radio operator managed to contact the boat and told them to stay away from us. There was a lot of wind and the sea was heavy, the supply boat was drifting into us. The supply boat came over to us again, they threw clothes and blankets over. It really helped. A helicopter came close, and another two or three guys managed to get up the ladder. It was a bit scary because of the weather, so the rest of us sat tight. We were there for probably eleven hours, in the lifeboat.

When the sea quieted down, there came a Sea King helicopter. It dropped down a guy on a winch, and they managed to get the rest of us up to the helicopter. From there they took us to the main complex. We were then transported by helicopter to Stavanger hospital. They gave us some clothes and there was a temporary hospital where we got a bed. I had some wounds that I didn't notice before coming to the hospital. We were there all morning. After I had a shower, someone came and said “look we got a call from Edinburgh radio”. And they wanted me to speak to them. The people on the radio managed to get a hold of my family and told them I was safe. De Groot, the company I was working for, got a representative that came to see us. And asked us what we wanted to do, did we want to go home, did we want to stay or go back to their office? I think there were three of us who went back to their office. The guys from the office decided to take us out for a meal, and then get some clothes from local shops. They hired a private jet that took us from Stavanger airport. And then they hired taxis to drive us home. The taxi ride took about five to six hours. And that was that.

I went back to work about two months after, on Edda. I was there for another three years. We had some ceremonies. We had some lifeboats on the water and threw some wreaths into the water. I started working for Phillips Petroleum, I was at the Tananger base for about a year and Stavanger after that. I worked on and off in Stavanger for about ten years or so. I was one of the engineers working on raising the platforms on Ekofisk. I was also part of the Kielland foundations.

I think one of the chains got caught on the D-leg when they were separating the platforms. That's what ripped the D-leg off, I think. The D-leg also had problems from before because of the welding

that was on it. Then doing that maneuver that assisted pulling the D leg away. That's what I think. I have read all the reports and all that.

I only received my salary. There was no compensation.

I REDNINGSFLÅTER

GUNNAR ØVREBØ, RØRLEGGER, HMV HAUGESUND

Av Else M. Tungland og Marie Smith-Solbakken 2.11.2015, Haugesund.

PERSONALIA

(1953)
52 72 64 25
472 87 392
Klokkarvegen 4, 5515 Haugesund

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden skal få de i dette. (Telefon 23.01.2019).

BAKGRUNN

Rørlegger, HMV

Bodde i seksmannscontainer på Kielland.

Hadde to barn på 7 og 3 år.

27. MARS 1980
Hva gjorde du?

Jobbet på Edda og bodde på Kielland. Gikk over gangbroen. Jobbet med å bygge Edda ferdig, den var ny.

Hva skjedde ulykkesdagen?

Satt midt i den største kinosalen når det kom to kraftige rist – ikke noe smell som i en eksplosjon, men en mekanisk lyd av noe som brekker. Bølgene slo opp i riggen.

Det var ikke så lenge etter at filmen hadde begynt Riggen tippet og alt kom rennende mot oss. Det var tynne vegger som knuste og ting kom farende mot oss. Det kom et bordtennisbord fykende mot meg som jeg hoppet over det.

Jeg glei ut av slippende, var barbeint i bukse og t-shirt. Vi var sjanseløse. Fikk tunnelsyn. Min eneste tanke var å overleve.

Jeg visste om en snarvei ut av kinosalen. Det var en luke som jeg måtte hoppe opp til den. Fikk tak med fingrene og fikk heist meg opp og ut. Man får uante krefter i en sik situasjon. Ingen andre gikk ut samme vei.

Så en som hoppet svalestup, og kom seg opp i basket. Det er en nordlending som bor på Nordheim.

JEG FIKK DEN SISTE REDNINGSVESTEN I KASSEN.

Fant en redningsvest, stod og tenkte. Det var mange ble knust av lause ting. Han som sprang ved siden av meg fikk trucken i seg, derfor kom ikke han i land.

På dekk ble livbåten knust. Jeg så at folk hoppet i sjøen, og men tenkte at det ikke var så jævla smart. Gikk ned skaftet. Det kom mange folk etter meg. Kom meg opp på kula. Klatret oppover mens jeg holdt meg i wiren. Den lå over pongtongen og ble smalere og smalere. De bak meg fikk wiren over seg da den røk– ca 10-20 personer. Plattformen tippet rundt, og jeg for på sjøen. Livet kom gjennom hodet i løpet av på 20 sekund.

Jeg var langt under. Min eneste tane var å holde på redningsvesten. Du får et tunnelsyn. Tomme oljefat og annet vrakgods kom fykende opp under meg. Jeg ble slått inn i rørene og var blå fra livet og ned etterpå.

Kom opp på overflaten Jeg hadde ikke lenger følelse i beina. Det kom en båt(en slags robåt) seilende forbi som var fylt opp med vann. Jeg kravlet meg opp i den. Det satt en på noen paller. En engelskmann klarte å snu en flåte som var kastet ut fra Eddaplattformen. Jeg klarte å ta meg over til denne.

Vi var ca 10 personer i flåten. Vi satt til livet i vann. Alt redningsutstyr var vekke. Her var vi i 3 timer. Noen var såret. Folk spydde. Vi auste vann med skorne og hold presseningen fast med hendene. Så kom det et engelsk helikopter.

Vi ble tatt opp med sele, en etter en. Redningsmann som kom ned, svømte i vannet bort til flåten, og tok oss opp. Redningsmannen het Mike Yarwood.

Følte meg redda når jeg kom meg opp på flåten, men kulden kunne tatt oss. Eg hadde 35 grader i kroppstemp. Alle som kom opp på flåten klarte seg.

Vi ble tatt til Ekofisk hotellet. Vi fikk klær, og ble massert.

Jeg hadde en bror på samme feltet. De fikk beskjed ganske fort om hvem som var reddet.

Var på Rogaland sykehus, en dag og så var det him. Gikk først og handlet nye klær med kjeledresser. Folk i byen visste hva vi var ute på. Det var en representant fra HMV som ga oss anledning til å kjøpe klær. Vi fikk klærne.

Tok westamaran him. Hadde følge med Otto Grinde, Andreassen (død). Jeg var nok en av de første som reiste him.

OPPFØLGING

HMV var en slett bedrift å jobbe for. Fikk ingen oppfølging etterpå fra arbeidsgiver. Gikk hime uten sykemelding, uten jobb og uten lønn, veldig dårlig. Fikk erstatning på 25 000,-

Hadde vært ute i 2 år. Ble ikke ble tatt kontaktet. Ble glemt. Måtte finne ny jobb. Har arbeidet i industrien hele tiden.

ÅRSAK TIL ULYKKEN

Feil i konstruksjonen, sprekker, utmattelse, så strammet de kjettingene altfor mye, når de forhalte plattformen.

Ingenting var snøsikret på Kielland, gassflasker og boreutstyr kom fykende gjennom veggene.

TREFFENE

Har ikke vært på treffene fro overlevende. Fikk en forespørsel en gang. Har ikke hatt behov. Ikke noe jeg tenker på. Var heller ikke i begravelsene.

KONSEKVENSER ETTERPÅ

Jeg har blitt mer observant, sjekker ting som er nytt, stoler ikke på folk, mer skeptisk, liker å vite hvor rømningsveiene er på nye steder.

Det er pengene som rår. Kielland hadde ikke særlig betydning. Det ble kanskje noe mer sikkerhetskurs og livbåtvelter etterpå, men alt sånt blir fort glemt.

Svein Inge Jensen i HMV var der sammen med meg. Har kontakt med han, men vi snakker aldri om det som hendte.

Jeg har klart å legge dette bak meg. En jeg kjenner har ikke jobbet siden. Han sliter.

(Nåværende kone sier han hadde mareritt fra tid til annen 9 år etter hendelsen.

BBC

Var med i TV-programmet ”This is your Life” (BBC) om redningsmannen Mike Yarwood.

Det var også en reportasje i Hjemmet.

Engelsmennene de hadde mer fokus på sikkerhet.

LEIF JØRGEN MYKLAND, MALER, MARITIM SERVICE, OIS

Av Marie Smith-Solbakken 9. November 2015, Voreland

PERSONALIA

FØDT 1948

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjennomført på Voreland hjemme hos Mykland. Foto gjennomført av Tord F Paulsen. Det ble ført notat fra samtalen. Notat lest opp på telefon 9. Juli 2016. Det ble gjort noen korreksjoner og noen tilføyelser. Det er samtykket i at notatet kan brukes som et grunnlagsdokument i fremstilling av Alexander L Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer. Notat oversendt til Mykland på mail 9. Juli 2016. Samtykke gitt 9. juli 2016.

Samtykket i at notat fra samtalen offentliggjøres og inngår i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken som overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden får del i dette. (Telefon 23.01.2019).

BAKGRUNN

Ansatt i Maritim service i OiS

1977: maler på Frigg

1978: Malerformann på Ekofiskfeltet

BODDE PÅ DEKK

Bodde ganske mye på Kielland. Bodde i tredje etasje i tomannslugarer. En som arbeidet på natt og en som arbeidet på dag.

SISTE TUR PÅ KIELLAND

Husker ikke hvor langt ute i perioden jeg var. Jeg arbeidet på Albuskjell Foxtrot. Siste dagen var det så mye tåke at jeg kom meg ikke på jobb. Det var siste overnatting på Kielland. Vi hadde pakket sammen sakene våre, fordi vi skulle flytte over på en annen rigg. Kielland skulle inn til Stavanger klassing. Den lå på dispensasjon der ute.

Kom ikke på jobb om morgen. Det var på grunn av tåke, så blåste opp til uvær utover dagen. Det ble middag i halvsekstia. Hadde valget etterpå å gå på lugaren eller kino. Jeg gikk på lugaren. Så det skjedde før sju.

KIELLAND KRENGER OG VELTER

Rist og smell og riggen krenga over. Hoppet ut av køya og seilte mot døra. Meg og stolen gikk rett i døra, der kantret skapene.

Gikk ruta ut til livbåt. Livbåt 4 hadde de begynt å låre den ned. Den ble knust til pinneved. Den hang i den ene kroken, og hang og slang mot leggen helt nede på pongtongen, mot Edda. De hadde bare klart å løste ut den ene kroken.

Gikk på utsiden av veggen på boligkvarteret, kom opp på det høyeste punktet. Fant en livvest. Det var ganske mange som stod der og ventet. Det var ingen som regnet med at den ville tippe rundt. Regnet med at vi ville kunne bli reddet av et helikopter.

Når jeg gikk langs veggen, kunne jeg se at det var folk inne i de vinduene som ikke kom seg ut av lugarene fordi døra var sperret. Hadde jeg hatt noe å slå med kunne jeg gjort det. En som jeg jobbet med ”arendalsvensken”. Jeg tror jeg så han gjennom vinduet. Han ble aldri funnet. Han var svensk og bodde i Arendal.

Fortøyningswiren stod som en felestreng, den røyk, den kom som ei kula, traff mange, slo i hjel mange folk. Jeg vurderte det slik at nå hopper vi heller i havet. Prøvde å gå på leggen et stykke, krøyp på utsiden av leggen, prøvde å beregne bølgene, hoppet ned i en bølgedal og det tok uendelig lang tid å komme opp. Var ikke så mye å gjøre og se. Når jeg kom opp så jeg Edda plattformen. Det kom ei gummiflåte flytende opp ned. Vi var to eller tre mann som fikk fatt i tauene, og fikk snudd den.

Dette hadde vi trent på. Vi visst hvordan vi kunne snu ei flåte i vann. Hang i tauet. Fikk den mot vinden, og to mann gikk under, så klarte vi å snu den, allerede da jeg dro meg inn i flåten var jeg nummen i beina. Først var vi tre mann, så kom de flytende og svømmende den ene etter den andre, og vi dro de inn de vi kunne. Tilslutt var vi ti mann i flåten. Vi dreiv fort vekk og ble alene i bølgene, det var ikke mer å se eller redde.

FLÅTEN

Aldri hørt så mye banning. Til å begynne med satt vi bare der. Satt der i fire timer. Vi håpet at noen så oss, vi så supplybåter, men de så ikke oss. Det var begrenset hvor mye vi ville åpne flåten. Så fort vi kikket ut ble det iskaldt. Vi satt til livet i vann og var klissvåte. Det ble det stille etter hvert. Det ble mørkt og noen begynte å duppe og sovne. Det hadde vi også lært at vi ikke skulle sovne. Så vi vekket hverandre. Noen ble sjøsyke og bare satt og spydde. Jeg holdt på å banke de i ryggen, og jeg ble utålmodig på slutten.

Vi hadde omsorg for hverandre da vi redde oss. Han litt eldre skøyet vi med, så han ikke sovnet. Akkurat det samme når vi skulle opp av flåten, det var ingen som trengte seg frem. Det var stille og rolig.

En som ikke hadde livvest, han hadde ikke vest når Kielland kantret. Han spurte hva skal jeg gjøre da ? Du får bare hoppe, svarte jeg, så får vi se om vi finner deg. Han kom med i flåten. Det var en litt eldre haugesunder. Det var ikke mange nok vester til alle. Følte litt mer trygghet med vest.

IKKE REDD DA

Jeg var ikke redd, på slutten begynte jeg mer å tenke. Det begynte å se mer og mer håpløst ut, og jeg tenkte på følgende. Vi var våte og kalde. Det var så hektisk at vi hadde ikke tid til å bli redd. Tenker på det etterpå, så skulle vi blitt livredde. Vi satt fire timer og ventet før vi ble funnet.

Når vi da så den lyskasteren som kom, var det godt. Vi skjønte at den hadde observert oss. Alle i flåten vår overlevde. Det var et engelsk RAF helikopter som fant oss. De strevde med å komme ned, for hver gang han landet kom han flere meter forbi. Så begynte han å heise opp en og en av oss i selen.

Vi ble fløyet inn til Ekofisk Hotel. Der hadde de beredskap, og alt som kunne krype og gå av førstehjelp stod der og ventet på oss. De målte temperatur, la oss i badekar og noen fikk kakao.

Jeg ble lagt i badekar. Var ikke så veldig nedkjølt. Det var behagelig.

TV PROGRAM I NEWCASTLE

Hadde fin kontakt etterpå vi som hadde vært ombord i flåten. Vi ble invitert til Newcastle ”Dette er ditt liv”. Vi var samlet. Redningsmannen, den britiske, var lurt inn til et intervju på direkten. Han hadde reddet mange, fiskere og flere andre. Fra Kielland var det mest haugesundere videre to sørlendinger og to engelske han hadde reddet.

Det kjentes bra å treffe alle sammen. Det kan ha vært om lag et år etter ulykken.

ETTERVIRKNINGER

Jeg har vært på noen båter, og vært Nordsjøen etterpå. Er det dårlig vær og ristelyder da er jeg litt urolig. Hørte banking i dekk, da spratt jeg ut av køyen. Det var nok av jobber- det var

nok av folk som vil ha fri. Avløste folk i jul og nyttår, da var det garantert dårlig vær. Da likte jeg meg ikke mye.

Har ikke hatt noen ettervirkninger. Jeg jobbet frem til jeg ble pensjonist, 65 år.

En enken etter en jeg jobbet med, hun ringte meg natt og dag, og spurte hva som skjedde med mannen hennes. Jeg er ganske sikker på at han gikk ned i den livbåt (4) som ble knust. Kunne ikke si noe. Visste ikke noe sikkert.

Jeg blir fortere irritert sa hun jeg var gift med. Jeg har tatt sikkerhet mer alvorlig. Når jeg treffer ungdom som blåser i nesen av all sikkerhet, og spøker med det og ikke tar seriøst, da sier jeg i fra. Jeg liker ikke den holdningen.

KONSEKVENSER

Sikkerhetstiltak ble skjerpet opp og det kom noen nye regler. Overleveringsdrakt var låst ned i et lukket rom under dekk da Kielland kantret. Dette var noe som ble endret etter Kielland.

Firmaet gjorde det de kunne, vi var to av syv som klarte oss. De gjorde det de kunne.

SENERE JOBBER

Jobbet i Korea, Japan og Kina med på skipsbygging. Var inspektør på maling. Men jeg krabba ikke rundt på bambuspinner, jeg forlangte skikkelig stillas.

KONE OG MOR UVITENDE OM HENDELSEN

Vi hadde akkurat bygd hus. Hun hadde gått tidlig i seng. Han som brøytet om morgenen sa til henne ”Det var godt det gikk godt med Leif.” Hun visste ikke noe. Ble skilt etter noen år.

Mor fikk beskjed om morgenen at jeg var velberget i land. De hadde ikke fått installert telefon, og hadde heller ikke sett TV.

NÅ

Godt å prate om det. Bare godt å repetere det. Jeg har mange ganger gått gjennom hele hendelsen, stille og rolig. I ettertid har jeg tenkt på det som skjedde. Det var så hektisk, og det er godt å vite hva som faktisk skjedde.

ÅRSAKEN

Har tenkt på det. Det var så mange spekulasjoner den gang. Det ble forsket så mye på det. Det var så mange teorier. Jeg regner jeg med fagfolk har funnet ut av grunnen. De kom til en konklusjon og de fjernet alle bevis.

Det var vel ikke for ingenting at de senket den på så dypt vann som de kunne. Man har jo lov å tenke sitt om det. Det var mystisk.

Vi snakket ikke om det. Jeg var glad til at jeg berget livet. Vi var tause om det.

ERSTATNING

Ikke mange dager etter at jeg hadde kommet hjem ble jeg innkalt til advokat i Arendal, som var engasjert av Phillips, som ville gi meg erstatning. Jeg fikk tilbud om 25 000, men måtte fraskrive meg at jeg ikke skulle komme med noen fremtidige krav. 25 000 var mye den gang for en som hadde bygd hus. Jeg tok imot det.

ODDBJØRN LERBREKK, HELIKOPTERVAKT, STAVANGER DRILLING

Av Ellen Kongsnes, februar 2016, Varhaug.

Samtykke: 22.1.19

OVERLEVENDE ETTER ALK. SVEISER.
epost: oddbjorn.lerbrekk@skole.rogfk.no

ALEXANDER KIELLAND-ULYKKEN

Ble hentet opp i livbåt 5. Sterkeste ettervirkning: vannskrekk og flyskrekk. Ble paralysert av tsunamien. Oddbjørn kom først til Ekofisk - så til Tor-plattformen. Redningshelikopter inn til Sola. Der var det registrering og videre til sykehuset. Jeg forstod ikke hvorfor jeg skulle legges inn. Så jeg skrev meg selv ut - på egen risiko, og tok drosje hjem. Etter noen dager begynte armen å bli blå og gul. Han hadde dratt av noen muskelfester og fått indre blødninger sa legen. Sykmelding var det ikke snakk om. Arbeidsplassen var jo borte. Jeg fikk tre måneders lønn.

Men jeg hadde to andre jobber også: jeg hadde gården og jeg var sveiser. Så jeg gikk rett i jobb. Det er ingen vits i å gå hjemme å sture. Jeg snakka med kompisene og festet med kompisene. Drakk litt øl. Det var nok de som gjemte seg vekk. De angret nok på det seinere.

SIKKERHETEN

Kiellandulykken fikk meg til å miste trua på at menneskene kan herske over teknologien.

Menneskene vet nesten ikke hva de driver med. Bygger plattformen og lager tjukke brukermanualer. Der står det også krav om at plattformen skal inn til verft på sjekk jevnlig. Det ble ikke gjort på AL. Det er det samme som å ikke sende bilen på service. Riggeiger fikk dispensasjon etter dispensasjon. Til slutt hadde den fått tre dispensasjoner. Fordi det kostet penger. Henrik Ibsen skulle overta etter AL men var forsinket.

Vi tenkte ikke på dispensasjonene den gangen. Jeg følte meg alltid trygg på Kielland. Vi var vant til at det gynget. Men etter ulykka kom mistilliten til det mennesker lager. Jeg er blitt mildere, men er fortsatt kritisk. Spesielt er Oddbjørn skeptisk til flyselskaper. Særlig utenlandske. Jeg meldte meg også ut av statskirka etter ulykken.

Egentlig er det horribelt hva vi tillater på veiene. Det er blitt bedre etter EU-kontrollene. Men jeg skulle gjerne sett strengere krav til lys, dekk og bremser.

ERSTATNING

Noen måneder etter ulykken: Forsikringsselskapet Gard ga tilbud til alle overlevende om 25.000 kroner i erstatning. Jeg sa nei. Jeg hadde begynt å bli bitter på Phillips. Jeg fikk litt plager, mest psykisk og bitterheten vokste. Jeg var kun i kontakt med dem via advokat.

Birger Mork i Sjømannsforbundet ville ha erstatningssak 1,5 år etter ulykken. Vi fikk et tilbud om 100-150.000 kroner. Advokaten ville at vi skulle kreve mer. Til slutt fikk vi 425.000 kroner fra Gard. Det var høsten 1981.

Det var mye penger den gangen. Det var mange årslønner. De fleste tok til takke med 25.000 kroner. Oddbjørn kjøpte traktor i Danmark for pengene. Han hadde kjøpt ut søsknene og ville satse på gården på Varhaug. I dag er Oddbjørn ansatt ved Bryne vgs., TIP, avdeling for Åna kretsfengsel. De er ti lærere, allmennfag, TIP og musikk for å gi de innsatte studiekompetanse. Dit dro han i sin gamle tysk Hanomay R12 totakter diesel. Far Ole kjøpte den da han kom hjem fra Sachsenhausen. Det ble en del av undervisningen til de innsatte å sette i stand den gamle traktoren.

Kona Bente hadde ennå ikke møtt Oddbjørn da AL-ulykken skjedde. Oddbjørn var 25 år da ulykken skjedde. Han hadde vært offshore i tre år. Da datteren Solfrid skulle reise offshore, tretti år seinere, kjente han det ikke. Det hadde ikke vært ei lignende ulykke på 30 år.

Oddbjørn var til stede på minnemarkeringen i Atlantic Hall i 1986 sammen med kronprinsparet. AL-ulykken.

REDNINGEN

Jeg klatret ned B-leggen da plattformen plutselig krenget. Jeg ble tatt av ei bølge og dratt under vann og visste ikke opp eller ned. Jeg mistet bevisstheten. Da jeg våknet lå jeg flytende i vannet alene. Jeg så ingenting. Det var ingen plattform. Ingen folk. Bare sjø. Helt alene.

Vi trodde jo aldri at plattformen skulle kunne velte. Det kunne jo ikke skje. De tjue som kom bak han ned leideren i B-leggen kom ikke ned. Wiren knakk og feide vekk de andre som hang der. De falt i vannet.

En knust båt kom drivende. Om bord satt en mann i bare truse; Oscar Olsen fra Åkra. Jeg veltet meg om bord. Vi fant noen bossekker som vi kledde på oss i for å holde vinden ute. Blåfargen som var på innsiden av sekkene ble sittende fast på huden min i mange uker etterpå. Ei flåte fra Edda kom flytende og kolliderte med oss. Der var det tre personer om bord. Dermed var vi fem. Nå var det blitt mørkt. En lyskaster fra supplybåten Safe Truck fanget oss og reddet oss. En av de fem fra livbåten ble borte i bølgene under redningen. Selv klarte han ikke å klatre. Ble nesten kvalt av leideren som tvinnet seg rundt halsen. Jeg besvimte på dekk og våknet i dusjen. Da jeg våknet der, skjønte jeg at jeg var reddet.

Ombord i livbåten var stemningen absurd. De fem som hadde kommet seg om bord hadde ingen begreper om fare. Kjente ingen redsel. Vi prøvde å vinke vekk supplybåten, vi hadde det jo varmt og godt. Kroppstemperaturen var 30 grader og vanntemperaturen var sju grader. Oddbjørn var også med på snuoperasjonen. Han skulle sveise luft og rørsystemene. Han valgte å se sånn på det; at det var en tilfeldighet at nettopp han fikk denne jobben gjennom det firmaet han arbeidet for. Han kjente det ikke da, men han kjente det da han stod på de røde pontongene. Og hankjente det virkelig da han var inne i plattformen etter snuingen.

30 personer ble aldri funnet. Om bord i plattformen fant de bare seks. Phillips begynte å bore igjen på Edda bare to dager etter ulykken. Dykkerne hadde ingen mulighet til å finne omkomne i vannet når boringen gjorde det grumsete.

ÅRSAKEN

Det ble sagt at det var et tretthetsbrudd. Det tror jeg ikke på. Jeg tror på Østlund. Det skjedde noe. Et helikopter kom samme dag og det ble gjort sveisearbeid i et av tverrstagene. Jeg tror det har skjedd en gasseksplosjon. Vi så at et gassbatteri ble losset om bord en dag før ulykken.

Jeg er selv blitt intervjuet av granskingskommisjonen. Leder Nesheim bare lo av det jeg sa. Han skrev det ikke ned i forklaringen. De sa at vi hadde drømt. Men jeg så flammene fra under plattformen ved D-leggen.

Ingen visste hvem de folkene som sveiset ved D-leggen var. Hvorfor kom de med gass. Og hva skulle de gjøre? Derfor vet vi ikke om det var sabotasje eller et uhell. Jeg vil ikke si sabotasje høyt. Men hvorfor hadde Willoch sånn hastverk med å få plattformen senket så raskt og tvang det gjennom?

Oddbjørn traff kona Bente på dans på Hellevik.

Vazelina Bilopphøggers spilte. Det var juni, tre måneder etter ulykken. I lykkerusen og forelskelsen fikk ikke Kielland så stor plass i hodet til Oddbjørn. I august reiste de til Syden, til Rhodos. Da sleit jeg litt på flyet. Men det hjalp med noen øl.

Bente har fått Oddbjørns opplevelse av Kiellandulykken litt dryppvis gjennom årene. Folk spurte ofte og Oddbjørn var flink til å svare.

Da han skulle på kollegatur med båt til øya Tautra forlangte Oddbjørn overlevelsesdrakt. De andre satt i vanlig redningsvest.

Solfrids minne om hvordan hun satt i godstolen med sin far og søsken da han fortalte Kiellandhistorien, husker han ikke selv. Solfrid er født ti år etter ulykken. Ennå liker Oddbjørn best å dusje framfor å bade. Han like ikke å fly og han liker ikke å ha hodet under vann.

Tsunamien i jula 2004 vekket minnene. Oddbjørn ble satt 25 år tilbake i tid. Det var noe med det vannet. Jeg levde meg veldig inn i deres opplevelser. Jeg gikk i en døs i to uker. Jeg gikk på jobb men satt for det meste for an fjernsynet resten av tida.

Jeg fulgte med på alle nyhetssendinger og koblet ut at annet som skjedde rundt meg. Oddbjørn har lurt døden flere ganger:

Han var også involvert i båtulykken med MT Polycastle da skipet forliste på 1960-tallet da han var i 16-årsalderen. Skipet var eid av Einar Ramsussens Kristiansand Tankrederi.

Sju mann omkom. Wilnora, eid av Wilhelmsenrederiet

1986: Oddbjørn hadde et sveiseoppdrag om bord men ville ikke gå ned fordi det føltes utrygt. Det skjedde en eksplosjon. Han som fikk ned og gjorde sveisejobben i stedet for han omkom.

Datteren, Solfrid Lerbekk (LOs ungdomssekretær og SV-representant på Stortinget) har vært politisk engasjert siden vgs. Hun utmerket seg tidlig. Lærerne hennes sa: Vi skulle hatt en Solfrid i alle klasser. Solfrid ble rammet av ei trafikkulykke. Mor taklet det best. Hun fikk reaksjonen seinere.

OSKAR JOHAN OLSEN, ASSISTERENDE BORESJEF, STAVANGER DRILLING

Av Marie Smith-Solbakken, 1. april 2016.

PERSONALIA

01.04.2016

Telefon 10-11 formiddag

GJENNOMFØRING OG BRUK

Telefon 1. april 2016. Notatet sendt til gjennomlesing same dag for korreksjon. Notat med korreksjon mottatt 2. april 2016. Notatet er korrigert og og sendt tilbake med forespørsel om samtykke til å bruke notatet som grunnlag for fremstillinger av Alexander L. Kiellandulykken, herunder fotofortelling, essays og polyfoni (sammenstilling av ulike utsagn fra flere personer). Samtykke gitt 16. april 2016, se mail.

Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket, Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden får del i dette. (mail 10.01.2019).

BAKGRUNN

1973: begynte Odeco på Ocean Viking

1976: oppsagt fordi riggen gikk til Mexico

1976: Stolt Nilsen supplybåt og dykkerbåt

1978: Boredekksarbeider, Derrick man, Ass. Borer, Borer, Assisterende boresjef. Begynte på Frigg feltet for Stavanger Drilling boret på norsk og engelsk sektor

1980- 2005: Borer, assisterende boresjef i Smedvig

2005: Slutter i Nordsjøen

ALEXANDER L. KIELLAND

Begynte i 1980, den skulle klargjøres til boring. Vi holdt på å forberede Kielland for boring. Jeg var tårnmann, vi skulle kjøre mixesystemet for å teste det, og klargjøre slamtankene. Vi hadde fått blokka om bord og en del utstyr til borestrengen.

Vi lå på feltet som boligplattform og hadde fått en del om bord. Om noen få dager skulle vi til land, til Norge, og få resten av utstyret som vi ikke hadde fått om bord, og testkjøre det, og ta av boligcontainere. Vi så frem til å komme i boring. Vi gledet oss til det

DAGEN DET SKJEDDE

Jæklig drittvær. Vi hadde vært opptatt i mixerommet (mudrom) spylt tanker og spylt gjennom rør og mixesystemet. På ettermiddagen blåste det skikkelig opp. Vi hadde spist kveldsmat og skulle jobbe overtid. Etter maten gikk vi opp i mixerommet. Vi var to tre stykker utenom meg. Edmund Mongstad og noen til. Vi stod og snakket med de som skulle på kino. Det var en provisorisk kino.

Vi stod utenfor kinosalen, og vi hørte noen smell, og reagerte på det. Det var kraftigere enn normalt. Vi hadde hørt smell før, men dette lød høyere enn vanlig. Det hørtes ut som det kom fra pongtongene og vi antok at det sjøen som slo mot den.

De andre gikk inn i kinosalen, og vi gikk til tankene for å rengjøre. Jeg var i mixerommet, og han Edmund var i en av tankene. Så ett smell til og plattformen begynte å krenge. Det kan ha vært 10-15 minutter kanskje en halvtime (vanskelig å anslå) etter det første smellet.

PLATTFORMEN VELTER CA 45 GRADER

Vi hadde en del boreutstyr som lå i reoler og på dørken på paller. Det raste ned, jeg fikk hive meg bak en H-bjelke, det raste utstyr forbi. Og ned på den andre siden var det flere store vaskemaskiner som seilte av gårde med engang. Jeg hørte masse hyling og skriking om hjelp. Det var et inferno av kaos. Jeg var i mixerommet med en sørlending, huske ikke hva han hette. Jeg ropte på Edmund, MEN fikk ikke svar fra han. Det var mørkt i rommet pga. vi hadde mistet strømmen.

Så ropte kollegaen min meg at vi kunne klatre og opp på dekk via luken. Det var en lasteluke som stod åpen. Vi ropte på folk at de skulle hive ned et tau til oss. Ingen reagerte på det, det var kaos. Når jeg kom opp på dekk så jeg etter han, men jeg så ikke mer til han.

Riggen hang i ankerwirene antar jeg. Containere hadde ramlet og lå inntil skottene på andre siden hvor boligmodul og verksted var.

Det var folk på dekk, noen hadde overlevingsdrakt, og andre hadde ikke. Jeg hadde bare sånt Helly Hansen varmejakke og bukse i fleece på meg. Traff en på dekk, en i femtiårene, han stod helt paralysert og forslått. Han stod som en statue. Jeg drog han med meg. Fikk han opp i en livbåt. Det var Johannes Mundheim.

LIVBÅTEN HENGER FAST

Om bord på livbåten fikk vi motoren i gang, og ropte på folk, og sa de måtte komme. Jeg så folk hang i wirer og stod på pongtongene. Noen stod langs rekkverket helt paralysert. Vi visste ikke heller hva vi skulle gjøre.

Vi lårte livbåten. Da vi skulle svinge ut fra riggen. Det gikk ikke. Livbåten hang fast I akterkroken. Båten ble slengt inn under riggen og knust, vi rullet rundt flere ganger. En matros, en tysker Lothar Apostel, tok hodet ut av styrehuset for å sjekke hva som var galt og ble klemt i hjel. Han ble skvist mellom riggen og styrehuset på livbåten.

Det var en del folk i livbåten. Så roper jeg til de at jeg hoppe på sjøen. Jeg så hva som ville skje med den båten. Der var Mundheim og, han karen jeg hadde hjulpet i båten. Vi måtte bare berge oss selv. Jeg kjente et stikk over at jeg tenkte bare på meg selv. Jeg oppfordra de andre og til å hoppe. Jeg innså at båten ikke ville holde seg flytende. I ettertid hadde jeg mareritt i mange år over dette. Jeg ser for meg at riggen veltet over meg. Jeg var på andre rigger etterpå og våknet midt på natten mange ganger, og følte at jeg var i samme situasjon igjen. Tenkte på hva jeg skulle gjort, og hva jeg burde ha gjort.

Mundheim, det gnaget meg inntil jeg fikk vite at han overlevde og vi hadde en lang samtale på tlf, det var en god samtale.

I SJØEN

Jeg ser bort på Edda-plattformen, de har heist en personalbasket ned med kranen. Det er folk som henger under den. Mange var i basketen. Så en som henger under basketen. Jeg og tok peiling på basketen, men ombestemte meg. Jeg svømte mot nordsiden av riggen. De hadde sluppet ut flåter, men de hang i lufta pga. vind. Fikk tak i en redningsring, og lå i ro en stund, men det ble skikkelig kaldt. Helly Hansen buksa ble dradd av meg da jeg hoppet i sjøen, så jeg lå der i bare i boxer og jakke.

Jeg ga opp basketen. Det var stor trengsel mot den. Så at riggen tippet helt rundt når jeg lå i sjøen, og på folk som hoppet fra den. Rundt meg lå det døde folk og vrakrester. Jeg dro til meg en line hvor en mann hang i den. Han var død. Bølgene var store. Så flåtene som ble kastet ned fra Edda, men de nådde ikke ned, de fløy vekk eller hang fast i linen over sjø nivå.

Jeg så opp på helikopteret som var over meg, de fløy bare videre etter en stund. De hadde ikke noe å redde noen med.

Jeg svømte bort til nordenden av Edda. Flåtene hang i lufta. Brølte til folk på Edda at de måtte kutte tauet til flåten. Det gikk ei tid. Jeg begynte å gi opp, begynte å bli skikkelig kald og nummen i nevene og hele kroppen, plutselig landet det en flåte noen meter i fra meg. Den fikk jeg tak i. Jeg kom meg oppi den ganske fort. Det var nødutstyr som var pakket inn. Jeg fikk det ikke opp for jeg hadde ikke makt i nevene til å rive det opp. I flåten var jeg helt alene ei

god stund. Hørte roping og skriking utfor. Utfor rekte det av gårde fire fem mann i en pick up båt som var full i vatn. De fikk tak i flåten og de kom ombord til meg. De prøvde også å få løst ut nødraketter, men de var pakket såpass godt inn i plast med masse tape rundt at de fikk det heller ikke til. Jeg fant noen søppelposer, som vi rullet rundt beina og kroppen generelt for å holde varme.

SAFE TRUCK, SANDENS REDERI SOM REDDET OSS

Hvor lenge vi var i flåten vet vi ikke. Men plutselig ser vi en lyskaster som lyser mot flåten. Det er en supplybåt som har sett oss. De lyste oss opp og kastet en line bort til oss, og så drog vi oss bort til skutesiden. De hang ut en pinne leider langs skutesiden som var det å komme opp langs. Det var en av oss som ramlet på sjøen. Da jeg klatret opp leideren kjente jeg at jeg hadde unormale krefter, men da jeg kom på dekket så kollapset jeg.

Jeg ble lagt ned på lugar. Vi frøys jo. Vi fikk en varm dusj, og vi stod på rekke og rad i dusjen. Han som jobbet på helidekket, Lerbrekk, sa: ”Oscar, klyp meg i armen, jeg tror ikke vi har overlevde dette her”. Han hadde jo overlevd.

KOMMER I LAND

Vi sov ombord på Safe Truck om natten. Dagen etterpå ble vi satt av på Tor plattformen. Der traff jeg en som jeg gikk på skole med. Ut på dagen ble vi flydd inn med helikopter til Sola. Derfra var det rett på sykehus for kontroll.

Huske at Edith kom og hentet på sykehus. Jeg ville hjem. Vi gikk og kjøpte klær. Vi fikk mat og overnattet på hotell (en plass på kaien).

HJEMME

Kona fikk beskjed om at jeg var i live dagen etterpå. Hun gikk i uvisse. Hun var ikke alene om det. De ville ha en viss kontroll før de ga fra seg listene.

Herlig å komme hjem, og treffe unger og kona og familie og venner. Jeg hadde en nabo som jobbet på samme rigg, men han var i land.

De hadde fått det med seg ulykken og de visste at jeg var der. De var panikk. De visste det var gått liv, men ikke hvor mange ?

Det var vanskelig å forklare ungene dette. De var urolige. Vi snakket om det. Det var der jeg hadde jobben, tvilte jo på om jeg skulle fortsette. Jeg begynte på flyterigg etterpå, i et trondheimsfirma, jeg sa opp tre ganger.

TAUST

I ettertid har vi diskutert opp og ned hva det var. Det var en granskingskomite som så på det, de konkluderte med materialtretthet. Det har alltid vært spørsmål om hva som egentlig skjedde. Det var lite opplysninger og det ble taust. For min del har det vært vanskelig å snakke om.

ETTERVIRKNING

Jeg gikk til psykolog etter hendelsen. Det hjalp ei stund, men kunne ikke gå der i ubegrenset tid. Jeg har enda mareritt. Tror aldri du blir fri. Det sitter i skrotten. Kjenner at du er i hendelsen og at riggen velter over hodet på deg.

Da jeg jobbet på flyterigg etter ulykken og klatret opp i boretårnet fikk jeg skjelvinger og måtte holde seg fast. Det har vært en kamp, har kjempet videre, du har tross alt en familie å ta seg av. Det var en kamp i alle år

For 10 år siden fikk jeg hjerteinfarkt i Nordsjøen. Da fikk jeg det i tillegg til det psykiske, og da var løpet kjørt for min del.

TIDLIGERE KOLLEGER

Har litt kontakt – har litt kontakt med Edmund på Facebook.

STERKESTE MINNE

Ligger i sjøen og hele riggen tipper over. Det var ikke til å tro, den tippet mot meg. Når den glapp fra de ankerwire så gikk det ganske fort. Eg lå ikke langt i fra, og rundt meg lå folk som var druknet, de lå og fløyt i sjøen.

KÅRE SVENDSBØE, HMV HAUGESUND

Finn Våga, 18. mars 2000

BAKGRUNN

Ått menn fra Førresfjorden reiste ut. Bare én kom hjem. Kåre Svendsbøe.

DE DØDE VIL HA MEG MED

Han står stille og ser ut gjennom stuevinduet. Ser på nabohusene nede i bakken. Ser noen barn som leker. Ser Bjørg Olsen sette seg inn i bilen. Da mannen Svein Ove omkom i Nordsjøen, ble hun alene med tre små barn.

Hver eneste dag de siste 20 årene har han sett på huset til Svein Ove og Bjørg. Han vil gjerne glemme, men kan ikke. Tiden leger ingen sår.

Jeg hadde kjent Svein Ove i ni år. Hvorfor fortalte han meg aldri at han ikke kunne svømme? Hadde jeg bare visst da kunne jeg ha sendt ham i livbåten. Men jeg lot ham gå.

De var åtte som reiste ut. Åtte ektemenn, de fleste fedre til små barn. Det var han Odd, han Einar, han Wilhelm, han Lars Johan, han Ivar, han Rolf, han Svein Ove og han Kåre.

Åtte menn. Bare han Kåre kom hjem.

Men han kom ikke alene. Han hadde de døde med seg.

De døde som ikke slipper taket. Hvor ofte har han ikke ønsket at han ble igjen der ute? For livet etterpå har vært et helvete. Kampen for å leve videre har vært mye hardere enn de dramatiske timene ute i Nordsjøen.

Kåre Svendsbøe hadde seilt til sjøs som kokk og stuert. Han hadde jobbet på Haugesund Mekaniske Verksted som platearbeider og sveiser i flere år før han mønstret på som hvit neger i Nordsjøen. Selv om amerikanerne var knallharde ledere som sendte Svendsbøe og kameratene ut på helikopterdekket i så sterk vind at de holdt på å fyke på sjøen, var dette den beste jobben han noen gang hadde hatt.

Han hadde alltid likt å stå på, og kameratskapet var godt.

Det er en vanlig arbeidsdag på plattformen Edda.

Vi skal bli der natten over, men så letter skodda litt og helikopteret flyr oss til Alexander L. Kielland.

Vi har spist og fem-seks av oss sitter sammen i lugaren. Plutselig hører vi et kraftig smell, så rister plattformen voldsomt. Jeg faller overende og seiler ut i gangen. Han velter, roper en mann. Vi får på oss redningsvestene, og klatrer ut for å gå i livbåtene. Nå må du komme, Kåre,

roper de. Men noe holder meg tilbake: Går du i livbåten, da er du ferdig, tenker jeg. Bare gå dere, svarer jeg og klatrer opp til plattformens høyeste punkt.

40-50 mann er ute på det ene beinet. Når plattformen krenger ser jeg dem stupe ut i havet. En vaier ryker og slår flere arbeidere overende.

Jeg ser en mann bli kappet i to. Jeg klatrer videre.

Plattformen ligger nesten vannrett. Jeg ser en stor bølge komme mot meg, og skjønner at nå er det min tur. Jeg trekker pusten dypt, bølgen treffer meg, jeg går rundt, går under, vet ikke hvor jeg er, synker dypere, dypere. Så retter vesten meg opp, og jeg svømmer oppover. Det er helt svart rundt meg. Jeg holder pusten lenge, helt til jeg ser grønn sjø over meg. Nå klarer jeg ikke mer, og svelger en blanding av sjø og gulgrønn olje.

Så er jeg oppe.

I noen sekunder, kanskje minutter, ligger jeg og puster tungt. Men når plattformen går rundt, trekkes jeg ned igjen. Men jeg kommer til overflaten igjen.

Jeg svømmer blant vrakrester. Jeg ser mennesker som roper om hjelp, men jeg kan ikke gjøre noe for å redde dem. Jeg svømmer forbi en mann som har fått ansiktet knust. Jeg ser at blodet har farget sjøen rød.

Jeg svømmer og svømmer. Bølgene er kjempestore. Jeg ser ingen andre. Men jeg finner et redningsflåte. Jeg og en engelskmann klarer å snu den, men jeg har ikke krefter til å komme om bord.

Engelskmannen sliter og drar for å komme opp i flåten, mens jeg ligger i sjøen og dytter og presser han oppover. Så er engelskmannen inne. Noen minutter senere er jeg også om bord. Flere kommer svømmende. Vi drar åtte andre opp.

Flåten er halvfull av sjø. Jeg øser med den ene skoen. Vi er alle sjøsyke. Vi fryser. Vi vil sove.

Men jeg vet at dersom vi sovner, så er vi ferdige. Jeg passer på at de andre holder seg våkne. Etter flere timer, oppdager et redningshelikopter flåten og heiser oss opp.

Jeg er i seng rundt midnatt, fem timer etter at plattformen gikk rundt. Jeg klager på at det er så kaldt. Her er det 31 grader, får jeg beskjed om. Av alle ting, senere på natten blir vi overlevende samlet i kinosalen for å se en skrekkfilm med masse dreping. Tidlig neste morgen kommer jeg inn til Stavanger.

Han vet ikke hvem som lever, eller hvem som omkom. Han frykter det verste. Snart får han vite. Når han kommer hjem.

Førresfjorden, 1980: 10 minutters kjøring øst for Haugesund; en liten bygd i Tysvær der alle kjenner nesten alle, der de fleste er småbarnsfamilier med nye hus og høye lån.

27. mars mister 28 barn i bygda sine fedre.

Beate og Arvid er de eneste som får far hjem.

Alle mistet en venn, naboen eller slektning.

Førresfjorden, 2000: Han forteller stille om livet etter ulykken. Han bruker ikke store ord for å skildre de vonde årene. Han verken vil eller kan skjule smertene.

Han var en munter og iherdig kar som aldri sparte seg, enten det var på jobb eller hjemme. Han likte jakt og fiske, han likte å være sammen med folk. Han var en lykkelig familiemann.

Men det var før ulykken.

ETTERPÅ BLE ALT ANNERLEDES:
Han hadde mareritt hver eneste natt i mange, mange år. Han drømte at han falt i sjøen, at han holdt på å drukne. Han våknet gjennomvåt av svette.

Mange netter klarte han ikke å sove.

– Sengen var full av de som forsvant. De reiv og sleit i meg. Hver eneste natt.

Jeg var helt alene. Jeg utleverte meg selv i brev og skjema til forskere som ville vite hvordan vi overlevende klarte oss. Jeg ble brukt som forsøkskanin, men ingen kunne si hva jeg skulle gjøre for å komme ut av mitt personlige helvete.

Muskelfestene i ryggen var ødelagt. Jeg hadde store smerter i armer og bein. Jeg var på attføring og forsøkte å komme tilbake i jobb. Jeg ville ikke bli stuet bort, jeg ville være en arbeidskar. Men etter et par år måtte jeg gi opp, smertene var for store. Uføretrygd er eneste alternativ. Slik konkluderte legene. Og så jeg, jeg som aldri hadde skoftet en dag. 42 år – og uføretrygdet.

Han reddet livet, men ødela kroppen.

Han reddet livet, men livet blir aldri bra igjen.

Han får ikke sove, selv om han tar beroligende tabletter. Han slenger resepten på skrivebordet til legen og spør: – Hva i helvete skal denne hjelpe meg med? Til å sove, til å glemme?

Han vil gjerne huske, men i mange år er alt som skjedde dagen før visket ut av hukommelsen. Han parkerer bilen i Haugesund. Noen timer senere har han glemt hvor den står. Han kjører rundt på fjorden uten å vite hvor han skal. Han kan ikke huske hvor han satte garnet. Men ingen må få vite, da vil bare politiet ta sertifikatet fra han.

Han vil gjerne være den han alltid har vært. Han vil ha hjelp til å bli den samme. Men ingen kan hjelpe.

Han vil gjerne være en god ektemann, men klarer ikke. Ekteskapet ryker.

Han vil gjerne være den muntre, han Kåre som får andre til å le.

Jeg har vanskelig for å bli glad. Jeg bebreider meg for at jeg ikke gjorde nok for å hjelpe andre. Jeg var feig og simpel. Livet er ødelagt. Jeg ser normal ut, men ingen kan se sårene inni meg.

Jeg kjenner ingen glede eller lykke over livet, jeg bare henger med. Når jeg smiler og ler, er det alltid angst og savn som trykker meg ned.

Fremdeles skriker han noen netter i angst og smerte. Minnene kommer ofte tilbake i søvnen. Datteren Beate som ofte vekket ham opp fra mareritte ne og tørket tårene og svetten bort, mens hun holdt ham hardt inntil seg og trøstet, er også borte. Hun døde av kreft for snart to år siden, 29 år gammel.

Sønnen Arvid og barnebarnet Andreas er gode støttespillere. Det er også venninnen Berit Einarsen. Hun har sett hans mørke sider, men hun har også sett en mann med stor omsorg for sine medmennesker. Hun har sett litt av den mannen han var, når han kommer hjem fra rypejakt, når makrellene spreller over ripa, når han bøter ørretgarnet i stua, når han holder barnebarnet tett inntil seg.

Han var den eneste som kom hjem igjen. De andre omkom.

Jeg kan aldri glemme dem. De kommer alltid når jeg er alene, eller når jeg skal sove.

Ulykken gjorde meg ikke til et bedre mennesket, men jeg ble en annen. Livet ble mer verdifullt. Jeg bryr meg ikke om bagateller lenger. Jeg ser aldri noe vondt i andre mennesker. Mitt livsmotto er kanskje enkelt og banalt, men det har hjulpet meg gjennom vanskelige år: Vær god mot deg selv, så blir du god mot andre.

Bygda har vært god mot meg. Enkene etter kameratene mine har vært helt fantastiske. Jeg har aldri hørt et vondt ord.

Jeg følte at tilværelsen var rimelig bra, men så døde Beate. Hennes bortgang var nesten mer enn jeg kunne leve med. Jeg synes livet er urettferdig. Jeg har mistet så mye. Derfor er jeg alltid engstelig når andre er med meg ut i båten. Jeg er redd for å miste dem.

Jeg har vært så langt nede at livet nesten ikke har vært verd å leve. Døden har ikke vært noen trussel. Men jeg har alltid klamret meg til livet.

Likevel; noen ganger ønsker jeg at jeg hadde blitt igjen der ute.

Kanskje alt ville vært enklere da.

Folk sier at jeg må forsøke å glemme. De sier jeg var en helt som reddet andres liv den kvelden. Jeg, en helt? Jeg bare gjorde det som var naturlig for meg. Jeg ville gjort akkurat det samme i dag.

MEN HVORDAN KAN JEG GLEMME?
Han står i vinduet og ser ned på nabohuset. Han er 20 år tilbake i tiden:

Han ser Svein Ove Olsen gå for å hente en overlevelsesdrakt. Han ser livbåten. Han kjenner vinden. Han hører skrikene. Han ser bølgen. Han føler at plattformen krenger. Han ser ryggen til kameraten.

– HVORFOR STOPPET JEG HAN IKKE?
Hadde jeg bare visst, da hadde han vært her nå.

Når jeg våkner om natten, er sengen full av de som omkom. Han Odd, han Rolf, han Svein Ove

De vil ha meg med.

Kåre Svendsbøe, platearbeider HMV Haugesund

Haugesund 13.01.24
Skrive av: Olav Yan Brattebø Holmane

Kåre Svendbøe har samtykka i at historia hans vert publisert i Minnebanken. Dette samtykket kan når som helst trekkjast tilbake, også etter publisering. Referatet er lese, korrigert og godkjent av Svendbøe før det vart publisert i Minnebanken.

BAKGRUNN:
Platearbeidar på Kielland for HMV, 42 år under katastrofen.
Fødd 1938.
Frå Vikebygd, men bur i Førresfjorden.

Eg er usikker på kor lenge eg hadde vore ute. Me fylgde ikkje med i tida, me berre gjekk på jobb og åt og sov. Mogleg 3-4 år. Me arbeida rundt om i Nordsjøen på plattformane, etter der det var arbeide. Eg arbeida for Haugesund Mekaniske Verksted (HMV), der eg var platearbeidar.

Før eg var platearbeidar var eg stuert og kokk. Seilte i Knutsen rederiet. Var på kvalfangst i fire år i Sydishavet. Eg seila ute. Eg likte å gå på jakt og fiska. Sidan eg ville vera heima litt oftare, sa eg opp. Det var slik eg kom inn på HMV.

KOR VAR DU UNDER ULYKKA?
Eg satt på lugaren, og så vert det eit forferdeleg smell. Så stod og rista og så datt han over. Eg sat ved glaset og lappa ei ålerusa, også seilte eg ut i gangen. Så reisa eg meg opp og gjekk mot katastrofedøra ut til dekket. Eg såg opp til tårnet og såg at tårnet var på veg nedover. Så snudde eg meg og ropte til kameratane mine inne at dei måtte koma ut med ei gong, for no tippa det rundt. Så gjekk me ned på dekket og opp til livbåten. Der måtte me entre i handrekke oppover. Då kom opp der tok eg på meg livvest, og leverte ut til kameratane mine. Så stod me å diskuterte kva me skulle gjera. Eg stod på sida av min bestekamerat, han heitte Olsen. Så seier han at det var så kaldt, og at han ville inn og henta survival suit. Då seier eg at han ikkje måtte tenka på det, Kielland ville tippa før han klarte å koma tilbake igjen. Då eg fekk sett meg om og skulle sjå etter han var han forsvunnen. Seinare har eg ikkje sett han. Han forsvann for godt. Han gjekk inn i lugaren då, også har plattforma tippa i mellomtida.

Eg stod på plattforma då ho tippa over, også kom det ei svær bølgje og heiv meg på sjøen. I mens tok eg redningsvesten over hovudet haldt på den medan eg venta på bølgja. Så vert eg slått på sjøen og gjekk med plattforma ned i dragsuget. Det var ein forferdeleg fart medan eg spant rundt i alle retningar. Så vert det plutseleg stille. Då tok tårnet i botn. Eg visste ikkje

verken opp eller ned, men eg kjente at redningsvesten trekte meg ein veg. Eg svømde etter det, oppover. Eg svømde og svømde og svømde og svømde. Det var heilt kolsvart. Eg såg eit grønt ljos oppfor meg. Då vert det automatisk at eg drog luft inn, men det var berre sjøvatn. Eg fylla lungene med sjøvatn, og det var særs ubehageleg. Då eg kom opp til overflata var det ei frykteleg boble. Ho var gul og raud, og alle slags fargar. Og der byrja eg å spy og då tenkte eg på og så alle som hadde blitt drepne før me gjekk ned. Eg såg ein mann som blei kutta av med vaieren. Vaieren stod som ein fiolinstreng bortover som haldt plattforma flytande, og så byrja kordelane å gå. Så sprakk han. Han kom innover dekket i fæl fart. Han traff ein mann, slo han rett i to. Overkroppen fauk ein veg og underkroppen ein annan veg.

Då eg kom på sjøen låg det ein flåte som var klar med teltet oppslått og alt. Klar til å krypa oppi. Det kom ein stemme som sa «Du skal ikkje ha den, du skal ha den som ligg langt nedover på sjøen.» Ein liten liten prikk som låg der nede. Javel, eg byrja å symja bortover til han. Eg sumde og sumde og sumde i det uendelege. Til slutt kom eg fram og hekta meg fast i drivankeret. Rundt foten, slik at eg måtte dukka nedover for å løysa det opp. Eg kom meg laus og sumde inn til flåten. Han låg med botnen i vêret. Det kom ein engelskmann på sida av meg. Då haldt eg i drivankeret. Han fekk seg ein bete, og eg haldt i ein. Då byrja me å reisa han opp. Då vert det ein forferdeleg foss rundt han. Det vert storseil og me seila nedover havet i full fart med flåten oppe. Me skulle prøva å vippa han over oss, og til slutt klarte me det.

Eg sumde bort til opninga og skulle prøva å koma meg oppi. Eg kom meg ikkje oppi då eg hang fast med redningsvesten, under brystet. Eg kom halvvegs opp, men føtene hang i lause lufta. Eg klarte ikkje få dei inn. Eg klarte ikkje vri meg rundt – det var ingenting inne å halda seg i. Eg falt ned i sjøen. Engelskmannen ligg ved sida av meg og pustar og pesar. Eg bed han prøva, og seier at eg skal prøva å hjelpa han. Då han hoppa opp i flåten, tok eg tak i låret på han og fekk skyvd han slik han datt opp i flåten. Det vert heilt stille. Aldeles stille. Eg tenkte «Fader, no daua han.». Eg høyrde til slutt at han byrja å mumla. Han kom ut på kanten og tok tak i begge hendene mine. Han klarte ikkje få meg innforbi då eg hang fast med flåten. Då eg låg der tenkte eg at han skulle få dra meg opp med eine handa, slik at eg fekk skyvd meg ut frå flåten med den andre. Han fekk eine labben oppå, han hadde kvite joggesko på seg. Den andre kom oppå og han stod med bøygde kne og klarte å spenna meg inn og fekk meg inn i flåten. Då datt me ned. Flåten var halvfylt med vatn, og me låg der og kavde ei stund. Det låg folk på utsida som hadde sumt etter oss nedover. Me byrja å hala folk om bord, og me vert ti stykk i flåten. Det var to engelskmenn, resten nordmenn. Engelskmannen heitte Sylvester.

Eg hadde låge sko på meg og tok den eine av meg og begynte å ausa. Eg ausa og ausa og ausa. Til slutt var det ein annar som fekk skoen, då eg vert trøtt. Han byrja og ausa han og. Han ausa over hovudet på seg, og fekk ikkje vatnet ut. Eg tok skoen igjen og ausa. Då sa eg til folka at dei måtte flytta seg litt, då vatnet rant ned på det djupaste punktet. Dei flytta seg, og dermed flytta vatnet seg og. Då fekk eg ikkje ausa meir.

Me såg og høyrde båtar og helikopter, men dei såg ikkje oss. Det var eit helikopter som surra over oss. Eg snakka med nokon etterpå, sidan me vert inviterte til England – heile gjengen som var i flåten. Det var redningsmannen med i flyet. Han seier han haldt på med noko ein annan stad i helikopteret, og då han skulle setja seg ned kasta han blikket ut vindauget og såg eit lite lys nede på sjøen. Det var flåten. Han gav beskjed i mikrofonen til flygaren om posisjonen. Flygaren tok posisjonen og dei gjekk så lågt at dei såg flåten. Då heiv dei ned ei line og me hala ho inn. Me stropper og greier, og alt som høyra til for å spenna det på oss og bli heisa opp. Det var ingen som forstod korleis dei skulle få det på seg. Dei på flåten sa «Hiv det på sjøen! Me frys i hjel! Lukk igjen!». Då tok eg alt i samen i ein haug og heiv det på sjøen. Dei i helikopteret byrja då å lura på om me ikkje ville bli redda. Til slutt var det ein redningsmann som slapp seg ned. Det var mykje vind. Helikopteret slingra, vinden heiv. Redningsmannen seila fram og tilbake, og til slutt traff han søyla lyset var montert på på flåten. Der slo han sundt radioen sin og øydela foten sin. Dersom han hadde vore med ei gong til opp, hadde han kome opp i propellen med tauet sidan det slingra så mykje. Han låg og seila fram og tilbake. Så slapp han seg ned i havet. Han seila ned ei kula med tau på, og hopte uti. Han sumde bort til flåten og kom seg oppi til oss. Me hjelpte han å koma oppi. Medan me såt og skulle rigga til, måtte dei i helikopteret slakka og slakka lina for å unngå at dei skulle koma borti vaieren. Vaieren sokk ned i sjøen. Då han fekk spent på den fyrste mannen, gjorde han klart. Han hadde ikkje radio, men han byrja å hiva. Vaieren gjekk ned i sjøen, og då det vert stramt, hoppa han på sjøen. Han forsvann under havet med vaieren. Me sat og såg etter han, og lang langt fanden i vold bortpå sjøen kom han. Vatnet rann av han, og dei fekk han opp i helikopteret. Redningsmannen kom ned neste gong, og då gjekk det kvikt å koma opp i helikopteret. Dei fekk alle opp i helikopteret og me flaug ut til Ekofisk.

Der vert me lagde på sjukelugaren, varmt og godt. Likevel var det så kaldt at eg forlanga meir og meir varme. Til slutt sa han «No får du ikkje meir, for då drep me deg. Det vert for varmt.». Me vert sende ned i kinosalen og såg på ein stygg skrekkfilm. På morgonen kom me inn til Stavanger. Eg gjekk berre i kjelerdress. Ikkje noko undertøy, ikkje sko, ikkje sokkar – det var vått alt saman. Gjekk barbeint i gatene på byen for å kjøpa klede me skulle ha på oss. Me haldt på å frysa ihjel, det var jo mars. Det var den turen.

I ETTERTID

Neste dag fekk eg vita at dei fann flåten som stemma fortalde eg ikkje skulle klatra i. Der fann dei ein mann død i han. Han hadde frose ihjel.

Etterpå har eg hatt det fælt. Eg har hatt mareritt i 40 år. Svettekav, draumar. Jævla vonde draumar. Det kjem inn om natta, og sette seg og tok meg i andletet, kjente på meg – dei som forsvann.

Eg fekk inga oppfylgjing. Ikkje eit kløyva ord. Ikkje ein mann kom og spurde korleis me hadde det. Det var jævligt og. Det var forferdeligt. Det var eit liv som nesten ikkje kunne levast.

Eg vart uføretrygda sidan eg ikkje fekk sova om nettene i det heila tatt. Eg sov berre halve nettene og var halvveis vaken. Du arbeider jo heile natta. I tillegg hadde eg veldig vondt i ryggen etter dette her, og det har eg enno.

Av dei elleve som reisa ut frå Tysvær, var eg den einaste som kom heim i live.

KÅRE SVENDSBØE, OSCAR OLSEN, OLA GAUSDAL OM HVORDAN DE OVERLEVDE

Av Finn E. Våga,

Publisert første gang i Stavanger Aftenblad 26. mars 1980

Mellom de rutinerte fingrene til Kåre Svendsbøe fra Førresfjorden vokste en ny åleruse fram. Sammen med tre kolleger og kamerater satt han på den slitte firemannslugaren og pratet, mens hendene arbeidet nesten automatisk med knutene.

Egentlig skulle han vært i arbeid på Foxtrot-plattformen, men etter klokka 13 var været blitt så dårlig at helikoptertrafikken mellom plattformene på Ekofiskfeltet ble innstilt. Slike ekstra fridager var ikke uvanlige i Nordsjøen; det gjaldt å utnytte dem til noe fornuftig.

Oscar Olsen, en 28-åring fra Åkrehamn, var én av de få som både bodde og arbeidet om bord i Alexander Kielland. Riggens dager som boligkvarter var talte.

Inne i Stavanger lå Henrik Ibsen og ble klargjort til å overta når Alexander Kielland om noen dager skulle slepes over til britisk sektor og settes i borearbeid.

Oscar Olsen hadde lange dager med å gjøre klar boreutstyret, så han hadde tatt seg litt ekstra tid i messa. Kvart over seks om kvelden var han på plass i mixerommet sammen med to kolleger, klar til noen timer overtid. Der inne merket de knapt hvordan vinden bygget seg opp mot orkan styrke.

Alexander Kielland var en pentagonplattform. Fem søyler bar vekten av dekket og de mange boligmodulene, med køyeplasser og boligområde til 348 mennesker. Et godt stykke nede på ett av stagene til D-søylen løp det en linje gjennom stålet som ikke skulle ha vært der.

I en liten åpning i stag D-6 var det montert inn en hydrofon. Sveisen rundt dette apparatet hadde aldri vært som den skulle. Allerede før monteringen av plattformen var det oppstått brudd som økte påkjenningen på flere punkter.

Ingen hadde oppdaget sprekkene, som hadde vokst seg gjennom hele tykkelsen på stålet, og nå løp to tredjedeler av hele omkretsen. Draget fra ankerkjettingene og presset fra sjøen var i ferd med å rive staget i stykker.

Denne dagen, den 27. mars 1980, hadde været vært underlig. Stormene kom ofte tett på denne tiden av året. Tåke var ikke uvanlig. Men storm og tåke samtidig var høyst uvanlig.

Ikke at det gjorde noe, annet enn at flightene ble innstilt. Kielland lå stille i sjøen selv om bølgene reiste seg stadig høyere, fra tre meter om formiddagen til seks-åtte meter utover ettermiddagen. Vinden dro seg opp mot 20 meter i sekundet, og rundt klokken 17 ble det bestemt at Kielland måtte forhales et stykke unna Edda-plattformen.

Alle som var om bord på Edda, men som skulle overnatte på Kielland, ble bedt om å gå over gangwayen som forbandt de to plattformene. Så ble gangwayen heist opp, og Kielland ble trukket bort ved at ankerwirene til B— og D-søylene ble slakket, mens de ble strammet for A- og E-søylene. Alt var rutine.

Ola Gaustad satt på lugaren sammen med fire arbeidskamerater og spilte poker. Han hadde vært på plattformen Alexander Kielland tre-fire ganger før.

Elektrikeren fra Trondheim likte å jobbe i Nordsjøen. Han satte pris på kameratskapet og friperiodene med kone og to barn. Kortspill var et vanlig tidsfordriv om kveldene etter at de hadde spist. Enkelte ganger kunne potten bli ganske stor. Én av arbeidskameratene hadde allerede tapt 1600 kroner denne kvelden, men stemningen rundt bordet var likevel god. De lo da kortene ble delt ut. Så hørte de et kraftig smell.

Bordet veltet

Kort og penger raste på gulvet. Stoler gikk over ende. Lyset ble borte. Nødlyset kom på, men forsvant etter noen sekunder. Inne i den mørke lugaren hørte Ola Gaustad arbeidskameratene rope at de måtte få tak i redningsvestene. Han kjente plattformen krenge. Kameratene tok hver sin vest før de løp ut døren. Han fant en overlevingsdrakt og fikk den raskt på seg. Så sprang han ut i korridoren.

Otto Grinde var i brakka som sto på dekket. Han hadde nettopp spist i messa. Egentlig skulle han ikke ha vært på plattformen denne kvelden, men var avløser for en sykemeldt arbeidskamerat på Haugesund Mekaniske Verksted.

I den trekkfulle bygningen oppholdt arbeiderne seg på fritiden, og her sov de. Han kom ut fra toalettet da han hørte et smell, noen sekunder etter et kraftig smell til. Det ble svart i gangen. Så kjente han at plattformen veltet.

Han hørte skrik, tønner og kasser som dundret nedover dekk, containere som braste inn i jernkonstruksjoner. Han løp til utgangsdøren og presset håndtaket ned. Døren satt bom fast. Han la skulderen mot den, presset alt han kunne. Den rikket seg ikke. Med kraftige spark klarte han å sprenge døren opp.

Båtkoordinator Baste Fanebust var om bord i den massive Ekofisktanken denne kvelden. Han hadde ansvaret for å styre den kompliserte båttrafikken mellom og rundt de mange installasjonene på denne store, norske gullgruven ute i havet. Mens han er på vei fra spisesalen til vakttårnet på toppen av tanken, spraker det i walkietalkien han alltid bærer med seg. Han vrir på volumknappen og rekker akkurat å høre ordene: «Mayday, Kielland velt ...», før det blir fryktelig stille.

Ordene kom fra Harry Vike og er de siste han får sagt før han sklir nedover dørken og bort fra radioen. Den 31 år gamle radiooperatøren fra Tau er på sin siste tur i Nordsjøen. Han vil på land. I det plattformen begynner å krenge, kaster han seg over VHF-senderen, får vridd den til

kanal 9, som hele Ekofisk lytter på, og roper ut et fortvilt «Mayday, Mayday, Kielland velter», før han halvt sklir, halvt løper ut på det skrånende dekket. Klokken er 18.33.

Sju minutter senere ber Hovedredningssentralen på Sola Rogaland Radio å sende ut «mayday» med anmodning til alle skip i nærheten om å gå mot Alexander Kielland for øyeblikkelig assistanse.

Over hele Nordsjøen skjønner oljearbeidere og sjøfolk at noe ufattelig er i ferd med å skje. Katastrofealarmen går på Sentralsjukehuset i Rogaland, hos 330-skvadronen på Sola, i redningssentralene i Aberdeen, Edinburgh, Karup og Glücksburg.

Jetjagere frakter ekstra helikopterbesetning fra Østlandet til Stavanger, Orion— og Hercules-fly blir klargjort på Ørland og Gardermoen. Helikoptre og overvåkingsfly går i luften. Skip i hele Nordsjøen legger om kursen for å hjelpe, om de kan.

Kåre Svendsbøe veide to alternativ mot hverandre; han visste at det antakelig var livet som lå i vektskålen. Da plattformen bikket over, falt alle de fire kameratene på lugar 312 ut i korridoren. Derfra klarte de å komme seg ned på livbåtdekket.

Svendsbøe tok på seg en livvest, men våget ikke gå i livbåten. Den første båten som ble låret, ble slått i to mot plattformbeinet av de voldsomme bølgene. Alle som var om bord, ble kastet ut i den frådende sjøen. Noen ble flytende med hodet ned.

Panikken bredte seg rundt ham. Noen hoppet i sjøen, andre forsøkte fortvilt å komme seg opp i én av de gjenværende livbåtene. Folk løp på plattformbeinet som lå stadig mer skrått i sjøen. Noen av dem ble blåst ut i havet, andre snudde og kom løpende tilbake.

Til slutt hoppet Kåre Svendsbøe i sjøen. Han kjente hvordan det iskalde vannet lukket seg om ham. Selv om det bare var fire grader i lufta, kjentes de seks-sju gradene i sjøen som et gigantisk knipetak.

I det Svendsbøe hoppet, la Alexander Kielland seg helt over. Svendsbøe holdt hendene over hodet som for å ta imot den veltende kolossen. I det dekkene og boligbrakkene tippet under vann, oppsto et voldsomt dragsug som trakk ham nedover og kastet ham rundt i en virvel.

Det sprengte for ørene, han så ingenting, og han visste ikke hva som var opp eller ned. Men så kjente han at livvesten trakk i ham, han åpnet munnen, svelget store gulper med sjøvann, men så brøt hodet overflaten. Før han fikk pusten igjen, ble han dratt under nok en gang.

Oscar Olsen så fortvilet på mens en tysk kollega forsøkte å løsne den bakre kroken på livbåten. Selv hadde han løsnet wiren forut og kløvet om bord i båten etter en dramatisk evakuering fra mixerommet gjennom takluken.

De var 13 mann i båten, motoren var i gang, og de hadde klart å låre båten ned på sjøen uten å gå rundt. Men de hang fast i den bakre kroken og kom seg ikke av flekken. Over dem tårnet

den enorme, skjeve konstruksjonen seg mot den svarte kveldshimmelen. Den kunne velte over dem når som helst.

Tyskeren strakte seg ut av førerhuset på livbåten og rev og slet i kroken. Akkurat da tok en bølge båten og kastet den med voldsom kraft mot en utstikkende stålbjelke. Den traff tyskeren i hodet og drepte ham momentant, samtidig som den knuste overbygget i akterstavnen. Så rullet bølgen videre, båten falt tungt ned igjen, tippet rundt og ble liggende opp ned, mens den tok inn vann.

De 12 som var igjen om bord, skrek det lungene maktet, men denne kvelden var det ingen som hørte noe annet enn sin egen redsel. Mens vannet steg rundt dem, kjente de plutselig hvordan en ny bølge tok fatt i båten og kastet den mot Alexander Kielland ennå en gang. Men denne gang ble båten liggende på rett kjøl etterpå. Nå skjønte Oscar Olsen at den gjenstridige kroken holdt dem fast i undergangen. Han spurte ingen av de andre om råd, men hoppet i sjøen.

Om bord på Edda skingret alarmen gjennom korridorene. Folk løp ut på dekk til et vanvittig syn. Bare noen få titalls meter unna lå Alexander Kielland på skrå i sjøen. Folk hoppet og falt fra de steile dekkene, livbåter ble kastet mot plattformen og knust.

En stund sto den siste ankerwiren spent som en fiolinstreng. Så brast den med et smell. Én av stumpene kløyvde folk som hadde klatret ut på den ene søylen. Så tippet hele plattformen rundt. De enorme konstruksjonene veltet over folk i sjøen og trakk dem med i dypet.

Ola Gaustad var sikker på at han ville bli reddet. Og at hjelpen ville komme fort. Han hadde kommet seg i én av livbåtene. Men da de ikke klarte å løse ut krokene den hang fast i, klatret han opp gjennom takluka og hoppet. Han snudde seg og så kamerater stupe i sjøen. Mange i bare underbuksa.

Overlevingsdrakten tok inn vann. Han fant ut at det var lettere å svømme på rygg. Han kunne ikke lenger se plattformen. Hvor var den blitt av?

Gaustad trøstet seg med alle båtene og helikoptrene som lette etter mennesker i sjøen. Noen ville snart få øye på ham, så ville mareritttet være over. Han svømte sakte mot kurven som heiste arbeidskamerater opp. To ganger fikk han tak i tauverket. To ganger klarte han å holde fast til kurven var 10–12 meter over sjøen, før han falt. Alt sjøvannet i drakten hadde gjort ham 40–50 kilo tyngre.

Han svømte mot Edda, men oppdaget at tauleidere svingte så mye i den kraftige vinden at det var umulig å få tak i dem. Sammen med to andre la han på svøm mot en supplybåt, men fingrene var så numne at han ikke klarte å holde seg fast i nettet som hang langs skutesiden. Han sank ned i sjøen. Da han kom opp til overflaten igjen, var båten forsvunnet i mørket. De to andre var også borte.

Bølgene førte ham lenger bort fra Alexander Kielland, helikoptrene og båtene. Han passerte en livbåt som lå med bunnen i været. Fem menn klamret seg fast. En kjempebølge skylte over livbåten. Tre menn forsvant i sjøen. Han så mange mennesker flyte livløse i det opprørte havet. Til slutt var han alene i mørket, det eneste andre var drønnet av bølgene. Han tenkte på ungene, men håpet var nesten borte da en stor trelem kom drivende mot ham. Han strakk hendene ut, fingrene fikk feste og så trakk han overkroppen oppå.

Én time etter at plattformen begynte å krenge, så han lyskasterne fra en båt som kom rett mot ham. Det var supplybåten «Tender Power». Besetningen fikk øye på ham og kastet ut en livbøye. Overstyrmann Sven Erik Pedersen hoppet i sjøen med line rundt livet. Gaustad ble dratt inntil og halt om bord. Selv hadde han ingen krefter igjen. Han ble lagt på dekk, overlevingsdrakten ble skåret opp med kniv.

Så besvimte Ola Gaustad.

Da han ble båret inn i en lugar, så han en annen overlevende: Otto Grinde lå nærmest livløs i køya. Han lever nok ikke lenge, rakk Gaustad å tenke før han segnet ned i sengeklærne.

En mann hadde vist Otto Grinde hvor livbeltene var Sammen kastet de vester til dem som ikke hadde. Han var kommet ned igjen på dekk da plattformen tippet enda mer. Grinde falt ned i en åpning mellom bommen og et av skaftene. Mens han lå i sjøen, ble han truffet av bommen og dratt under.

Han var sikker på at han ville dø. Men takket være livbeltet kom han fort til overflaten. Sjøen var full av døde kamerater. Én av dem som fremdeles var i live, lå og sang i bølgene.

Da han var 300–400 meter fra Alexander Kielland, så han at plattformen gikk rundt. Han så en død mann komme flytende, svømte mot ham og holdt seg fast i den omkomne i noen minutter. Han lurte på om han skulle ta den dødes livvest, men svømte videre. I 20 minutter klamret han seg til roret på en livbåt som lå med bunnen opp.

En mann holdt seg fast i ryggen hans. Sju-åtte menn klorte seg fast til kjølen. Ingen hadde overlevingsdrakt. Flere var nesten nakne. De skalv i den iskalde vinden. Han hadde på tykk jakke og fløyelsbukse, og valgte å bli i sjøen fordi han regnet med at den var varmest. Nesten alle oppå livbåten døde. Også mannen som klamret seg til ryggen, ble borte i bølgene.

Otto Grinde svømte mot en supplybåt. Han så en mann på dekket løfte en livbøye. Så besvimte han. Igjen stupte overstyrmann Svein Erik Pedersen i sjøen og fikk dratt Grinde inntil båten. Så glapp grepet. Otto Grinde forsvant under. Men Pedersen fikk tak i håret hans og slapp ikke før begge var på dekk.

– Nå må du for pokker ikke gi opp. Du skal hjem! Oscar Olsen ligger i sjøen og snakker høyt til seg selv. Han hoster sjøvann og fryser så han ikke tror det er mulig. Han blir kastet rundt i bølgene som en kork. Rundt ham forsvinner folk i dypet.

Etter at han hoppet ut av livbåten, hadde han klart å svømme bort til en livbøye som var bundet til Edda-plattformen. Der hadde han ligget et kvarter og tviholdt i tauene. Han hadde skreket til helikopteret som svirret over kaoset, selv om han visste at det ikke hadde redningsutstyr om bord.

Nå skjønte han at han ville fryse i hjel om han ikke gjorde noe. Men snorene i livbeltet hadde surret seg rundt tauene i bøyen. Han satt fast. Desperat spente han føttene mot bøyen, tvang den under vann og presset imot av alle krefter.

Plutselig røk snorene i livvesten. Han vrengte den av seg og la på svøm mot en gummiflåte som ble kastet hit og dit i bølgene. Med det han følte var de aller siste kreftene, fikk han dratt seg om bord i flåten. Der satt han, i undertrøye og truse, i fire grader og orkan, og bannet på at han skulle overleve.

Livvesten trakk

Kåre Svendsbøe opp til overflaten for andre gang. Da han endelig fikk fylt lungene med luft og hostet opp det verste av sjøvannet, skjønte han at han måtte svømme mot Edda. Tanken var å finne en leider og klatre i sikkerhet.

av bølgene som slo mot plattformbeina, og likene som drev i sjøen rundt dem, fikk ham fort til å innse at det ikke ville gå. Så fikk han øye på en flåte som var kastet ut fra Edda. Han svømte fortvilt mot den, den drev unna, han svømte etter.

Da han omsider nådde flåten, så han at den fløt opp ned. Han satte foten fast i en tau som drev under flåten og måtte dukke for å komme løs. Da han kom opp igjen, var de blitt to ved flåten. Snart kom det to til. Forfrosne og totalt utmattet klarte de å snu flåten, før de skjøv og trakk hverandre om bord. Så var det ingen krefter igjen. Klokken var ennå ikke blitt 19. Én time senere, klokken 20.01, meldte NTB via en ilmelding til landets redaksjoner at «den halvt nedsenkbare plattformen Alexander Kielland» led havari i Nordsjøen ved 18.30-tiden torsdag. 208 ansatte om bord i plattformen er evakuert.»

Men ingen var evakuert. Noen var innestengt i boligmodulene som hang opp-ned under vann, mange drev livløse i sjøen, noen lå døde på bunnen, andre kjempet ennå for livet i bølgene. Mange lå kraftløse på flåter og i halvt istykkerslåtte livbåter og frøs til det innerste i margen.

Fly og helikoptre var i luften, båter strømmet til, folkene på Edda gjorde alt som sto i deres makt. Ennå var det mulig å redde mange liv. Men alle som så scenen som møtte redningsmannskapene, skjønte at dette var en katastrofe Norge knapt hadde opplevd.

Svein Arne Hapnes var på sitt første oppdrag som militærlege om bord i det andre Sea King-helikopteret som kom frem til Alexander Kielland. Da de fløy lavt over plattformen og så pongtongene som stakk opp av bølgene, tenkte han at ingen ulykker kunne bli verre enn denne.

De søkte i timevis.

Letingen var vanskelig. Høy sjø, tett tåke og sterk vind reduserte sikten kraftig. Helikopteret gikk så lavt ned det kunne. Helt til neste morgen speidet de etter liv, men fant bare døde. Hapnes kunne konstatere at de fleste trolig ikke hadde overlevd lenge i den kalde sjøen. For de fleste var det bare snakk om minutter.

Men det fantes folk i livbåtene. Kalde, livredde og sjøsyke. Mens redningsmann Wilfred Ramstad holdt på å feste redningsstroppen rundt én av dem, ble livbåten kastet opp av en bølge slik at wiren fra redningsheisen kom under båten.

Ramstad tenkte seg ikke om ett øyeblikk, men stupte i sjøen, dukket under båten og fikk wiren løs. Så tok en ny bølge tak i ham og slengte ham om bord i livbåten, hvor han straks fortsatte redningsarbeidet. I alt tok de to Sea King-helikoptrene fra 330-skvadronen opp 43 overlevende fra livbåtene

Døde og levende ble flydd inn til Sola. De levende ble fraktet til sykehus eller hotell. De døde ble båret inn i en gammel hangar. Der startet politiet identifiseringen.

Klokken halv sju om morgenen 28. mars ringte telefonen hjemme hos Gunn Berit Olsen i Åkrehamn. Den hadde ringt mange ganger denne natten, fra familie og venner. Denne gang var det en fremmed stemme. Men budskapet var det hun hadde lengtet etter: Oscar var reddet og lå og sov om bord i én av båtene som hadde deltatt i letingen.

Til mange andre hjem kom det ingen slike telefoner. Etter en god del forvirring om hvor mange som hadde vært om bord, var man til slutt blitt enige om at 212 personer var på Alexander Kielland da sprekken i D-6 til slutt ble så stor at staget røk. 89 var reddet opp fra sjøen i live. 123 var funnet døde eller var fortsatt savnet.

Det hender at Ola Gaustad tenker på Alexander Kielland-ulykken. Da er han 30 år tilbake: Han er i havet. Han kjenner hånden som sliter i overlevingsdrakten, han ser de redde øynene. Han har mange ganger lurt på om han gjorde for lite for å redde andre.

– Men jeg måtte bare kvitte meg med ham. Jeg hadde mer enn nok med å redde meg selv. Hadde jeg ikke svømt fra ham, ville også jeg omkommet.

I vinduet til soverommet henger dyna til lufting. Også denne morgenen våknet Kåre Svendsbøe drivende våt av svett. Han hadde skreket i angst og fortvilelse tidligere om natten.

Marerittet er ikke over. Han kom aldri i jobb igjen etter ulykken. Kroppen var ødelagt. Hukommelsen var sterkt redusert: Spiste han middag, ante han etterpå ikke hva som hadde vært på tallerken. I timevis kunne han lete etter bilen han hadde parkert i Haugesund sentrum.

De var åtte mann fra den lille bygda Førresfjorden i Tysvær som reiste ut. Bare han kom tilbake. I alle årene etter har han tenkt på dem som døde. Han har tenkt på Svein Ove Olsen. De jobbet sammen på Haugesund Mekaniske Verksted, de dro på fisketurer og rypejakt sammen. Men da de står på dekket og plattformen er i ferd med å gå rundt, spør kameraten om han har tid til å løpe inn og hente overlevingsdrakten.

– Nei, du kommer deg ikke ut igjen, ropte Svendsbøe. Litt etter er kameraten borte. –Han hadde aldri sagt til meg at han ikke kunne svømme. Hadde jeg visst det, ville jeg sendt ham opp i én av livbåtene. Da ville Svein Ove kanskje vært i live i dag.

Kåre Svendsbøe fyller koppen med kaffe og ruller en røyk. Fra stuevinduet kan han se ned på huset der enken etter kameraten bor.

– Jeg tenker ofte på kameratene mine. De kommer på besøk til meg om natten. Jeg lever med dem ennå. Livet etter Kielland har vært et helvete. Et helvete.

Mandag 31. mars , tre døgn etter ulykken, stanset Norge i fem minutter. Under flagg som hang tunge og stille på halv stang, ga innlandsfolk og kontorister, bønder og lærere, fiskere og sjøfolk uttrykk for sin deltakelse i landesorgen. Hele nasjonens velstand hadde plutselig fått en langt høyere pris.

PÅ SVØM

OLA GAUSTAD, FAGARBEIDER, SIEMENS

Av Ellen Kongsnes, 14.1.2016. Trondheim.
Samtykke gitt 17.1.19

PERSONALIA

Overlevende - Trondheim - ansatt hos Siemens Kone: Turid. Gift for andre gang. To barn hver.

Ola begynte som lærling i Siemens før han arbeidet ved Trondheim mekaniske verksted (TMV) fra 1967.

Fra 1973-75 var han i Narvik i to år.

BAKGRUNN

I 1975 var han tilbake i Siemens. Der fikk Siemens og flere andre Trondheimsfirma jobb med å bygge et nytt meieri i Warszawa i Polen. Der var han i 1 år og tre måneder og traff sin første kone. Hun ble med tilbake til Norge og de flyttet til Tjøme i 1976. Der tok Ola jobb hos sin bror i et firma som solgte betongblandere. Her fikk de også sin første datter. Men kona trivdes ikke og de flyttet til Trondheim i 1977. Ola begynte å arbeide for Siemens igjen, først på anlegg. Så begynte det å skje ting i Nordsjøen.

Først samarbeidet Siemens med Saker Verdal på bygging av H3 og H4-riggene. Siemens fikk bli med Aker Verdal offshore. Neste jobb var Aker Stord og Statfjordutbyggingen.

Ola begynte offshore for Siemens i 1979 og jobbet offshore i 8-10 måneder før han flyttet over ti Ekofiskfeltet. Der skulle siemensoperatørene drive generelt vedlikehold og bodde om bord på Alexander Kielland mens de jobbet på Eko Alpha (2/4A). De shutlet daglig til Ekofisk og Alphaplattformen. De skulle blant annet bytte ut hele styrepanelet om bord på Alpha.

Ekofisk er lønnsomt helt ned til en oljepris på 6 dollar fatet.

ULYKKEN:

Boligkvarteret på Eko Alpha skulle byttes ut. Vi var i gang med å forberede kartleggingen av hvor kablene gikk og hvor de kunne kuttes. Simens jobbet for Oil Industri Services i Kristiansand.

Shuttelet denne dagen startet ca. klokka 6 om morgenen. Denne morgenen var det tåke og transporten ble utsatt.

Vi satt i skjorta. Ingen brukte drakt i helikopteret under overfarten.

Det ble flere utsettelser i løpet av dagen. Det var kjedelig å gå å trø på gamle Kielland. Det var lite å finne på.

Etter lønsj var vi fem mann som bestemte oss for å spille poker. Det gjorde de ofte. Vi gikk til en lugar i 4. etasje.

POKERLAGET:
Boligkvarteret på Alexander Kielland var provisorisk fordi det var en ombygd boreplattform. Boligkvarteret bestod av containere som stod oppå hverandre.

Pokerlaget på lugaren bestod av to stillasarbeidere, Åge Lund fra Siemens, en unggutt som var kokk og meg.

Spillet tok litt av og de satset litt penger. Innsatsen økte.

Åge hadde fire knekt. Stillasbyggeren hadde tre ess. De to begynte å by mot hverandre. Potten vokste til rundt 3000 kroner, det var mye penger på den tida.

Kokken måtte skrive ut en sjekk, slik man gjorde den gangen. Åge la sjekken i ei brystlomme med glidelås. Så kom det et jævli smell. Så veltet plattformen.

Tåka hadde gått over til storm mens pokerspillet gikk, uten at vi hadde merket det.

Ankerkjettingen til Eddaplattformen var tatt vekk. Det hadde vi heller ikke registrert.

Jeg tror det var draget i ankerkjettingen som dro av leggen på plattformen. Jeg tror det var smellet vi hørte.

REDNINGEN:
Vi kom oss ut av lugaren. Helikopterdekket var delvis under vann. Alt lys – også nødlyset – forsvant. Det var helt mørkt. Da ble det litt panikk.

Åge sier at nå er det bare å pakke snippeska, et trøndersk uttrykk for at nå er det slutt.

Ola satt innerst under pokerspillet og da plattformen krenget fikk han bordet over seg. Både kort og penger kom veltende i ett eneste kaos. Det tok litt tid å vrenge seg løs fra alt virvaret. Ola var derfor sistemann ut av lugaren. De andre hadde tatt redningsvester oppå skapet da de gikk ut av lugaren. Ute i korridoren tenker Ola: nå tror jeg at jeg tar en redningsdrakt over armen. Dette kan jo gå galt. Såpass skjønte jeg.

Korridoren skrådde på grunn av krengningen i plattformen. De gikk på hjørnelisten i korridoren på vei ut. I trappa var det fullt av folk og panikkstemning. Da tok jeg på drakten, men jeg tok ikke på hetta. Da jeg kom oppå dekk var det flere som så meg. Da var det flere

som løp og hentet seg redningsdrakt de også. En bekjent spurte meg om hvor livbåt tre var. Under øvelse hadde han lært at han skulle gå dit. Ola fortalte ham at nå var det alvor. Han kunne gå til hvilken livbåt han ville. Samme det, gå til nærmeste livbåt, sa Ola. Mannen døde, fikk Ola senere vite.

Selv tenkte Ola å gå mot Edda. Først da så han at Edda var koblet fra.

Ola ble ropt om bord i en livbåt som akkurat skulle til å låre. En mann satt i bare underbuksa. Livbåten hadde 15-20 mann om bord og var dermed halvfull. Livbåten kom seg ned i vannet men da de skulle løsne livbåtene fra plattformen, satt den fast. «Davidene» ville ikke løsne. Senere fikk jeg vite at «davidene» satt fast fordi de var fulle av betongstøv fra Edda. Derfor løsnet de ikke.

Motoren om bord på livbåten ble startet men da den forsøkte å kjøre framover bråstoppet den fordi den hang fast. Føreren av livbåten ble kastet bakover og slått til blods. De prøvde en gang til, uten å lykkes. Nå fikk folk panikk og hoppet i sjøen, også han som bare hadde underbukse på. Noen var i dongeri og fleece, som alle gikk med den gangen.

Jeg tenkte at jeg må ut jeg også. Jeg klatret oppå taket i livbåten. Det var ganske tungt i 11 meters høye bølger. På dette tidspunktet hadde ikke Kielland veltet ennå. Men redningsbåten jeg satt på toppen av hang fortsatt fast i Kielland. Jeg tenkte at jeg måttehoppe. Men i panikken glemte jeg å ta på hetta i drakten. Det var en tabbe.

Så snart jeg var i vannet, rant sjøvannet inn i drakten. Jeg fikk snudd meg rundt på ryggen og begynte å svømme vekk ra Kielland. Da så jeg at Kielland var borte. Først skjønte jeg ikke hva som hadde skjedd. Jeg kikket meg rundt i alle retninger. Men da jeg så Edda skjønte jeg at Kielland var borte. Deretter så jeg de fire plattformbeina, pontongene, stikke opp. Rundt omkring i vannet lå det døde mennesker med ryggen opp.

En mann i rutete skjorte forsøkte å henge seg fast på meg. Jeg måtte riste ham løs Det husker jeg. Jeg hadde nok med meg selv. Det var ingen klar tanke, det var kaos, men det var vel han eller meg.

Jeg visste at det var en basket på Edda. Den hadde allerede begynt å dra opp folk. Jeg kom meg bort til Edda og basketen og fikk tak i nettet under selve basketen. Jeg forsøkte å holde meg v\fast, men glapp taket da den hadde heist seg om lag ti meter opp i lufta. Jeg gikk i vannet som et prosjektil og gikk djupt. Jeg måtte kjempe meg opp igjen og drakten var tung, selv om det også var oppdrift i den. Så kom ikke basketen ned igjen. Jeg hørte etterpå at kapteinen om bord på Edda var redd for blowout fra Kielland og beordret full evakuering av Edda.

Jeg så helikoptre og supplybåter rundt meg. Vi blir reddet, tenkte jeg.

Jeg siktet mot taustigen langs plattformfoten på Edda som var 50 meter unna basketen. Men den var umulig å få tak i pga. stormen hang den ikke rett ned, men stod rett ut som et flagg.

Jeg svømte litt ut og så at det kom en supplybåt som hadde et nett hengende utfor ripa. Jeg fikk tak i nettet. Men en mann kommer svømmende og tar tak i skulderen min og vi går begge i vannet. Da jeg kommer opp til vannflaten igjen, var supplybåten allerede utenfor rekkevidde. Det var sju meter høye bølger og supplybåten lå på motsatt side av bølgen. Jeg måtte gi opp den også.

Så kom det en livbåt drivende. Oppå livbåten sitter det fem mann. Så kom en brottsjø. Og da livbåten kommer til syne igjen var det bare to mann om bord.

En flåte fra Edda kom flytende. Men tauet utløste ikke flåten. Jeg måtte gi opp å gå åpnet den.

Hendene mine ble kaldere og stive. Jeg ble mer og mer andpusten. Bølgene slo stadig over hodet på meg.

Jeg hadde dykket i mange år. Jeg tror det reddet meg fra å få panikk. Jeg kunne se havoverflaten langt der oppe og vite at jeg klarte å svømme opp dit.

Det var tungt å stå i vannet. Til slutt la jeg meg i vannet i stedet for å stå. Men da ble jeg ført med bølgene og oppdaget jeg at jeg ble ført bort. Plutselig kunne jeg ikke se Edda. Jeg så ingenting, hverken båter eller helikoptre. Da tenkte jeg for første gang at dette går til helvete.

Så kom en stor trepalle flytende. Jeg fikk halve overkroppen oppå og lå slik ei stund. Det begynte å bli kaldt. De første tankene på ungene kom. Jeg tvilte på at dette ville gå bra.

Så, ut av ingenting, kom en Wilhelmsenbåt, «Tender Power». Det var et ankerhåndteringsfartøy. Men den hadde ikke nett, så de kastet ut ei livbøye. Det var egentlig mye bedre enn et nett. Jeg husker ikke om jeg fikk den rundt meg eller om jeg bare holdt i den. De forsøkte iallfall å dra meg om bord, men klarte det ikke. Til slutt låret de en mann ned til meg og han fikk heist meg om bord. Akkurat hvordan det foregikk er litt tåkete i hukommelsen. Jeg husker at jeg ble båret til en lugar. Så besvimte jeg. Drakten min ble skåret av. De tok klærne mine i vaskemaskin og tørketrommel. Jeg lå i senga og skalv av sjokk og kulde. Jeg spurte om de hadde litt konjakk. Det hadde de ikke. De spurte om det var noe annet jeg hadde lyst på. Ja, pære, sa jeg. Jeg fikk pære. Jeg spiste. Og spydde. Sakte fikk jeg i meg noen biter og skjelvingen ble bedre.

Etter hvert kunne jeg opp å stå. Jeg fikk tilbake klærne mine som var blitt tørre. I en annen lugar så jeg en mann som var helt blå. Jeg trodde ikke at han hadde klart seg. Men senere leste jeg i avisa at han lå to uker på sykehus og klarte seg fint.

Fram til nå hadde jeg egentlig ikke forstått omfanget av ulykken. Nå hørte jeg at radioen på Wilhelmsenbåten spilte sørgemusikk. Sakte skjønte jeg sørgemusikken gjaldt Kiellandulykken.

Jeg ga visittkortet mitt til mannskapet og de ringte hjem til kona. Men hun var polsk og skjønte ikke så mye. Hun ble nok like redd som beroliget, men til slutt fikk de over en forståelse om at jeg var i live.

Jeg lå på skipet over natta. Dagen etterpå ble jeg tatt over til Ekofisk i basketen.

Jeg hadde bare skrubbsår i panna. Måtte vente til kvelden på feltsenteret for de mest akutte pasientene måtte fraktes til land først.

Etter at vi landet med helikopteret fikk vi pledd. En sykepleier spurte hvordan det gikk. Da ble jeg litt på sippingen. Alvoret gikk opp for meg.

Videre ble vi sendt til sykehuset og derfra sendt hjem av lege. Drosje til Alstor hotell og der traff jeg igjen Åge Lund. Han hadde kommet seg i en pickup båt, en åpen robåt. De var fire mann som fikk lagt inntil en supplybåt. To klarte å klatre om bord, de to andre falt mellom båten og nettet. De druknet.

På Alstor traff vi også en maler fra OIS. Det ble nesten slåsskamp med nattevakta på Alstor da han nektet å legge en ekstra madrass til maleren inn på rommet deres. Direktøren måtte komme å ordne opp.

Jeg tror det var en etterreaksjon at jeg ble så hissig.

Det var en ras stemning på Alstor.

Så reiste vi hjem.

ETTERPÅ:
15 mann fra Siemens reiste ut. Fem mann kom hjem.

Fem dager etterpå ble han spurt om han kunne reise ut igjen. De manglet folk der ute. To-tre uker etterpå reiste han ut igjen. Han var usikker på om han ville klare det, men han kom ut til stille hav og bodde på Alexander Kiellands søsterplattform, Henrik Ibsen.

-Jeg har aldri hatt mareritt om Alexander Kielland. Men en drøm kunne jeg huske lenge etterpå, jeg drømte at det kom vann inn.

Han husker også en gang da hjertet hoppet opp i halsen. Da satt han i kinosalen på søsterplattformen Henrik Ibsen. Ei bølge treffer plattformen og plattformen krenger litt, slik at han blir kastet framover i kinosetet. Det var ubehagelig.

Ola hadde to små jenter på 2 og 3 år da ulykken AL-ulykken skjedde. Like etterpå ble han skilt. Det var tøft.

Et halvt år før ulykken døde Olas mor, som han hadde et veldig nært forhold til. Det var en sterk påkjenning at hun døde. Alexander Kiellandulykken ble mer som å kjøre en bil i grøfta. Jeg registrerte at jeg var uskadet, reiste meg og gikk videre. Andre ting i livet mitt var verre akkurat på denne tida.

Nå er jentene hans voksne og bor på Østlandet. Begge har klart seg fint, den ene er lege og den andre har god jobb i Moods of Norway. Begge har to unger hver.

I mange år var jeg veldig lei av hele Kiellandulykken. Det var veldig mye på TV og det ble mange foredrag. Jeg ble så ferdig med Alexander Kiellandulykken. Folk snakket om det som om det var kennedy-drapet.

Folk spurte meg om ulykken, men versjonen jeg fortalte ble kortere og kortere.

Jeg klarte å holde hodet kaldt og hadde en porsjon flaks. I tillegg var jeg ung og sterk mann på 31 år.

Det kom noe godt ut av ulykken også:

-Jeg kom godt ut av det. Etter ulykken ble jeg formann i Siemens. Den forrige formannen døde i ulykken. Jeg fortsatte å jobbe offshore i ti år etterpå.

I 1984 var han med på å klargjøre gassplattformen, Odin. Boligkvarteret ble løftet på plass og Siemens skulle legge opp det elektriske. Ola var på Odin i ett år. På en av de siste turene han var ute, kom en sykepleier ut. Turid ble med i gjengen som spilte poker sammen og hadde tippelag.

Så en dag fikk sykepleier Turid utlevert et skjema som skulle fylles ut av arbeidere som hadde opplevd Alexander Kiellandulykken. Sykepleierne skulle kalle dem inn og fylle ut skjema sammen med offshorearbeiderne som hadde erfart ulykken 4-5 år tidligere. Ola var den eneste om bord på Odin. Han ble kalt inn til Turid og han fortalte at han hadde klart seg bra, at han var skilt og det hadde vært tøft, men han klarte seg fint.

Senere reiste han tilbake til Ekofiskfeltet igjen. På bursdagen hans i februar, ringte Turid. Hun husket datoen fra skjema hun hadde fylt ut under samtalen deres på Odin. Ola hadde gjort inntrykk og nå slo hun på tråden. Turid presenterte seg som sykepleieren fra Odin. Ola hadde besøk av ungene og søsteren og naboen som hadde kommet på besøk for å feire dagen. Ola hadde funnet roen etter skilsmissen og kjente at livet var greit igjen.

Turid og Ola avtalte og møttes i Stavanger neste gang han kom på land. Vi møttes senere samme måned og siden har vi vært kjærester. Etter hvert fikk han henne med seg til Trondheim. Også Turid hadde to barn fra tidligere ekteskap. Sammen har de datteren Ragna som i dag er 28 år.

Ola fikk utbetalt den standard erstatningen som alle overlevende fikk. Den brukte han til å kjøpe et eikekjøkken. Kjøkkenet tok han med over i det nye huset da de rev det gamle og bygde nytt. Kjøkkenet står ennå.

Ola likte ikke Bjørn Nilsen. Han var bare ute etter negative vinklinger. I TV-intervjuet klippet han bare ut det negative Ola sa, mens 90 prosent av samtalen hadde vært positiv.

Eneste kritiske Ola har å si etter AL-ulykken er at noen burde tatt ansvar for å kalle sammen de overlevende slik at de kunne fått møtes og se hverandre igjen. I stedet ble de gående å lure på hvem som klarte seg og ikke.

Den andre kritikken han har er at Edda begynte å bore igjen såpass raskt etter ulykken. Det førte til at havet ble grumsete og det ble umulig å finne flere overlevende pga. dårlig sikt.

ROLF OLAUSSEN, RIGGER, UGLAND, OIS

Av Marie Smith-Solbakken, 26. januar 2016, Arendal.

PERSONALIA

F. 1947

Sandvigveien 197, 4816 Arendal, 26.januar 2016

BRUK OG GJENNOMFØRING

Notat fra samtale oversendt 1. februar 2016, og gjennomgått og korrigert 3. februar 2016
Korrigert over telefon 14.01.2019.

Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk oljemuseum, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden skal få del i dette. (Mail 14.01.2019).

BAKGRUNN

Utdannet Styrmann

1976-1988: rigger, sikkerhetsinspektør i Ugland, OiS

1988-2015: Sikkerhetstekniker, Inspektør og sikkerhetsleder på Gullfaks for Statoil

MIN JOBB PÅ KIELLAND

Vi var i opplæringsfasen til arbeid i offshorenæringen. Var ansatt i Ugland under OiS. Kielland var mitt boligkvarter.

Brownaker mistet kontrakten på Ekofisk og OiS overtok kontrakten, en vedlikeholdskontrakt. Jeg hadde ikke mekanisk bakgrunn som de andre på vedlikehold. Jeg var opprinnelig styrmann. Jobbet til å begynne med forskjellige arbeidsoppgaver til jeg ble innleid til Phillips som safety offiser offshore.

YRKESBAKGRUNN

1962: Sjømann, Jørgen P. Jensen rederi, begynte som dekksgutt og gikk gradene oppigjennom, seilte. Vekslet mellom Jørgen P Jensen og Sørensens rederier her i Arendal.

Marinen i militæret.

Sjømannskolen

Omstruktureringer i skipsfarten, skip i opplag, vansker med å få hyre, går over til oljeindustrien. Gikk og ventet på å komme ombord på rørleggingsfartøy.

Fikk tilbud 1977/78om å prøve meg i Nordsjøen i OiS og var der i 10 år.

Begynte i Nordsjøen

Var en av de første, hadde ansattnummer 57 i OiS, og var der i 10 år.

Etter en stund i Nordsjøen ble jeg innleid til Phillips som sikkerhetsinspektør.

Var med på de fleste prosjekter som OiS hadde. Var på Odin, Statfjord og alle installasjonene på Ekofisk.

Vi bodde på Kielland ifm vedlikeholdsrutiner på Ekofiskfeltet.

Vi var en gruppe fra OiS, som bodde på Alexander Kielland og jobbet på Ekofisk senter. Ekofisksenteret består av mange plattformer blant annet Edda som vi hadde broforbindelsen til.

Alexander Kielland, 27. Mars 1980

Den dagen var det dårlig vær. Det var ikke shuttling, derfor var vi ikke på jobb.

Dårlig vær, stor sjø, grått og dårlig sikt. Lå og slappet av hele dagen. Var klar over at vi ikke kom på jobb den dagen.

Jeg gikk å la meg på senga etter kveldsmaten, husker at jeg leste i en bok. Lurer på om det var en Mc Lean bok ?

Husker at jeg overhørte kommunikasjon mellom den maritime besetningen på riggen at vi ”trekker den lengre ut sånt”. Gangveien lå der og rykket og sleit, og de tok den opp, og trakk Kielland bort fra Edda. Tenkte ikke mer over det, og gikk å la meg på køya.

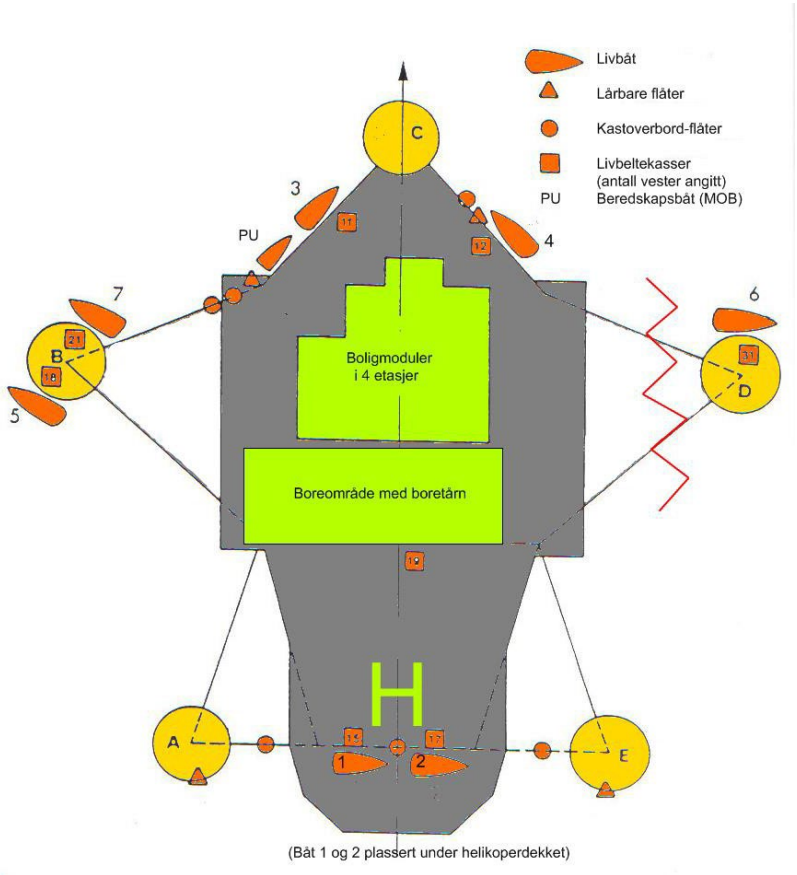
Jeg hadde ikke ligget der lenge før jeg hørte rabalder, og riggen begynte å krenge. Alarmen gikk. Men plutselig så stoppet den og alt ble mørkt og stille. Maskineriet, vifter og alt som gikk på strøm stoppet. Og så tenkte jeg ”Hva e det der for no”? Er det containerne vi bor i som raser ned på dekk, eller er det hele riggen som holder på å tippe? Når riggen ligger over en viss slagsiden så stopper motorer og hjelpemotorer.

FRA LUGAREN TIL ØVERSTE PUNKT

Da måtte jeg ut å se. Vi hadde personlig drakter. jeg hadde min personlig drakt liggende i en bag på dørken, og fant frem drakten min. Det eneste jeg hadde på meg var vernestøvler, boxershorts, skjorte og så holdt jeg drakten i en "tull" i armene og kom meg opp. Måtte passere en jerndør. Golvet var skeivt, og jerndøra kom i taket da. Det var vanskelig å åpne den, og det beksvart rundt meg. Fikk endelig opp døra og kom meg ut i lyset. Da fikk jeg se at det var riggen som lå med helidekket i sjøen. Hele riggen lå på halv tolv.

Så at her nyttet det ikke å gå til livbåt, alt raste over dekket. Det var nedgang til dagligrom, messe, og kinosal under dekk. Og de som kom opp derifra ble tatt av alt det som raste over dekket.

Tenkte her må jeg bare komme meg rundt og opp på det høyeste punktet. Det var det punktet som var lengst vekk fra Edda. Så ble jeg stående å holde på drakten, den torde jeg ikke slippe. Det var en svær tung wire som hang på rekkverket i noen tynne tau. Eg torde ikke stå der å få på meg drakten, i tilfelle de taua rauk da hadde jeg fått wiren på meg. Stod der å fintenkte, og venta at den skulle ryke. Da kjente jeg at antakelig rauk de andre fortøyningene i bunnen. Riggen kantret. Jeg stod der sammen med en fra Kristiansand, *Svein Arild Tversland.* (Han omkom)



ROLF OALUSSEN FORKLARER:
Livbåt 4 og 6 hang inn under riggen mellom beina, og ville ikke fungere, umulig å bruke

Livbåten 1 og 2 lå nesten i vannflaten.

Så ikke livbåt 3 og 7, og heller ikke 1 og 2, tror de var reist.

Rolf står på hjørnet mellom stak D og C sammen med Tversland. De håper at riggen blir liggende i denne posisjonen. Over dem lyser et helikopter opp riggen med lyskaster. Helikopteret som kom fra land med nytt crew fløy over Kielland det hadde ikke redningsvinsj. Men det hang over med lyskaster, men ble ikke benyttet til å plukke opp folk.

HOPPER I SJØEN
Så begynte riggen å skramle og romme, noe ga etter, så kantret den. Da var det allerede båter og helikopter på feltet.

Når jeg så har hoppet husker jeg ikke at jeg traff vannflaten. Husker bare at jeg ble stående under vann, og at jeg hadde en forferdelig oppdrift. Det var akkurat som jeg stod i en foss. Alt det vannet som passerte meg, alt vannet var på vei ned. Jeg hadde så mye oppdrift i drakten jeg holdt på at det virket som jeg stod stille på et nivå, men plutselig var jeg oppe i vannflaten. Alt var helt stille. Jeg hadde mistet hørselen. Så lys fra helikopteret, så lys fra båter, men så ingen ting til til Kielland. Jeg må ha kommet opp en annen plass, var det jeg tenkte. Så kom det et opp en sopp fra havet. Det var den leggen som brakk av som kom opp først. Det var noen hundre meter fra der jeg lå, i hvert fall 100 meter. Så fikk jeg klamret meg til noe drivgods. Så fikk jeg på meg drakten i sjøen. Det var kaldt i vannet. Jeg visste jeg var nødt til det, så kom jeg meg opp på en livbåt som lå med bunnen i været. Fikk lagt meg oppå den, tømt drakten for vann, og dradd opp glidelåsen. Da følte jeg at hvis bare noen ser meg, så går det nok dette bra.

Tenkte å svømme mot Edda, men det var helt umulig i dette været. Da så jeg noe jeg ikke skulle sett, så ryggen på de uten drakt i vannet, de som hadde druknet.

Da kom beina på riggen opp. Det kom ett og ett, akkurat som en taburett. Så hen til Edda. Så de heiv ut noen flåter fra Edda, de blåste av. Det var folk rundt meg, mellom 5 og 10. Forstod at her var det ikke noe å gjøre. De var hjelpeløse, helt hjelpeløse og forfrosne uten drakt og uten vest. De må ha kommet rett fra lugaren. Engelskmennene og skottene skilte seg ut med at de var så bleike. De de hadde ikke drakt på seg, og var i bar overkropp, blåhvite, de klarte det ikke.

Vi bare to som kom opp på båten. De andre dreiv vekk. Det var et hål i bonn på livbåten. Jeg fikk stappet inni noen fingre, og lå der som en pendel. Bølgene slo meg rundt, frem og tilbake.

En stund holdt jeg i noen. Klarte ikke holde de, og de klarte ikke holde seg selv. De måtte jeg slippe. De var i bar overkropp og uten drakt.

TATT OPP AV SUPPLYBÅT

Da kom det et fartøy mens jeg lå der og holdt meg. Vi var to stykker, det var en fra Risør (husker ikke navnet på han). De hadde hengt opp nett langs skutesida på båten. Så kom båten opp mot oss. Vi fikk bare se de store propellene som pisket i havet. Han bakket og forsvant. Han gikk bare vekk for å komme inn på en kurs så vi kunne følge med bølgen opp i nettet. Vi klamret oss til livbåten, og når det passet med neste bølge så hoppet vi i bølgen og havnet i nettet. Når jeg kjente de tok tak i nakken min og løftet meg over kanten, da sloknet jeg.

Våknet i dusjen, da hadde de spylt meg i lunket vann, og rullet meg i ulltepper. Da spurte de meg om jeg var i såpass i form at jeg kunne være med å lete etter livbåten. Jeg var på broa og kikka. Vi lette hele natten. På morgenen fikk vi beskjed om at livbåten var observert. (husker ikke navn på skipper eller båt som reddet meg, det var en av de gamle kjente supplybåtene som var på Ekofisk)

Fikk beskjed om å gå til Ekofisk senter. Ble heist over på Ekofisk senter, merket og nummerert, for jeg skulle inn til Stavanger sykehus. Det var langt på natt.

SYKEHUSET

De sjekket meg. Da var jeg så oppspilt, at jeg kunne ikke huske at jeg hadde vondt noen plass. Ble lagt inn på hotell. Det kom en representant far OiS. Jeg fikk låne noe tøy av han. Ingen butikker var åpne. Jeg hadde bare en Phillips kjeledress som de sendte meg i land med. Den kom jeg til hotellet i. (Lå litt utenfor Stavanger) Ble veldig godt mottatt der.

STERKESTE MINNE

Jeg har mer eller mindre fortrengt hele hendelsen. For meg i dag, så virker det som om at jeg ikke var med på en måte. Det er noe jeg har vært igjennom i form av en bok eller en film.

Jeg har aldri hatt noen problemer med det i ettertid, sånt psykisk. Var ganske tidlig på jobb etterpå. Alle var nødt til å sykemelde seg i 14 dager.

HJEMME

Den gangen hadde jeg bare min far og jeg var ikke gift med Turid. Det var i 1980. Var 33 år og gift med Wenche da og vi hadde ingen barn, ble skilt etterpå. (Vi var gode venner, det gikk greit.)

De hjemme reagerte ikke. Min far hadde fått med seg at de snakket om Alexander Kielland. Han var gammel krigsseiler og sjømann, han visste at jeg var på Kielland, men visste ikke at Kielland hadde noe med Ekofisk å gjøre. Han var helt rolig. Wenche ringte ikke til min far. De knyttet ikke meg opp mot ulykken. Jeg ringte hjem fra Ekofisk og fortalte at alt var i orden dagen etter.

ÅRSAKEN

Når det var dårlig vær var rutinen å trekke riggen vekk fra Edda slik at ikke broforbindelsen blir skadet pga. stort svell. Den kvelden trakk de Kielland vekk fra Edda, og da er det nødvendig å slakke anker kjettingene tilsvarende på motsatt side av det skaftet som man strammer opp, for å kompensere for svellet. Hvis du bare trekker og ikke slakker så kommer ikke riggen opp og da er det et eller annet som må gi etter, og i dette tilfellet var det leggen. Det var ikke nok slakk på motsatt side når de vinsjet riggen ut, derfor reiv de av skaftet på Kielland.

Rutiner for forhaling ble ikke fulgt av det maritime personellet på Kielland. Jeg overhørte kommunikasjonen dem imellom og så at de ikke slakket ut. Jeg bare stusset på det. Men tenkte ikke mer over det. Den hadde lite slakk å gå på, og vil dermed være veldig utsatt for store bølger.

De slakket ikke på motsatt side, de bare dro. De dro for mye. Da er det ingenting som holder! Eter boka skal du slakke ut først, og så dra til. De bare dro på den ene siden.

Årsaken var at forhalingen førte til litt forskyvning i legg, staket brekker, og leggen rives av.

Forhaling >Legg overbelastes > svekket knutepunkt brister >og leggen rives av.

Riggen skulle senkes for enhver pris, ingen skulle få gå igjennom. Det ble ikke ordentlig gransket. Hadde de undersøkt hadde de hadde funnet ut hvor det hadde begynt, hvor det startet som gjorde at riggen kollapset og veltet ?

LÆRDOMMEN

Ut fra Kielland, hva lærte vi ? Jeg var på *Henrik Ibsen* en måned etter at den kom ut på Ekofisk feltet. Julen 1980 så lå Ibsen som flotell på Ekofisk, vi hadde et forferdelig vær, hvor vi hang i fortauingene. Trykket var så høyt på vinsjene at de var høyt over maksimum grensen for hva det var designet på . De har jo god margin, men hvis ett eller annet hadde røket der da, da hadde den kantret. Den var så høy og det var et skikkelig vindfang. Så løyet jo vinden, og

trykket avtok. Vi kom tilbake til normalen. Da var det telefonene begynte å gå, og ingen ville bo der. Fagforeninger og oppegående personell tok tak i dette og Henrik Ibsen ble slept inn.

Det var mye penger her, fikk du tak i en gammel rigg og fikk på masse boligkvarter kunne du bli rik. Det var det som lå bak.

SIKKERHETSOPPLÆRING

Det som kom ut av Kielland det var at alle måtte ta sikkerhetskurs og Leiro ble iverksatt (Leiro 1,2,3) Alle fikk opplæring i mønstringsøvelser og alle fikk mye bedre drakter. Men det var enda selskaper som hang etter.

STATOIL

Begynte i Statoil i 1988. Har vært i Statoil i 30 år. Jobbet som sikkerhetsteknikker og inspektør på Gullfaks, og de siste 10 år som sikkerhetssteder. Nå er jeg pensjonist.

Har jobbet med sikkerhet hele tiden etter Kielland, det har vært interessant og veldig viktig.

HVA ER DET VIKTIGSTE ?

At folk forstår de oppgavene de skal utføre. Det må gis opplæring slik at folk er kvalifisert for det de skal gjøre.

Blar du i hendelsene som har skjedd, kan man ikke skylde på noe teknisk. Det er feiloperasjoner og mangelfull vedlikehold. Du kan ikke ikke skylde på annet, enn at det står folk bak.

SVEIN INGE JENSEN, FAGARBEIDER, HMV HAUGESUND

Av Ellen Kongsnes

TILKNYTNING

Svein Inge Jensen har jobbet ved HMV siden 1971, 44 år.

intervju 2016. Samtykke til minnebank januar 2019.

svein-inge.jensen@getmail.no

I dag har han sju barnebarn.

Han jobbet offshore siden 1979. Ofte på Alexander Kielland.

Den aktuelle dagen skulle han vært på Foxtrot men var værfast på Kielland.

Nå er han installasjonsleder på Aibel, og driver med arbeids forberedelser til kontraktarbeid til verkstedhallene.

Hall2: Nordsjøhallen, bygget i 1970-tallet.

Sønnen jobber offshore. Da han kom ut første gang var pappa den som tok imot ham.

Mye bedre sikkerhet nå.

Men opplevde det trygt i 1980 også.

Vi visste jo ikke om noe annet.

Seksmannslugar og dusj langt borte i en korridor. Nå enmannsrom og bor samme sted som de jobber.

Oseberg. Sønn. 10-12 år. For Aibel.

Var der da dødsulykka skjedd også.

Utrolig tragisk.

Dødsulykke på Aibel også for et par år siden.

Men det er trygt.

Men er litt skeptisk til framover pga. kutt i vedlikehold.

Jensen har fire barn, pluss et fosterbarn. Barna er 41, 39, 36, 26 og 19.

Kona fikk nyheten gjennom fjernsynet. Hun satt hjemme med ungene.

Hadde ingen telefon. Ti dager ute den gangen.

Visste ikke at mannen var på AL. Han skulle jo være på en annen plattform.

Klokka 05 om morgenen fikk kona beskjed.

Naboen hadde telefon og hadde fått beskjed. Naboen ble oppringt som nærmeste pårørende.

En fra verkstedet tok dem med seg til sentrum i Stavanger. Fikk seg nye klær. Så vestamaranen hjem.

ALK-ULYKKA:
Ble hentet opp av supplybåt. Var om bord der til ca. 12 dagen etterpå. Så til Ekofisk og så til Sola.

Han gikk om bord i livbåt på Kielland.

På øvre dekkspunkt når plattformen krenget.

Mange redde for å bli med.

Låret livbåten ned. Så kolliderte vi med et plattformbein og så kantret Kielland og dro med seg livbåten. Den ble snudd på hodet. Ble liggende opp ned.

Pustet i en liten glipe i kjølen. Måtte ut av båten og da måtte redningsvestene av. Klarte å svømme ut og klatre oppå livbåten. Vi var 5-6 mann. Noen hadde valgt å legge på svøm til annen plattform.

Flere ganger ble vi kastet av livbåten av bølgene og måtte svømme tilbake.

En supplybåt hengte ut et nett. Men han klarte ikke å klatre opp. Musklene hadde stivnet. Ingen krefter igjen.

Supplybåten klarte ikke å ligge stille inntil livbåten i de høye bølgene.

Til slutt tredde han seg selv fast i garnet/nettet og ble heist om bord.

Forskjellen på å overleve og ikke var hårfin. Det hjalp å være ung.

Jensen har alltid vært glad i å svømme. Det tror han ble avgjørende for at han reddet seg. Han så mange som måtte gi opp. Som lå og fløt i vannet rundt ham. Han tenkte: slik må det ha vært å bli torpedert under krigen.

Overlevelsesdraktene hang igjen i lugaren.

Han ble slengt ut i korridoren fra kameratens lugar i tredje etasje. De var fire på lugaren. Det var tre som overlevde.

På dekket valgte de ulike retninger på impuls. Selv siktet han mot det høyeste punktet.

Hjem:

Kona til en kompis hentet dem på Kopervik kai og kjørte dem hjem.

Det første kona husker et at han hadde nye klær på.

Ellers hadde han bare et lite kutt i panna.

Men han merker at langtidshukommelsen aldri har vært helt bra etterpå.

Det var traumatisk. Men jeg kom meg i jobb ganske fort. Det var bra. Hjalp mye.

På jobben traff han kolleger og de fikk snakket sammen.

Etter et par år i verkstedet reiste han offshore igjen. Til Statfjord denne gangen.

-Mer skvetting. Skvetten (?)

Det var annerledes. Han var blitt følsom overfor høye bølger og knaking og braking.

Kona tok det greit da han skulle offshore igjen.

Men ekstra nyhetssendinger liker hun ikke.

Hvorfor har han klart seg så bra?

Stabil og god arbeidsplass. Varierte arbeidsoppgaver ute og på verkstedet.

SNAKKE MED PERSONALSJEF PÅ TELEFONEN?

Han hatt det travelt og bra – også hjemme.

28 reiste ut. 22 kom ikke hjem.

Ikke alle som kom hjem klarte seg så bra heller.

En kom aldri i jobb. To-tre andre forsøkte seg men måtte gi opp.

Tvillingpar. Begge overlevde.

Har ikke vært plaget av dårlig samvittighet.

Vi gjorde det vi kunne for å overleve.

Ingen av de omkomne var nære venner.

Var i få begravelser. Ville ikke trenge seg på.

Ingen kriseteam.

Arbeidskultur HMV

Sikkerhetskulturen er absolutt preget av ulykka. Det ble et før og etterpå.

Erstatning: 25.000. Bygde garasje for pengene. Der tilbringer han mye tid.

Passasjerlisten

Snakket ikke mye hjemme

Fortalte ikke så mye til ungene.

Den yngste kom hjem fra skolen og var litt fornærmet fordi hun hadde hatt om AL om læreren hadde fortalt henne at far hennes var om bord, men det hadde hun aldri hørt.

Tror det er viktig å snakke om det.

Det er alltid noen som spør.

LÆRDOM – PREGET:
Tar ikke ting for gitt. Får et annet lys.

Kanskje blitt litt mer forsiktig.

Barna:

Siv Anita 41

Ole Ingvald 39

Jan Ove Skaten 36

Marit Therese Skaten Utvik 26

Fosterdatter og barnebarn : Hanne Marte 19.

Sju barnebarn (inkludert fosterdatter):

4 jenter og tre gutter.

DE SOM HADDE NOEN I NORDSJØEN DEN KVELDEN OG FIKK DEM HJEM

ANNE MARGRETHE FALK OG TORUNN FALK FRA LILLESAND

Av Marie Smith-Solbakken

GJENNOMFØRING OG BRUK

Møte mellom søstrene Falk og Tord og Marie i Lillesand høsten 2015. Notat fra samtalen sendt til gjennomlesning 12. juni 2016. Notatet er korrigert. Søstrene Anne Margrethe og Torunn Falk har gitt samtykke til at notatet kan brukes i fremstillinger av Alexander L. Kiellandulykken på mail den 16.06.2016 til Marie Smith-Solbakken. De er kjent med at notatet blir overlevert og oppbevart på Norsk oljemuseum

BAKGRUNN

Torunn og Anne Margrethe Falk er søstre og datter av Gunvald Falk som arbeidet på Kielland og overlevde ulykken. Anne Margrethe født 25081966 og er barne- og ungdomsarbeider Lillesand ungdomsskole. Torunn Falk f. 26081968 er innkjøperoffshore MacGregor

GUNVALD FALK (1944-2007)

Rørlegger

Jobbet som rørlegger på Nordsjøen tok svennebrev samtidig.

Ansatt i Nymo AS ? og begynte i Nordsjøen som innleid i OiS.

Ansatt i Statoil som mekaniker på Statfjord C og vaktmester

Hva vi husker fra 27. mars 1980

Han var innleid OiS, vi visste ikke hvilken plattform han var på. Så på nyhetene, mamma prøvde desperat å finne ut hvilken plattform han var på, ringte rundt, ringte på natta. Om han var der.

Halv sju på morgenen fikk vi vite at han var overlevet, men ikke hvilken tilstand han var i. Mamma sov ikke. Hun sa vi måtte legge oss. Vi var 11 og 13 år.

Det kom noen venner til oss. Vi fulgte med på nyhetssendingene. Hører den sjargongen enda. Alt annet falt vekk på TV. Det var bare nyheter på TV.

GIKK PÅ SKOLEN

Anne Margrethe: Hadde en mageføIelse at han levde hele veien, ellers hadde vi hatt mer panikk. Sa det til mamma om morgenen. Sa det har jeg på en måte hadde visst at han levde.

Tok halv elleve bussen kom på skolen. I meldeboka stod det "Torunn kommer for seint på skolen, pga. omstendighetene i natt". Det ville være helt annerledes i dag.

På skolen satt de og så på nyhetssendingen. Fikk mye oppmerksomhet som jeg ikke hadde behov for. Det var spesielt. Hadde venner på skolen som ikke hadde far som overlevde. Han kom og trøstet meg og visste ikke da at han hadde mistet faren. De visste ikke at han var på den plattformen.

Anne Margrethe: Torunn gikk i klasse med Johnny. Jeg (Anne Margrete) var sammen med Kenneth på fritiden. Vi har aldri prata med de om ulykken. Det har gått så lang tid, vi fikk han hjem. Det fikk ikke de. Vi har ikke pratet noe om det.

Venner med Arne og Marianne Thomassen

Arne Thomassen var venn av pappa. De var gode venner med Marianne og etter hvert hennes nye mann, Terje. De var mye sammen. De fire reiste til Stavanger og la ned kranser. Gunvald og Marianne deltok på minnehøytideligheten, mens Terje og mamma deltok på annet, slik at de fikk være alene.

Om bearbeidelse av Alexander Kielland ulykken

Han fortalte ikke mye til oss, han fortalte en del til journalister om det skjedde på hans 36 års dag, Han ble reddet på bursdagen sin. Vi har alle avisutklipp. Vår oppfatning er at han pratet det bort, overfor oss prøvde han å gjøre som det ikke var så mye å snakke om.

Når Scandinavian star skjedde fikk vi nesten ikke kom inn i stua. Han ville ikke ha psykologer.

Etter en stund kom det. Han ble alvorlig syk – da pratet han med en psykolog.

Brukte journalister og snakket med folk. Fortalte om det som skjedde til andre, men ikke veldig mye til oss. Ha ville beskytte oss. Tenkte ikke over det da. Han snakket med våre menn om det. De hadde en kveld sammen der han fortalte hva som hadde skjedd. Han ville skåne oss. Vi skjønte hvordan han hadde det, alle detaljene visste vi ikke. Han døde med hemmeligheter. Vi ville vite hva som skjedde, han ville skåne oss.

Han så kamerater bli lemlestet, det var alt vi fikk vite om hvor ille det hadde vært. Pappa løp oppover, han prøvde å ta med seg noen andre oppover. Det var oljefat som skled nedover, han prøvde forgjeves å få en person med oppover.

Min merknad: Marita og Raymond Thomassen har fortalt at deres far prøvde å få deres far til å følge han, men deres far Arne sprang nedover og ble knust av container. De har også fortalt at deres mor, Marianne, var meget takknemlig for at deres far fortalte hva som skjedde med hennes mann. Det gjorde henne rolig å vite.

Han pleide å si: Jeg holdt hodet kaldt, det reddet meg. Jeg stupte fra 36 meter, jeg visste at jeg ikke kunne hoppe.

Pappa fortalte at han krøp oppover. Han kom opp til livbåtene og fikk utlevert en livvest, og ble bedt om å være med livbåten. Det ville han ikke, for han så hvordan livbåtene ble knust mot plattformen og mente de var sjanseløse de som var der. Han fortalte at han prøvde å holde hodet kaldt, og regnet med at den størst sjansen for å overleve var å gå i havet og håpe å bli plukket opp. Når wiren røk, og plattformen veltet stupte han rett i bølgene. Han fortalte at han måtte stupe. Noe annet var ikke mulig å overleve fra den høyden med redningsvesten på. Han ville brukket nakken om han hoppet. Han brakk i istedenfor mange ribbein og punkterte en lunge. Han sa også til de andre som stod der at de måtte stupe, men det var de som nektet, og det var noen som hoppet og noen som ikke turte. De så han aldri igjen. Pappa pleide å si: " Jeg holdt hodet kaldt. Det reddet meg". Han visste hva han gjorde.

Etter en stund var de noen stykker i vannet som fikk snudd en livbåt og kom seg oppi. Han spiste aldri fårikål etter dette. De hadde spist fårikål like før, og alle spydde. Fårikål minnet han om ulykken

Reiste ut ikke lenge etterpå – hav var i fysisk bra stand. Men han uttalte at han alltid visste hvor nærmeste nødutgang var.

Barna våre

Guttene våre har alltid visst det.

Vi har valgt å være åpne med våre barn.

Ekteskapet

De var gift til de døde. De fikk begge kreft og når mamma døde, 63 år gammel, ga han litt opp. Han hadde mye smerter og fikk svekket helse etter hvert, og døde 11 måneder etter henne. Vi har aldri hørt at de mottok noe hjelp etter ulykken. Hun var tålmodig.

Ting ble dysset litt ned hjemme. Laila og Jan, som var gode venner av våre foreldre, visste nok mye mer enn oss.

Konsekvenser av ulykken

Det har skjedd mye positivt rundt sikkerhet. Alexander Kielland ulykken er en ulykke alle vet om. En stor ulykke som rammer lille Norge.

Bearbeidet ulykken med journalister

Kristeteam fantes ikke. Pappa bearbeidet sin historie det med journalister og venner. Han valgte hvem han ville snakke med. Avviste noen journalister på døra. Andre brukte han mange timer på. Var med på et tv-program, CNN et filmteam. Farmor, som bodde i NY, klipte ut alt fra amerikanske aviser.

Torunn og Anne Margrethe Falk har også gitt oss deres klipparkiv om ulykken.

ANNE SIRI BRØVIG FRA VENNESLA

Av Marie Smith-Solbakken, 24.11.2015.

TILKNYTNING

Søster til Per Mangseth

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjennomført hjemme hos Anne Siri 24.11.2015. Anne Siri er søster til Per Mangseth som overlevde ulykken. Tilstede under intervjuet var Marie Smith-Solbakken, Hans-Jørgen Wallin Weihe og Tord F. Paulsen. Anne Siri var innforstått med at hennes erfaringer og meninger om hvordan Kielland-ulykken traff henne, hennes familie og spesielt hennes bror Per kan deles dersom Per samtykker, noe han har gjort. Anne Siri har samtykket til at notatet kan brukes i fotofortelling, sammenstilling av sitater og essays, all den tid hennes bror Per Mangseth samtykker til en sik bruk. Det er gitt samtykke til at notatet kan overleveres Norsk oljemuseum.

Samtykket til at notatet kan offentliggjøres og overleveres til Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek slik at ettertiden kan få del i meddelelsen. (mail 13.12.2018)

FAMILIEN

Vi var fem brødre og jeg alene jente. Vi mistet foreldrene våre da de var 50 år. Det har preget oss alle at han var med på ulykken, bare flaks at han overlevde.

Vi var på vinterferie i Valle. Så sa jeg til Jarle, jeg tror Per har vært her. Mamma sa ”eg er så glad for at han er så god til å svømme”. Så møtte vi en bror på veien så fikk vi vite at han hadde overlevd. Flyet hadde landet med de som overlevde, uten at noen hadde sagt noe til oss. I Stavanger hadde det vært helt vilt med journalister. Det ringte folk hele veien.

SYK OG SKADET

Vi må til doktoren med han sa mamma. Han hadde slått seg veldig, i ansiktet og i skrittet. Fikk han til doktoren. Så reiste han ut igjen. Han fikk ikke sove. Per ville ikke dusje bade eller gå på kino. Han bare sluttet å jobbe, ble ikke sjukemeldt. Han jobbet to år etter ulykken i Bergen. De hadde sagt bare bli uføretrygda. Han skreiv ikke under på noe. Han hadde veteranbil, og solgte den og levde på det. Vi skjønte da at han måtte ha tjent gode penger. Han brukte opp hele formuen sin. Han kjørte nedover (Europa på motorsykkel), han brukte de pengene han hadde, han måtte bare gjøre det. Mamma ringte og sa ”nå er han så sjuk atte”. Han (Per) sa ikke noe til oss.

Mamma merket det når han var i Bergen. Han bodde med ei kjekke jente som hette Lotte. Hun hadde sagt ifra. Han ble stille. Det ble slutt med de.

Profesjonell hjelp

Hørte på fjernsynet at det var en som hadde spesialisert seg på ulykker. Jeg ringte NRK , så ringte Arne Holen tilbake. Sannsynligvis tok jeg kontakt 1983/84. Jeg ga Per en lapp, så ringte han Arne Holen, og så gikk han der i fire –fem år. Hvis ikke jeg hadde hørt det programmet på TV kunne det godt rett til hundene.

Per gikk tok datahøyskolen i Oslo, han satt alltid og leste, tjukke bøker overalt. Han leste alltid. Han leste data. Traff Hilde som han giftet seg med.

Hvordan var han før ulykken

Per var rolig gutt, vil jeg si. Han gikk på Hornes landsgymnas i fire år. Han har kamerater rundt hele Norge. Per har alltid vært god i engelsk, matematikk, fysikk .

Andre Kontakter

Alf Helge Grundetjern - Edda

BERIT OFTE FRA ÅPTA

TILKNYTNING

Datter av Ragnvald Ofte
F. 1972
Barnehagelærer

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjennomført på telefon samtidig med samtale en av samtalene med hennes far Ragnvald Ofte. Også tilstede under fellesmøte med Ragnvald Ofte Kåre Magne Kvåle 12. Februar 2016.

Det er gitt samtykke til bruk av notatet som et grunnlagsdokument i vår fremstilling av Alexander L Kiellandulykken

Samtykket til at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnebank og overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden kan ta del i dette. (ref mail fra Ragnvald Ofte 26.12.2018).

HUSKER

Husker mest stemningen, de voksnes redsel og at mamma var redd. Min bestemor kom bort. Jeg fikk ikke vite ting med en gang. De prøvde å skjule det litt, men jeg skjønte jo at noe var galt. Så fikk jeg vite det.

Jeg fikk vite det (om ulykken) mens han var savna. Da skal jeg ha sagt: ”Han var så god til å svømme, og at det ville gå bra.”

Ble sendt på skolen morgenen. Det var mange spørsmål der. Kunne ikke svare helt på hva som hadde skjedd. Beskjeden om at han var i live, kom litt ut på morgenen. Etter at jeg var gått på skolen.

Det var de voksnes redsel. Det er det jeg sitter igjen med. Vi fikk ikke den informasjonen vi trengte som barn. Slik hadde vi ikke gjort i nå.

Husker mest av alt at når han kom hjem hadde han masse blemmer under føttene, han hadde brent seg. Han gikk barbeint på dekk. Det så ikke bra ut. Det så fælt ut.

ELDBJØRG HANSEN FRA KARMØY

Else M. Tungland, 20. november 2015, Karmøy.

TILKNYTNING
Konen til Håkon Jarl Hansen
Karmøy

Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken som overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket i Stavanger og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden skal få del i dette. (telefon 23.01.2019)

Han sovnet. Sønnen på 14 år la seg og sov på gulvet ved siden av faren.

Kona Eldbjørg husker at sønnen på 14 år la seg på gulvet ved siden av faren

Hun var hos en venninne da hun hørte om ulykken på TV. Hun visste at mannen var på A.K.

Meldingene som kom ble verre og verre utover natten, men hun hadde hele tiden følelsen av at det ville gå bra og at han ville bli reddet.

Hun og barna overnattet hos svigerforeldrene den natten, for de ville ikke at hun skulle være alene. Utpå formiddagen neste dag fikk hun telefon fra rederiet, med beskjeden hun hadde håpet på. Mannen var reddet! De hadde ventet litt med å gi beskjed, fordi de måtte være sikre først. (Det var en annen person med et lignende navn, som aldri kom hjem igjen)

Fra dette tidspunktet var det "bare glede" – men jeg merket nå hvor anspent jeg egentlig hadde vært. Alle musklene i kroppen verket plutselig.

FRODE FANEBUST FRA SANDNES

Av Marie Smith-Solbakken, 5. august 2016.

PERSONALIA

F: 1968

91368800

Frode.fanebust@gmail.com

BRUK OG GJENNOMFØRING

Frode Fanebust er blitt presentert for prosjektet og dets hensikt.

Samtale og foto gjennomført Juli 2015. Tord F Paulsen deltok på reise til Bolivia høsten 2015 sammen med Frode Fanebust. Oppfølgingssamtale med Frode Fanebust foretatt 5. august 2016 på telefon.

Notat fra samtale sendt til gjennomlesing og korrigering 5. august 2016. Det bes om samtykke til å kunne bruke notatet som et grunnlagsdokument i vår fremstilling av Alexander L Kiellandulykken, herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammensetting av ulike utsagn fra ulike personer.

Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling om Alexander L. Kiellandulykken og overleveres Norsk oljemuseum, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden skal få del i dette. (Telefon januar 2019)

BAKGRUNN

Sønn av Baste Fanebust som ledet redningsarbeidet på stedet fra Ekofisk complex de første timene. Konkret var arbeidsoppgaven å dirigere skipstrafikken der han mente det var størst mulighet for å finne, lokalisere og plukke opp overlevende.

STERKESTE MINNE

Når far forteller om han som bare nesten ble reddet, om han som lå i sjøen. En av supplybåtene fant en overlevde, da skulle heises om bord klarte han ikke holde i nettet. Han glapp og datt i sjøen. Og da forsvant han, de fant han ikke igjen.

Han fortalte det ikke så lenge etter ulykken. Det var en historie han stadig vendte tilbake til når vi snakket sammen. Episoden om han som falt tilbake i sjøen, klarte han aldri å legge bak seg. Dette fulgte han resten av livet.

Han fortalte aldri om de de klarte å redde, men mest om de de ikke klarte å redde.

Håndtering og konsekvenser

Han hadde hatt alkoholproblemer før, og etter Kielland ulykken ble det verre. Når han var hjemme og hadde fri og tilgang på alkohol fungerte han ikke godt. Han drakk. Jobben fungerte som et fristed. Det var utenkelig for han å slutte i Nordsjøen. Jobben ble friheten, mens hverdagen og friperiodene ble vanskeligere.

Etter Kielland bestemte han seg for å besøke fadderbarna sine. Det ble meningsfylt for han. Han begynte å lete etter en mening etter Kielland havariet. Han hadde tre fadderbarn og han bestemte seg for å besøke de. Han besøkte to av dem. Hun i Rwanda ble drept, men de to andre rakk han å besøke. Det var fra Østerrike og Naida i Bolivia som han hadde adoptert gjennom Nordisk barnefond i Bolivia.

Det var mye kritikk i avisene om at pengene til Nordisk barnefond ikke kom frem. Da gjorde han et prosjekt med å finne fadderbarna og se hvordan det lå an. Han fant at pengene var kommet frem helt til avisene begynte å skrive. Da sluttet folk å gi. Leder i Nordisk barnefond ble fengslet, og senere frikjent, men da var hans livsverk lagt i grus.

For å kompensere for de pengene som var falt bort, startet far Bolivia, knyttet til et bestemt barnehjem. Det var starten og begrunnelsen. Han fikk med seg 40 faddere hvor de fleste var knyttet til Phillips og Ekofisk. Det var begynnelsen. Så fortsatte han med det.

Bolivia familiene

Når Bolivia familiene kom inn, hadde han noe viktig å gjøre i friperiodene. Det fant han åpenbart mye mening i. Det lettet tingene for han og de rundt han hjemme. I 2005 da han døde var det blitt 650 barn av de 40 som var i 1982. Han var i Bolivia i 1991.

Vi

Etter at far døde, arvet vi 17 barnehjem og dagsenter og 650 barn. Det er bare masse jobb og organisering. Så har vi fortsatt å bygge stein på stein i hans ånd. Nå er vi oppi 24 barn- og dagsenter og har 100 barn.

Betydde for meg?

Kiellandulykkken og Boliviafamilien mye i forholdet til far. Fordi det påvirket han mye da han levde. Det har betydd mye med den kontinuerlige røde tråden med Bolivia familien som jeg holde på med daglig. Jeg bruker ikke graven til å minnes han, jeg lever med Bolivia familien hver dag, da minnes jeg han.

GERDA KVAALA FRA SANDNES

Av Marie Smith-Solbakken, 30. november 2015, Sandnes.

BAKGRUNN

Søster til Kåre Magne Kvåle

Nadabergstubben 8

4315 Sandnes

KVELDEN OG NATTEN

Satt og forberedte skole arbeidet. Så kom Kari på NRK og plutselig på slutten i sendingen sa hun, det har visst kommet inn en melding om at Alexander Kielland har kantret. Så at det var noe usikkerhet på nyhetsmeldingen om hva dette var. Det var Dagsrevy sendingen.

Helt tilfeldig hadde jeg vært sørover i vinterferien, Jeg hadde møtt han og han hadde han vært på kalenderen og sett, og jeg visste dermed at han var ute da. Det var tilfeldig.

Jeg var nettopp flyttet, hadde ikke telefon, så jeg måtte i en telefonkiosk. Ringte til Stavanger Drilling der han jobbet, ingen tik telefonen. Så tok jeg telefonkatalogen, der stod det et navn. Navnet stod under Stavanger Drilling. Jeg ringte til det navnet som stod fremst. Jeg traff ei kone. Hun sa at det er folk på kontoret. Mannen hennes hadde tydelig vis reist der ut. Hun hadde omtanke nok til å si, at om du ikke får tak i noen, kan du ringe igjen.

Når du er i en slik situasjon griper du etter alle halmstrå. I radioen var det kommet en som loset folk gjennom. Alt handlet om i Kielland.

Da visste jeg hva dette var, for jeg visste at reporteren hadde en bror som hadde blitt borte på sjøen, det hadde konen fortalt. Jeg kjente kona som var lærer som meg, vi hadde tatt fra videreutdanning sammen.

Denne broren som ble borte, hadde en datter, og jeg mente 99 % at denne datteren ble tatt med på en tur og hadde lagt ned en krans på sjøen.

Det var en lang natt. På TV begynte de å diskutere om det skulle være oljeboring lengre nord, så jeg skrudde over på radio. Jeg stod på venteliste på telefon. Tok bilen rundt og kjørte rundt, og fant en telefonkiosk. Jeg var også på telefon til mitt barndomshjem, de var eldre mor og far. Nest yngste broren hadde fortalt det til konen hans. Hun ble med yngstebroren hjem.

Jeg har en trygg kristen tro, som jeg har hatt fra barnsbein og sa til meg selv ”Enten jeg lever eller døyr så hører jeg Herren til. ” Det fikk jeg i hodet mitt. Hvis han levde så var det for han skulle få noen år til. Hjemme hos meg selv og hørte jeg på radio.

Etter klokken tre-fire så gikk jeg i telefonkiosk og hørte igjen om det var noe nytt. Da kom jeg fram på kontoret til kontoret Stavanger Drilling. En engelskmann tok telefonen. Jeg presenterte meg og spurte etter Kåre Magne Kvaale. Han svarte: ”Magne Vaale and his wifes name is Tove” You can tell her, he is alive and he is well. ” Jeg ble veldig glad, og i stedet for å spørre mer, la jeg på, og slo nummeret til bror min heime.

Det var bror min som tok telefonen, han Torleif. Det var ikke mye snikk snakk, det var bare ”Kåre lever, han er i orden”. Det var den beskjeden jeg hadde fått. ”He is well.” Torleif hørte med en gang han tok telefonen at jeg ville si at Kåre Magne levde, og konen (Tove) hørte på stemmen hans at det var gode nyheter.

Forbauser meg at det er så følelsesladet. Det er 35 år siden. Det er fortsatt helt nært. Kjenner det akkurat sånt det var.

DAGEN ETTER

Kom på skolen, det var en gråkalde dag, håpet at ungene var greie, alt var rolig. Hadde en kjempegreie klasse. Tok fagene. Når det ble middagspause, fortalte jeg det.

Det var noen av elevene som fortalte at de skulle hatt far ute, men som ikke hadde reist likevel. Noen visste om noen som var ute. Det var mange kjente noen, og det var mange som hadde nær slekt og venner der ute. Det var en stille dag.

På lørdagen var det nyheter kl 6 på lørdagskvelden. Jeg hadde reist hjem til Hægebostad

Da kom de første 10 omkomne med navn. Kåre fortalte at en gjeng hadde stått på dekket og lurte på hva de skulle gjøre, om de skulle gå i livbåt eller ikke, han sa navnet på den karen (en som hadde en far som hadde vært rektor i Farsund) Tror det må ha vært Svenn Harald Moseid. Kåre så han stod på dekket, og funderte på de skulle gå i livbåten eller ikke, Kåre og de andre valgte å gå.

Kåre fortalte at de drog for livet i utløseren.

GRETE VIKE FRA JØRPELAND

Av Else M. Tungland, 17.juni 2014.

PERSONALIA

TILKNYTNING TIL ULYKKEN

Alder: 20-30 år i 1980

Pårørende. Mannen overlevende, radio operatør på A.K. Hun var hjemme på Tau med sønnen Steinar (3mnd) da ulykken inntraff. Hun reiste til foreldrene sine til Stavanger for å kunne følge bedre med på ulykken.

Samtykket til at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling og overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden skal få del i dette. (Telefon 24.01.2019)

HVA HENDTE

Jeg hørte om ulykken på radio i 7 tiden om kvelden. Vi hadde ikke telefon og ikke TV så jeg løp over til naboen for å ringe. Jeg visste godt at Harry var på A.H. Det var arbeidsplassen hans.

Noe av det jeg husker best er sørgemusikken de sendte i radioen den natten. ..de informerte jo etterhvert som de fikk folk opp av sjøen og de ble identifisert. Etter som timene gikk var jeg jo litt i tvil om han ville bli funnet.

Det tok ganske lang tid før de fikk konstatert at han var i den livbåten, det var vel på morgenkvisten en gang.

Jeg husker Philips kjeledressen han kom inn i, den lukta olje. Hele korridoren på sykehuset der de kom inn lukta olje, eller kanskje det var helikopter eksos?

Dette er ikke noe tema i familie. Vi har ikke behov for å snakke om det. Jeg kan ikke huske at vi har sittet og fortalt om dette til barna våre.

ISELIN KLEPPESTØ THORSEN FRA STAVANGER

Av Else M. Tungland, 2017. Samtykket.

TILKNYTNING

Datter til Ingvild og Tor Arne Thorsen, Stavanger, 7 år i 1980. Samtykket 6. mars 2019.

Satt på gulvet foran TV da mor begynte å hyle. Jeg fikk beskjed om å gå inn på rommet mitt fordi noen blokker i Oslo hadde falt ned. Satt der inne og hørte gråt, stemmer og aktivitet.

INGVILD OG THOR ARNE THORSEN FRA STAVANGER

Av Else M. Tungland, 16.11 2015, Olav Duunsgt 10 d. Samtykket 6. Mars 2019.

TILKNYTNING

Thor Arne Thorsen var på Safe Concordia – Eldfisk den dagen Alexander Kielland kantret. Safe Concordia lå på Phillips sitt området, noen kilometer unna Alexander L. Kielland.

Han jobbet ikke i Nordsjøen vanligvis, men var ute på oppdrag fra tid til annen og var ansatt hos Ivar Sørreime AS. Arbeidet offshore besto i feltundersøkelser på Ekofisksenteret.

Han var på kino og de var midt i Kinasyndromet da filmfremvisning ble stoppet. De fikk høre at det hadde vært en stor ulykke på Edda. (Det var film på rull med fremviser og lerret. Thor Arne mener at de nok ikke var Kinasyndromet de så på Kielland, for filmene som vistes der ute gikk på rundgang mellom plattformene.

De begynte umiddelbart å planlegge evakuering. Han mener at det var ca. 250 ansatte på Concordia som ble sent hjem i løpet av kvelden og natten.

Det var dårlig sikt. Et helikopter tok 18 personer per tur. Han er usikker på om de hadde på seg overlevingsdrakter på den tiden, eller om dette var noe som kom senere? Han husker i hvert fall at han på sin første tur ut i Nordsjøen hadde på seg dongeri bukse, joggesko og duffelcoat.

De ble fløyet direkte til Forus, med helikopter. Han kom hjem i drosje klokka 2.45 om natta.

KONA INGVILD:

Ingvild ante i veldig lite om mannen sin jobb i Nordsjøen. Hun visste hvor han var, men hadde ikke peiling på hvordan det så ut der ute. Da hun fikk høre om ulykken var hun hjemme med de 3 barna deres. Hun holdt på å gjøre i stand til bursdagsselskap for den mellomste, som ble 3 år dagen etter. Den yngste var bare 6 måneder. Eldstejenta Iselin på 8 år så på TV da det kom en ekstra nyhetssending.

En plattform i Nordsjøen hadde veltet, der mannen hennes var! Der å da så hun for seg at hun var blitt enke, med tre små barn. Hun ba eldste datteren om å gå inn på rommet sitt for hun kjente at panikken holdt på å ta overhånd. Hun var redd for få panikk foran barna. Iselin fikk bare vite at det hadde skjedd noe fælt:

Jeg sa at det var noe store hus i Oslo som hadde ramla ned.

Da hun la den yngste tenkte hun at han ikke kom til å huske faren sin engang.

Dette var første gang at Vegar la seg greit

De hadde ikke telefon hjemme. I 1980 måtte man stå 3 år i kø for å få telefon i nytt hus.

MARIT HEGLE FRA SANDNES

F. 1944

Kone til Knut Hegle

Samtale gjennomført i etterkant av Knut Hegle sin samtale.

Kom hjem klokken 0400, kobla ikke at han var der. Folk ringte. Jeg visste ikke hvor alle plattformene var. Familier og venner i Danmark ringte. Jeg gikk og la meg. Da han kom hjem gikk han å la seg med alt flyutstyret på seg, la seg rett ned på senga med survivalsuiten på og sovnet.

Samtykket til at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling som overleveres Norsk oljemuseum til og Nasjonalbiblioteket for at ettertiden kan få del i dette. (mail 18.12.2018)

STEINAR VIKE FRA JØRPELAND

Av Else M. Tungland, 20 . juni 2016

Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek. (SMS 24.01.2019)

TILKNYTNING

Alder ca. 3 mnd. når ulykken inntraff. Sønn til Grete og Harry Vike.

HVA HAR ULYKKEN BETYDD FOR MEG?

Jeg var så vidt født når dette skjedde.

Jeg visste ikke så mye om ulykken før jeg så TV serien som kom ut for 3-4 år siden.

Det er ikke noe som foreldrene mine har skjult, men heller ikke noe som har vært et tema i familien.

Jeg har tenkt på hvor heldig jeg har vært som har hatt foreldre som har taklet dette så godt – for det kunne vært noe helt annet om de ikke hadde taklet det psykisk.

Har av og til tenkt på hva som hadde skjedd hvis pappa ikke hadde overlevd, uten at jeg har vært traumatisert av den grunn– jeg hadde selvfølgelig levd, men hadde ikke hatt de søsknene jeg har.

En av de få gangene jeg har tatt det opp som et tema med mamma og pappa var når jeg søkte på jobb offshore på en båt – jeg sa at hvis de hadde problemer med det kunne jeg gjøre noe annet, men det var helt greit.

ROBIN ABRAHAMSEN FRA LILLESAND

Av Marie Smith-Solbakken, 23 februar 2016 på Facetime/Messenger, Bohol Filippinene

Samtykket at utsagnet kan brukes og refereres til (23.02.2016)

TILKNYTNING TIL ULYKKEN

F: 1968
Sønn av Leif Wiig Abrahamsen
Driller Maersk

BAKGRUNN

Arbeidet på Falcon Bridge
1996-2007: Mærsk Guarden jackup,
2007: Mærsk, overseas Singapore (4 uker på 4 uker fri)
Arbeider nå som driller i Egypt for Maersk.

27.-28. MARS 1980

Vi hadde fått greie på det i nyhetene hjemme. Gikk på skolen uten å vite at min far levde. Torunn, Johnny og meg hadde fedre på Kielland. All undervisning var shuttet ned fordi det var tre av oss som fedre der ute. Vi hadde på nyhetene på skolen og fulgte med. Vi snakket ikke så mye til hverandre. Vi var urolig på hver vår kant. Johnny og jeg var lekekamerater, vi snakket lite om det, også etter det hadde skjedd. Johnny sin pappa kom aldri hjem, han omkom. Tror det var den tids holdninger. Det er lenge siden. Den gang var det ikke ok å være følelsesmessig. Du skulle være tøff, selv om du var liten og ung, vi snakket ikke om sånn. Satt på hver vår pult som vanlig. Læreren forklarte hva det var. Alle visste at vi tre hadde pappaer som var der.

Da vi var kommet hjem fra skolen, hadde de ringt fra Håkon Magnus og sagt at det er godt håp, men de kunne ikke si noe mer. Senere så ringte de å sa at han var i live.

SOLFRID LERBREKK FRA VARHAUG

Av Ellen Kongsnes, 2015

Solfrid er 24 år, fra en nedlagt gård på Varhaug på Jæren. En god og rolig oppvekst. Hun er eldst og har en yngre søster og bror. Hun er den mest utadvendte. Broren er mest lik henne av de tre.

Ei motorsykkelulykke og pappas opplevelse på Alexander Kiellandulykken har for alltid satt preg på Solfrid Lerbrekks syn på sikkerhet i Nordsjøen og behovet for fagforeninger.

Hvis Solfrids pappa ikke hadde overlevd Alexander Kiellandulykken, hadde Solfrid og henne sto søsken aldri blitt født.

Solfrid Lerbrekk var ikke født engang da faren hennes kjempet for livet i de høye bølgene i Nordsjøen etter at Alexander Kielland-plattformen veltet en stormfull natt i mars 1980. Først elleve år etterpå ble lille Solfrid født. Likevel har ulykka preget hennes syn på sikkerhet og arbeidsliv.

Hun husker at de satt i pappas godstol, alle tre barna, da pappa fortalte hva han hadde opplevd den stormfulle natta i mars 1980 da Alexander Kielland-plattformen veltet.

Da tsunamien slo inn over Thailand og India i 2004, satt hennes far spikret til ruta. Det var noe med vannet.

……

Foreldre var spontane og satte krav. Begynte å jobbe som avløser som 13-åring. Far hadde hatt sauer før de fikk unger.

Det var kultur for det på Jæren: du var ikke kul på ungdomsskolen hvis du ikke var avløser.

Ungdomstida var også mye sport: turn, fotball. Ski og håndball.

17 år gammel er Solfrid i ei alvorlig motorsykkelulykke. Hun likte fart og moro. Hun ble roligere etterpå. Fikk en vekker.

Søsteren har fagbrev som frisør. Broren har fagbrev i anlegg. Solfrid har fagbrev som NDT-instruktør – non-destructiv testing. Ultralyd, røntgen, industriell struktur og sveis.

Hvis det stemmer, tror jeg ikke det kunne skjedd i dag. Ikke med de kontrollrutinene vi har i dag.

De sier jeg er lik min far.

Solfrid har kjøpt hus på Kverneland sammen med en kompis. Huset er stort og dyrt og drives som et kollektiv. De er tre som bor der, inkludert en som ble med på lasset da de kjøpte huset. De har hund og katt og et barn som bor hos far 30 prosent av tida. Stort kjøkken og er glad i å

lage mat. Spiser på gigantisk eikebord som far hennes har laget. Liker å skape god stemning og sosial møteplass.

Kompisen er fagforeningsmann. De har kjent hverandre i to år. Begge er vi opptatt av å lage trivsel rundt oss.

Solfrid ble faglig ungdomssekretær i LO for to år siden.

Begynte egentlig på forkurs til ingeniørfag maskinlinja. Samtidig var hun deltidsansatt i Enermech i Tananger som mekaniker og inspektør. Ble hovedtillitsvalgt som 21-åring. Det var utfordrende. Ble det i 10 mnd. Da søkte hun jobben i LO. Hadde tenkt på jobben i tre måneder. Visste at jeg ville få den hvis jeg søkte. Hun ble aktiv i fagbevegelsen i læretida og har vært med helt opp til sentralt nivå i IE.

Når jeg blir 28-29 får jeg nok et hint på lønsjrommet om at jeg bør søke andre ting. Er med i IE fortsatt. Ansatt i LO. Handel og Kontor er hennes fagforbund, ut fra funksjon i LO.

Solfrid var ikke født i 1980.Det første hun husker om sin far og AL-ulykka er at alle tre søsken satt på pappas fang i en godstol og far fortalte. Småsøsknene var små.

Jeg husker det veldig godt. Det gjorde stort inntrykk. Men jeg fikk ikke sjokk, jeg var nok for liten til det. Han forklarte detaljert. Han fortalte hva som skjedde, hvordan han ble reddet. Jeg vil nok tro at det har preget meg en god del. Vi er en åpen familie. Og snakker veldig åpent om ting. Det har blitt en naturlig del av min oppvekst. Jeg har nok hatt et nesten traumatisk forhold til ulykka. Jeg står veldig nært far og er veldig glad i ham. Det var voldsomt. 2004: tsunami. Jeg så ikke det da, men skjønner etterpå hvorfor han reagerte så sterkt. Han satt bare i en stol i fem dager og kikket på TV. Han var helt avkoblet oss andre. Dempet.

Mor traff far ca tre måneder etter ulykka. Dermed kunne Solfrid i prinsippet ikke blitt født.

Solfrid tror hun forstår sin far og tolker ham med det han har levd med.

Han har nok fått noen varige men. Han har flyskrekk og vannskrekk.

Reiste til Syden da Solfrid var 14 år. Jeg husker at han drakk seg full for å bli med. Han takler det greit. Han flyr når han må.

Han liker ikke å ha hodet under vann, men han gjør det. Han er veldig modig. Jeg var ca. 10 år da jeg forstod at han ikke likte å dukke under vann.

Jeg var ca. seks år da han fortalte historien i godstolen. Han fortalte at han ble dratt ned i dragsuget fra plattformen og nesten druknet. At det var veldig dårlig vær. Han kom seg opp til noe som fløyt. Noen ville prøve å redde ham men de klarte det ikke, da ville de dødd selv.

Han ble heist opp da han ble reddet. Fikk wiren rundt halsen og ble nesten kvalt. Husker godt fra de første to-tre gangene han har fortalt.

Husker også alle møtene hjemme i huset vårt – med timeslange møter med reportere og forskere. En av morens favoritthistorier er et slikt møte da han vippet på stolen og falt bakover.

At hun sitter der hun er ikke tilfeldig. Har gått i hans fotspor. Vært lærling i Nordsjøen. Men fagforeningsengasjementet er nok mitt eget.

Offshore: visste med en gang jeg fikk læreplass offshore at jeg tenkte: hva skal jeg si til far.

Tenkte at jeg måtte si det til ham på en måte der jeg fikk forståelse og aksept. Jeg visste at han ville la meg gjøre det. Og det gjorde han.

Da hun jobbet offshore var hun på Ekofiskfeltet. Da satt vi og så over på Edda i lønsjpausen. Tenkte på det. Fortalte det til kollegene. Men jeg husker aldri at jeg var redd.

Opplevde en stor respekt blant kolleger på at det er stor forståelse for frykt og bekymring. Det er god HMS-kultur. Nordsjøen er kanskje den plassen offshore med best HMS-kultur. Iallfall på Ekofisk der jeg har vært. Tror det er mer avslappet på Ekofisk enn på Statoils plattformer. Det er et mykere miljø på Ekofisk. Strammere skjema andre plasser.

Sterk klubb i ConocoPhillips. Ekofiskkomiteen 18 år. Aktiv klubb overfor nye ansatte/lærlinger. Det synes jeg er flott. De tok godt vare på meg og puffet meg videre. Jeg har alltid vært opptatt av samfunnsspørsmål og rettferdighet. Det har jeg hjemmefra, selv om foreldre har et annet politisk syn enn meg.

Ett år etter oppstart som lærling fikk klubbkollega henne med på en ungdomskonferanse og fikk henne derfra inn sentral som ungdomsrepresentant. Jeg syntes det var skummelt og måtte overtales. Kom Stian Kollnes overtalte henne. Kjørte til Sauda for å overtale.

Arbeidsliv.

Trepartssamarbeid.

Vi sitter på et solid system som forklarer hvordan vi har kommet dit vi er. Samarbeid. Lite konflikter. Alltid vært interessert i HMS og arbeidskultur. Ledertyper og psykologi. Bedriftskultur.

Tror AL har påvirket hennes interesse for HMS.

Det er mye forskjellig kultur også i fagforeningene.

Mange venner som har tatt bevisst standpunkt på venstresida. Men liker å snakke om andre ting også.

Kompisen jobber på Fjordkjøkken

Tredjemann har bakgrunn fra grafisk fagforening.

Tror generelt at det er lav bevissthet rundt kunnskap og forståelse rundt fagbevegelse og organisering.

Lærerne kan lite.

Det snakkes lite om det på skolen.

Treffer titt og ofte ungdommer som ikke vet hva LO er. Samtidig hører vi at ungdommer er mer samfunnsengasjert enn noen gang. Men det er mange måter å være engasjert på.

Ungdom ser på norsk arbeidsliv som en selvfølge. Det er negativt. Fordi det er få som har vilje til å være forkjempere når det kommer til nye ting å kjempe for. Vi er ikke et samla lag lenger.

Arbeidsinnvandrere som står langt fra vår fagforeningskultur.

Mange yrkesgrupper har lav organisasjonsgrad.

Vanskeligere å stå samlet. Fagforeningene i olje og gass har høy organisasjonsgrad. Der skal du lete lenge for å finne en uorganisert. Sikkert 97-98 prosent.

Det er veldig produktivt at fagforeningene står så sterkt. Det er et relativt farlig arbeidsmiljø. Helt avgjørende at samarbeid med ansatte står så sterkt.

Ikke så redd for oljekrise og sikkerhet og fagforeningsstyrke.

Mer redd midlertidig ansatte. Det er store grupper.

Anbud vinnes med HMS-statistikk. Midlertidig ansatte har lavere eierskap til denne sikkerheten. Færre ulykker blant innleide.

Løsning: samle laget. Jobbe mot større mål.

AL: Tror ikke det kan skje igjen. Tror min yrkesgruppe hadde vært sterkere inne.

Klassifisering, kontroller.

At selskapene har egne inspektører er en god modell, synes jeg. CP – ikke Statoil.

Ser ikke bort fra at det er mer eller mindre bevisst har sammenheng med AL.

Det er en utfordring å få unge til å forstå hva fellesskap betyr. Det samla lagets betydning for resultatene i arbeidslivet. Lærlingeordningen, for eksempel.

Utfordring at unge ikke ser verdien av utg. til fagforening. Lett å shoppe mellom løsninger i dag. What is in it for me. Mindre kollektiv motivasjon.

Svakest: IT-bransjen og bemanningsbransjen.

Stor kløft til utenlandsk arbeidskraft på skip i norske havner; arbeidsliv, arbeidsmåte, HMS, arbeidskultur.

Utfordrende med det globaliserte arbeidslivet og oljebransjen.

ANDREA YOUNG, DATTER AV OVERLEVENDE RONALD N. JACKSON

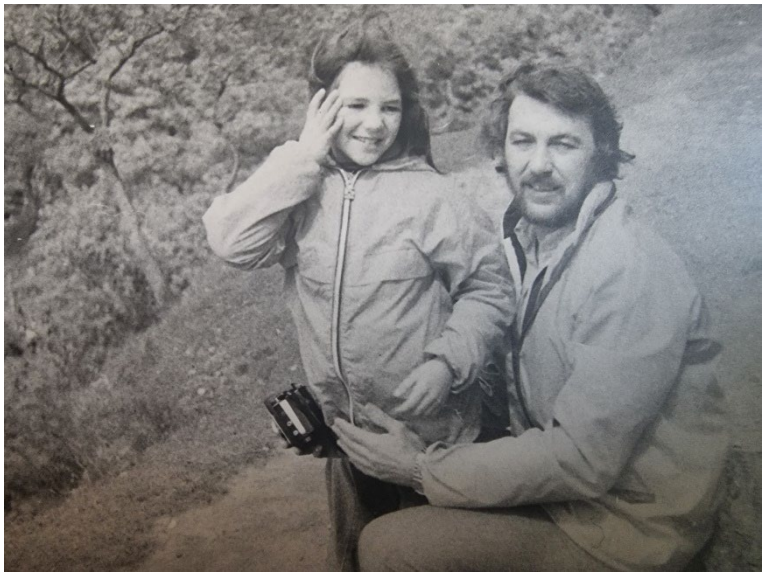
NOTATER FRA MØTE I LONDON 6. JUNI 2022.

Andrea Young i samtale med: Kian Reme og Else M. Tungland (ref).
Akseptert for publisering 17.06.2022.

Så hyggelig å møte og kunne skape noen nye minner om faren min!

Andrea møter oss i London. Hun har en leilighet i London, like ved møtestedet vårt. I ungdommen bodde hun en periode i Norge. Hun snakker og forstår litt norsk, men samtalen vår er på engelsk.

Jeg har alltid vært en pappajente. Jeg savner ham fortsatt inderlig.



Andrea og hennes far Ronald N. Jackson.

Andreas far, Ronald N. Jackson var en av de 10 mennene fra Storbritannia som overlevde Alexander L. Kielland-ulykken, 27. mars 1980.

Han fikk kreft nesten rett etter riggulykken og døde i 2006 av halskreft, etter mange operasjoner. Han kunne ikke snakke til slutt.

Da ulykken skjedde, bodde Andrea i England sammen med moren. Foreldrene var skilt. Hun var 13 år gammel.

Faren min hadde en ny kone og en datter, Vickie som var 7 måneder gammel. De bodde i Antwerpen.

Jeg husker jeg hadde en judotime kvelden før. Jeg hørte ikke noe om ulykken på nyhetene. Ingen sa noe. Dagen etter snakket de om det på skolen.

Så kom mamma og hentet og meg. Jeg skulle til tannlegen, sa de. Jeg visste at jeg ikke hadde time hos tannlegen.

"Faren din var i en ulykke, men han har det bra." De ville ikke fortelle meg noe før de visste. Det var det hun fortalte før hun forlot meg med en haug med spørsmål.

Forholdet mellom Andreas sine skilte foreldre var ikke det beste. Da hun bodde hos moren og fikk hun aldri snakke om faren hjemme. Faren hennes sa heller ikke så mye.

Jeg tror han hadde en del skyldfølelse for å ha overlevd.

Han snakket aldri så mye om katastrofen, men han stod ved døren i kinoen da riggen tippet. Det var trengsel for å komme seg ut av. Mange ledninger falt ned. Noen oppførte seg som dyr. Overlevelsesinstinktet.

Han gikk ned på lugaren etter livvesten. Prøvde å komme til en livbåt. Ble sittende fast under en tank en stund. Da riggen kantret, kom han løs fra tanken av ham i sjøen. Han fant en livbåt. Det var opp-ned, men de snudde det. En stor viking dro ham inn. Ble til slutt reddet av et helikopter.

Klipp fra opptak med intervju av Ronald i sengen (BBC) etter ulykken.
Han hadde hypotermi[1] og fikk behandling på sykehuset i Stavanger.

Etterpå ulykken fortsatte far å jobbe på rigger. Han hadde mot som en løve, når han gjorde dette. Da han ble syk, sa legene at kreften kanskje var forårsaket av stresset etter Kielland.

Å miste faren så tidlig var en hjerteskjærende tragedie for Andrea. Ifølge Andreas stemor fikk Roland aldri noen erstatning i det hele tatt etter ulykken.

Far har nå 7 barnebarn og ett oldebarn (Andrea 2022).

Andreas halvsøster Vickie Jackson bor nå i Frankrike.

[1] Hypotermi er redusert kroppstemperatur. En person er hyperemisk, eller sterkt nedkjølt, når kroppens kjernetemperatur er lavere enn 35 °C.

JACQUELINE JACKSON, GIFT MED OVERLEVENDE RONALD N. JACKSON

ALEXANDER KIELLAND

RONS HISTORIE SOM HAN FORTALTE DEN TIL MEG:

Ron fortalte meg at han var på kino da det skjedde.
Det var stor trengsel for å komme seg ut av kinoen, og opp trappene/stigen? Folk tråkker på hverandre for å komme seg opp og ut.

Deretter måtte han til lugaren for å hente redningsvesten. Jeg tror at plattformen var på siden eller i vinkel på dette tidspunktet. Mener han prøvde å komme seg ut gjennom vinduet (men jeg husker ikke hvordan han kom seg ut). Han kom seg uansett ut på dekk - men ble her klemt under vann av en tank, slik at han ikke kunne puste. Etter en stund tippet plattformen rundt, og tanken rullet av ham.

Så befant han seg i sjøen. Jeg vet ikke hvor lenge han var der, men han fant en livbåt som var opp ned. Han klamret seg til tauet som gikk langs siden av båten, og da mennene inni klarte å snu den, ble han slengt over på toppen av den. Han ropte, og ble til slutt dratt inn.

Men enten var det ikke nok ulltepper, eller så ville ingen gi fra seg noe teppe til han, så han var kraftig nedkjølt hele natten.

Om morgenen ble de oppdaget av en båt, men hver gang den kom nær dem var det fare for at den kunne knuse eller velte livbåten, så redningsforsøket måtte stoppe. Jeg tror de til slutt ble tatt opp med helikopter.

MIN HISTORIE:

Jeg bodde i Antwerpen.
Den kvelden gikk jeg på tegnekurs. Da jeg kom hjem, fortalte enten naboen min eller barnevakten at de hadde hørt om ulykken.

Jeg prøvde å få tak i noen på Brussel-kontoret, det er hovedkontoret til Rons entreprenører. Men ingen svarte.

Siden jeg ikke ønsket å være alene med min 9 måneder gamle datter i tilfelle jeg skulle få dårlige nyheter, ba jeg broren min komme og overnatte hos meg, noe han gjorde til han måtte tilbake på jobb om morgenen, da spurte jeg en venninne om å komme.

Brussel-kontoret ringte meg rundt kl. 9 eller 10. De sa at de hadde samlet seg hjemme hos en medarbeider og ikke ønsket å varsle meg unødvendig, men hadde ventet til de kunne fortelle meg at Ron var i live hvis han led av hypotermi og var på vei med helikopter til Stavanger sykehus.

Etter det ble jeg og datteren min fløyet førsteklasse til Stavanger, hvor jeg møtte Ron og en venn av ham.

ELI MUNDHEIM - EN STOR ENDRING SOM GJORDE NOE MED HELE FAMILIEN

Av Esin Tollefsen & Hanne Kvia
Skriftlig sammendrag av Esin Tollefsen

BAKGRUNN, TILKNYTNING & TILLATELSE

Eli Mundheim er eldste barnet i en søskenflokk på fire. Hun var 14 år gammel da ulykken skjedde og husker godt hvordan pappa var og hvordan pappa ble. Dette er en hjerteskjærende historie som viser hvordan og i hvilken grad familier rundt i landet ble påvirket av Kielland ulykken.

Innhold: Intervju av Eli Mundheim 01.02.2024.
Relasjon: datter av overlevende Johannes Mundheim.

Eli Mundheim har samtykket til at historien hennes publiseres i Minnebanken. Dette er et samtykke som når som helst kan trekkes tilbake, også etter publikasjon. Dette referatet er lest, korrigert og godkjent av Eli før publikasjon i Minnebanken.

DEN PAPPA VAR FØR ULYKKEN

Både mamma og pappa var fra Strandebarm, og dermed bodde vi der. Vi hadde besteforeldre fra begge sider tett på. Før ulykken hadde pappa ulike jobber og jeg husker at han pendlet til noen av disse jobbene. Etter hvert begynte han å jobbe i Nordsjøen, jeg husker ikke eksakt årstall.

Jobben på Nordsjøen gjorde jo at han hadde lange perioder hjemme. Når han kom hjem gikk han inn i rollen som husfar. Da var han ikke på reise, da var han med oss. Han lagde gode middager og sånn, og det har vi jo noen fortellinger om. Det var en gang pappa skulle lage fiskegrateng, og ettersom at han var en person som var litt brå og skulle gjøre ting litt effektivt, så klarte han å ta feil – han klarte å ta anis, altså lakris, i fiskegratengen.

Som person var pappa raus, romslig og ivaretakende av de i bygda som strevde. Dørene sto alltid åpne hjemme, de var aldri låst. Folk kom og gikk. Jeg husker til og med at bokselgere var helt inni stua. Av pappa har jeg lært mye i forhold til det å tåle ulike folk. Pappa hadde jo reist til sjøs allerede som 14-15 åring, og sett og opplevd mye med de på båten. Dette gjorde at han bar på en form for forståelse, som andre i bygda kanskje ikke hadde.

Pappa var også veldig stolt over oss barna, og viste oss fram på en måte. Han var likevel en veldig direkte person. Kanskje litt streng, i den form av at han var den voksne av oss. Det opplevde i hvert fall jeg i forhold til grensesetting. Jeg husker da jeg var i tenårene og i puberteten, da kunne jeg kanskje la ting gå litt utover mamma, men da brøt pappa inn i samtalen og sa «det er nok nå, Eli». Jeg hadde såpass respekt for pappa at da visste jeg at det var nok. Han trengte ikke å si noe mer.

Jeg husker da jeg skulle ta på meg strømpebukser ved ulike anledninger. De var jo gjerne litt for lange. Jeg husker hvordan pappa hjalp meg med å heise de lenger opp. En slags hoppebevegelse.

Pappa var aldri den som kjeftet, men han var der og oppdro oss. Vi var jo fire tette barn som kom i løpet av seks år. Da Lars, vårt yngste søsken ble født, måtte vi ta drosje for å hente han hjem, fordi vi ikke hadde bil. Det var stas å reise inn til byen og hente Lars og mamma hjem. Jeg husker at jeg satt bak med åpne armer fordi jeg hadde forventinger om at sykepleieren som bar han skulle gi han til meg – det er noe vi har ledd mye av i senere tid.

Som eldstemann i søskenflokken så hadde jeg en følelse av at jeg måtte ta med meg de mindre søsknene mine. Vi er jo venner, mine søsken og jeg – vi vokste jo opp sammen. Men jeg følte nok at jeg måtte ha de med meg. Det ble en slags pliktgreie for meg som var eldst – på godt og vondt. Sånn var det jo, på den tiden der. Vi hadde jo besteforeldre tett på oss også da, og de var veldig jordnære og hjemmeværende, så vi gikk mye mellom husene. Det var veldig trygt og godt å vokse opp, vi vokste opp en god plass.

Ellers var jeg del av en venninneflokk på fire jenter. Vi sier at vi jentene vokste opp hos hverandre, vi var mye inne hos hverandre og lekte.

Pappa reiste jo en del i forbindelse med jobb, så det var alltid mor som var hjemme. Når pappa var hjemme, så var han hjemme på en måte. Han likte å fiske. Han hadde båt og var ute og fisket, satte garn, tok oss med når han kunne. Han var en mann som sto i båten når han kjørte fordi han ikke skulle kjøre på noe.

Da jeg reiste hjem til mamma sist, og nærmet meg Børsheim, så jeg en båt som var på vei ut, og han som kjørte båten sto på samme måte som pappa pleide å stå i båten. Da fikk jeg en følelse av at jeg så pappa, men det var jo ikke han. Det var en spesiell og emosjonell opplevelse.

Jeg har mange gode minner fra barndommen, og disse minnene er sånn som vi har tatt fram igjen i senere tid, i håp om å forstå han, forstå situasjonen hans, oss selv, oss søsken og mamma.

27. MARS 1980

Jeg gikk i åttende klasse på den tiden. Jeg var på ungdomsklubben på Bru sammen med noen venner. En av de voksne i bygda kom med bil og sa at det var meldt uvær, så det var nok best å bare stenge klubben for i dag. Vi satte oss dermed i bilen for å reise hjem, da var klokken nærmere 18:30, og da kom meldingen på radio om at det hadde skjedd en ulykke i Nordsjøen. Jeg husker at jeg tenkte at «bare han ikke er der».

Da jeg omsider kom hjem og så at mor hadde på nyhetssendinga, så skjønte jeg at pappa var der ulykken hadde skjedd. Jeg husker ikke så mye av kvelden utover. Jeg var nok trøtt. Som barn var jeg veldig kveldstrøtt. At jeg våknet i løpet av natta, det husker jeg, rundt 02:30 eller noe sånn, jeg gikk ned i stua. Der var senderen falt ut, så vi fikk ikke noe mer informasjon før dagen etter.

Rundt 07:10 morgenen etter, så banket det på døra. Jeg husker at enten mor eller tante spurte om jeg kunne åpne døra. Det var nok fordi hun var helt sikker på at det var presten, men det var tante og søskenbarnet mitt som sto utenfor. De hadde fått telefon fra firmaet som pappa jobbet i og fått beskjeden om at han var reddet.

Det var jo selvfølgelig en glede, men jeg husker ikke så mye av hva jeg følte der og da. Da var han jo reddet, og da skulle jo liksom alt være greit. Denne dagen, altså 28 mars 1980 var jo fredagen før påske, så da vi kom på skolen skulle rektor ha samling med hele skolen. Da jeg så alle folkene på skolen, så gikk jeg bare hjem igjen.

På vei hjem så møtte jeg en nabo som kom kjørende med lastebilen sin. Han stoppet og spurte om pappa var på Nordsjøen. Jeg husker at jeg ikke klarte å svare. Da jeg kom hjem igjen så tror jeg at jeg bare la meg til å sove, jeg var nok helt utslitt. Mor kom og vekket meg etter hvert, da hadde pappa ringt fra Ekofisk og fortalt at han var på vei til sykehuset. Der ble han liggende på lungeavdelingen frem til han kom hjem på lørdagen. Palmelørdag.

Det var et sterkt inntrykk å se pappa da han kom hjem. Han var skadet og forslått. Brutalt syn. Tanta mi var også der da han kom hjem, så jeg ble med hjem til mormor før jeg gikk hjem igjen på kvelden. Tanken var vel at mor og pappa skulle få litt tid sammen og at vi ungene uansett ble tatt vare på.

Pappa var en mann som fortalte veldig mye, og det var jo veldig bra. Han fortalte og fortalte og fortalte. Fortalte om natten i livbåten, fortalte om sjøen.

Etter ulykken

På denne tiden, midt i ungdomstiden min, skulle jeg jo snart konfirmere meg. Jeg ble konfirmert 4. mai. Han kom i konfirmasjonen min, og var med i kirken. På den tiden var det slik at konfirmantene måtte stå i midtgangen mens presten gikk imellom, og da presten kom til meg så sa han «jammen var du heldig som fikk pappaen din hjem igjen».

Pappa var jo hardt skadet. Han gjennomgikk flere operasjoner og slet nok også psykisk. Han hoppet jo fra lugarvinduet og ned på dekk. Han hadde kraniebrudd, og var kraftig forslått i kampen om overlevelse da han lå i sjøen. Flere av virvlene i ryggen var skadet. Så sånn sett var det primært hodet, nakken og ryggen som ble skadet. Jeg husker at han lenge gikk med krage, og at han reiste til og fra behandlinger. Den første tiden da han var hjemme ble det nok gjort mye, tenker jeg.

Jeg husker ikke eksakt når, men pappa reiste ut på Nordsjøen igjen. Han kom fort hjem igjen. Det var nok et stort nederlag i forhold til det å være i arbeid, og være familieforsørger. Han var jo bare 44 år når dette skjedde, mens mora vår var 37 år, så de var jo unge folk.

Onkel, pappas bror, drev en gård. Etter hvert når pappa ble bedre fysisk, så var han nok mye og hjalp til på gården der. Gårdsarbeid og stell av dyr. Han brukte nok mye fysisk kraft for å ta vare på seg selv og bygge seg opp igjen. Når pappa ikke var på gården så var han hjemme, gikk på butikken, gjorde husarbeid. Medisiner, smertestillende og alkohol tok også sin plass.

Som voksen så ser jeg jo nå at han lagde sitt mønster om dagene som gjorde at dagene gikk. Han gikk jo til behandling i mange år, så han hadde et program som gjorde at tiden likevel gikk.

Pappa dro jo på ferier og sånn, bussturer og båtturer. Så de var jo på sånne turer, foreldrene våre. Vi barna var ikke med, men det var vi ikke før ulykken heller. Som familie gikk vi til fjells og sånne ting. Jeg var ikke i utlandet før jeg gikk i 9. klasse. Da dro vi til Danmark på skoletur.

DEN PAPPA BLE

Etter hvert forekom det noen atferdsendringer. Men ikke når jeg tenker helt på slutten av livet hans og de samtalene vi hadde da, altså pappa og meg. Som voksen i dag så tenker jeg at han var jo den samme mannen hele tiden, men det var mye som hadde skjedd som ødela for at han fikk være den mannen.

Jeg var jo den som kjeftet på han. Ga han klar beskjed om at jeg ikke kom hjem dersom han ikke skjerpet seg. Jeg fikk jo dårlig samvittighet ovenfor søsknene mine som fortsatt bodde hjemme, jeg hadde alltid følelsen av at jeg måtte hjem. Som 15-16 åring så flyttet jeg jo på hybel, det var året etter Kielland-ulykken. I helgene dro jeg alltid hjem for å hjelpe til og være til stede og alle de tingene der. Etter hvert flyttet jeg lenger bort, til Stavanger, og da ble jo de tingene vanskeligere, det å reise hjem altså. Det var lengre avstander, og det var dessuten ikke så fristende å reise hjem lenger.

For mye alkohol og sånne ting gjorde etter hvert at jeg ikke orket å reise hjem igjen. Han ville ikke ha hjelp heller. Alt skulle han klare selv, men vi så jo at det ikke gikk.

Da jeg gikk i 9. klasse så fikk jeg en helsesjekk på skolen, som man gjorde på den tiden. Legen spurte meg om hvordan det egentlig gikk med pappa. Jeg husker at jeg sa at det ikke går bra, og at det er masse alkohol og ting som skjer. Ikke så veldig lenge etter min time så hadde pappa legetime selv. Når han kom hjem fra den legetimen så forsto jeg at det jeg hadde sagt på min undersøkelse på skolen, hadde blitt tatt opp med han. Men han var ikke på det punktet at han kunne innrømme at han var et punkt der han trengte hjelp.

På en måte så mistet han seg selv i Nordsjøen den dagen, tenker jeg. Jeg har valgt noen ord som sier at det var en stor endring som gjorde noe med hele familien. Spesielt med han, men hele familien, men også de rundt, i forhold til det å være sammen og gjøre gode og kjekke ting sammen. Alle de tingene ble bare vanskeligere og vanskeligere.

Jeg tenker jo litt på pappa sine søsken. De var jo seks søsken på den tiden. De så jo også hva som skjedde. Men så er det gjerne litt det der med hvor nært tør man å gå når noen strever. Det er jo

gjerne det som skjer når det blir rus i familier. Man beskytter seg selv og går vekk.

Per dags dato, kan jeg ikke snakke med mamma om dette. Hun blir veldig urolig av det. Mamma er den milde og snille, som sto sammen med han helt til døden. Hun satte ikke ned foten, hun prøvde kanskje på sin måte. Hun sa jo det at hun hadde gitt sitt løfte og at i tykt og tynt så skulle de stå sammen.

Samtidig så lagde jo mamma sitt liv som han ikke deltok i. Hun var veldig kreativ og tok fram den estetiske siden i forhold til det å lage sitt eget liv ved siden av det de hadde til felles.

De hadde gode venner da, det må jeg nevne. Venner som var som familie, folk som bodde nært i bygda. De var i hvert fall tre par som gjorde en del ting sammen. For meg betydde det at jeg alltid hadde voksen-støtte på en måte. Det har i hvert fall vært en trøst nå i senere tid da.

I DAG

Pappa fikk et uverdig liv. Han mistet seg selv. Jeg prøvde mange ganger, men rus var jo ikke et tema man snakket om på den tiden. Det var bare skam, og samtidig så var det jo en god årsakssammenheng med hvorfor rusen ble en del av livet hans.

Det er skammelig at de ikke fikk hjelp. Det er jeg sint på. De har fortsatt muligheten til å gjøre noe med det da. Sette noen verdige ord på det som skjedde, ta fullt og helt ansvar for det. Det er mange familier som er ødelagt.

En verdighet for de som overlevde hadde vært fint. En slags unnskyldning. Vi mistet jo på en måte familien vår, samholdet i familien. Jeg snakket med min bror i går kveld, og som familie har vi ikke gjort noe på mange, mange år – før mora vår ble syk eller trengte hjelp. Ikke fordi at vi ikke er venner, men fordi hverandres nærvær er en så sterk påminnelse om alt det vanskelige som var. Også er vi nok like faren vår, vi skal klare oss godt selv.

Pappa døde det året han ville blitt 68 år. I 2004 døde han. Så på et vis levde vi jo i en sorg i 24 år. Da han døde fikk jeg en enorm reaksjon, og det medførte at jeg søkte hjelp i forhold til det å klare å snakke om det. Tidligere kunne vi jo ikke sørge, for han levde jo. Selv om han levde, så mistet vi han før han døde.

Vi mistet han på veien før han døde.

Jeg er ikke sint på pappa, i det hele tatt. Som ungdom tenkte jeg jo «skjerp deg, ta deg sammen, jeg kommer hjem hvis du holder deg edru» osv. Da jeg fikk barn sa jeg at jeg ikke kom før han var edru, så da holdt han seg edru i små perioder. For han ville jo det, at jeg skulle komme på besøk med barna mine.

Pappa og meg hadde en god samtale før han døde, rundt en måned før. Han hadde nok et behov for å gjøre opp for seg, så jeg har ikke noe uoppgjort med han, men masse uoppgjort med det systemet som ikke funket rundt.

Jeg trenger at myndighetene tar ansvar, rett og slett. Mer enn det de har gjort til nå. Jeg vet jo hvorfor det gikk galt ut fra fortellingene og min fars historie. Dører var sperret. Ting var ikke på plass på plattformen. Livbåter som ikke funket. Dårlige rutiner. Ingenting var jo egentlig på plass.

Jeg har jo vært heldig, har gjort mitt liv, har både familie, utdanning og gode folk rundt meg. Men det er mange som fortsatt strever og som har strevd.

En økonomisk kompensasjon er jo en ting, men bare det med verdigheten og det å gjøre opp for seg er kjempeviktig i forhold til noe så dårlig. Jeg husker at faren vår var veldig opptatt av det med Kielland-fondet. Han var veldig aktiv og fulgte med på arbeidet og sånn da.

Jeg mistet aldri respekt for pappa, men mistet troen på at han klarte å ordne opp i de utfordringene han hadde på egenhånd. Han kunne ikke være den han ville for oss på en måte. Det at han mistet sin posisjon, mistet seg selv og hvordan han hadde det i livet i forhold til den han kunne være. Jeg ville jo ikke ha en alkoholisert far, det respekterte jeg ikke i det hele tatt. I ettertid av pappas dødsfall, så har jeg måtte male et nytt bilde av han i hodet mitt, for å huske han som den han egentlig var, innerst inne.

Jeg har levd et så fint liv som jeg kunne, ut ifra de forutsetningene jeg fikk. Men det er klart at Kielland-ulykken endret og preget mye, livet ble jo annerledes i forhold til de forutsetningene vi hadde før ulykken. Pappa kom jo hjem, så normen var jo at jeg og familien min skulle være glade. Men så mistet vi jo samholdet i kjernefamilien vår.

Han gjorde sitt beste ut ifra de forutsetningene han fikk, det tror jeg. Så har jeg gjort det beste jeg kan for mitt liv, ut ifra de forutsetningene jeg fikk.

LARS MUNDHEIM: DA PAPPA (IKKE) KOM HJEM

av Esin Tollefsen & Hanne Kvia
Skriftlig sammendrag av Esin Tollefsen

BAKGRUNN, TILKNYTNING & TILLATELSE

Dette er historien om hvordan livet til firebarnsfamilien Mundheim ble påvirket av Kielland-ulykken. Informant i dette aktuelle referatet, Lars Mundheim, er yngstemann i søskenflokken.

Innhold: Intervju av Lars Mundheim 31.01.2024.
Relasjon: Sønn av overlevende Johannes Mundheim.

Lars Mundheim har samtykket til at historien hans publiseres i minnebanken. Han har blitt forklart at samtykket ikke er et evig samtykke, og at han når som helst kan trekke den tilbake, selv etter publikasjon i minnebanken. Dette referatet har i blitt lest, korrigert og godkjent av Lars før publikasjon.

LIVET FØR ULYKKEN

Mamma var hjemmeværende frem til 1978. I 1978 hadde pappa sin første tur til Nordsjøen, og i den samme tidsperioden begynte mamma å jobbe hos Posten.

Før pappa fikk barn hadde han jobbet på sjøen på fraktebåt, før han kom i land og tok utdanning og fikk seg jobb i elektrisk byrå, hvor han reiste rundt i landet og monterte telefonsentraler. Da jeg, Lars, yngstemann i flokken, kom til verden, begynte pappa å jobbe på Fjellstrand, et skipsverft i bygden, for å kunne være mer hjemme. Han jobbet noen år på skipsverftet før han dro til Nordsjøen i 1978 for elektroselskapet Stelco.

Pappa hadde aldri sertifikatet, men han kjørte rundt på en moped, og dermed var utflukter og aktiviteter utenfor hjemmet begrenset. Jeg har minner og bilder fra da vi som familie gikk på turer til fjells, blant annet til stølen Klepp. En typisk norsk familie.

Familien vår hadde et tett og nært forhold til besteforeldre. Pappa kom fra en gårdsfamilie, og i tradisjon tro bodde vi på samme området som familien hans. Det var rundt 100 meter fra vårt hjem til besteforeldrene våre. Stedet vi bodde het Strandebarm, omkring 30 minutter fra der jeg bor i dag. I tillegg hadde pappa flere søsken, tre brødre og to søstre. Vi var altså en kjernefamilie på seks personer, men hadde også mye familie utenom kjernen.

Jeg har utdanning innen akvakultur. Jeg har samboer, som jeg har vært sammen med siden tenårene og sammen har vi en datter, som i dag (2024) er 31 år gammel. Nylig, bare to måneder siden, fikk jeg mitt første barnebarn. Min datter, hennes samboer og barnebarnet mitt bor nærme meg, rett oppi bakken her.

ULYKKESDAGEN, 27. MARS 1980

Dagen husker jeg veldig godt. Jeg satt hjemme og så på barne-tv som gikk klokken 18:00 da det kom en ekstra nyhetssending. Alle i familien var hjemme. Utover kvelden var det masse nyheter. Dagen etter ulykken skulle jeg og mine søsken på skolen, og dermed la vi oss til vanlig tid den kvelden.

Til tross for at pappa var ombord på Alexander Kielland og at vi ikke hadde noen informasjon om hvordan det sto til med han, så ble ikke fokuset revet bort fra hverdagen. Mest sannsynlig innså ikke jeg omfanget av det som skjedde i Nordsjøen da jeg gikk til sengs 27. mars 1980.

Da jeg sto opp dagen etter hadde familien fått beskjed om at pappa, Johannes, var berget fra ulykken.

På skolen ble ulykken diskutert, og jeg minnes å huske diskusjoner hvorvidt om pappa kanskje hadde kommet seg over på Edda som følge av at han faktisk overlevde ulykken.

ETTER KATASTROFEN

Pappa kom hjem to dager etter ulykken, lørdag 29. mars. I mellomtiden før han kom hjem var han på Haukeland sykehus. Ettersom at pappa hadde hoppet ned fra en høyde på 3-4 meter så hadde han blant annet fått et stort kutt i pannen og kraniebrudd. Jeg husker det veldig godt, den dagen han kom hjem.

Pappa kom hjem, og kom ut fra taxien med blå plastposer på føttene. Han hadde også en stor lapp på hodet ettersom at han hadde fått et dypt kutt. På utsiden virket pappa tilsynelatende ok.

Familien tok imot ham i døra. Ved stor sannsynlighet var jeg veldig glad da pappa kom hjem igjen, men så var jeg bare åtte år gammel, og omfanget av ulykken hadde nok ikke summet seg helt for meg. Pappa var en tøff person, så klemmer og lignende var ikke en del av hjemkomsten.

I ettertid har min søster fortalt meg at pappa måtte gå inn i huset for å finne penger, slik at han kunne betale taxien. Det var ikke snakk om noe tilrettelegging eller hjelp fra noen på noen områder. Taxien han tok hjem fra sykehuset, uten eiendelene sine, måtte han betale selv.

Pappa var ivrig på å fortelle med en gang da han kom hjem. Han fortalte i detaljer, til alle han traff, flere ganger. Historien om utflukten fra lugaren var en gjenganger.

Pappa satt i lugaren og løste kryssord da ulykken traff. Gjenstander blokkerte døra slik at det var vanskelig for ham å komme seg ut derfra via døra. Pappa hoppet dermed ut fra vinduet på lugaren, og havnet på dekk, og det var da han fikk kraniebrudd og det dype kuttet i pannen. Der fikk han hjelp av Oskar Olsen, og sammen kom de seg inn i en livbåt, men i nedsenkningsprosessen ble livbåten knust mot plattformkonstruksjonen.

Pappa endte da opp i vannet, hvor han fortalte at han ble liggende i rundt 20 minutter. Han hadde ikke fått festet livvesten ordentlig, så han måtte holde den på plass med den ene handa og svømme med den andre. Det var 8-10 meter høye bølger, og ting og gjenstander føk gjennom lufta på grunn av sterk vind og høye bølger.

Etter en stund kom en livbåt forbi. I utgangspunktet var den full av folk, men pappa fikk henge i beltet til en annen kar, og kom seg omsider om bord. Pappa var den siste som ble berget da et helikopter dro han opp fra livbåten i 5-6 tiden morgenen etter, rundt 10-11 timer etter at Kielland kantret.

Pappa dro ut igjen på Nordsjøen. Jeg er usikker på når, men tror det var rundt ett år etter ulykken, i 1981. Det var på Valhall. Det ble pappa sin aller siste tur på Nordsjøen.

Etter den siste turen på Nordsjøen ble pappa sykemeldt. Han gikk til behandling. Alkohol fikk en ny rolle i livet hans. Jeg ser ikke bort ifra at alkoholen ble pappa sin måte å håndtere de sterke følelsene på.

Det forekom gradvis en endring i pappa sin atferd. Han ble mer hissig. Han hadde stort behov for fred og ro. Middagshvilen var en viktig del av dagen for han, og den innebar at vi som barn i hjemmet måtte gå ut for at han skulle få den freden og roen som han trengte. Drikke-situasjonen gikk gradvis/periodevis. Det begynte med øl, og gikk i perioder over til sprit.

Kanskje fikk ikke pappa muligheten til å snakke nok om ulykken. Det var nok også et nederlag at turen tilbake til Nordsjøen ikke gikk fint. Kanskje det var disse tingene som gjorde at han tydde mer og mer til alkohol etter hvert.

Pappa hadde også noen eldre venner som døde etter hvert, det hjalp nok heller ikke på situasjonen.

Hvordan dynamikken mellom mamma og pappa ble/endret seg er vanskelig å si noe om. Mamma er en tilbakeholden person når det kommer til slike ting. Jeg hørte likevel at de kranglet av og til, etter at vi barna hadde lagt oss. Men det er vanskelig for meg å si noe konkret om dette, da jeg ikke husker så mye av hvordan forholdet deres var før ulykken heller. De holdt sammen helt til pappa døde. Men det er klart at forholdet ble påvirket, og jeg tror mamma på et punkt vurderte å reise fra ham.

Alle oss barna flyttet relativt tidlig ut fra hjemmet, da vi var i tenårene. Jeg bodde lengst hjemme, og var nok den som vitnet mest av endringen i pappa sitt atferds- og drikkemønster. Drikkingen ble det gradvis bare mer og mer av. Det ble forsøkt å få pappa i jobb igjen, men det var ikke et vellykket forsøk.

Pappa fikk uføretrygd etter hvert. Mamma jobbet fortsatt i Posten. Vi hadde alltid mat på bordet, men det var nok ikke så veldig mye mer enn det å rutte med.
I 1981 fikk mamma førerkortet. I 1982 dro familien på tur, uten pappa. Pappa ønsket ikke å være med.

Pappa har aldri gjort meg noe. Vi har egentlig hatt et fint forhold. Jeg hadde respekt for pappaen min. Vi gikk på en måte rundt på nåler i hans nærvær. Livet ble begrenset.

Livet ble begrenset på flere områder. Vi barna unngikk for eksempel å ha med oss venner hjem. Dersom noen av vennene våre ringte på døra, så ble vi med dem ut for å leke. Vi ville ikke forstyrre pappa.

Jeg minnes en episode hvor jeg hadde med meg min samboer, Linda, med hjem. Det endte opp med at pappa kom og kjeftet, vi måtte ikke bråke.

Fotball var en sentral del av livet mitt, og jeg spilte til jeg var over 30 år. Jeg kan ikke huske at pappa var på noen av fotballkampene mine, foruten om én gang da jeg var rundt 20 år. Men pappa hadde egentlig aldri vært interessert i fotball for den saks skyld. Lengsel etter deltakelse var der, at pappa skulle være en del av og bidra i livet mitt.

Jeg har aldri tvilt på at pappa var glad i meg. Det er nok ikke jeg som har hatt det verst. Jeg sitter igjen med en følelse av at jeg ble skjermet av mine eldre søsken.

Tre år etter ulykken døde også farfar, pappa til pappa. Pappa opplevde også å være vitne til at en liten gutt ble påkjørt av en trailer, seks år etter ulykken. Det var han som måtte dra til guttens foreldre for å fortelle om det som hadde skjedd. Det hjalp nok ikke på situasjonen.

Pappa døde i 2004. Han døde på badet hjemme. Det er en litt spesiell dato. Han døde 1. april 2004, torsdag før palmesøndag. Kielland-ulykken fant også sted torsdagen før palmesøndag i 1980.

Dødsfallet til pappa var uforventet. Han var syk, men det kom likevel brått på. Mamma ringte meg for å fortelle det, og det kom som et sjokk. Vi hadde jo et greit forhold, pappa og meg. Han var interessert i det jeg gjorde. Det var pappa sin ide at jeg skulle jobbe innen fiskeoppdrett, og han var nok litt stolt over at det var han som foreslo nettopp det.

I DAG

Jeg vet ikke om jeg er bitter. Hva skal jeg være bitter på? Kanskje litt bitter, men det er ikke på pappa. Det er på systemet som sviktet. Vi fikk aldri tilbud om noe hjelp.

Jeg skulle ønske at myndighetene tok ansvar over det som skjedde den dagen. Hva skjedde egentlig, den dagen? Jeg føler ikke at jeg vet. Var det en svakhet i konstruksjonen? En håndteringsfeil? Jeg skulle ønske at jeg visste. Aldri siden har vi fått en unnskyldning. Det er utenkelig, egentlig. Slik dette ble håndtert den gangen, ville aldri vært tilfelle i dag.

Det er klart det er vanskelig å ikke vite hva som skjedde den dagen. Hvorfor livet til familien min ble som det ble. Livet vårt og barndommen min ble påvirket av dette, jeg feiret aldri en eneste bursdag hjemme etter ulykken. Pappa deltok ikke på avslutninger på skolen.

Pappa var hjemme, og han tok all plassen hjemme, men samtidig tok han ikke plass i livet mitt.

Som voksen i dag, drikker jeg svært lite. Jeg har egentlig ikke behov for det. Det er vanskelig å si noe om, men kanskje har pappa sitt forhold til alkohol vært en grunn til det, i underbevisstheten min.

Pappa kom hjem, men han kom hjem som en annen person, vil jeg si. På et punkt sa pappa selv at det kanskje hadde vært bedre om han bare hadde dødd 27. mars 1980. Det var vondt for meg å høre, og alt jeg egentlig kunne si var at jeg var glad for at han ikke døde den dagen.

Med andre ord så kom på en måte ikke pappa hjem igjen fra Alexander L. Kielland riggen.

Pappa Johannes Mundheim, yngste sønn Lars Mundheim og kone Borgny Mundheim omkring én uke etter ulykken.

NOTATER FRA SAMTALE MED IREN HABBESTAD HØILAND

Skrevet av: Else M. Tungland

Iren Habbestad har samtykket til at historien hennes publiseres i Minnebanken. Dette er et samtykke som når som helst kan trekkes tilbake, også etter publisering. Dette referatet er lest, korrigert og godkjent av Iren Habbestad før publisering i Minnebanken.

TILKNYTNING TIL ULYKKEN

Iren (f. 1983) er fra Sandnes og datter til Olav Habbestad (f. 1948) som var stuert på Seaway Falcon under Alexander L. Kielland-ulykken.

Olav Habbestad var født på Bømlo og var nest eldst av syv søsken. Faren var snekker og moren kokke. Han til sjøs allerede som 15 åring. Senere fulgte han i moren sine fotspor og tok utdannelse som kokk. Hele sitt yrkesaktive liv jobbet han som stuert på rigger og båter.
Han jobbet som oftest jobbet i Nordsjøen. Da var han ute 14 dager om gangen og hjemme i 16 dager. Iren husker Seaway Falcon bagen og den oransje overlevelsesdrakten hans som hang i garasjen når han var hjemme. Noen ganger var han borte lengre perioder, som den gangen han var på Sydpolen i tre måneder.

Foto: Ukjent/Norsk Oljemuseum

Olav Habbestad med fagbrev som kokk.
Foto: Ukjent/Norsk Oljemuseum

Iren er yngst av fire søsken og var ikke født da Alexander L. Kielland-ulykken inntraff, men de eldre søsknene hennes har fortalt at faren deres forandret seg etter ulykken. Da han kom hjem etter ulykken, var den ellers så livlige mannen stille. Det han opplevde preget han nok resten av livet.

Fra informasjon som er tilgjengelig i Digitalarkivet, vet vi at det var 5 dykkerfartøy involverte i opprydningsarbeidet og søk etter omkomne på Ekofiskfeltet etter ulykken. Jobben startet

umiddelbart etter ulykken den 27. mars 1980 og fortsatte fram til mai samme år.[2] Seaway Falcon var et av de første fartøyene som kom til stedet etter ulykken. Den første omkomne ble tatt ombord i Seaway Falcon dagen etter ulykken, senere ble det flere. Den 31. mars ble det tatt 9 døde på samme dag. Til tider var det så travelt at til og med stuerten Olav Habbestad også måtte ut på dekk å hjelpe til.

Iren husket at faren fortalte om døde som ble tatt opp etter ulykken. Faren hennes likte også å snakke med svigersønnen om sine opplevelser. Han jobbet også Nordsjøen og hadde bedre forutsetning for å forstå hvordan det er der ute og hvor absurd hele opplevelsen med Kielland-ulykken var.

Å ta imot døde kropper lå langt utenfor de oppgavene kokken var forberedt på. Iren husker at faren snakket om at noen av dem hadde sjøstjerner i øynene. Dette gjorde inntrykk. Etterpå føltes det absurd å gå tilbake til de de daglige oppgavene som å vaske hendene og skrelle poteter. Så var det hjem til kone to småbarn og en nyfødt baby, uten noen form for debriefing.
Faren til Iren sitt liv ble etter hvert preget av alkoholmisbruk og ekteskapet tok slutt. Iren tenker at opplevelsene under Kielland-ulykken kanskje kan ha påvirket dette. Han døde av kreft 70 år gammel.

Et av Olav Habbestad sine festbord.
Foto: Ukjent/Norsk Oljemuseum.

Iren har også mange gode minner etter faren:

Det var alltid skikkelig mat når han var hjemme. Frokostene var fantastiske! Jeg kan aldri huske at vi har spist fast food og i konfirmasjoner og selskap trengte vi aldri å bestille noe. Dette ordnet far. Da han hadde fri, likte han å reise til steder med utsikt over sjøen der han kunne se på båter. Han elsket sjø og båter.

[2] Industriminne Kielland. (u.å.). Opprydning og søk etter omkomne på Ekofisk feltet. Industriminne Kielland. https://kielland.industriminne.no/opprydning-og-sok-etter-omkomne-pa-ekofiskfeltet/

Olav Habbestad på Seaway Falcon. Mannen til høyre foran i lysblå skjorte.
Foto: Per A. Jakobsen/Norsk Oljemuseum. NOMF-02750.047

REFERANSER

Agderposten (1980a, 29. mars). Ufattelig gjensynsglede. *Agderposten,* s. 1

Agderposten (1980b, 29. mars). Arendalsmann reddet etter 11 ½ time i båt. *Agderposten,* s. 1

Agderposten (1980c, 29. mars). Helge Knutsen (35) får velkomstklem av forloveden på Hisøy: Hjem fra et inferno av død, vind og sjø. *Agderposten,* s. 13

Aronsen, P. (2004). *Historiebruk – att använda det förflutna*. Lund. Studentlitteratur

Ask, A. (2009). Norges oljehistorie 1980-1989. I: Nebben, K. (Red.). *Vi fant, vi fant: Norge feirer 40 år som olje- og gassnasjon* (s. 68-103). [Oslo]: Font forlag

Berge, G.; Myhre, L.; Hansen, L.; Våge, K.; Solberg, T. & Liadal, H. (2019, 28. mars). Støtt ny granskning av Kielland-ulykken. *Stavanger Aftenblad.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/meninger/debatt/i/mRP0ML/Stott-ny-granskning-av-Kielland-ulykken

Bakhtin, M. (1981). *The Dialogical Imagination*. London: University of Texas Press

Bourdieu, P. (2004). *Acts of Resistance*. London: Polity Press

Bourdieu, P. (1997). *Outline of a Theory of Practice.* Cambridge: Cambridge University Press

Brunsvig, P. (1984): *Rettslige problemer som følge av Alexander L. Kielland-ulykken*. Oslo. (Marius; Nr. 91). Tilgjengelig på https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2013091006018

Daatland, C. ; Smith-Solbakken, M. & Weihe, H. (2016). To storulykker: Omfanget og følgene. I: Smith-Solbakken, M. (Red.). *«Alexander L. Kielland»-ulykken: Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene* (s. 280–322). Stavanger: Hertervig Akademisk

Eggen, B. & Gundersen, H. (1980). *Nordsjøtragedien*. Oslo: Pax.

FALKinternational (2011, 27. februar). *ALK-TRUTH 10 politics 2* [Videoklipp] Hentet fra https://youtu.be/gd-bX7U6jw4

Fanebust, F. (2017). Å være i historien. I: Paulsen, T. & Smith-Solbakken, M. (Red.), *Alexander L. Kielland ulykken – ringene i vannet* (s. 198-201). Stavanger: Hertervig Akademisk

Fanebust, F. (2012). *Oljelandet.* Fortellinger fra innsiden. Pax

Freire, P. (1999). *De undertryktes pedagogikk.* Oslo: Ad notam Gyldendal

Freire, P. (1970). *Pedagogy of the Oppressed*. New York: Continum

Fædrelandsvennen (1980a, 31. mars). Det er rett at jeg hjalp kokke: Men Gud Fader skal ha æren for alt. *Fædrelandsvennen*, del 2. s. 1.

Fædrelandsvennen (1980b, 31. mars). Einar Øgrey savner elleve av femten mann. – Det hele er forferdelig og ufattelig. *Fædrelandsvennen*, del 2, s 1.

Fædrelandsvennen (1980c, 31. mars). Godt å ha pappa i god behold. *Fædrelandsvennen,* s. 1

Fædrelandsvennen (1980d, 29. mars). Theis Salvesen fra Farsund: Aldri ut på en plattform igjen. *Fædrelandsvennen,* s. 11

Fædrelandsvennen (1980e, 29. mars). To kamerater – én tanke: Noe må ha gått galt med ankringssystemene. *Fædrelandsvennen,* s. 9

Gottschalk, L. (1950). *Understanding History: A Primer of Historical Method*. New York: Alfred A. Knopf.

Graff, S. (2010, 27. mars). Ble med plattformen rundt. *ABC nyheter*. Hentet fra https://www.abcnyheter.no/nyheter/2010/03/27/106688/ble-med-plattformen-rundt?gclid=EAIaIQobChMI7J65rrTW4AIVwueaCh25qQi7EAAYAiAAEgL1s_D_BwE

Gundersen, N. (1986, 4. desember). Brev til Sjøfartsdirektør Ivar Sandvik. Fremlagt i kopi på Kielland-Nettverkets årskonferanse 22–23. mai 2017. Stavanger: Nils Gunnar Gundersen

Gundersen, N. (2019). Nils Gunnar Gundersen, Skipsingeniør. I: Smith-Solbakken, M. (Red.). *Vi som bestemte, støttet og var til stede* (s. 46-56). Stavanger: UiS Scholarly Publishing Services. (Minnebank: Alexander L. Kielland-ulykken; Bind 5) Tilgjengelig på https://doi.org/10.31265/usps.11

Gundersen, N. (1981, 29. april). Oppankring av «Kielland». *Stavanger Aftenblad*, s. 5

Hagman, P. & Scaturo, D. (1992). Psychological debriefing procedures for returning military personnel. *International Journal of Psychology*, 27(3-4), 468

Hagir, L.; Espeland, E. & Kalstad, L. (2016, 20. november). Han var en av de aller siste som ble berget etter Kielland-havariet. *NRK Rogaland.* Hentet fra https://www.nrk.no/rogaland/han-var-blant-de-aller-siste-som-ble-reddet-1.13234278.

Hambro, E. (2019, 27. mars). *Alexander Kielland. Oljeplattformen som veltet.* NRK Radio. (Hele historien; Sakene som preget Norge). Tilgjengelig på https://radio.nrk.no/podkast/hele_historien

Hambro, E. & Topdahl, R. (2019, 27. mars). Kjemper for ny gransking av Kielland-ulykka - 39 år etter. *NRK Rogaland.* Hentet fra https://www.nrk.no/rogaland/kjemper-for-ny-gransking-av-alexander-kielland-ulykka-_-39-ar-etter-1.14491545

Helliksen, A. (2017). Mot det høyeste punktet. I: Paulsen, T. & Smith-Solbakken, M. (Red.), *Alexander L. Kielland ulykken – ringene i vannet* (s. 169-172). Stavanger: Hertervig Akademisk

Hovedredningssentralen Sør-Norge (1980). *Boligplattformen "Alexander L. Kielland"s havari i Nordsjøen den 27. mars 1980 : Rapport om redningsaksjonen.* Stavanger: Hovedredningssentralen Sør-Norge

Hovden, J. & Vinje, K. (1981). *Avisenes behandling av ulykken med boligplattformen "Alexander L. Kielland"*. Oslo: Yrkeslitteratur

Hughes, E. (1980). Mayday! Mayday! Alexander Kielland. *Det Beste*, *33*, 33-41, 37-38, 132-141

Jourdain, M.; Roquemont, Y.; Thalheimer, G. & Cure, J. (1985) *Interim order of 26th January 1982, Judgment of 17th May 1982: Platform Alexander L. Kielland Accident of 27th March 1980: Expert's report.* Paris: Tribunal of Commerce. Hentet fra https://filer.arkivverket.no/65f78a8f-225d-45b5-8de8-1457a687f707

Kapittel (2014). Råolje: Utstillingsåpning og panelsamtale. Hentet fra https://kapittel.ticketco.events/no/nb/e/kiellandulykken.

Karlegärd, C. & Karlsson, K-G. (2009). *Historiedidaktikk*. Lund: Studentlitteratur

Karterud, S.; Wilberg, T. & Urnes, Ø. (2017). *Personlighetspsykiatri*. Oslo: Gyldendal Akademisk

Kiellandfondet (1999, 24. april). Til Stortinget. *«Kielland-Bulletin»: Meldingsblad for Kiellandfondet*

Kielland-nettverket (2017). *Høring om Kielland-katastrofen. Høring 22.5.2017. Revidert 12.6.2017.* Hentet fra https://safe.no/wp-content/uploads/2017/09/KIELLAND-rapport.pdf

Kielland-nettverket (2019). Statusoppdateringer på Facebook. Tilgjengelig på https://www.facebook.com/nygransking/

Kindingstad, T. & Hagemann, F. (Red.) (2002). *Norges oljehistorie*. Stavanger: Wigestrand

Kjelstadli, K. (2001). *Fortiden er ikke hva den har været – en indføring i historiefaget.* Roskilde: Roskilde Universitetsforlag

Kommunal- og arbeidsdepartementet (1982). *Ulykken med plattformen «Alexander L. Kielland» (Meld. St. 67, 1981-1982)* Tilgjengelig på https://www.stortinget.no/no/Saker-og-

publikasjoner/Stortingsforhandlinger/Lesevisning/?p=1981-82&paid=3&wid=e&psid=DIVL301

Kongsnes, E. (2016a, 29. november). Ble bedt om å holde kjeft om anker-uhell på Kielland-plattformen. *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/v2eQ5/--Ble-bedt-om-a-holde-kjeft-om-anker-uhell-pa-Kielland-plattformen

Kongsnes, E. (2016b, 28. oktober. Oppdatert 23. november 2018) Kapittel 2: Ingen kontroll i kontrollrommet. *Stavanger Aftenblad, Magasin.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/magasin/i/xjJ6B/Kapittel-2-Ingen-kontroll-i-kontrollrommet

Kongnes, E. (2016c, 28. oktober). Kapittel 3. Sprekken og svikt. *Stavanger Aftenblad, Magasin.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/magasin/i/BXrpl/Kapittel-3-Sprekken-og-svikt

Kongsnes, E. (2016d, 22. november). Kielland-fagfolk svært uenige om ulykkesårsaken. *Stavanger Aftenblad, Aenergi*. Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/7vp7K/Kielland-fagfolk-svart-uenige-om-ulykkesarsaken

Kongsnes, E. (2016e, 6. desember). Kielland-krav om gransking på Stortinget. *Stavanger Aftenblad, Aenergi.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/7vjzK/Kielland-krav-om-gransking-pa-Stortinget

Kongsnes, E. (2016f, 31. oktober). Kielland-ulykken: Fagforbund krever ny gransking av Kielland-ulykken. *Stavanger Aftenblad*, s. 8–10

Kongsnes, E. (2017a, 12. januar). Krav om ny gransking står fast. *Stavanger Aftenblad, Aenergi.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/vJQlm/Krav-om-ny-Kielland-gransking-star-fast

Kongsnes, E. (2016g, 31. oktober). Krever ny gransking av Kielland-ulykken. *Stavanger Aftenblad.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/20gyy/Krever-ny-gransking-av-Kielland-ulykken

Kongsnes, E. (2016h, 19. november). Pappa spurte om en klem. Jeg sa nei. Samme dag døde han. *Stavanger Aftenblad*, *Magasin*, s. 1-7

Kongsnes (2016i, 5.desember). Stort flertall for Kielland-gransking. *Stavanger Aftenblad, Aenergi*. Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/WMJAj/Stort-flertall-for-Kielland-gransking

Kongsnes, E. (2017b, 29. mai). ”Vi skylder de pårørende å finne svar”. *Stavanger Aftenblad, Aenergi.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/rx6w3/Vi-skylder-de-overlevende-a-finne-alle-svar

Kongsnes, E. & Smith-Solbakken, M. (2016). Årsaksforklaringene og kampen om opinionen. I: Smith-Solbakken, M. (Red.). «Alexander L. Kielland»-ulykken: Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene (s. 222–279). Stavanger: Hertervig Akademisk

Kvande, L. & Naastad, N. (2013). *Hva skal vi med historie?* Oslo: Universitetsforlaget

Lian, B. (1980). Ulykken med Alexander L. Kielland: Materialtekniske undersøkelser utført av Bjørn Lian i Statoils materiallaboratorium. 31.mars - 30.september 1980. [Stavanger]: [Statoil]

Laugaland, J.; Ellingsen, Ø.; Grimen, B. & Frafjord M., (2016, 31. oktober). Reme støtter kravet om ny Kielland-gransking. *NRK Rogaland.* Hentet fra https://www.nrk.no/rogaland/reme-stotter-kravet-om-ny-kielland-gransking-1.13204338

Lønning, P. & Enghaug, A. (1980). *Alexander L. Kielland. Katastrofe.* Oslo: Dreyer

Mitsem, P. (u.å/a). *ALK-ulykken; Den største industriulykken i Norge.* Pål Mitsems blogg. Tilgjengelig på http://www.mitsem-blogg.com/421491453

Mitsem, P. (2017). For all ettertid uforklarlig. I: Paulsen, T & Smith-Solbakken, M. (Red.). *«Alexander L. Kielland»-ulykken: Ringene i vannet* (s. 186–187). Stavanger: Hertervig Akademisk

Mitsem, P. (1987, 25. april). *Sannheten om Alexander L. Kielland-ulykken; Manuskript.* Tilgjengelig på http://doccdn.simplesite.com/d/bd/e2/284289735012115133/e620a8bc-3613-4828-a927-6d9a43c49033/ALK.pdf

Mitsem, P. (u.å/b). *Sentrale punkter med oversettelse til norsk.* Tilgjengelig på http://doccdn.simplesite.com/d/bd/e2/284289735012115133/18641244-7938-4a54-bf0b-b17237849247/20190208%2BSentrale%2Bpuinkter%2Bmed%2Boversettelse%2Btil%2Bnorsk.pdf

Mjaaland, T. & Stoveland, K. (1980, 29. mars). Tre Kragerø-kamerater holdt sammen og ble reddet. *Fædrelandsvennen,* s. 10

Mjaaland, T. & Stoveland, K. (1980, 29. mars). I bar overkropp uten sko. *Fædrelandsvennen,* s. 10

Nag, T. & Nøst, A. (2018). *Alexander L. Kielland-ulykken.* Stavanger: Stavanger symfoniorkester. Konsert framført i Stavanger konserthus, 23. august 2018

Nederlands Instituut voor Militaire Historie (2015, 9. juni). *Ramp hotelplatform Alexander Kielland* [Videoklipp]. Hentet fra https://www.youtube.com/watch?v=Bt0E6VvAyjI

Nilsen, B. (1984). *Gjenferd i Nordsjøen*. Oslo: Cappelen

Nipedal, S. (2016). Hjerterått. *Det skjer i Arendal.* Hentet fra https://www.detskjeriarendal.no/magasiner/nr-6-vinteren-1617/raolje/

Norsk Olje og Gass (2016, 27. mars) Statusoppdatering på Facebook, med påfølgende kommentarer. Hentet fra https://www.facebook.com/oljeoggass/

NOU 1981:11. (1981). «*Alexander L. Kielland»-ulykken.* Oslo: Universitetsforlaget.

NOU 1983:53. (1983). «*Alexander L. Kielland»-ulykken. Tilleggsuttalelse*. Oslo: Universitetsforlaget

Norsk Telegrambyrå (2017, 22. mai). Etterlatte vil ha ny høring om Kielland-ulykken. *NRK.* Hentet fra https://www.nrk.no/rogaland/etterlatte-vil-ha-ny-horing-om-kielland-ulykken-1.13526995.

NRK (1981, 25. mai). *Alexander L. Kielland – ett år etter* [Videoklipp]. Hentet fra https://tv.nrk.no/program/ frep41004481/alexander-l-kielland-ett-aar-etter

NRK (1983, 6. desember). *Hva skjedde?* [Videoklipp]
Hentet fra https://tv.nrk.no/program/frep45003083/hva-skjedde

Omdal, S. & Våga, F. (2010, 26. mars. Oppdatert 12. mai 2011). 30 år siden Kielland-ulykken. *Stavanger Aftenblad, Aenergi.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/7xJBV/30-ar-siden-Kielland-ulykken

Outhwaite, W. (1997). *Habermas : en kritisk introduktion*. København: Hans Reitzel

Paulsen, T. og Smith-Solbakken, M. (Red.) (2017). *Alexander L. Kielland ulykken – ringene i vannet.* Stavanger: Hertervig Akademisk

Redmond, A. (2007). Debriefing. *Emergency Medicine Journal,* 24(8), 605

Riksrevisjonen (2019). *Dokument 3: Alexander Kielland-ulykken.* Hentet fra https://www.riksrevisjonen.no/kommende-rapporter/alexander-kielland-ulykken/

Rismyhr, J. & Østigård, M. (1980, 29. mars). Holdt hodet kaldt – det reddet meg. *Fædrelandsvennen*, s. 9

Ryggvik, H. & Smith-Solbakken, M. (1997). *Blod, svette og olje.* Oslo: Ad notam Gyldendal. (Norsk oljehistorie; Bind 3) Tilgjengelig på https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digibok_2009030404172

Røyknes, K. (2009). Metodetriangulering - et metodisk minefelt eller en berikelse av fenomer. *Sykepleien Forskning,* 3(4), 224-226. Tilgjengelig på https://sykepleien.no/forskning/2009/03/metodetriangulering-et-metodisk-minefelt-eller-en-berikelse-av-fenomener

SAFE (2017, 28. juni. Oppdatert 26. januar 2018) Kielland-nettverket har fått et handlekraftig styre. Hentet fra https://safe.no/kielland-nettverket-har-fatt-et-handlekraftig-styre/

SAFE (2019, 20. juni) Stortinget vedtok enstemmig at Riksrevisjonen gransker Kielland-ulykken på nytt. Hentet fra https://safe.no/stortinget-vedtok-enstemmig-at-riksrevisjonen-gransker-kielland-ulykken-pa-nytt/

Sivertsen, A. (2019, 16. januar). Norske myndigheter underslo fakta om landets største ulykke. Hentet fra https://forskning.no/olje-og-gass-partner-sikkerhet/norske-myndigheter-underslo-fakta-om-landets-storste-industriulykke/1278426

Sjo, I. (2018, 28. juli). Ein ukjent helt. *Bømlo-nytt*, s. 6–9

Skedsmo, K. (1982). *Erstatningsoppgjøret etter "Alexander L. Kielland"-ulykken. En sammenligning av oppgjørsmodellen med gjeldende norsk erstatningsrett.* Oslo: Institutt for privatrett, Universitetet i Oslo

Skretting, T. & Kongsnes, E. (2016, 29. oktober). Kiellands dype hemmelighet. *Stavanger Aftenblad, Magasin.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/magasin/i/vj3yX/Kiellands-dype-hemmelighet

Skårderud, F. & Duesund, L. (2014). Mentalisering og uro. *Norsk pedagogisk tidsskrift,* 98(3), 152 – 164. Tilgjengelig på https://www.idunn.no/npt/2014/03/mentalisering_og_uro

Smith-Solbakken, M. & Vinnem, J. (2018). Alfa-plattform-ulykken. I: *Store norske leksikon*. Hentet fra: https://snl.no/Alfa-plattform-ulykken

Smith-Solbakken, M. & Dahle, E. (2019). Alexander L. Kielland-ulykken. I: *Store norske leksikon*. Hentet fra https://snl.no/Alexander_L._Kielland-ulykken

Smith-Solbakken, M. & Weihe, H-J. (2019). Alexander L. Kielland-ulykken 1980. Fortielsen og forbitrelsen. *Arbeiderhistorie, 23*(1), 189-213. Hentet fra https://www.idunn.no/arbeiderhistorie/2019/01/alexander_l_kielland-ulykken_1980

Smith-Solbakken, M. (Red.). (2016a). *«Alexander L. Kielland»-ulykken: Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene.* Stavanger: Hertervig Akademisk

Smith-Solbakken, M. & Weihe, H-J. (2016). Alexander L. Kielland ulykken – Norges største arbeidsulykke: Smerten, opplevelsen og sorgen flere tiår etter ulykken. I: Stachoň, M., Weihe, H-J. & Lavríková, E. *Sosialt arbeid og nåtid : Slovakisk-norske perspektiver : Læreverk for høyskoler* (s. 203-214). Stavanger: Hertervig Akademisk

Smith-Solbakken, M. & Vinnem, J. (2019). Deep Sea Driller-ulykken. I: *Store norske leksikon.* Hentet fra: https://snl.no/Deep_Sea_Driller-ulykken

Smith-Solbakken, M. & Tungland, E. (2016). Fortellingen – en polyfoni. I: Smith-Solbakken, M. (Red.). *«Alexander L. Kielland»-ulykken: Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene* (s. 27–205). Stavanger: Hertervig Akademisk

Smith-Solbakken, M. (1997). *Oljearbeiderkulturen – historien om cowboyer og rebeller* (Dr. art- avhandling). Trondheim: HF-fakultetet, NTNU

Smith-Solbakken, M. (2016b). Polyfoni som historisk metode. I: Smith-Solbakken, M. (Red.), *«Alexander L. Kielland»-ulykken: Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene* (s. 208–218). Stavanger: Hertervig Akademisk.

Smith-Solbakken, M. & Weihe, H-J. (2018). Post-traumatic stress reactions in a long-term and several generations persepective. *Multicultural Studies*, 2018(1), 119 – 141

Smith-Solbakken, M. (2018a). Statfjord A-brannen. I: *Store norske leksikon*. Hentet fra https://snl.no/Statfjord_A-brannen

Smith-Solbakken, M (2019a). Torgeir Moan. Hentet fra https://snl.no/Torgeir_Moan

Smith-Solbakken, M. (Red.). (2019b). *Vi som arbeidet og vi som var arbeidsgivere.* Stavanger: UiS Scholarly Publishing Services. (Minnebank: Alexander L. Kielland-ulykken; Bind 4) Tilgjengelig på https://doi.org/10.31265/usps.12

Smith-Solbakken, M. (Red.). (2019c). *Vi som bestemte, støttet og var til stede.* Stavanger: UiS Scholarly Publishing Services. (Minnebank: Alexander L. Kielland-ulykken; Bind 5) Tilgjengelig på https://doi.org/10.31265/usps.11

Smith-Solbakken, M. (Red.). (2019d). *Vi som mistet.* Stavanger: UiS Scholarly Publishing Services. (Minnebank: Alexander L. Kielland-ulykken; Bind 3) Tilgjengelig på https://doi.org/10.31265/usps.10

Smith-Solbakken, M. (Red.). (2019e). *Vi som overlevde.* Stavanger: UiS Scholarly Publishing Services. (Minnebank: Alexander L. Kielland-ulykken; Bind 1)

Smith-Solbakken, M. (Red.). (2019f). *Vi som reddet, berget og etterforsket.* Stavanger: UiS Scholarly Publishing Services. (Minnebank: Alexander L. Kielland-ulykken; Bind 2) Tilgjengelig på https://doi.org/10.31265/usps.8

Smith-Solbakken, M. (2018b). Øyvind Krovik. I: *Store norske leksikon.* Hentet fra https://snl.no/Øyvind_Krovik

Solabladet (2016, 17. november). Åpner fotoutstilling om Kielland-ulykken. *Solabladet.* Hentet fra https://www.solabladet.no/kielland-ulykken/sola-strand-hotel/utstilling/apner-fotoutstilling-om-kielland-ulykken/s/5-106-89801

Soboleva, M. (2009). *Die Philosophie Michail Bachtins. Von der existentiellen Ontologie zur dialogischen Vernuft.* Hildesheim: Georg Olms Verlag

Stang, L. (2016). *Oljearbeideren – Stein Bredal.* Bergen: Kapabel forlag

Stavanger Aftenblad. (1980a, 28. mars). Beina kan ikke bryte sammen. *Stavanger Aftenblad,* s. 9

Stavanger Aftenblad. (1980b, 28. mars). Fullkommen tiltro til plattformen. *Stavanger Aftenblad,* s. 9

Stavanger Aftenblad. (1980c, 28. mars). U-stabilitet mulig årsak. *Stavanger Aftenblad,* s. 9

Steimler, O. Lerøen, B., Spang E., Reigstad, M. (1980, 31. mars). Alvorlig svikt hos redningsledelsen på Edda-plattformen; Flengende kritikk av redningsøvelsene. *Bergens Tidende,* s. 12

Strype, J. & Barland, B. (2007). *Kollegastøtte i politi og lensmannsetaten*. Oslo: Politihøgskolen

Stugu, O. (2008). *Historie i bruk*. Oslo: Samlaget

Sund, A., Weisæth, L., & Ersland, S. (1983). *Alexander L. Kielland-katastrofen 27. mars 1980 : Redningspersonellets erfaringer : En foreløpig forskningsrapport*. Oslo: Kontoret for katastrofepsykiatri, Universitetet i Oslo

Søndeland, G. (2016, 1. november). Regjeringen sier nei til ny Kielland-granskning. *Stavanger Aftenblad,* s. 10–13

Søndeland, G. (2018, 14. august). Etterlatte ber om ny gransking av Kielland-ulykken - nytt møte er allerede avtalt på Stortinget. *Stavanger Aftenblad.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/BJX4Ql/Etterlatte-ber-om-ny-gransking-av-Kielland-ulykken---nytt-mote-er-allerede-avtalt-pa-Stortinget

Telemark Arbeiderblad (1980, 29. mars). Fire Kragerø-gutter reddet i Nordsjøen: - Vi trodde aldri vi skulle se dere igjen! *Telemark Arbeiderblad,* s. 1, 2, 11-13

Tollaksen, T. (2005, 26. mars). 25 år etter at Alexander L. Kielland-plattformen kantret i Nordsjøen, leter overlevende og etterlatte fortsatt etter svar. *Rogalands Avis*, s. 27–33

Tollaksen, T. (2019a, 26. mars). 39 år etter "Kielland"-katastrofen: - Har plaget meg at Phillips slapp så billig unna. *Stavanger Aftenblad, Aenergi.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/J1mXlJ/39-ar-etter-Kielland-katastrofen--Har-plaget-meg-at-Phillips-slapp-sa-billig-unna

Tollaksen, T. (2019b, 27. mars). 39 år etter "Kielland"-ulykken. – Det blir ikke ro rundt "Kielland" før alle arkivene åpnes og ansvar plasseres. *Stavanger Aftenblad, Aenergi.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/wPPVL1/39-ar-siden-Kielland-ulykken--Det-blir-ikke-ro-om-Kielland-for-alle-arkivene-apnes-og-ansvar-for-ulykken-plasseres

Tollaksen, T. (2019c, 28. mars). 39 år etter "Kielland-ulykken»: -Industri og Energi må med for å få en ny gransking. *Stavanger Aftenblad, Aenergi.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/kJ34B6/39-ar-etter-Kielland-ulykken--Industri-Energi-ma-med-for-a-fa-ny-gransking

Tollaksen, T. (2019d, 1. april). Her er spørsmål "Kielland"- overlevende vil ha svar på. *Stavanger Aftenblad, Aenergi*. Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/na1bln/Her-er-sporsmalene-Kielland-overlevende-vil-ha-svar-pa

Tollaksen, T. (2018, 16. november). SV og AP krever innsyn i hemmelige Kielland-arkiver. *Stavanger Aftenblad, Aenergi.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/m6lPQp/SV-og-Ap-krever-innsyn-i-hemmelige-Kielland-arkiver

Tungland, E. & Smith-Solbakken, M. (2016). *Kielland ulykken – En polyfoni. Det som skjedde da det utenkelige ble virkelighet.* Fremføring av Torfinn Nag og Berit Meland Seagrief, Sola Strand Hotel, 17. november 2016 ; Helge Jordal og Merete Haslund, Trefoldighetskirken, 18. november 2016.

Våga, F. (2000, 18. mars). De døde vil ha meg med. *Stavanger Aftenblad.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/Lj2ex/De-dode-vil-ha-meg-med

Weihe, H-J. (2008). *Empati og etikk*. Oslo: Abstrakt forlag

Zagierski, P. (2017). Brev fra Zagierski 21.03.2017. I *Kielland-nettverket: Høring om Kielland-katastrofen* (s. 26). Stavanger: SAFE. Hentet fra https://safe.no/wp-content/uploads/2017/09/ KIELLAND-rapport.pdf

Zagierski, P. & Gjønnes, J. (1984). *Metallografiske undersøkelser av et metallstykke fra Alexander Kielland, stag D 4*. Oslo: Universitet i Oslo

Østlund, O. (1992). *Sabotasjen mot «Kielland»*. Trondheim: Falk forlag

RIKSARKIVET (RA)

Dahle, E. (1980): Vurdering av Alexander L. Kiellands stabilitet. Rapport 15. september 1980 til Granskingskommisjonen. Justisdepartementet.

Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken. Avhørskommisjonen, Avhørskommisjonenes rapport, S-1165

- Avhør av Trygve Møkster, 21. mai 1980.
- Avhør av Christian Næss, 13. mai 1980
- Avhør av Didrik Stonghaugen, 08. mai 1980 og 13. mai 1980.

Undersøkelseskommisjonen (1980). Viktige møter, beslutninger, m.v. vedrørerende arbeidet til undersøkelseskommisjon ang. Alexander L. Kielland ulykken. Arkiver etter Granskingskommisjonen

BILDER

Forsidebilde) Overlevende ankommer Sola flystasjon tidlig på morgenen 28. mars 1980.
Foto: Ukjent.

Bilde 1) Av den kantrede plattformen sees kun fire pongtonger. Produksjonsplattformen Edda i bakgrunnen.
Foto: Norsk Oljemuseum.

Bilde 2) Overlevende, etterlatte og andre berørte av Alexander L. Kielland-ulykken samlet på Sola Strand Hotel 17. november 2016 i forbindelse med presentasjon av minner om ulykken.
Foto: Marie Smith-Solbakken.

Bilde 3) Alexander L. Kielland til høyre er forbundet til Edda med gangbro.
Foto: Norsk oljemuseum.

Bilde 4) Alexander L. Kielland har veltet, og ligger opp ned.
Foto: Petroleumstilsynet.

Bilde 5) Overlevende ankommer Sola flystasjon tidlig på morgenen 28. mars 1980.
Foto: Ukjent.

Bilde 6) Eivind Egeli forklarer Else M. Tungland om konstruksjonen, ankerplan og hvordan plattformen var belastet.
Foto: Marie Smith-Solbakken. (Skjermdump 15. januar 2016 fra iPhone-video)

Bilde 7) Journalist Ellen Kongsnes til høyre bringer kontrollromsoperatør Eivind Egeli i midten sammen med Torgeir Moan til venstre fra granskingskommisjonen. Egeli vil legge frem hva han visste om sprekkdannelser, oppankring og forhaling av plattformen for Torgeir Moan.
Sola Strand Hotel 17. november 2016 under prelansering av polyfoni.
Foto: Marie Smith-Solbakken

Bilde 8) Eivind Egeli til høyre forklarer Torgeir Moan fra granskingskommisjonen til høyre om hvor og hvordan de visste om sprekkdannelser i konstruksjonen på Kielland.
Sola Strand Hotel 17. november 2016 under prelansering av polyfoni.
Foto: Marie Smith-Solbakken

ILLUSTRASJONER

Figur 1: Alexander L. Kielland kantrer i løpet av 18 minutter. Illustrasjon: Elisabeth Tungland.

Figur 2: Plantegning av Alexander L. Kielland. Illustrasjon: Elisabeth Tungland.

Tegning fra Granskingskommisjonen, Riksarkivet.

Plattformen ovenfra; søyler, stag ankringssystem. Markert spesielle belastingsområder. Tegning av Eivind Egeli, 15. januar 2016. Gjengitt med tillatelse.

ENGLISH EDITION

TRANSLATION BY AGNES O. HANSEN

Volume 1: Memory bank Alexander L. Kielland-accident

Those of us who survived

Editor: Marie Smith-Solbakken

Co-authors:
Bengt Berheim, Ellen Kongsnes, Kåre Magne Kvåle, Edmund Arne Mongstad, Tor Gunnar Tollaksen, Else M. Tungland, Finn E. Våga, Hans-Jørgen Wallin Weihe

Data manager and editor: Marie Smith-Solbakken

Publisher: UiS Scholarly Publishing Services
https://doi.org/10.31265/usps.13
http://ebooks.uis.no/index.php/USPS/catalog/book/13
ISBN 978-82-7644-866-5

This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

Questions about this publication can be directed to:
Marie Smith-Solbakken
University in Stavanger
4036 Stavanger
Phone: 51 83 10 00 (University in Stavanger)
51 83 14 14 Marie Smith-Solbakken (office), 40 63 53 29 (mobile phone)
marie.smith-solbakken@uis.no

Contents

Forfatterpresentasjon *4*

Synopsis **11**

Om minnebank **12**

Den enkeltes fortelling i den store fortellingen. Historisk metode: minnebank, polyfoni og triangulering **16**

Det skal aldri glemmes! **31**

Figurer og bilder **34**

Bilder av Alexander L. Kielland og Edda på Ekofisk-feltet. *36*

I personalbasket **38**

Olav Skotheim, ingeniør, Phillips *38*

Bengt Berheim, fagarbeider, Schlumberger *42*

Harry Løvø, konsulent, Heimdal Utbyggingsselskap, Siemens *45*

Malvin Hauge, isolatør, RM Isolering *49*

I livbåt 1 ..... **53**

Gunnar Guttormsen, tillitsvalgt og elektriker, Stelco *53*

Harald Hansen, rørlegger og tillitsvalgt, OiS *61*

Gunnar Fagermo, byssegutt, Dolphin Catering *64*

Theis Salvesen, byssegutt, Dolphin Catering *69*

Leif Wiig Abrahamsen, undervannsingeniør, Stavanger Drilling *74*

Magne Kåre Sildelid, kontrollromsoperatør, Stavanger Drilling *78*

Kåre Magne Kvåle, maskinromsoperatør, Stavanger Drilling *85*

Ragnvald Ofte, maskinromsoperatør, Stavanger Drilling *94*

Edmund Arne Mongstad, boredekksarbeider, Stavanger Drilling *99*

Kjell Johan Kylleseid, fagarbeider, HMV Haugesund. *105*

Jan Vestre, sveiser HMV Haugesund *108*

Svein Vegard Vermundsen, montør og platearbeider, HMV *115*

Per Mangseth, isolatør, Teknisk isolering A/S *118*

Tatt inn i livbåt 5 ..... **126**

Eivind Egeli, kontrollromsoperatør, Stavanger Drilling *126*

Eivind Egelid om sprekker og oppankring *131*

Eivind Egeli i Stavanger Aftenblad om ulykken og driften av plattformen *137*

Fellessamtale mellom Eivind Egeli, Kåre Magne Kvåle, Ragnvald Ofte på Åpta *139*

Bekreftelse fra Eivind Egeli *141*

Harry Vike, radiooperatør, Stavanger Drilling *143*

Helge Georg Knutsen, Rørlegger, Nymo AS, OiS *145*

Alf G. Taraldlien, jern og metallarbeider, Nymo AS, OiS *151*

Anders Helliksen, rørlegger, Nymo AS, OiS *155*

Håkon Jarl Hansen, matros, Stavanger Drilling *161*

Fellessamtale med Håkon Jarl og Eldbjørg Hansen om tiden etterpå *164*

John Aird, survivor – «and that was that» *165*

I redningsflåter **168**

GUNNAR ØVREBØ, RØRLEGGER, HMV HAUGESUND *168*
LEIF JØRGEN MYKLAND, MALER, MARITIM SERVICE, OIS *172*
ODDBJØRN LERBREKK, HELIKOPTERVAKT, STAVANGER DRILLING *177*
OSKAR JOHAN OLSEN, ASSISTERENDE BORESJEF, STAVANGER DRILLING *181*
KÅRE SVENDSBØE, HMV HAUGESUND *186*
Kåre Svendsbøe, platearbeider HMV Haugesund *191*
KÅRE SVENDSBØE, OSCAR OLSEN, OLA GAUSDAL OM HVORDAN DE OVERLEVDE *195*

PÅ SVØM **203**
OLA GAUSTAD, FAGARBEIDER, SIEMENS *203*
ROLF OLAUSSEN, RIGGER, UGLAND, OIS *210*
SVEIN INGE JENSEN, FAGARBEIDER, HMV HAUGESUND *217*

DE SOM HADDE NOEN I NORDSJØEN DEN KVELDEN OG FIKK DEM HJEM **221**
ANNE MARGRETHE FALK OG TORUNN FALK FRA LILLESAND *221*
ANNE SIRI BRØVIG FRA VENNESLA *224*
BERIT OFTE FRA ÅPTA *226*
ELDBJØRG HANSEN FRA KARMØY *227*
FRODE FANEBUST FRA SANDNES *228*
GRETE VIKE FRA JØRPELAND *232*
ISELIN KLEPPESTØ THORSEN FRA STAVANGER *233*
INGVILD OG THOR ARNE THORSEN FRA STAVANGER *234*
MARIT HEGLE FRA SANDNES *235*
STEINAR VIKE FRA JØRPELAND *236*
ROBIN ABRAHAMSEN FRA LILLESAND *237*
SOLFRID LERBREKK FRA VARHAUG *238*
ANDREA YOUNG, DATTER AV OVERLEVENDE RONALD N. JACKSON *242*
JACQUELINE JACKSON, GIFT MED OVERLEVENDE RONALD N. JACKSON *244*
ELI MUNDHEIM - EN STOR ENDRING SOM GJORDE NOE MED HELE FAMILIEN *245*
LARS MUNDHEIM: DA PAPPA (IKKE) KOM HJEM *251*
NOTATER FRA SAMTALE MED IREN HABBESTAD HØILAND *256*

REFERANSER **259**

RIKSARKIVET (RA) **269**

BILDER **270**
ILLUSTRASJONER *271*

ENGLISH EDITION **272**

SYNOPSIS **279**

About the Memory Bank **280**

NEVER FORGET! **283**

IN THE PERSONNEL BASKETS **286**
OLAV SKOTHEIM, ENGINEER, PHILLIPS *286*
BENGT BERHEIM, SKILLED WORKER, SCHLUMBERGER *291*
HARRY LØVØ, CONSULTANT, HEIMDAL UTBYGGINGSSELSKAP, SIEMENS *294*
MALVIN HAUGE, INSULATOR, RM ISOLERING *298*

Gunnar Guttormsen, representative and electrician, Stelco *302*
Harald Hansen, plumber and representative, OiS *310*
Gunnar Fagermo, galley boy, Dolphin Catering *313*
Theis Salvesen, galley boy, Dolphin Catering *318*
Leif Wiig ABRAHAMSEN, SUBSEA ENGINEER, Stavanger Drilling *323*
Magne Kåre Sildelid, control room operator, Stavanger Drilling *327*
Kåre Magne Kvåle, engine room operator, Stavanger Drilling *334*
Ragnvald Ofte, engine room operator, Stavanger Drilling *343*
Edmund Arne Mongstad, roughneck, Stavanger Drilling *348*
Kjell Johan Kylleseid, skilled worker, HMV Haugesund. *354*
Jan Vestre, welder, HMV Haugesund *357*
Per Mangseth, insulator, Teknisk isolering A/S *366*

Picked up by lifeboat 5 ..... **374**
Eivind Egeli, control room operator, Stavanger Drilling *374*
Eivind Egelid on the cracks and anchoring *379*
Eivind Egeli in Stavanger Aftenblad on the accident and the operation of the platform *386*
Joint conversation with Eivind Egeli, Kåre Magne Kvåle, Ragnvald Ofte at Åpta *389*
Eivind Egeli's confirmation *391*
Harry Vike, radio operator, Stavanger Drilling *393*
Helge Georg Knutsen, Plumber, Nymo AS, OiS *395*
Alf G. Taraldlien, iron and metal worker, Nymo AS, OiS *401*
Anders Helliksen, Plumber, Nymo AS, OiS *405*
Håkon Jarl Hansen, sailor, Stavanger Drilling *411*
Joint conversation with Håkon Jarl and Eldbjørg Hansen about the aftermath *414*
John Aird, survivor – «and that was that» *415*

In the life rafts **418**
Gunnar Øvrebø, Plumber, HMV Haugesund *418*
Leif Jørgen Mykland, painter, Maritim Service, OiS *422*
Oddbjørn Lerbrekk, HELIGARD Stavanger Drilling *427*
Oskar Johan Olsen, assisting tool pusher, Stavanger Drilling *431*
Kåre Svendsbøe, HMV, Haugesund *436*
Kåre Svendsbøe, sheet metal worker, HMV Haugesund *441*
Kåre Svendsbøe, Oscar Olsen, Ola Gausdal on how they survived *445*
Ola Gaustad, skilled worker, Siemens *453*
Rolf Olaussen, rigger, Ugland, OiS *460*
Svein Inge Jensen, fagarbeider, HMV Haugesund *467*

THOSE WHO HAD SOMEONE IN THE NORTH SEA THAT EVENING AND GOT THEM HOME **471**
Eldbjørg Hansen from Karmøy *477*
Frode Fanebust from Sandnes *478*
Gerda Kvaala from Sandnes *480*
Grete Vike from Jørpeland *482*
Iselin Kleppestø Thorsen from Stavanger *483*
Ingvild and Thor Arne Thorsen from Stavanger *484*
Marit Hegle from Sandnes *485*
Steinar Vike from Jørpeland *486*

ROBIN ABRAHAMSEN FROM LILLESAND *487*
SOLFRID LERBREKK FROM VARHAUG *488*
ANDREA YOUNG, DAUGHTER OF SURVIVOR RONALD N. JACKSON *493*
JACQUELINE JACKSON, WIFE OF SURVIVOR RONALD N. JACKSON *496*
ELI MUNDHEIM - A MAJOR CHANGE THAT AFFECTED THE WHOLE FAMILY *497*
WHEN DAD (DIDN'T) COME HOME *503*
NOTES FROM A CONVERSATION WITH IREN HABBESTAD HØILAND *508*

REFERENCES **511**

RIKSARKIVET (RA) **521**
ILLUSTRATIONS 522

SYNOPSIS

This book is part of a collection of five books on memories from the Alexander L. Kielland oil platform disaster in 1980. The book, which is the first volume in the series, includes memories of those who were survivors of the accident. We wish to emphasize that many of those who survived the accident did so thanks to the efforts of others who were part of the accident. Some of those helpers survived and others died.

The memories are from interviews conducted by the listed authors with those who survived the disaster. The interviewees have all read the interview transcripts, have sometimes altered them and made additions, and in a few cases have rewritten them to such an extent that they themselves are listed as authors.

An included list of references is a selection of archival sources as well as published sources related to the memories in this collection. More substantial bibliographies, as well as lists of archival sources, are included in Smith-Solbakken (2016) and in Smith-Solbakken and Weihe (2019). Further specialized publications focus on subjects such as post-traumatic stress disorders (Smith-Solbakken and Weihe, 2018) and grief (Weihe and Smith-Solbakken, 2012), and include additional bibliographies.

About the Memory Bank

BY MARIE SMITH-SOLBAKKEN

The Alexander L. Kielland accident in 1980 stands as Norway's largest industrial disaster. 123 men lost their lives in the North Sea when the platform capsized. For the families and individuals affected, their lives were abruptly altered from what they had envisioned. This dramatic catastrophe, claiming so many lives, has deeply impacted us as a community and as a nation.

We've chosen to call this a Memory Bank to emphasize that these memories represent values that can grow, be shared, and evolve. The recorded memories are experiential assets invested in the community. We hope more people will deposit their memories into this memory bank. These memories encompass experiences, reflections, and opinions from those affected by the tragedy. This material is shared because understanding the accident will contribute to greater insight into the tragedy and the challenges individuals faced and continue to face. It also aids in comprehending the community's reactions.

The memory bank will be a resource for the entire society but will hold particular significance for all those affected by the accident and anyone who, in some way, feels connected to them. Norway is a coastal nation. The sea has claimed many lives but has also provided prosperity and livelihoods. These individual memories form a part of our recent past and cultural heritage, offering insight into how the accident intersects with the national narrative of the oil nation and the affluent society.

The memory bank contains interviews and notes from conversations with individuals affected by the Alexander L. Kielland accident.

THE MEMORIES IN THE MEMORY BANK ARE SORTED INTO FIVE BOOKS:

1. Those of us who survived
2. Those of us who rescued, salvaged, and investigated
3. Those of us who lost
4. Those of us who worked and those who were employers
5. Those of us who decided, supported, and were present

Everyone interviewed has approved that the notes from the conversation with them can be used as a part of the memory bank. A few of the included memories are from interviews conducted several years before we commenced our work. There is no restriction on the timeframe of the interviews, who was interviewed, or who created the notes upon which the interview is based.

As the editor, I want to express gratitude to everyone who has shared their memories. Those who were involved has lived with burdens and challenges far beyond what most of us can imagine. Rescue workers had particularly unique challenges. The work was conducted under

extremely difficult conditions, where it was crucial to work as swiftly as possible, often with equipment that had significant weaknesses and sometimes didn't.

CONTENT, FORM, PURPOSE, AND USE

In the memory bank, notes from conversations with those affected up until spring 2019 are published in their entirety so that future generations can benefit from the work done and partake in what those affected have communicated to us. The memory bank contains, in a historian's language, primary sources on the accident. This means they are sources from those who were there, as they tell it, and not our interpretations of how the accident was experienced. We've tried to convey this as closely and transparently as possible.

It is in line with our informants' desires that their memories and reflections shared with us and recorded are handed over to the Norwegian Oil Museum, the Regional State Archives in Stavanger, the National Library, and the Labor Movement's archive and made accessible to everyone. The intention is for their voices to be heard in public, for experiences and reflections to be exchanged, for this to become an imprint engaging with future generations, and for their experiences to be part of the national narrative.

This is the first version. The memory bank allows for the addition of new memories over time and for revising and expanding existing memories. Our experience so far is that the publications we've released and the dissemination of memories have led to continually new people wanting to contribute. We hope this will continue, appreciating both the contributions that have come, new contributions, and supplements to the memories we have. The goal is to maintain this document as a dynamic collection where new affected individuals can add new notes using the same template and under the same conditions as the other interviews.

I want to note that the document has not undergone language editing, as it normally would in a regular publication. Nonetheless, I believe the most important aspect is making the communications available and that the somewhat raw form isn't a disadvantage for new users. Some of the notes are detailed and elaborate, while others are brief and concrete, containing only factual information. This reflects that the memories are recorded from people expressing themselves differently.

We request that those using the memory bank communicate with those who have submitted their memories and inform them about how their memories are being used. I also encourage everyone quoting from the memory bank to contact the individuals being quoted and seek their consent. Those who have deposited their memories in the memory bank should continue to be informed about how their experiences, reflections, and opinions are being used. To the extent that those who have submitted their memories have views on how the memories are being used and quoted, I believe these should be taken into account. This applies to film, artistic performances, scientific, and journalistic works. I know that most who have communicated with us will appreciate such a dialogue. It's about maintaining trust, but most importantly, showing

respect for the origin of the memory and crediting those who have shared their experiences, reflections, and opinions.

NEVER FORGET!

INTRODUCTION BY KÅRE MAGNE KVÅLE

Work on oil platforms was an enticing job in the beginning of the oil era for many of Norway's working population. There was a sense of adventure and excitement in these jobs, along with good opportunities to earn a decent income. Opportunities for maritime jobs decreased, leading people from various societal strata to seek employment 'in the oil.' Schedules involving intensive work periods on board and time off made it equally attractive for people from inland communities and sparsely populated areas as for those from more industrialized regions.

There were opportunities for everyone, provided you were willing to work and could adapt to these new tasks. Hairdressers became drillers, farmers from Jæren became derrickmen, and fishermen from Karmøy became crane operators. Norway has a long tradition of labor migration. In periods, people would leave en masse for America to work; the sea and fishing provided good earnings, and housemaids earned money in Holland. Now, 'the oil' became the new workplace for many. The Alexander L. Kielland served as accommodation for people from various industrial fields working on the construction of installations for 'the oil.'

Certainly, there were risks associated with these jobs, and we were fully aware of them. It was nothing new, but health and safety (HMS) weren't such a significant focus. People were accustomed to handling risks as best as possible; they were not used to procedures and documentation. People performed their jobs thoroughly and conscientiously and expected those responsible for the tasks to have the same approach. For many, helicopter transport to and from the platforms was a major fear. There were several major accidents during transport between land and platforms that made people afraid. Most considered it safe once they were on the platforms, even though there could be safety challenges, but they were usually manageable in nature.

The Alexander L. Kielland was described as a very stable and safe platform, with excellent sea-handling capabilities. The platform was a Pentagon design, floating on five columns. This made the platform feel very stable, even in the worst weather. I was employed on the Alexander L. Kielland when it was under construction at the Compagnie Francaise d´Entreprises Metalliques (CFEM) shipyard in Dunkirk. Monitoring construction at the workshop is a very complicated task. For my part, I was less involved in overseeing the construction; it was more to familiarize myself with the platform's future operation. Veritas had a very reputable name from approving ships, something we trusted 100%. Veritas oversaw construction and follow-up, as well as later inspections and approval for the use and operation of the platform. The platform was never used for drilling; it went straight from the workshop to be used as accommodation during the construction of pump stations and other installations in the North Sea. The final stop was the Edda platform at Ekofisk. Here occurred what has subsequently been termed the largest industrial accident in Norwegian history.

The Alexander L. Kielland accident is extensively described in the book "The Incident, the Aftermath, the Secrets" (2016). A number of survivors, relatives, and other involved parties share their accounts, alongside investigation reports and other documentation. I don't wish to delve into this further but rather express how, as a survivor, I have experienced the time after the accident and reactions to what has been uncovered through the work conducted by the project at the University of Stavanger, led by Professor Marie Smith-Solbakken. It is also impossible to write a document about survivors of the Alexander L. Kielland without mentioning Kian Reme. He has tirelessly worked for years after the accident to reveal the truth of what happened and tried to keep the case active to eventually achieve justice for the survivors and the bereaved.

For my part, survival and rescue from the Alexander L. Kielland were what I must only describe as a miracle. It has also shown me how fragile a human being is against the forces of nature and the laws of physics. In a matter of minutes, the Kielland platform transformed from a safe and secure place into a platform in total imbalance, causing the deaths of 123 people with only 89 survivors. The Kielland accident could have had even more catastrophic consequences if the accident had not occurred at a time when most on board were awake. The accident completely shifted the focus on safety in the North Sea, leading to several improvements in the safety protocols for workers in Norway.

The time after the accident was difficult for me. Newspapers and media had daily coverage of everything that went wrong on the Alexander L. Kielland. People came forward with various stories about things they had seen that were wrong and could have had significance for the accident. I felt a strong sense of guilt. After all, I had been a crew member on the Kielland for many years. Had we done a poor job for which we could be blamed? These are thoughts that arise in such situations but are unrealistic. In hindsight, with today's systematic health, safety, and environment (HSE) work, potential errors and deficiencies could have been uncovered, making the Alexander L. Kielland safer. The University of Stavanger and other investigators have revealed aspects about the roles of authorities and owners in this accident that have shocked us survivors and the bereaved, showing that Norwegian oil extraction was not a walk in the park but a cynical and tough business.

Survivors and the bereaved are fighting for a new investigation. Those of us who were told after the accident that the Norwegian investigation commission's report was the truth were unaware that other investigations had taken place, reaching different conclusions, and that the outcomes of the settlements made between parties were to be kept secret for 40 years.

We were also unaware that the owners had increased insurance on the Alexander L. Kielland shortly before the accident, reaping significant profits individually. It's challenging to comprehend why survivors were offered 25,000 kr in compensation in exchange for never pursuing any lawsuits regarding the accident later, and why the bereaved were treated as neglectfully as possible. We had placed our trust in the Norwegian Confederation of Trade Unions (LO) and their lawyer, Karl Nandrup Dahl, believing these were very good solutions.

Furthermore, we were unaware that reports submitted by the onboard crew regarding cracks in the structure had been suppressed and that all written material related to this had been sanitized or attempted to be removed.

We were aware that survivors and the bereaved were up against powerful adversaries in the oil companies, owners, influential groups, and political circles. While these entities had different interests, collectively, they shared an interest in quickly closing this matter. It could harm economic interests and Norway's reputation as an oil nation.

Those of us who survived want the catastrophe of the Alexander L. Kielland accident never to be forgotten! It should serve as a reminder to everyone that human safety is more important than profit and short-term gains. We, the survivors, hope that political authorities will open the door to a new investigation and examine what happened with impartial eyes, free from the influence of lobbying or political gain. It is our hope, as survivors, that individuals whose lives were shattered in Norway's pursuit of staggering wealth receive the restitution they deserve, both for their sake and for Norway's reputation as an oil nation.

Survivors arriving Stavanger the 28th of March |980 (Photo: Unknown)

IN THE PERSONNEL BASKETS

OLAV SKOTHEIM, ENGINEER, PHILLIPS

By Hans-Jørgen Wallin Weihe, Statoil Fornebu, 2. November 2015.

IMPLEMENTATION AND USE

Corrected after a read-through by us 1/11-2015 – corrections reviewed by hjww 2/11-2015 and sent back to us for a new review the same date.

Consented that notes from the conversation can be made public and included in a memorial collection about the Alexander L. Kielland accident and handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the State Archives in Stavanger, The National Library and to the Labour Movement's archives and library so that posterity can take part in this. (Mail 24.01.2019)

Olav Skotheim's interviews and the journalistic descriptions concerning him can be found in several places. See for example Lønning, Per Ståle and Enghaug, Aage «Alexander Kielland KATASTROFE i Nordsjøen" published by Dreyers, page 108-109. See also Næsheim et al. (1981) «Alexander L Kielland»- accident NOU 1981:11.

CONVERSATION

The conversation starts with an informal chat about his background and the time he grew up. Both Olav and his spouse are born in 1952. He is among the oldest employees in Statoil and has already been offered a severance package due to his age and the organisational changes the company is undergoing. Olav states that he enjoys his job and appreciates the tasks he is given. He tells us that he graduated from NTH as a civil engineer in 1977. In 1978 he began working in the oil industry as a trainee for Phillips Petroleum and from 1979 he continued there as a process engineer. He had held that job on several platforms. During 1979, he stayed on Alexander Kielland on several occasions, e.g., for the start-up of Albuskjell A and F as well as for the start-up of Edda.

He has decided to participate in interviews when he is invited to do so. In a way, this has been a method for him to process everything that happened.

When the accident occurred, Olav Skotheim was on a regular routine trip to Edda. He lived on Eldisk Alpha. The journeys between the platforms were dependent on specific needs. Due to weather conditions Olav slept over at Alexander L. Kielland the day of the accident. He went there in the morning and was supposed to go back in the evening, but the helicopter transportation was cancelled due to fog.

Olav was involved in the final phase of completion and transition to normal operation on Edda, in March 1980. There was a need for a flotel – an additional housing unit- with a footbridge between it and the production platform (Edda).

«At the time, there were no TVs in the rooms, so we went to the cinema in the evenings. We watched movies in a room that was actually a storage room. Kielland was a drilling platform, but it had been converted for residential purposes. Most people were in the cinema room, but some were reading or sleeping. The movie had just started – I think it was a cowboy movie - the scrolling text was rolling when we heard a loud bang. I thought someone had dropped the footbridge onto the deck. Then, there was another bang, and a movement could be felt through the entire platform, it tipped over and listed. The movie apparatus, an 8 or 16 mm, tipped over, and people started to walk out. It got completely dark, and the alarm went off. During what felt like a minute, it got a stable list of what I experienced as 45 degrees – it was probably closer to 30 degrees. We were on the deck below the main deck. I got into the hallway, where I saw water, and found my way up to the main deck. The first thing I saw when I came up from the cinema room was the broken leg with the anchor windlass. This leg had failed under the platform and detached from it.

Because of the angle of list, one part of the deck was down at the waterline while the other was high up. We helped each other out. Most people went over to the lifeboats. My cabin was in a container on deck. I went there to get dressed and to put on a life jacket. When I came back out, there was only one lifeboat left. It hung up in the air, and in such a way that it couldn't come down - so I looked around for other possibilities. I talked to the others, but the only way out was the sea. I swam towards Edda – had to jump into the sea and wanted to avoid being pulled down with the suction from the platform going under. I was lifted by a wave – I swam and swam – thought I was halfway there when I looked up and saw the personnel basket. I grabbed it from the outside and eventually managed to climb inside. Because of the waves, I was sometimes high up in the air and sometimes underwater. I saw many people who didn't manage to grab it and who were taken by winds and weather. The basket was hoisted up - I wasn't wearing a survival suit, but an insulated coverall. Everything was soaking wet. I was hoisted up onto the helipad. There, I was supported by two people. I quickly went down, changed my clothes, and took a warm shower. A noteworthy reflection is that when I jumped into the water it was neither cold nor wet, it was merely an option to get out of there and to safety.

After the rapid shower, I quickly went out to check – I was worried about Kielland. It was a much bigger platform than Edda – I was afraid it might drift into Edda – I was really on the alert. I saw that Kielland had turned upside down, its four legs up in the air. Big relief when it sailed past us.

Then I went down to the dining hall. It had been cleared of chairs and converted into an emergency hospital to receive the rescued. Everything was done according to the emergency routines, and it was ready for the rescued to arrive. There were only the 3 or 4 people who had been rescued in the first throw of the basket, as well as me.

The people in the kitchen were ready in their rescuer role – ready to handle a critical situation. No more people came. At that point, I just observed, no more people came on board. They

had cleared the area and were prepared to receive people, but no more people came.

The platform manager arrived. I knew him well. We looked at each other – didn't say a word but still had some sort of dialogue. There should have been so many, but no more people came.

After about 30- or 45 minutes – difficult to assess the time, we were flown over to the hotel at Ekofisk. We saw Bell helicopters fly just above the sea – and one or two supply boats. Some were picked up by boats, others had a rough meeting with the ships side.

We were transported to the hotel in the usual S-61 helicopters for personnel transportation. They didn't have a rescue lift, so we couldn't pick people up from the sea. That's why I've never questioned the platform managers' decision to send us to the Ekofisk hotel.

I guess the movie started around 6 pm and it didn't take more than 10 minutes from we got out until I reached Edda. I arrived there around 6:30 pm, probably left Edda at around 7:30 pm.

At the Ekofisk hotel, I borrowed clothes of a colleague and boss. I got to call a colleague at the Ekofisk onshore office. We had a landline, but it was only connected to the office – they couldn't connect it further, but he called Randi for me. He had two phones and was talking to Randi in one of them and to me in the other. He tried to hold the phones up against each other so that we could talk to each other, but it didn't work. Bjørn Finnøy was the name of the man I called and who called to inform Randi.

I was among the first people to arrive at Sola. I was contacted by Phillips Petroleum's information manager, Per Eirik Bjørklund and was interviewed by NRK at Sola. I was sent for a routine check at the hospital but had no physical injuries. On my way home in the taxi, I listened to the interview – they played it over and over. When I had to pay, I gave a wet hundred kroner bill. That's when he realized it, and said:

- So, you were there?
- Yes, I replied.

I was tired and relieved – and I thought about the others. I didn't have any close friends on board, but there were many colleagues I'd worked with on Edda.

There were talented people at Phillips – metallurgists – they quickly concluded that the welding of the hydrophones was a cause. A lot of effort was put into finding an explanation.

After the accident, I was followed up by the Rogaland psychiatric department. They made a survey. Randi received the same follow up. The routines they had to make people talk about it made me more open than I otherwise would have been - the openness was an important part of it.

We have two children and now, five grandchildren. The oldest was seven years old, the youngest was three. The three-year old didn't understand much, but the eldest understood the seriousness of the situation. The oldest wanted to comfort her mum – the youngest

thought mum was angry with the older sister and wanted to defend her. We found that a bit amusing.

In retrospect, it has left its marks. It was a serious situation, many didn´t return home, but it's important to move on. My daughters and wife were worried every time I left– I continued to work offshore.

I haven't had much contact with my colleagues – some official gatherings, e.g., at the memorial at Kvernervik. I have met some while working on platforms with other survivors. We have greeted each other and chatted, but the contact is mostly scattered.

I worked for Phillips up until 1984, when I started to work in Statoil.

Me and my wife are both born in 1952. We have grown up together. I grew up in Lågendalen in Vestfold. It was a real paradise for kids with proper winters with snow – sunlight and summer. There was a strong sense of safety, everyone had time for the kids. My dad worked as an electricity producer manager, and my mum worked in the pharmacy. When I was 16, we moved to Ulsteinvik in Sunnmøre - a place for shipyard industry. A boat sank outside of Runde. It – Ulstein II - ran aground – many lost their lives – they froze to death in the water. It made a strong impression on me and made me want to wear a lot of clothes when I had to get in the water.

I spoke with a colleague who survived the Estonia-shipwreck. He managed to hang onto the outside of a raft. In situations like that you only have one focus: to do what's needed to survive. Afterwards you can let other things in.

After the accident, I could sometimes wake up in the middle of the night when I'd spoken about it with co-workers or journalists, or when there were unusual movements in the platform. I wouldn't call it nightmares; I slept on after having looked around to check that everything was ok. After the first year, I haven't had any reactions like that. I was lucky that I wasn't injured or that I didn't lose any of my close friends. I exercised a lot – occasionally ran on extra energy – the joy of being alive.

My impression is that Phillips held safety high on the agenda. Based on the prerequisites at the time, Phillips had a high level of safety measurements.

The accident led to major improvements: they introduced a mandatory training program, initially it was three weeks, now I think it's down to one. Stricter design requirements were introduced for floating platforms with requirements for reserve buoyancy capacity. Indirectly, the accident also led to the development of the freefall lifeboat. These things have all contributed to improvements. The Norwegian cooperation model has been positive regarding cooperation between safety representatives, trade unions and employers. We have learnt from accidents both in Norway and internationally. I've worked a lot with safety, and we've come a long way

since Alexander L. Kielland. This industry has become my life – I've been an engineer, manager, platform manager, administrator, and project manager internationally.

BENGT BERHEIM, SKILLED WORKER, SCHLUMBERGER

January 20, 2019.

PERSONAL DETAILS

Born:1951
Lives in Sandnes
bengt@berheim.com

USE AND IMPLEMENTATION

Conversation at Gamla Verket on the 1st of February 2016 with Else M. Tungland and Marie Smith-Solbakken. Notes from the conversation were reviewed and corrected by Bengt Berheim on the 20.01.2019. Consent that notes from the conversation can be made public and included in a memorial collection about the Alexander L. Kielland accident and handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the State Archives in Stavanger, The National Library and to the Labour Movement's archives and library (Telephone 18.01.2019, Email 20.01.2019)

BACKGROUND

1974-2006: employee of Schlumberger, worked with wireline, perforation.

Worked on Albuskjell Foxtrot and lived on Alexander L. Kielland in 1980.

Worked with perforation from 1996-2006.

KIELLAND

I arrived on Kielland the day before. Just sat and waited to get away from there when the accident happened. I worked for Schlumberger. They tossed us to Kielland because they couldn't find "Safe Astoria" in the misty weather. I worked on Albuefox (Albuskjell 2/4 F). Back then, there were more people on the platforms than there were beds for. I was only there (at Kielland) to sleep. The weather was bad, so I stayed.

I was not exactly thrilled to be there. There were some «Moelven barracks» that were welded together and stacked on top of each other. It was some like a proper hovel. People wouldn't have accepted it nowadays. It was primitive. The only perk was free soda. That's what it was like. I've slept in places worse than that. We weren't exactly demanding back then. It became more proper in the North Sea after those things went down at Kielland. Laws and regulations on working hours were put in place, everyone had to go through security training, and so forth.

I spoke with Moseid (Toolpusher, Stavanger Drilling) out there, I knew him from Rossrigg. He had brought with him a drill crew and they were preparing the platform for drilling. They examined the pumps and tested the equipment.

MARCH 27, 1980

There were strong winds and the waves got bigger. Then we heard a boom and a bang. It felt like a wave hit the leg and we could feel some violent shaking. We were 3 people in my room, myself and two guys from Sperry Sun. The guy who opened his eyes widely when the leg was slammed, was on his first stay on a floating rig. The two of them, like me, were waiting to return to Albuskjell to do a job. We worked on Albuskjell.

I started to laugh. I was laughing because I'd experienced waves crashing into the leg on rigs many times before and there was no need to be alarmed by it. But then, it was my time to get scared when the rig jerked and sank down on the side where the leg was gone.

This was the last time I saw any of them.

The cabin door was downwards. I grabbed a chair and squeezed it through the window. I forgot the life jacket and everything in the room. I walked towards Edda, where there was a lifeboat station. The others went higher up. I went to the lifeboat box and grabbed a life jacket. I wondered if I should enter the lifeboat or wait to being picked up. Right after, the "shit" sank.

LIFEBOAT (3 OR 7)

Ok, I thought, I guess I must enter the lifeboat and possibly catch a cold. We got the boat into the water, started the engine and were ready to get out of there, but we were stuck! We were stuck to the trigger hooks – they wouldn't open. In this moment, I offered to pull the trigger handles. I was filled with adrenaline and pulled it so hard that those bumps that we all have in our hands – where the fingers are attached to the hands– turned black with blood blisters.

The boat was dragged around in a total chaos. We were hanging askew and swayed under the rig. The top of the lifeboat (the wheelhouse) was knocked off. The guy in there, who was supposed to steer, disappeared with the wheelhouse. There was screaming, swearing, and begging, some were calling for their mothers. Water started to come in. My only thought was: «I have to get out of here!"

I saw that the driver of the boat was gone – we were hanging there by the wires. We were slammed into the leg and water came into the boat, so this was a place to get away from.

Now, in hindsight, I have realized how lucky I was and that «something» was watching over me. I was thinking clearly. First and foremost, I thought about not hitting my head. Passed out I would get nowhere – then a message came to my brain: "away, now!". A voice told me "This is going to hell, you need to get away, there's no future here".

I climbed out of the hole where the boat driver had been sitting, with my arms around my head. I jumped up through the roof and broke a rib. Like I told you, my body was filled with adrenaline. I got on top of the lifeboat and looked around. I don't think I noticed at the time, but the lifeboat was hanging from the leg when I came out. From Edda, the crane operator had hoisted down the personnel basket, and it was close to the water.

I have a vague memory of inflatable rafts hanging in the air – it was very windy. I looked at the waves and at the basket and when I considered it appropriate, I plunged into the sea. I can still picture the deep wave trough and the wave that came. By the time I came back to the surface, the crane operator had already lowered the basket into the water, and I quickly got hold of it.

THE ANGEL FROM EDDA

The basket was floating in the sea right by me. The angel up there had placed it more or less on my head. Someone is watching over me, I thought. The crane operator on Edda had lowered the basket.

Some more people came, I think we were three people in the first throw. We came up with the basket. We got new, dry clothes. I was so happy when I was rescued. I couldn't stop talking. I'd been so scared. When I was inside to put on the new catering clothes, someone ran in and told us that the leg was floating in the water. He said that supply boats had come, that Kielland was twisting and turning and that we had to get out of there. Many people were up there, waiting. We were flown to the Ekofisk hotel. It felt like an overcrowded bus on holiday. Every seat was occupied, and people were standing in the aisle. It was the first time I'd have to stand in a helicopter.

In retrospect, I see quite clearly that it was the actions of the crane operator that saved me. That basket was essential to my rescue. What would I have jumped to if the basket wasn't there? He understood what I was doing right away. When I jumped, the basket was in the air, and when I came back to the surface it was floating around me so I could quickly grab it. Imagine what would have happened if he had just stood by the railing and witnessed the whole thing. He must have run to the crane and put the personnel basket in the hook as soon as he saw Kielland tilt.

And the way he put the basket into the water shows that he was both a skilled crane operator and that he understood the game. He ignored the rules. The wind was blowing well above what is legal for hoisting people up in the basket. So, by doing this, he rescued me and two others who came when they saw that it was an opportunity. I'm not sure if he picked up more people because I was taken inside.

It was when I was in the basket on my way up to Edda that I saw the leg floating in the sea – broken off. Supply vessels arrived and Kielland lay tilted in the sea. It hadn't capsized yet.

While I was inside on Edda, they came yelling that it had overturned.

I will never forget looking out of the helicopter window – on our way away from Edda – the four legs sticking out where there once had been a rig.

HARRY LØVØ, CONSULTANT, HEIMDAL UTBYGGINGSSELSKAP, SIEMENS

By Ellen Kongsnes, 15.1.2016. Consent 15.01.19.

SURVIVOR - KLÆBU - EMPLOYED BY SIEMENS

proas3@online.no

He was 31 years old when the accident happened and is now 67. He is still working. Hired as a consultant in his own company by Heimdal Utbyggingsselskap.

According to the shift schedule, I was supposed to go to shore the day after. And to shore I came, that's for certain.

Løve met Ola Gaustad - his colleague from Siemens, already during vocational school.

They both apprenticed at Siemens and often travelled offshore together. Both were at Alexander Kielland when the accident happened. Both survived and returned home. A total of 15 colleagues from Siemens went out, but only 5 returned home. One of them, the youngest, was never found.

Løvø: I've had enough trouble dealing with myself. I haven't speculated too much about the cause of the accident.

What some people have struggled to understand is that now, afterwards, I can look at the accident as a plus. When you have experienced something like that, an argument with your wife will seem like a trifle, because you know that you're not guaranteed a tomorrow.

As a person, I am fundamentally positive. That saved me. Unlike the guy who stood beside me. He stood beside me in the galley when we heard a thump. What's that, he asked. – Don't worry, lads. It's just a wave crashing into the platform, I told them. Then, suddenly, the platform tilted with a bang. Everything was tossed and turned around us. Then, the lights went off. We got up on deck. We saw lifeboats falling to the sides. We saw co-corkers who had been crushed to death lying by the containers. But I was still optimistic and sure that I would survive. It's about staying focused, I told myself.

We were invited on board a lifeboat, but I didn't want to board it because I thought it wouldn't be possible to lower it down. They wouldn't manage to release it. So, we stayed. I'll stand still, I thought. But I helped the others put on their life jackets which were stored right by the lifeboats. Someone convinced me to put on a life jacket even though I wasn't going in the lifeboat. I put it on. Maybe that's what saved me. Underneath it I had nothing but a t-shirt.

I wanted to stay on board. I didn't think Alexander Kielland would capsize. I didn't want to board a lifeboat that couldn't be released. I wanted to stay on the platform and wait for the rescue helicopter that was coming to rescue us. I was certain we would be rescued. Relax, I told the guy next to me. We walked towards the highest point on the tilting platform. It was here the platform was still held in place by a last chain. The deck started to rock. Then, we saw bags and people fly up in the air. I wonder if we might sink, I said, and then the guy next to me jumped. I was later told that he didn't make it. I decided to stand still. I began thinking about my childhood. I thought

about my grandfather, he had been a seafarer. The platform continued to sink. I thought about my grandfather's stories of how waves build up in the ocean. I decided to wait for a large wave so I could get enough momentum to jump as far away from the platform as possible. Just as I made the bet to throw myself out, Kielland sank. I lost the buoyancy and went under with the platform. Now, I'm doomed, I thought. I saw the light in the end of the tunnel, it was death, and it didn't feel bad. So, I learned that death is nothing to be afraid of. Therefore, I'm not afraid of dying. But then, something else hit me. I saw life in replay. The kids came to my mind, I had promised to drive them on easter holiday the next day.

It has strengthened my belief that one must live in the moment.

I was young and full of drive. My plan was to study engineering after I finished my vocational training. I think this drive saved me.

I went back to sea after three weeks. My mum nearly cried herself to death when I left. But I told her that an accident like that does not happen twice.

I spent five years getting the accident out of my body.

I talked my way out of it. With friends and journalists. Adresseavisa followed me for several year safter.

I also tried out the psychologist that everyone was offered after the accident. But it wasn't for me.

Still, five years after the accident, he could lay in his bed in his house by Selbusjøen in Klæbu, far away from the ocean and listen to the blowing wind and his dreams would bring him right back to the accident.

I quickly went back to sea, but I had to beat myself up a lot before I managed to put the accident behind me. Already on the next stay, we were "weather stuck" again. I couldn't sleep and had to ask to stay in the wheelhouse so I could see the waves and weather. When I was on Henrik Ibsen, the sister platform of Alexander Kielland, the lights suddenly went off and I got really anxious. I had to convince myself that everything will be ok. The platform is not sinking, only Kielland did that.

I have not talked a lot about the accident with the kids. They were young when it happened, five and seven years old.

I returned from the North Sea on the first flight after the accident. I'm at the front of the press photo that shows us walking out of the helicopter wearing blankets.

I was hoisted up from the water in the basket on the Edda platform, which was close by.

As I stood up on deck before the platform sank, I saw another member of the crew swimming into the basket which was out in the water. That stuck in my mind.

After going down with the platform, I had to fight my way back to the surface. When I finally came up and was able to turn around, I saw the platform crashing in my direction. I had to swim all that I could. As I was swimming, I thought “this is the end of me”.

Once again, I went under because of the waves and the suction from the platform. When I came back up, I swam towards the basket on Edda, crawled inside of it and waited there until it lifted me up. I was received by three men on deck. Then came the shivers from the shock, the freezing, and the fear. After a while, I looked around and wondered where everyone else was. The crew said that there weren’t many. They had only caught five or six men. The others are in the water, they said.

After the helicopter had landed at Sola, we were transported to the hospital in Stavanger. I did not want to be in the hospital. I wanted to go home.

I got new clothes and a new flight ticket. On the stretch from Fornebu to Trondheim, there was a strong turbulence. The turbulence set my nerves on edge, and I thought; I cannot die now, on a plane on my way home.

But I did come home. My daughter asked: daddy, where is the toiletry bag you got for Christmas?

I talked and I talked. With everyone except the phycologist and not so much with my kids.

We were invited to participate in a study. But the psychologist was very busy and gave us a massive stack of papers to fill in. He himself did not have the time to talk with us. The whole setting felt wrong, it didn’t suit me. So, I left.

His childhood home is in Klæbu. Back then he lived one house down from where he lives today. He also spends a lot of time in Snillfjort at Hemnskjel, which he bought five years ago. In addition, he has a vacation house in Åfjord where his new partner, Ingrid grew up.

I function in ten-year cycles. I spent just over ten years in the North Sea after Alexander Kielland. Then, I worked as an engineer at the Siemens office. When their offshore department moved to Bergen, I came with. But it ended up being too much travelling for my liking.

I quit working in the North Sea because of all the flying. The rotation fit well with running a farm on the side. But it also resulted in me being away a lot.

After I stopped working in the North Sea, I lived in Orkdal for ten years, and was occupied with trotting horses.

We had a good time, the girls liked horses and had their own pony, but my wife didn’t like it. After Orkdal, we got divorced.

We have always been a musical family. Playing organ and accordion and singing. Me, the girls, and my ex-wife all play instruments and sing.

The sea:

I'm very fond of the sea and I'm not scared, even after the Alexander Kielland accident.

Still, when major accidents happen in the world, the thoughts come back. But it doesn't tear my heart like it did during the first five years.

People say that time heals all wounds. But that's not the way it is. It's always there, but at a distance. You learn to live with it. That's the way it is with other things too. In the time right after it happened, I felt a lot of guilt for being alive. I had guardian angles. It was a fifty-fifty situation.

Widows and co-workers called me for answers, wondering whether I had seen their husbands on board and where they had gone. But I did not have any answers to give. Sorry, I didn't see him, I had to answer.

I attended many funerals. I went to get peace. And I went because it was my duty. But afterwards, it felt good.

Safety.

It's good that the safety offshore has improved. And it is good that the life jackets and survival suits are better.

But the security requirements offshore have also been applied on shore. And it costs you the shirt of your back. It has gone way too far. You cannot require that there should be three people overlooking one person's work on land. Everything in moderation, one must use common sense.

Strict requirements are needed in the oil and gas industry. But on land it feels like too much of a "nanny mentality".

Right after an accident, the safety always gets better. But then it dabs off.

But there is more focus on safety in schools and in regulations as well: there are requirements for scooter license, seat belts and boat driver's licence. I remember back in the day when we would drive the car without seatbelt while smoking cigarettes.

I'm an optimist. That's what saved me, more so than being young and strong.
-Born that way or become like that?
-The midwife told my mother, wow, he's born with a victory hat on his head. Let's keep that on. That boy will make it.
After the Alexander Kielland accident, I received a post card from a distant relative. She wrote that the victory hat had saved me.

MALVIN HAUGE, INSULATOR, RM ISOLERING

By Marie Smith-Solbakken, 22. January 2016.

PERSONAL DETAILS

Born 1939, 41 years old.
Insulator in RM Isolering
malvin.hauge@knet.no

IMPLEMENTATION AND USE

Notes based on a telephone conversation on the 22.01.2016 and 23.01.2016. Notes read out the 2nd of July via phone and some text was then corrected. Received consent that the note can be used as a basis document in the preparation of the presentation of the Alexander L. Kielland accident, including a photo collection, essays and polyphony which is a compilation of different statements from different people (Telephone 02.07.2016).

Consent that notes from the conversation can be made public and included in a memorial collection about the Alexander L. Kielland accident and handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the State Archives in Stavanger, The National Library and to the Labour Movement's archives and library (Telephone 18.01.2019, Email 20.01.2019) (telephone 23.01.2019).

SHORT WHAT HAPPENED

Found myself in the dining hall when Alexander Kielland tilted. I got out through a corridor leading to the B pillar. Went into a lifeboat, which was smashed to pieces. Crawled onto the lifeboat which was lying with the keel in the air. Managed to get hold of the basket and was hoisted aboard Edda approx. 10 minutes after the capsize.

BACKGROUND

Worked for an insulation company, was employed as an insulator in RM insulation. Worked on Edda and lived on Kielland. Had spent a couple of years working in the North Sea.

MARCH 27

It was windy and nasty weather. When there was a certain strength of the wind, they had to detach Kielland from Edda. Kielland could not stay close to Edda when the wind was blowing at a certain strength. Around five or five thirty, I was told to board Kielland. We got on board, and they started to haul it away from Edda. They had to retract the gangway when there was a lot of wind.

We went to the cabin to get changed and then to the cafeteria to eat.

I had just finished my food when I heard a loud bang. I had put the cutlery and plate in place

and was going to my room when it tipped over. I fell on my head through the hallway, luckily in the direction of the ladder. I had to pull the ladder out.

I got myself up. The platform was lilted. I had to crawl over the helipad to get to the other side. I'd lost my shoes, so I was only wearing socks. I walked to the highest point, where there were lifeboats.

There were lots of people there. No one thought the platform would capsize. There was one lifeboat on each side. One was filled with people while the other one was empty.

Someone opened the box with lifebelts, and we put them on.

THE LIFEBOAT

In the lifeboat I boarded, we were around 15 or 20 people. Many people were standing there, but a lot of them didn't take the risk of entering the lifeboat. It was on the bad side of the rig. It didn't go all the way down. It got stuck in the front and hit against the leg.

When Kielland overturned, the lifeboat was still attached in the front. We couldn't release the boat because of the tension. When the platform capsized, the bow was ripped off the boat and it was left with the bow in the air.

It was presumably filled with water. I didn't wear a seat belt and was knocked unconscious when it got tossed around. When I came to myself, I was floating around in water, and I could see daylight. I think everyone got out of the boat; the hatches were open. I crawled out and sat on top of the boat, on the keel.

In that moment, the crane operator on Edda lowered the basket. It took a while for me to get hold of it. The crane slowed down, the personnel basket hung in the air, and there was a piece of a rope hanging from under the basket. I grabbed the rope, and when the waves went down, I fell into the sea. The third time I was in, I got hold of the basket and managed to stand on its edge. Then, I was rescued and hoisted up on deck.

There was another person in the basket with me. We were hoisted up on the helipad.

Up there, we were taken good care of. We were guided down to the showers and got the heat back into our bodies. I wasn't doing well. I don't know how much time I spent on Edda. I was transported to the center (the Ekofisk complex) before I was flown ashore in the night or early morning. We didn't say much. I cannot recall what we talked about.

Three or four of my ribs were broken, and I was hospitalized for a day or two. It wasn't as bad as it could have been. I had borrowed some clothes out in the field. The following day, we were taken to town and bought lots of clothes to wear on our journey home.

MY WORKMATES

One of my friends Magne Sæbø, from back home (Halsnøy), died. He was in the same lifeboat as me, but he didn't make it to the basket. He got onto a raft. And when he jumped in the net to get aboard the supply boat, he missed, and they couldn't find him after that.

Svein Inge Jensen (Karmøy) was also in the lifeboat with me. He was the one who lowered the lifeboat and started the engine. He survived. Kåre Eide anticipated that the lifeboat would get stuck, so he didn't want to board it. He went down the ladder to the pontoon "Kula"[3] stood down there and jumped into the sea when it tipped over. He got into a rescue raft and survived.

HOME

The people at home were happy when I returned. They received a phone call from the neighbour that I had survived before they started to miss me. We didn't have a phone. The children had heard about the accident, but my wife had not heard of it.

THE BIGGEST MISTAKE

I continued to work in the North Sea, but not right away. That was my biggest mistake. I was ashore for too long.

I was not asked to go out again. When you have been in an accident, you should be asked to go out again. I eventually went back to sea, and I worked there for many years until I retired.

I worked with insulation for the same company the entire time, for 36 years.

LIFEBOAT 1

I sat in the crew mess. If I had been a little slower in getting out, I could have gone with Oddvar Engelsgjerd (Etne). They went straight out of the door and to the lifeboats over there. Everyone survived.

THE CRANE OPERATOR

I spoke briefly with the crane operator on board, but I have not spoken to him in recent times.

THE FUNERALS

I attended the funerals in Haugesund. The one for Paulsen and the memorial service for Sæbø.

3 A pontoon is a floating device used to support various structures. Spherical pontoons were located at the end of each leg on the Kielland and in Norwegian referred to as "Kula".

MOST VIVID MEMORY

When I walked across the helipad and saw people who just stood there, not doing anything. They just stood there, along the walkway to the lifeboats. They stood there when it tipped and were tossed into the ocean when it overturned. It was high up, I guess 20 or 25 meters.

ON HIS MIND

The worst part was that so many lives were lost. You start to wonder why you were rescued and they weren't. That's the kind of thing you can wonder about. I don't think about it every day, but sometimes.

WHAT HAPPENED?

They never really figured out what caused it. For a long time, we thought they had pulled it so hard at the windlass when they winched Kielland away from Edda that they tore it to pieces. But we don't know. We did talk about it.

IN LIFEBOAT 1

GUNNAR GUTTORMSEN, REPRESENTATIVE AND ELECTRICIAN, STELCO

By Marie Smith-Solbakken, February 5, 2016.

PERSONAL DETAILS

Born 1944

g-guttor@online.no

55182277

97565038

BACKGROUND

Worked for Stelco on Alexander Kielland

Has worked as a house electrician, panel electrician, and industrial electrician.

1977-1981: Electrician, supervisor, foreman in Stelco and representative for

employees in Stelco.

1982-1986: Electrician PS Contractors at Vallhall, Frigg, etc.

1987-2010 inspector at Bergens Lysverker

2010: Retired

USE AND IMPLEMENTATION

Phone call on February 5th, July 2nd, and August 8th, 2016. Did not have the opportunity to participate in the joint meeting regarding the voluntary work on Berland's house on the 13th of August. Guttormsen was not home before the 18th of August.

Consented that notes from the conversation can be made public and included in a memorial collection about the Alexander L. Kielland accident and handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the State Archives in Stavanger, The National Library and to the Labour Movement's archives and library so that posterity can take part in this. (Email 24.12.2018).

ABOUT KARSTEIN BERLAND AND COMMUNITY EFFORT

We were on that trip together. He was employed as an electrician and asked me for advice because I had experience with house installations. He was building a house. We looked at the architectural drawings of the house and I suggested where the electrical outlets should be located. He died.

We became close to each other in the North Sea. We spent both working hours and leisure time together. We, and the people from Førresfjorden were like a little family. Us Norwegians often sat together and got to know each other well. When we finished the job, it was time to sit down to eat and chat.

We at Stelco decided to take over the electrical stuff when Karstein died. We thought it was the right thing to do. We had been working together, after all.

His father-in-law was so helpful. And the widow, she was amazing too, and she was expecting a little one. I have talked to them afterwards. She impressed me, and so did the parents.

ABOUT THE ACCIDENT

Getting over the accident took time. Seven people from Stelco set out, only three of us returned home. Mundheim (Johannes Mundheim, 44 years old from Strandebarm) went back to sea one or two more times and then quit. Stigen (Gerry Stigen, 26 years old, Bergen) never went back to sea again. I was the only one who continued. I went back to sea in the end of May after the accident and continued to work there for another 8 years.

THAT EVENING

I sat and ate together with Vaagsbø (Jostein Vaagsbø, 28 years old, Os) and Kråkø (Odd S. Kråkø, 33 years old, Åsane) below deck. We called it “spanjoler-messen” (the Spaniard mess). There were two crew messes at Kielland. We were in the lower crew mess, not far from the cinema.

We had heard blows before, felt the sea breaking below deck and the platform shaking. But this time it started to tilt. There were several strong blows to the platform and then it started to tilt more and more, and we were quickly listed to 45 degrees.

My two friends ran up to the deck. I stayed and wondered what to do. I slid towards the wall because of the tilting.

All loose objects came crashing down. Food, sauce, pots, and plates and even the soft ice-cream machine. It all landed on the floor. It got terribly slippery, and we slid around on the floor. It was almost impossible to walk upwards. Luckily the tables were screwed to the floor. Me and the other people who were still in the crew mess, made our way up along the tables. Then, I saw someone open the emergency exit leading to the lifeboats. I went out. The first thing I saw was a lifeboat that was about to be smashed to pieces. We made our way up to the other lifeboat, which was located higher up and further from the sea.

LIFEBOAT 1

The first thing I see is that one of the lifeboats has been smashed to pieces. The "Spaniards crew mess" was almost under water by now. We crawled up between some pipes and climbed into the other lifeboat. In the end we were 26 people in that lifeboat.

When we lowered the lifeboat, it got stuck in the davits[4] and it was hanging like a pendulum, slamming against the bracings of the platform.

Due to a previous accident where three people had died because they had released the wire too early, before they had lowered it, there had been installed a lifebuoy around the lifeboat. It was designed so that there had to be less than 75 kg of force before you could release it. This means that it could only be released at the water surface. Because of the massive waves, it was left hanging like a pendulum, hitting against the bracings while we were trying to release it.

Suddenly, the entire wheelhouse crashed against the leg. I was on my way to help when the entire pilothouse was demolished after another slam into the rig. Then we got a clear view of the davit. One of the guys managed to get in the back, he tried to release it and just then there was sufficiently low force for us to get free.

Hammer (Bengt Hammer, 26 years old, Bergen) managed to get us loose. Many of the crew members from the boat, Stavanger Drilling, and a lot of the people from catering were in this lifeboat. I hadn't seen or met many of them. But I already knew Hammer. We worked with insulations. He did a good job at releasing the boat.

I was helping in the back. I saw that the platform was tilted. We went down a wave trough and I couldn't see the platform anymore. I didn't see when it capsized. We had already gotten away from the platform when it did. Everything was chaos.

I have to say that I wasn't scared. I was acting quite coolly. I felt like I was playing a role in a catastrophe movie. That's the feeling I had during the entire event.

The weather didn't calm down. The boat was filling with water. A guy had to pump the water out. We tried to ride along the waves to avoid filling it with more water. What happened then is that we moved away from the platform. We must have gone in a completely different direction that what we thought. A long time passed before someone found us. We didn't have a radio connection or anything like that. Eventually, we were discovered. A British rescue helicopter came down to the boat and handed us a radio.

They wanted us to drive close to the supply boat and jump into a net. We did not want to do it this way. We wanted to be picked up by helicopter. Many of us were seasick and exhausted,

[4] A davit is a mechanical device used to lower or raise objects, typically boats or lifeboats, from a higher position such as a ship's deck to the water. It consists of a crane-like structure with pivoting arms or a single arm designed for this purpose. Davits are essential for safely launching and retrieving boats or lifeboats from larger vessels.

and we worried we might not be able to jump. We knew that the wind would pick up in the evening and then calm down during the night. The captain had told me this when we spoke earlier that day. It was just as good an option to stay there, in the lifeboat, as it was to try jumping into the net and get on board the supply boat.

NOT QUOTABLE BUT GOOD TO KNOW

The people I thought would step up, did not. The people I assumed wouldn't want to get their hands dirty, did. Everyone in this lifeboat made it.

REACTIONS

We understood what we had been a part of and wondered whether we were the only survivors.

HELICOPTER

The rescue helicopter arrived at 12 am. I was picked up at 1 am and transported to the headquarters at Ekofisk. Some people were in the lifeboat until 5:30 am. They had some problems with the helicopter winch.

EKOFISK HEADQUARTER

Transported from there to Sola airport.

WHAT HAPPENED TO THE PEOPLE ON THE OTHER SIDE

We didn't experience the same drama, we who were on the other side of Edda when it tilted. We were facing the wind.

Mundheim was in his room doing crossword-puzzles when it happened. When the platform tilted, a cupboard fell in front of the door. He jumped out of the window and got himself into a lifeboat. It capsized, so he had to swim to another lifeboat. The people who pulled him up said it was at the last minute. He held onto them so hard that they had to break his fingers open.

Stigen and I didn't talk much about the accident. The two guys I sat with, Krakø and Vaagsbø both died. They run upstairs. I don't know what Berland did. He died.

Most people ran to the highest point. Many people were in the cinema room. It is natural to move towards the highest point. But loose containers crashed down and wires broke. Many were hit by those.

TOWING

They had retracted the gangway to Edda and towe it away just before it capsized. They do it with a winch. They tighten some anchors and loosen others. It puts great strain on the rig.

They spent quite a lot of long time doing it. The gangway was retracted and then they started winching the platform. I don't know whether they were finished when the platform tilted. I have a feeling that they were done when it happened. They do not use a tugboat to do it, they do it themselves using an anchor winch. It was normal process to pull the rig away in bad weather. I have experienced the gangway falling off.

WORK TASKS

They were in the process of rigging Alexander Kielland down. The equipment had to be rigged down. The equipment was stored on Edda. Many pipes were already in place, as the platform was going to be used for drilling. We were in the process of preparing it for drilling. Ibsen was taking over as a hotel. We were supposed to bring down some antennas (television antennas) from the top because they were being moved to Ibsen.

WORKING AND LIVING CONDITIONS ON ALEXANDER KIELLAND

There were many containers stacked on top of each other. We were used to those kinds of conditions; it wasn't exactly a modern rig. It was not the one we liked the best. Ibsen was taking over; it was more modern. Kielland was a pretty sturdy rig. There were other rigs that were less sturdy. We felt safe.

They wanted us to work for as many hours as possible. Of course, they took their chances. They were always on the edge. Around Christmas, we refused to return to the housing platform from Edda because of a storm.

THE CAUSE

We have speculated about the cause. Some said it was a weld. It could just as well be that the hauling became too hard a strain on the platform?

When it was anchored, and all the anchors were in the water, they would tighten some and loosen some to move the platform. When there were lots of waves, and it lay freely, we got exactly the same feeling as when Kielland capsized. Sometimes it was only held in place by the wires. It happened both on Kielland and on Ibsen, and the whole platform would shake. I have played table tennis in a full storm because the platform was tightened against the anchors.

What it can take and what it cannot, is a question. It was too much that day. We know that. Some say it was a weld that broke. If a weld was broken, there must have been some strain on it first.

THE LIFEBOATS

The davit that failed, it is questionable whether they had good enough maintenance on the lifeboats. Why didn't the davit release? The lifeboat was left hanging like a pendulum.

After Kielland, Safe Astoria was transferred to Edda. I went out in May. I attended the lifeboat

training on Edda. Everyone had to get into the lifeboats and then they were going to be lowered into the water. I was asked to participate. I was supposed to lower the lifeboat. I lowered it down, released the davits, one of the davits released itself, but the other did not. When I was questioned by the police, I told them about this. Yes, I did tell them

Some wire cutters were installed so we could cut it if something like this was to happen. It must be maintained all the time. It must be oiled, that was a wake-up call for me after the accident.

Now there are free-fall lifeboats. They have not been tested in stormy weather. There will probably be some unexpected episodes with the free-fall lifeboats as well.

MOST POWERFUL MEMORY

I don't know what to say. We find ways to protect ourselves. I have never been afraid of talking about it. Talking about it is like medicine. In my mind, I have stored the accident in the same place I have stored the fact that I once almost drove off the road.

The strongest impression is all the friends I lost; Berland, Vaagsbø, Kråkæ and the people from Førresfjorden. The comradery in the North Sea is different than it is at home. There, we do our own things in our spare time. In the North Sea, we spend our free time together. We talked about everything, about our families, about what we did and how we were doing. We were close friends. We from Stelco often sat and chatted with the people from Førresfjorden in the evenings. It's strange to think that they are gone.

THE FUNERALS

I attended all the funerals I could. I attended the funerals of Berland, Vågsøy and Kråkø

(Joar Dyrsand, who died, had swapped his shift to attend a confirmation).

COMMUNITY EFFORT (DUGNAD)

There were several of us who helped the Berland's. We owed them something. He died. We survived. It felt good to help. I wanted to do it. We did all the electrical things on the house. Some laid the pipes, and I ran the wires and installed the fuse box.

REPRESENTATIVE OF STELCO MEMBER OF ELECTRICIANS ASSOCIATED IN LO

I visited some of the wives and told them how things had gone down. That was heavy. Mundheim had trouble getting out. Stigen didn't want to go back to sea again either. Out of all of us, I got out of it in the best shape.

COMPENSATION

We were compensated for pain and suffering. We went through a hard time. We didn't know

if we should accept it or not. It was a lawyer from LO who negotiated that each survivor should receive NOK 25 000. I met the lawyer from LO at the courthouse. He put us in a terrible situation. We had to disclaim (the right to sue anyone in the future) if we suffered consequential damage. That created a dilemma for us. We didn't know how to deal with this afterwards. Then and there, I was angry with the LO lawyer, and I told him that I was.

He accepted the offer. They had made up their minds, so I felt like it didn't matter what I said.

I eventually accepted the 25 000. It was fine by me because I wasn't injured. At the same time, I was an elected representative and thought about the others. Mundheim called me to ask for advice, I told him not to accept the offer. He negotiated and received more. He was injured. I don't know what Stigen did.

STELCO AS AN EMLPOYER

They didn't handle it well. They didn't follow up those who were affected by the accident.

One of the wives was not informed by the company whether her husband had survived, was still missing, or had died. They did not contact her. She called my wife and asked. They were inexperienced. The whole thing was poorly handled. I guess that's what happens in situations like this.

OTHER FOLLOW-UP

We were followed up by psychologists over time. But I've told them that I don't want anything to do with them anymore. The reason is that I felt like it didn't lead to anything. They didn't give me anything, they only took from me. They made me uneasy, so I told them that I don't want contact with them anymore.

CONTACT WITH OTHERS FROM KIELLAND

I've been anonymous. I haven't participated in the gatherings in Stavanger. I've distanced myself from the whole thing.

KIAN REME AND THE KIELLAND FONDATION

I have not been in contact with him. I received a letter, but I didn't participate in any of it.

MEDIA AND JOURNALISTS

We were received in the hangar by representatives from the company and transported to hotels to get some shelter. But some journalists had heard that we were staying at the KNA hotel. «Vi Menn» were staying in the room next to mine. He knocked on my door and tried to force his way into my room. I told him to piss off and shut the door in his face.

In the morning we were moved down to the firm, Haugesund de Groot, as more survivors came in. We were dressed up and managed to get on the plane without any journalists

spotting us. We were transported home to Flesland in a private jet. When we arrived, NRK Hordaland was there to receive us.

Then came BT and then Morgenavisen. I let them in. I shouldn't have done that. We said some things about the experiences we'd had. Both newspapers published the interview. The entire front page read: dad came home.

I'd gone too many hours without sleep, and they told me that the world had the right to know what had happened. They use whatever trick they can. The spread was way too big. It annoyed me. Everyone was looking at me, like I'd become famous overnight. It didn't feel ok.

Then books about the sequence of events became popular. I have two books: Bernt Eggen, Håkon Gundersen and Per Ståle Lønning, Aage Enghaug.

LIFE AFTER THE ACCIDENT

I think about it like I was playing a part in a disaster movie. Maybe that's a way we protect ourselves.

HARALD HANSEN, PLUMBER AND REPRESENTATIVE, OIS

By Marie Smith-Solbakken, 9. November 2015, Hamresanden 132, 4656 Hamresanden

PERSONAL DETAILS

Born: 1942

USE AND IMPLEMENTATION

Interview conducted in Harald Hansen's home. Borrowed the book "Katastrofe i Nordsjøen" and insurance papers from LO and employees/ bereaved. Notes sent for review and correction.

Received consent that the note can be used as a background note in the preparation of the presentation of the Alexander L. Kielland accident, including a photo collection, essays and polyphony which is a compilation of different statements from different people.

Consent given via telephone 3. 07.2016. Consent that notes from the conversation can be made public and included in a memorial collection about the Alexander L. Kielland accident and handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the State Archives in Stavanger, The National Library and to the Labour Movement's archives and library so that posterity can take part in this. Telephone 13.02.2019.

BACKGROUND

1979: Plumber employed by Maritim Service, leased out to Haugesund De Groot, and further hired by Phillips via OiS. Supervisor of pipes and plates for some years. Continued to work offshore until retirement. By the end of 1979, OiS entered the field offshore. There were then 36 companies that joined this group. OiS had large and time-consuming engagements on the Ekofisk field, Statfjord, Vallhall and Frigg.

MARCH 27, 1980

I was a plumber foreman and worked on Albuskjell Alfa. A lot of drill crew came out, and I unfortunately had to move to Kielland. I was appointed to live at Kielland and had to commute back and forth with only a plastic bag.

That day was windy and there was fog too, so I couldn't get to work. In connection with the hauling from Edda, the tragedy happened – the platform tilted.

CINEMA

I'd met Abrahamsen earlier in the day. We agreed to go to the cinema that night. We were in the cinema room of the regular crew - the cinema below the helipad - when it happened. The last thing I remember is walking into the cinema room. I don't remember anything else before I saw the sea coming into the crew mess. I must have fallen asleep. I woke up on the floor. I sensed that something had happened. I need to get out of here, I thought. The water came through the crew mess. There wasn't a single person in the cinema room. It was completely empty. I was by myself on the floor.

I knew that there was a door next to the movie screen, leading out to a hallway and a lifeboat. I got up on one side and made my way down. I knew there were three lifeboats there. The three lifeboats which I'd sought out were by themselves on the other side of Edda. When I got out, there was only one lifeboat left, the two others were under water. It wasn't the boat assigned to me, but I entered it anyway. I could hear people screaming from the lifeboat.

CUTS THE LIFEBOAT FREE WITH AN AXE

We were 22 people in the lifeboat when we managed to detach from the davit. We had difficulties getting off the hooks. The conversations revolved around how many we were, and how we could escape and get out of there. One person almost lost his fingers. The cockpit was crushed – it was an open hole. I managed to release the last hook when it was on the way up. We used an ax to cut the wire. I pulled the wire and the Finn axed. We managed to free the boat.

All that was left to do was to drive off into the sea in 7-meter-high waves. Not many seconds/minutes after we got away, the platform capsized.

IN LIFEBOAT 1

The telegraph operator was there. He tried to get a radio signal. People got seasick. Four people threw up on me. It smelled like vomit and diesel. It smelled disgusting. It was hot inside of the lifeboat. I was wearing a t-shirt and trainers. I wasn't wet and it wasn't cold.

A few hours later a rescuer from a British helicopter arrived. He registered how many people we were and informed the other rescuers.

In the early morning hours four supply boats arrived. We didn't dare to board them. Jumping from the lifeboat onto the supply boat seemed difficult. The waves seemed too high to get aboard. When we were at the lower part of the wave, we saw the propeller of the supply boat high above us. The end of the story was that they hoisted a hiving line over to us, and on that hiving line they sent over a walkie talkie in a canvas bag. That's how we got in contact. Not long after, the "Sea King" came, hoisted us up and took us to the hotel. We were registered there, and they informed our relatives. We were stripped of our clothes and given a coverall. Eventually we were flown to Sola by helicopter.

My wife did not know that I was there, on Kielland. She didn't know about it before she receives a phone call at 7 am informing her that I had been rescued. That was quite a shock for her.

ARRIVED THE HOTEL ON THE EKOFISK COMPLEX

I was told by the other guys that someone had been cut in half by the wire, and when the platform capsized, they tried to crawl upwards, but went down with it. A man who jumped into the sea wearing a survival suit was washed aboard the deck of a supply boat.

Those of us who had been there, kept in touch with each other. Many of us worked together afterwards. There were also many who quit – who didn't want to do it anymore.

Mykland (the guy from Vennesla) swam and got hold of a raft. He and two others managed to turn it.

Gunvald Falk: jumped from a great hight. He came up. He struggled afterwards. He was a plumber.

THE WORST PART

The worst part was going out again, to cut open lockers and remove personal belongings, pack everything up. Then, what had happened really hit me. This was two weeks later. I did that job together with my boss (Tom Rønning) and the materials manager (Lennard Lundholm). We emptied the lockers, packed everything up, and sent it ashore. It was personal belongings. Everyone had their own locker.

The boys had their work clothes and personal belongings in there. It was heavy, it was final, it was the end. When we found personal stuff, we put them in a separate bag and sent them to another base.

IDENTIFICATION

Our manager, Tom Rønning lived on Albuskjell. He helped identify the deceased.

WHAT HAPPENED

Why did the leg break off? Nobody knows for sure. Kielland was risen. We were never told whether samples were taken. They claim it was a welding error. It's been so many years. From what I've heard, it shouldn't be possible for it to capsize when a leg breaks off.

FOLLOW-UP AND PROCESSING

I talked with a psychologist once. I got a phone call; I thought I didn't need follow-up. I haven't had any after-effects. I went back out after fourteen days. I haven't noticed anything, no dreams, nothing.

A crisis team brought us together. It felt good the first time. I recommend talking to the priest, Theis Salvesen. He worked in catering and decided to become a priest after the accident.

I am always aware of the weather and the sounds when I'm on a platform.

I have talked a lot about what happened. I visited the parents who lost their sons. I have talked and talked. Even when people didn't ask, I talked about it. I went around and talked to the deceased's parents. What came out, were the things that needed to come out. It is getting away from me, at the same time it is stuck in my mind.

GUNNAR FAGERMO, GALLEY BOY, DOLPHIN CATERING

By Else M. Tungland, 18 November 2015, Sola Strand Hotel.

PERSONAL DETAILS

Born 1960

Tel.: 479 09 563

Kleppe

The youngest to survive.

USE AND IMPLEMENTATION

Consent that notes from the conversation can be made public and included in a memorial collection about the Alexander L. Kielland accident and handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the State Archives in Stavanger, The National Library and to the Labour Movement's archives and library so that posterity can take part in this. (Telephone 23.01.2019).

BACKGROUND

The youngest survivor

He started to work on a fishing boat when he was 17 years old. He later got a job in catering on Alexander Kielland and went on approx. 10 tours in the North Sea before the accident.

His work at AK consisted of cleaning the cabins and corridors and peeling potatoes in the galley. He worked the night shift.

WHAT HAPPENED WHEN THE ACCIDENT OCCURRED?

On the day of the accident, he was sleeping because he had worked the night shift. He was supposed to get up soon when he woke up by his bunk tipping.

I THOUGHT SOMEONE WAS BEHIND ME, LIFTING THE BED.

He quickly realised that something was terribly wrong. The lights went off and the emergency lights were turned on.

There was another cook in his cabin who was sleeping in his underpants. Both quickly got out and onto the deck. They were on the same floor as the lifeboats, so it went well. On deck there were already many people in the lifeboats. It was cold.

I ran back inside to get more clothes. I brought two t-shirts with me. I put one of them on and dropped the other on my way out. I had to run with one foot on the wall and one on the floor because the platform was tilted.

HE HAD TO JUMP TO GET DOWN TO THE LIFEBOAT

There was a big cook who didn't dare to jump. Me and another guy jumped back up and managed to get him into the lifeboat. Another guy came tumbling down and I managed to grab his shoulder and pull him into the lifeboat. I find comfort in thinking that I might have saved these two.

WHAT HAPPENED IN THE LIFEBOAT?

Inside of the lifeboat we got stuck in one of the cranes.

At first, the boat was slammed into the platform. This made the boat crack from one window all the way over the roof to the other window. Then we crashed again, and the wheelhouse in the back was knocked off. I thought that if there was another blow, it would be the end of us.

Then someone grabbed an axe and chopped until boat went down. We drifted under the platform. We got the engine running and headed out towards the waves. Water came in through the crack at the front. When we were clear of the platform, we let the waves steer our course.

We were 26 people in the boat.

When we opened the side hatchets, the water came rushing in. We couldn't save anyone else.

Someone said that we had to save ourselves.

There was a lot going on in the boat. Some panicked. Some wet their pants.

People were freezing and someone wanted to throw themselves at the engine to get some heat from it. They had to be held back because we were afraid it might choke the engine.

One kept asking if we would arrive in Jørpeland soon.

Another asked if we should say the Lord's Prayer. I remember that someone said: don't make jokes like that right now. There was no Lord's Prayer.

We huddled up together to keep warm.

There was a lot of water in the boat. I found a bellow pump which I used more or less the entire time to pump the water out.

THE EMERGENCY FLARES

There were emergency flares on board, but no one dared to launch them. I thought that those who had completed the safety training knew how to do it, but no one dared. I had previously worked on fishing boats where they had emergency flares. I had gotten some of the expired ones to use on New Year's Eve. The flares in the lifeboat were exactly like these, so I knew how to operate them.

I lit an emergency flare, but I quickly dropped it because the wind made the flame go straight to my hand. At that point I thought that it was better to save 26 lives than a hand.

He shows that he still has scars on his hand from the burns.

I launched all the emergency flares we had, but to no avail. No one saw them. By dawn, we didn't have any emergency flares left.

RESCUED

Then a British helicopter arrived. They asked whether we had any injured people on board. I showed them my burns and was the second to be picked up.

We were transported to Ekofisk. I was the only person with a body temperature above 37 degrees. After we had been registered, we were flown to Forus by helicopter. After that, I was sent to the hospital where my burns were treated.

All of Gunnar's workmates were rescued. He did not know anyone who died. The cook wearing underpants, who was sleeping in the same cabin also got into the lifeboat. He was Portuguese.

ON THE CAUSE OF THE ACCIDENT

He thinks that they overtightened the anchor chains. They had also learned that Kielland was going ashore for an overhaul 2 days later.

DID YOU RECEIVE ANY FORM OF COMPENSATION?

He received NOK 25 000 as compensation. They were offered to talk to a lawyer. The lawyer recommended him to accept the offer. The people who did not accept it, was later compensated around NOK 200,000 and 300,000.

A journalist from Stavanger Aftenblad who recently interviewed him in connection with the 35th anniversary, asked if Stavanger Drilling had told the lawyer to advise people to accept the offer of NOK 25 000.

I never got my clothes back. I remember wearing a t-shirt that read:

"It is now or never"

I didn't get new clothes. I caught the train to Egersund, wearing the survival suit I got at Ekofisk. On my feet I was wearing some plastic bags from the hospital. I think the follow-up was poor.

My dad picked me up at the train station. (He lived in his parents' house, in a basement apartment with a separate entrance).

THE SECOND SHIPWRECK

After ALK, he quit working in the North Sea. He was unemployed for a while until he got a summer job on a fishing boat. He then worked on a large fishing boat for many years.

In 1991, he bought a shrimp trawler with his savings as well as a loan guaranteed by his father. 2 or 3 years later, he was hit by a Danish fishing boat. The crew was playing cards downstairs, while the boat was riding on autopilot. They didn't see his boat which stood still. The entire rear end of his boat broke off. It sank 7 or 8 minutes later.

Thus, this was his second dramatic shipwreck experience. This time, he had to swim. He was there with one other crew member and thought mostly about how he was doing. They managed to get over to a big styrofoam box which was floating in the sea. They could only see the lights of the fishing boat that had sunk them. Eventually, the crew there checked what had caused the crash they had heard. When they discovered what had happened, they came back and rescued the two who were floating in the sea.

After this, life at sea came to an end for Gunnar. Two shipwrecks were enough. On top of it all, he had a bad lawyer and was left with 160.000 kroners in debt after the wreck. They ended up sharing the blame because they thought he should have moved his boat when he saw the other boat coming.

After this, he lived alone on a farm in Helland for a year:

WHAT DID YOU DO THERE?

I drank and chopped wood. My sister was worried about me and got me help. I then started to see a psychiatrist who helped me.

RE-EDUCATION AND FAMILY

At the age of 35, he was offered to be reschooled. He went back to school with the 16-year-olds at Sola upper secondary school. He eventually started to work in Braatens as an aircraft mechanic. He now works for Halliburton.

While he was back in school, he lived with a guy who was married to a Brazilian woman. He asked me if I thought she looked nice, and she did. He told me that she had a sister. I exchanged letters with the sister for some time. When he was 37 years old, they got married. They are still married today. They have 2 children aged 18 and 20 (she also had a child from before). I made the youngest myself, he says and smiles proudly.

ARE YOU STILL TORMENTED BY THE MEMORIES OF KIELLAND AND THE OTHER SHIPWRECK?

For a while, I spent a lot of time alone in my cottage, one to three weeks. I brought beer.

I once got drunk on 60% alcohol. After this I would chop wood. I was always by myself. Three to five days at my cottage in Helland.

I sometimes dream that I see myself on the deck of Kielland and I can see the lifeboat out at sea without me in it. I wouldn't call it a nightmare, but it is a recurring dream.

It comes back to me when the weather is bad or if I hear about another shipwreck.

WHAT DO YOU DO THEN?

When it happens, I drink a few beers and try to calm down.

THEIS SALVESEN, GALLEY BOY, DOLPHIN CATERING

By Marie Smith-Solbakken, 13. November 2015

PERSONAL DETAILS

Theis.salvesen@kristiansand.kommune.no

99563376

Born 26091955

IMPLEMENTATION AND USE

Interview conducted at Tveit vicarage. Notes from the conversation sent for review and correction on the 2.12.2015. A few follow-up conversations with Salvesen have been done via phone. Consent that the notes can be used as a background in the preparation of the presentation of the Alexander L. Kielland accident, including a photo collection, essays and polyphony which is a compilation of different statements from various people. (Telephone 14. June 2016)

Agreed that notes from the conversation can be used.

BACKGROUND

Employed by Dolphin Catering

Fourth trip, which ended up being his last.

Marine priest in Ramsund Parish

Priest Ibestad, southern Troms

Priest Valle, Bykle

Priest in Tveit

Studied theology, just wanted to do something different. Had two trips to Kielland, and two trips to the hotel. Worked as a cleaner, messman.

MARCH 27, 1980

The weather was lousy. There were some problems with shuttling, and we had closed the big cafeteria, thus many people ended up in the small one. Rather annoying for me who was supposed to keep it clean. The dinner was served around 6 o clock. T-bone steak, Fårikål, and three other dishes which I cannot recall. On one side there was a small cinema and on the

other side a big one. We showed the movie “The Rose”. The last thing 40 people heard was “The Rose”. I think about that during funerals and weddings.

There was room for 40 people. 40 people were sitting there, clinking plates, making a lot of noise and around six twenty-five we heard a loud bang. Everything turned quiet. And everyone thought, what a storm, and then they continued to eat. After a few minutes, another bang, and then it got quiet again. Is this a false alarm? Then the platform tilted to the side. Everything fell to the floor. Glasses and plates, pots, all of it fell. I need to get out of here, I thought. I walked through the small cinema and as I entered, the entire film device came towards me, I knocked it over to the other side. This will be costly, I thought. Then I met two other people. They wanted to go inside of the platform: you’re crazy, I told them. You have come out with me. I didn’t know them. We came out on a balcony, three meters above the lifeboat. I figured that I couldn’t jump from this height when it was at this angle. Then more people came, six or seven people.

It was a crazy time. My security training was: Here is your helmet, wear it when on deck. “Lifeboat training upstairs and downstairs”. Lifeboat training was always in the cinema. Then there was someone who crossed off all six, like we had been there.

I asked if they could catch me, and they did. We boarded the lifeboat. We were 26 people in there. We pulled the lever, pulled, and pulled, but couldn’t release it. And then we could hear bangs and things started to shatter. I think all the other lifeboats were crushed. I was certain that I was going to die. Now, Mari will be a widow before she is married, I thought. We were supposed to get married in August. I said “Jesus, whether I live or die, I belong to you”. This has stayed with me throughout my 35 years as a priest. I can still feel the calm and peace I felt in that moment.

Then, we found a fire axe. Someone chopped the wire and we got loose.

Three or four months later, my mum and I were in Stavanger. The lifeboat was behind a fence. A man was there. I asked him if I could enter. I was on it, I said. You did the worst thing you could have done. You cut the wire supposed to remove the splint at the top. Because the wire lay on top of the thwart, the splint dissolved, he said.

We came free and into the sea. Terribly uncomfortable. I was only wearing a t-shirt and pants. People were peeing, shitting, and vomiting. It smelt terribly. After 15 minutes someone grabbed my pants. Salvesen, do you have a light? We spent everything we had of emergency flares within the first hour. I sat in the front with the telegraph operator who’d lost his glasses. I had to be his eyes. It is a bit like that for my father-in-law too. He was a manager at Farsund radio back then. He could connect to every radio station; I could have just said hello father-in-law. I didn't think about it then and there, I just didn't.

We did not talk. An older guy stood up, he had worked in New York as a stevedore for 30 years, he said: let’s say the Lord’s prayer. The others said no.

Around eleven o clock in the evening, there were three supply boats surrounding us, and at eleven thirty, the helicopter arrived. I heard the sound above me. There was a small window. Then I saw the rescuer arrive. They managed to bring a lot of the people. Then they left, they had some problems with the winch. I was the last to leave the lifeboat at six thirty in the morning. We were taken to the Ekofisk hotel. That's when we realised how big of a disaster it really was. We listened to the mourning music on the radio. I took off my clothes and changed into an insulated coverall. After a couple of hours, we arrived in Stavanger. Usually we landed at Forus, but this time we landed in Stavanger. There was a plane going to Farsund there. I asked if I could get on it. I was told that I could not. I was to be debriefed.

I went to Paulsen Herre Ekvipering in Stavanger – the most fashionable shop in town. There, I bought new clothes. Then I was told to go to the hotel for debriefing. I got there, said my name, and received a key to my room. I asked them if debriefing was over. I returned the key and walked to the train station.

Did you have money for a ticket?

I must have had some in my pocket? I might have had a hundred kroner bill?

IMPORTANCE

A few years ago, I spoke with someone about my experience in the North Sea, I told them that I had been on Kielland. I guess that's an experience you wish you didn't have, he said. I guess everyone wishes it didn't happen. But it did happen, and I was relatively fine, I'm someone who says, «what doesn´t kill you makes you stronger». Kielland is an experience that I have kept in my portfolio. The experience and the peace and believe in my faith is something that has stayed with me.

I also received NOK 30 000 as compensation for pain and suffering. I invested it in stocks which grew to 40 000. The best was the one in Aker, I paid 190 for 3 stocks and 3 years later, they were worth 4900 kroner.

THE KIELLAND FUND

Kian was more radical than I was, and I wasn't there at the time. I'm more radical now, I have served 20 years for the labour party in the municipal council.

CAUSES

Veritas got away with it too easily. They cannot have examined and approved further operation when the conditions were as they were. When I was working on the tanks at Ekofisk, the day before Christmas, the lamps swung like pendulums. We were told that if the platform tilts, we would sink. At Kielland we were safe. Kielland was like a cork upside down. It may have been poor maintenance. Maybe it had to do with the construction.

SINKING

I watched it on the news. They scuttled it, this is too soon, I thought. But that's the way they did it. I didn't understand why they were in such a hurry.

YOUR LIFE

For me, it was ok. I was getting married in August and taking the official examination of theology in November. I didn't have time to ponder too much about my fate.

FOLLOWED UP ON TWO PEOPLE

Kåre Jess: He grew up in Bryne but lived in Flekkefjord. He played classical guitar. I went to his cabin a couple of days a week. Kåre's daughter took her own life three years ago. I received a letter from her. When she took her life, the husband called me. He believed that the healthcare system had failed her by not realizing how serious the situation was. He complained to the county doctor and asked me for a signature. She was clearly suicidal. Her father didn't have a healthy relationship with his wife, and it affected the daughter more and more. She visited me here, and she wrote me letters, and I thought: this is going to hell. (Bereaved Ola Andreas Kjelland, the spouse of Kåre Jess' daughter, is familiar with this description and has approved it).

Arvid Austbø: He was from Lista. He was two years younger than me. I visited his parents' home. I remember that they were watching TV, and his name came up on the scrolling text – his mother said: I guess they have found him. It was odd that they hadn't informed them in advance of the news broadcast.

Thomas and Anna Austbø are still alive.

FOLLOW-UP AND PROCESSING

Allers and Hjemmet[5] wrote a piece on the ten-year anniversary of the accident. The first ten people they reached out to hadn't gotten their lives back on track. I was a parish priest and had four children. There were three of us who joined. They chose us because we were the most presentable.

Utøya, I hope that crisis psychology has come much further.

My father-in- law was a war sailor and lived with the anxiety for many years. He experienced a trauma that lasted for a full day and night. I had, and still have, so much to think about, I suffered from anxiety afterwards. I was always on the lookout for emergency exits and looked up to see if there was anything that could fall in my head. Back then it was the wild west, now it is safety first.

[5] Weekly Magazines

I had a sore throat for the following six months.

Follow-up

My mum, who was my next of kin, received a letter stating that I would struggle to concentrate and start to wet my bed. She told me, Theis – you seem completely normal.

I have been visited by a countless number of doctors and psychiatrists, and I felt that I helped them write a thesis. I always agreed to meet them, but five years ago I said no.

They measured my blood pressure.

The last time it was an IQ-test on the phone. I passed it without problems.

Reversed nonsense! It was me helping them, fuck you!

I never felt like they were interested in me. They were only interested in their research project.

There was a thirty-year commemoration. I thought it was nonsense. We were 89 survivors, probably 60 who were still alive. I wouldn't have recognized them, but we could have talked a little, those of us who were left. I think it was such a shame that they didn't even bother to send an invitation to the 60 survivors.

Grief

Is the reaction to a loss, and if you experience a loss, it is because you have gained something. It is a strength to gain something and therefore grief is strength.

My brother, who died this summer has given me so much. He stood right next to me and was taken by underwater currents. He and I were close. I was no more than 15 years old when I lost my father in a fire. As a priest, I have experienced sorrow and tears for 35 years, and I have also gone through it myself.

We were studied by trauma researchers

I never felt like they were interested in me, only in their research project.

The last time they contacted me, I told them that I did not want to participate anymore. It didn't give me anything, they were only interested in their personal gain.

IN LIFEBOAT 5

LEIF WIIG ABRAHAMSEN, SUBSEA ENGINEER, STAVANGER DRILLING

By Marie Smith-Solbakken, 24. November 2015.

PERSONAL DETAILS

Leifabr@gmail.com

Born 1937
Underwater engineer in Stavanger Drilling

IMPLEMENTATION AND USE

Several interviews have been conducted with Leif Wiig Abrahamsen in his home in Lillesand on the 24.10.2015 and on the 26.10.2015 by Marie Smith-Solbakken, Øystein Hakestad, Hans-Jørgen Wallin Weihe. Photo taken at Vikkelen, 10.11.2015, Tord F Paulsen.

Contact via messenger, Bohol Filipins 23.2.2016 with Robin Abrahamsen and Leif Wiig Abrahamsen. Consent to use for polyphony, essays and photo book received 23.2.2016.

Agreed that notes from the conversation can be made public.

BACKGROUND

Worked at sea for 15 years.
Started in India Bomayhai on Håkon Magnus in 1975, employed by Viking Ocean Kristiansand.

Worked on Håkon Magnus until Kielland.
Started to work on Kielland on the 27th of March 1980.

Escaped from the small cinema, through the crew mess, into the corridor, and out through the radio room to the helipad. Lifeboat 5, supply boat, Ekofisk Complex, Rogaland hospital.

FIRST, LAST AND SHORT TRIP TO KIELLAND

Arrived on Kielland early in the morning. I was on the drilling deck. Most of the drilling equipment was there. The rig had been converted into a housing rig but had received a drilling mission and I was there to prepare it for drilling. The top of the derrick was removed. The accommodation module (45 tons) stood on the track.

The block was there, I saw with my own eyes how it crashed down and was left hanging by the wires. Not many people have seen the travelling block move upwards in the derrick because the rig is tilting downwards.

I went with Harald Moseid, the second cousin of Julius, the son of Edvard Moseid's brother. He had also been on Håkon Magnus. We had worked together for a long time. He stayed over in my apartment in Oslo, and we had a lot of laughs.

Harald was one of the people who died. I meet with his uncle from time to time.

The weather was bad, we were struck by it at the time, but it probably would have happened at some point anyway.

27TH OF MARCH

When I got there, I met people I had worked with previously. I met Harald Moseid and Fredrik Haslund – they both died. It really is a long time ago. I rigged up as usual, put my bag in a cabin, it's still there I would think? We finished the first day of the job, it was not a full working day. I sat and watched a movie, met some people from Lillesand from the shipyard. There were many people from the shipyard there because they were rebuilding it for drilling.

As we sat there, I heard a thump or two and then a bang. Seconds later, it got a strong list. Then I had to find my way out. I held onto the edge of the cafeteria counter so I wouldn't fall. Then came the hot water. I got it all over my hands and lost the skin on both hands. It took a few days before I realized what had happened. I walked over to the radio station, where there was a door leading out to the helipad. I walked towards the highest point. I didn't even think about lifeboats, I hadn't been assigned one. The rig was tilted.

I looked out and I saw the leg floating by itself. I knew that it had tilted, but I didn't know why. There was an escape valve which was open. It made a lot of noise, so I closed it. I came over to the lifeboat which was also tilted. Some people, including me, put on lifebelts.

THOUGHTS

I didn't think about God or anything like that. I was just happy I had reconciled with my son. We had argued about some unimportant things. I was thinking clearly. I thought that when the lifeboat is hanging at that angle, it will go headfirst in the water. It was impossible to get the lifeboat loose. It must be weightless before you can release it. I knew how to release it. In my optimistic fantasy I figured that when the lifeboat had turned and was in the water, it would be weightless for a second or so, that's when it had to be released. It was like a pig in a pole. I checked if the lifebelts around the lifeboat had come off.

Some people entered the lifeboat. I checked that it was loose, had to be ready to release the lifeboat, I crawled into the lifeboat through the wheelhouse, went down and found the release handle. When I noticed that there was water on the outside, I pulled like crazy. I had ruptured the tendons in both arms. I personally saved myself and the others. In the moment, I didn't think of it like that. I cried afterwards because I thought if I had pulled one kilo or twenty grams less, it might not have been released. Why did I not ask for help?

It came up with the keel in the air. It was upside down. We managed to drag some people

from the water into the lifeboat. One guy came swimming a little later. He was hanging there with his legs down the propeller. I grabbed him and dragged him to the side of the lifeboat – a real wet and white Englishman. I pulled him inside; he was only wearing underwear and shoes. There was blood running down his body. It looked very dramatic because he was so pale. I still remember him saying «thank you very much». He wore socks and gave away his shoes.

There were some friends from Tvedestrand who had been "deep down" - they swam to the lifeboat.

Then a supply boat came over. We were a group of people who managed to get on board it. I was among those people. Then the lifeboat had to move away from the supply boat.

THE SUPPLY BOAT (NORMAND SKIPPER)

When I came inside, I was soaking wet and freezing even though I hadn't been in the water. I saw dead people lying there. I remember "how good it feels to shower. Oh, how sad it was – all the people who were gone. All of my friends who were gone". I cried. I got a coverall and a bed and went to sleep. I was there until the next day. I was hoisted up to the Ekofisk complex from the supply boat.

EKOFISK COMPLEX

I called Håkon Magnus. They phoned home and informed them that I had been rescued. I knew the Sparks (telegraphist) there and got him to personally call. The call should have been done by Stavanger Drilling.

Then, I was transported to Sola airport and then to the hospital where they examined my ruptured tendons. I was given some clothes and went out to eat. I travelled home the next day.

PROCESSING

I was crying a lot because no one had helped me pull the lever. I was in shock. Me and my friend from Vikkelen went to look at the lifeboats to check if I was right. If I had missed a kilo or just a little, we would have died. If we had been two people pulling it, we would have made it. A silly thought, but I thought about it. I still think about it.

I also heard about another lifeboat that was released (Ref. Harald Hansen, 41328872, Lifeboat 1, Hamresanden, in agreement with him on the 9.11.2015). They couldn't release it in the front. The wire went along the side of the boat, so they got the hook from the front, pulled it to the sides and cut the wire. That trick saved them.

I talked with my mate, talked with him a lot, we actually spoke yesterday, and I talked to my family. I went back to sea to another rig shortly after the accident. I had a recurring nightmare for some time afterwards. I feared being trapped or locked inside.

Ever since then, I have disliked lifeboat training. I shouldn´t because the lifeboat saved me. But it´s still like this. I did not like those lifeboat manoeuvres – those exercises. It was awful. Now they have switched to diving lifeboats.

I was on helikoptervelt afterwards. I was so scared. Two people had to look after me.

When Estonia capsized, I got unwell. I don't know if I've «caught» something. I didn't receive any follow-up. I talked with my mates. Particularly with Terje Andersen – talked to the point of boring him.

There was a welder from Stavanger who had watched the whole thing. When I met him, he told me that he had it way worse than me. He thought it was a lot worse to stand safe and sound on Edda and watch people drown.

CONTACT WITH THE AFFECTED FAMILIES

It was difficult to keep in touch with those who had lost their loved ones. I was alive, while their husbands were dead. Whether you were rescued or not was coincidental.

OM BOARD KIELLAND

The deck had been converted into a storage place and the storage room was used as a cinema room. There were things there that weighted many 100 kilos. It all started to tumble around, and there were people there too. The cinema was a provisional common room. The cinema was located next to the crew mess.

I remember that a wire broke. I saw one person who climbed on the outside, he was hit by the wire and fell into the water. Another person clung to the personnel basket, I heard they had to break his fingers to get him loose.

HIS FAMILY

They were happy when they realised that I had been rescued. I don't know if anyone received follow-up. I have two sons who are at sea now. They started after all of this. One of them is off the Egyptian shore and married in the Filipins. The other is 4 weeks on, and 4 weeks off minus travel time and he has a good salary. Mærsrigg.

It was mostly my old friends who helped me and were there for me when I came home. One helped me from day one. He is a seafarer, and we could talk about everything. To be honest, I don't know if I was emotionally damaged.

MAGNE KÅRE SILDELID, CONTROL ROOM OPERATOR, STAVANGER DRILLING

By Else M. Tungland, 2. November, Hotell Victoria, Stavanger.

PERSONAL DETAILS

Mag-sil@online.no

Monday 2. Nov. Hotel Victoria Stavanger

From Stjernarøy

IMPLEMENTATION AND USE

Else M. Tungland conducted the interview with follow-up conversations by Marie Smith-Solbakken.

Consented that notes from the conversation can be made public and included in the memorial collection about the Alexander L. Kielland-accident and be handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the state archives in Stavanger, the national library and the labour movement's archives and library so that the posterity can take part in this (Telephone 23.01.2019)

BACKGROUND

Survivor, lifeboat 5

First trip as a control room operator

Employed by Stavanger Drilling

MARCH 27, 1980

He arrived at Kielland just hours before the accident (he shared a cabin with Vike).

The interview is conducted in the hotel restaurant of hotel Victoria. He notes that this is the place where some survivors were gathered after the accident. The hotel has changed a bit since then.

FIRST AND LAST TRIP

Magne Kåre worked on Alexander Kielland, employed by Stavanger Drilling. He had been to sea before and was a fully educated master mariner. In the previous autumn, he had become father to a little girl. Now, he wanted to spend more time with his family, and he had promised his wife to quit working at sea.

27th of March 1980 became his first and last trip offshore. He was 28 years old.

Sildelid came from work at a gas tanker where he had been for about 4 months before he got a job in the oil industry. In his previous job there had been a strict focus on safety. He was used to things being in order, and he immediately reacted to the conditions at Kielland when he arrived.

THE STORM DOORS COULD NOT BE CLOSED

There were cables and hoses and other things that made it impossible to close the doors. The cables and hoses were going through storm doors that were supposed to be closed. (Slidelid explains: Storm doors are heavy, waterproof doors with gaskets which should always be closed in bad weather). There were things everywhere. There were electrical cables, air hoses and gas hoses going through doorways. When I got out of the helicopter, I had to climb over equipment and cables going through the door. That caught my attention.

Doors like that are supposed to be closed during bad weather. They weren't on Kielland. It was not possible to close them. I had never experienced anything like that on any boat I had ever been on.

WERE STABILITY CALCULATIONS DONE?

On the boats he had worked on, they often did stability calculations. He was a bit sceptical to the «hotel» they had welded on top. Had they even done any stability calculations here? He was too fresh to dare ask.

It wasn't without reason that they called it the Bangladesh of the North Sea.

PREPARATIONS FOR DRILLING AND MOVING TO THE BRITISH SIDE

A lot of equipment was unloaded on deck. It was piled up with drill strings . Unsecured. They were preparing the platform for drilling. At the top of the derrick, the hotel was stuck, 25 tonnes. What did that mean to the stability?

The next day, we were going over to British continental shelf, that's why they were hoisting drilling equipment on board. Ibsen was going to take over. He did not know how they were going to get rid of the housing containers.

He was told that they were going to the British continental shelf by the personnel department onshore. He had told his parents about it; thus, they were not worried about him when they heard that a platform had capsized in the North Sea. Because he wasn't supposed to be on the Norwegian side.

ON BOARD KIELLAND

The first thing he did, was to get some food. In the crew mess, he noticed that people around him seemed a bit anxious. The waves were high, but not very bad compared to what

he was used to from his time on boats. In retrospect, he has wondered whether there was something that wasn't quite right, some unusual shakings?

After the meal, he went straight up to the control room where he was to be trained in his new job by someone called Egelid.

HAULING

He was involved in hauling the platform. The platform had to be winched away from Edda. Someone said that the tension to the anchor winch did not work. It is impossible to know how much force you have. This was we were hauling the platform away from Edda.

THE BANG

He had been in the control room for just over an hour when it happened. They heard a loud bang, as if from an explosion and the platform tilted at least 30 degrees. He immediately realized that the situation was serious and that they had to get into the lifeboats. He was astounded by how bad it was.

The stereo fell off the shelf.

The corridor was now transformed into a slide into the abyss. Many people came falling from the cinema room. We held on to the railing and made our way up towards the door to the deck. The door was closed. The exit was blocked by people and objects lying on top of the door on the outside.

Somehow, they eventually managed to open the door.

It took a lot of effort. Me and a big fellow called Reve got the door open (he died). He was married to the girl who lived next to me at home on Sjernarøy. We managed to lift the door and get out on deck.

THE LIFEBOAT WAS SUCK

One knot at the front and one in the back.

Egeli and I managed to untie the boat. We were both seafarers.

When he reached the lifeboat, it was full. There was no room for more people. People were hanging onto it on the outside. Then it turned out that it was impossible to lower it. The mechanism didn't work when the boat was not hanging straight. Most people left the boat. Many jumped into the sea. Magne Kåre considered it a bad alternative. They were too high up; the waves were too big and the sea too cold. He assessed the chance of survival as greatest by remaining in the lifeboat.

Coincidentally, this was a type of lifeboat that Magne Kåre knew very well. In his previous job, he had spent a lot of time familiarizing himself with this type of boat.

If the lifeboats on Alexander Kielland had not been identical to the lifeboats on the gas tanker I had worked on before, I do not think we would be sitting here today.

I knew about another way we might be able to release the lifeboat.

We had to pull some levers. The boat could then be tipped and released with help from the waves. I got help from another seafarer who pulled with all his might.

He knew that they could die, but that there might be a ¼ chance that his plan succeeded. It did. We turned 180 degrees with the platform. The boat ended up in the sea with the keel in the air. At that point, we were 5 – 6 people left in the boat.

They rocked back and forth and eventually managed to turn the boat around (others say that there was someone on the outside who also took part in the turning operation). Then they started to pick up survivors from the waves. There were hatches on the side of the lifeboat where they could bring people in.

It is difficult to think about all the people who drowned around us. We saw the arms disappearing. Many of them were very young.

One of the people they managed to pick up was Egelid who he had been with in the control room.

He had been far down under water and was exhausted.

Some had been lying in bed were almost naked, like a big guy who was only wearing underwear. He was big and his skin was smooth, there was nothing to grab hold of. He locked my arm and knew that he was safe if he did not let go.

I pulled so hard that I could taste blood in my mouth.

Kåre Magne thinks they picked up around 27 people in this lifeboat. They were 33

people in the end.

I SPENT MORE TIME IN THE LIFEBOAT THAN ON ALEXANDER KIELLAND

The lifeboat drifted in the North Sea.
He knew they were safe inside of the lifeboat.
He was no longer scared. He was 100% certain that they were going to survive. It was only a matter of time before they would be rescued.

We had big problems with the unattached leg which was floating around us.

Many people were afraid. I told them who I was and assured them that no one was going to die. I was wearing a bright knitted sweater and was visible in the dark. It got calmer after this. I was afraid of colliding with other vessels. The fog was thick which made it more likely to happen.

An English man laughed hysterically. People threw up. Some were injured. We had to pump to keep the water out.

Several attempts were made to rescue them during the night. A helicopter tried to pick people up in a basket, but the weather was too bad. 6-7 people were picked up.

A supply boat picked some people up in a net, but the feeling that something could go wrong was in the air. The boats slammed into each other, leaving the lifeboat with cracks. The rest of them had to wait.

They learned that all search activity had stopped.

Around 5 or 6 am, they were rescued by helicopter with a harness.

RESCUED SECOND TO LAST

By the end it was just me and a guy from Hardanger left in the lifeboat. He was injured and half of his face had turned blue. I think he had given up at this point. I wanted them to pick him up first, but he said, «All night you've been saving others, now it's your turn! ». I told this story to someone sitting at my table at a gathering for bereaved many years later. It turned out that I was talking about their father. They had heard the same story from him. The father was now dead, but he lived for many good years after the accident.

FOLLOW-UP AFTER THE ACCIDENT

We arrived at the Ekofisk hotel sometime after noon. I got to call my family on the 28th when we arrived at the hospital in Stavanger.

I was examined at the hospital and then left.

I was walking around in my survival suit in Storgata (I was transported to Stavanger Drilling) down to Odds in Stavanger and bought new clothes.

"I did not spend much because I was afraid that they would take it off my salary. Others bought more."

I only bought the essentials I needed to get home.

"The shoes were too small. My feet were so swollen that when the blood circulation and everything was back to normal, I couldn't use them anymore".

I became friends with Lerbrekk, who he met after the accident. Did not receive any other follow-up.

FUNERAL WITH CONDOLENCE AND CONGRATULATIONS

Sildelid lost his grandmother two days before the accident. This greatly affected his father, who had a close relationship with his mother. The funeral, which took place a few days after the accident was not only sad. The condolences were followed by congratulations because his

son had survived the Kielland accident. Apparently, he ended up smiling a lot during the funeral.

THE PLATFORM IS SCUTTLED

My father and I went to see when they blew up AK in Nedstrandsfjorden. My father wanted to see it. I didn't like the fact that they scuttled it. I guess they did not want to find out what caused it because it could set a stop to the oil extraction.

AFTERWARDS

After this he went to back to sea.

He thought he would never be able to sleep on a platform again.

When asked what his wife thought about him going back out, he said: "I guess she understood "

They got divorced. He believes it was not a direct consequence of the accident, but more because he was away for long periods at the time (4-5 months).

A SEAFARER SHOULD NOT BE ALLOWED TO MARRY.

Sometime after the accident, he was offered a job as safety manager on Ekofisk. This was during a meeting with Securitas and the police (possibly Eng but he does not remember who it was).

He was offered a good salary and job on land, but he was still not convinced. He did not know enough about platforms. They thought that no one was perfect for the job, but that he had the necessary education and experience.

He asked for some time to think about it and took a walk around Breiavannet. The answer was no, he could not accept the position. He continued to work as a seafarer, 20 years as a captain. Until 1984 when he went abroad with LPG. For the last 24 years before he retired, he worked on a ferry.

SAFETY TRAINING- THEY PRACTICE FALSE TEACHING!

Many years later, he attended safety training at ELF. (600 people attended the 6-weeks training?)

There was an instructor who taught about the lifeboats. He spent a lot of time describing where everything was in the lifeboat instead of practising getting down and into the lifeboat and away from the platform. But that is the most important part.

I told them to get rid of all the food and water and instead fill it with woollen blankets. In the North Sea people neither starve nor thirst to death, but they can freeze to death. I asked to speak with the manager – I couldn't bare listen to him anymore. They practice false teaching!

I was transferred to another group with a different instructor.

Then I became an independent lifeboat instructor.

When asked if he still thinks about the accident, he replies:

It comes to mind quite often…

ADDITIONS 23.01.2019

There was a lot of cargo on deck. That is something I noticed. Why in the world would we have it on board? The platform was due to move to the British continental shelf the very next day. We didn't have to go ashore. We were informed of it by Stavanger Drilling, by those on land.

-Who told you this?

-The personnel department told me.

The contract had ended, and the other platform was taking over. Tugboats were also coming. They probably unloaded onto Kielland while at sea to save time.

My parents were not worried because they knew that I was on the British side. They didn't know that I was on Kielland until the day after, when my uncle told them.

We got equipment from Edda, lots of drill pipes on board. They were on deck. Drill strings were stacked on top of each other. The block hung from the top of the derrick.

THE WELDERS WHO CAME ON BOARD

The welders arrived in a separate boat. Oddbjørn Lerbrekk received them. They had brought lots of batteries with acetylene gas. None of them knew what to do. Both died.

The reasons were probably complex. I heard a loud band, like an explosion. The welders might have been unlucky enough to have caused it.

KÅRE MAGNE KVÅLE, ENGINE ROOM OPERATOR, STAVANGER DRILLING

by Marie Smith-Solbakken 9. November 2015, Tingvatn.

PERSONAL DETAILS

Born 1952

Gletnesveien 203, 4595 Tingvatn, 9. November 2015

IMPLEMENTATION AND USE

Conversation in Kåre Magne Kvåle's home on the 9th of November. Notes sent for review and correction. (Email 5.2.2016)

Consented that the note can be used as a background note in the preparation of the presentation of the Alexander L. Kielland accident, including a photo collection, essays and polyphony which is a compilation of different statements from different people. (SMS 12. february 2016).

Consented that notes from the conversation can be made public and included in a memorial collection about the Alexander L. Kielland accident and handed over to the Norwegian Oil Museum, the State Archives in Stavanger, The National Library and to the Labour Movement's archives and library. (SMS 19.01.2019)

BACKGROUND

2-year middle school at Aagedal Middle School, Byremo.

2 years machinist training at Lista upper secondary school.

Sailed at sea as an oiler and engineman for Ugland shipping company and Brøvig

shipping company. Machinist on MTB in the navy.

1975: Engine room operator for Moran drilling on Ekofisk Delta.

Spring 1976: Welding training at Tonstad Maskinfabrikk, Sirdal.

June 1976: Machine room operator on Alexander L Kielland, Stavanger Drilling.

1980: Mechanic, assembly supervisor, Skeie mek. workshop (now Eiken mek.).

1988-2006: Teacher, advisor, inspector, and temporary position as principal at Byremo upper secondary school, Audnedal.

2006: Employed in the project department in Aker Solutions in 2006 and worked with preparations for the start of projects in Korea at the DSME shipyard.

2010: Site Manager at DSME in South Korea, building of 2 drill ships for Vantage.

2012-2016: 6 months engagement as an EHS site manager for Aker Solutions to upgrade work routines in connection with EHS during installations – and the test phase on site, later site manager working with installations and commencement of the project in China.

Work tasks before Alexander L. Kielland

I was employed as an engine room operator in the spring of 1975 in Moran drilling at Ekofisk Delta. When there were cutbacks in Moran at the end of 1975, I decided to take a welding course in the spring of 1976 at Tonstand Maskinfabrikk in Sirdal. I was offered a job after the course and was, among other things, involved in welding the world's largest anchor in Dusaviga in Stavanger in the spring of 1976. In June 1976, I was hired as engine room operator on Alexander Kielland for Stavanger drilling.

Education and work tasks after the Aleksander Kielland accident

1980: Mechanic, assembly foreman Skeie mek. workshop (now Eiken mek.)

1988: Started as a teacher at Byremo upper secondary school, Audnedal. He began as a teacher but later also had other tasks as advisor, inspector, and a one-year temporary position as principal.

Employed by Aker Solutions in 2006 and worked in the project department with preparations for the start of projects in Korea at the DSME shipyard.

2010: Started to work as a Site Manager at DSME in South Korea for construction of 2 drilling ships for Vantage. Aker Solution provides equipment to drill for oil in deep waters. The duties you have as a Site manager is to lead the installation and commissioning of the drilling packages at the shipyard and hand them over to the costumer.

2012: had a 6-month commitment as EHS Site Manager for Aker Solutions to upgrade work routines in connection to EHS during installations – and the test period on site.

Later did Site manager tasks with installation and commission on a project in China and then went back to Korea again.

Quit in Korea in October 2015 and received gratuity pension from Aker Solutions from January 1st, 2016.

The construction of Alexander Kielland

In the summer of 1976, I was part of a team from Stavanger Drilling that was involved in the construction process. It is normal for the costumer to have a team like this because we were the owner company and knew the platform.

I was employed as an engine room operator on Alexander Kielland. When the rig was ready for production, my duties would be operation and maintenance of machines and generators and the equipment pumps, compressors, evaporators, and boilers.

This was the opposite role of what I would later have when I worked for Aker Solution, there we supplied the equipment. In Dunkerque I represented the owner and was supposed to look after the interests of the owner (Stavanger Drilling).

The owners' representatives are responsible for ensuring that the equipment is installed correctly, and according to specifications in the contract. This is usually done through tests to show that equipment is in accordance with the specification.

I can't remember exactly how everything went down in 1976, but all designs, procedures, and specification must be approved by the ship classification society (in this case Veritas). The representatives from Veritas, the owners' representatives and the shipyard are present to supervise the testing of equipment (which requires class approval).

Today they call this a commissioning, and all parties must sign a document confirming that tests are carried out in accordance with the requirements. All deviations must be documented. Normally, this document will be signed by the representative from the ship classification society (Veritas), the owner (technical manager), and the representative from the workshop. In the case of Alexander Kielland this it was signed by technical manager Leif Barkved and Sverre Karls Kristiansen.

It is the workshops responsibility to document for the ship classification society that all specifications are in accordance with material quality, material thickness, welding procedures, and the construction of the structure. All drawings, and procedures must normally be pre-approved by a ship classification society, and this is followed up by one of its representatives. All deviations must (at least per today) be approved by the classification society.

Veritas is a classification society, and they have specific requirements to comply with. The technical manager is often concerned with the bigger picture – that the equipment is assembled correctly and that the work is done in accordance with good craftmanship. Often, the client (in this case Stavanger Drilling) comes up with other and additional requirements, then the shipyard/ Veritas can choose to accept it or not, but it is usually rejected.

The shipyard's role is to deliver the equipment according to specification. If a conflict arises, and Veritas finds that it has not been delivered according to specification, Veritas will not issue a document of approval for the vessel. There may very well be a conflict between the construction company and the owner, but it usually ends up in a commercial conflict where the owner states that they will not take over before things are rectified. It is the classification society that decides whether the vessel is in a seaworthy and operational condition.

I cannot remember that there were any particular conflicts regarding Alexander Kielland. There will always be discussions and meetings along the way as the client (owner) naturally wants the best possible product. I was an engine room operator on Alexander Kielland and was not significantly involved in the discussions between the classification society, the workshop/ shipyard, and the owner.

It is a very difficult and demanding job to be a technical manager in this phase of the construction. Nevertheless, there is no doubt that the classification society is responsible for checking with material quality and welded according to procedures and certificates.

We stayed at a hotel in Dunkerque, in the city centre. We ate dinner together, which is normal on a construction site. We did things together. Went to museums, went to the beach and to the D-day beaches. We had a caravan. We went to the Norwegian church abroad. Other than that, I don´t remember anything special.

I was involved in towing the platform from the shipyard in Dunkerque over to Ekofisk. You can find the documents concerning the reconstruction to a hotel in Stavanger Drilling's offices. You can check there that the timeline adds up.

ALEXANDER KIELLAND ON EKOFISK AS A HOTEL

He worked as an engine operator on Alexander L. Kielland in the Ekofisk area as well as on German territory during the construction of the pump station B11. His job description included keeping the generators going, controlling the compressors, produce fresh water and carry out maintenance of all technical equipment. He worked 12-hour shifts.

COLLEAGUES FROM STAVANGER DRILLING

Ragnvald Ofte: We worked together at Kielland. He worked for Stavanger Drilling. He was a technical assistant. He was an educated chief and at the same time worked on a small farm. He was from Herad in Farsund municipality.

Kjetil Hauge: I don't know if he is alive or not.

Torstein Sæd: Died in the Kielland-accident.

Lothar Apostel: Died in the Kielland-accident.

Sæbø: Stayed on Kielland all the time, he was a drill crew, he worked on the preparation for drilling, he was not there when the accident occurred.

Paul Røyseland: I don't know what happened to him. He got married in Sandnes. I don't think he was there during the accident.

MARCH 27, 1980

The weather was bad. We were next to the Edda platform and connected to it with a gangway. When the weather was bad, we retracted the gangway and winched the platforms away from each other. That is what happened that day, there was nothing uncommon about it.

I had been on the rig for a week. The plan was to remove the housing unit and prepare it for drilling.

THAT EVENING

We worked 12-hour shifts between 6 in the morning and 6 in the evening and vice versa. Before I went off duty at half past six in the afternoon, I was in the control room, running some of the winches that we used to haul the platform away from Edda. I did what I was told. I checked how many tons of force there were in the wire and reported in to Sæd and Egeli.

The platform manager, Torstein Sæd was in the control room with Egeli and me. The platform manager instructed us through a walkie-talkie.

It was me, Sæd, and Eivind who worked the control room. There may have been some more people, but that's how I remember it. There were also some people on deck. Then we did as we were told.

I clocked off at six and ate in the cafeteria. Then there was a screening at around six thirty in the cinema room. We were in the small cinema room. The movie had just started. I sat quite far in the back because I came in late. I sat close to the person operating the movie. I think it was Leif Reve who operated the movie, he did not survive. Leif was a crane operator and a capable film operator.

At first, we heard a few bangs, then some shaking. People looked at each other, wondering what was happening. Then there were some more bangs and the platform started to tilt.

When it tilted, everything in the cinema slid towards the wall. And then it was – I don't want to call it panic – but people were trying to get out. I walked out through the corridor where the officers lived. There I saw the technical manager, Osaland from Haugesund. He was sitting in bed. I went into his cabin and told him: you must come quickly. «I'm coming, I'm coming, you don't have to wait for me» Osaland said.

Then I said, «if you don't come now, I will never see you again». Anyway, getting out was difficult because there was a 30-degree list. Went up the ladder which was the wrong way and over to the steel door which had to be pushed open. I didn't know how this would end.

I must tell you; I was actually thinking about the accident that had happened on the shore of Feie. It happened not long before Alexander Kielland. It also tilted. It was a serious accident. The people who got into the lifeboats or jumped into the sea were the ones who died. It didn't go all the way around. The people who stayed on the platform survived (see platform capsize outside of Feie). Deep Sea Driller-accident.

I thought about those who went into a lifeboat and died, and that if they had stayed on board they would have survived. I thought that Kielland hadn't overturned. It was supposed to float, it was designed for floating.

LIFEBOAT 5

I went up to lifeboat 5, which was my lifeboat. I found a life jacket and wasn't sure if I should enter the lifeboat. If we had lowered it, it would have hit the pontoons and probably be crushed in the harsh weather. Some people climbed the anchor cable, and some jumped into the sea from the platform. We were a group of people standing outside of lifeboat 5 and we wondered what to do. Then a helicopter arrived above us, but it did not have a lift so they couldn't help us. The Edda platform was so close, yet the rescue so far away.

I was responsible for lifeboat 5. We decided to give it a try, so we got on board. Then the anchor wire(s), which held the entire rig, snapped. Everything tipped around. The lifeboat hung from the platform in a wire and followed when it capsized. The lifeboat was released from its hooks when it landed, but it landed with the keel in the air. The platform went under, and the lifeboat was left floating upside down.

We opened the side window and saw people floating in the sea. We collaborated with the people on the outside, and together we managed to turn the lifeboat around. There were many people in the sea around us, and we pulled in those we could. I saw a person swimming some distance from the boat. I found a rope, but when I was about to throw it to him, he was gone. Many of the people on the outside were injured, one of them had a big cut on his thigh, he survived. We pulled them in through the windows.

NORMAND SKIPPER

Normand Skipper was our stand-by boat, but it was not by Alexander Kielland at the time. It had received another mission on another platform in Ekofisk. It had been sent to another platform to get something, but it was not far away. I remember seeing that the platform was gone, only the bottom of the pontoons were visible in the sea. There were many people in the boat, I guess around 30. I went to Dusavigå after the accident to see lifeboat 5, it was a terrible sight.

There were a few attempts to start the engine. Chaos, people threw up, we drifted for a while.

After a while Norman Skipper came, and I jumped over to it. It turned out that this was too dangerous. There was a great risk that people would die while jumping from the lifeboat to the supply boat. Additionally, the lifeboat took a terrible beating against the ships side of Norman Skipper. They threw some blankets and provisions to the people who remained in the lifeboat. Then the lifeboat was floating around while they waited for the helicopter to pick them up the next day.

I don't know why I jumped over to Normand Skipper, but I guess I thought that was my best attempt at helping people. To get them from the lifeboat into the supply boat. It was quite safe in the lifeboat as well, but I think we agreed that we should try to get from the lifeboat onto a supply boat. It was probably too big of a risk. I had to time my jump to the point where the boats were level with each other. There were large waves, and a miscalculation could have disastrous consequences.

After I came on board, I was taken to the cabins. The captain decided that it wasn't sensible to continue. It was too risky to bring people on board like that and the lifeboat could be smashed to pieces. They could not continue. Blankets and provisions were thrown to the lifeboat, and they just lay there, drifting, until they were picked up by helicopter the next morning.

I felt bad about jumping over to Normand Skipper. I was there until dawn.

Then we were hoisted on board Edda. We got woollen blankets and were received in the best possible way. Then we were transported by helicopter to Stavanger. There, we were met by people from Stavanger Drilling.

Stavanger Drilling

Stavanger Drilling met us when we came ashore. We were received by the personnel manager from Stavanger Drilling. We came as we were. My technical manager, Osaland was the first person I met in Stavanger. He had been through quite the drama, jumped in the sea, been on a raft and hoisted up in a helicopter.

I wanted to drive home from Forus and thought it would be ok. Stavanger Drilling sent me in a Taxi.

Who do you remember from Stavanger Drilling?

I don't remember many.

Jan Erik Geirmo, he too was in Dunkirk. We travelled by train together to Dunkirk.

Later, the sister rig, Ibsen, almost sank. They made the mistake of forgetting to close a hatchet to the pontoon, and it almost capsized.

Came home to Hægebostad after Kielland

After Kielland, I received payment for three months or so. I went around wondering what to do. I didn't have any plans or any ideas.

I spoke with Alf Torfinn Skeie from Skeie Mek Verksted, he told me they needed people, so I started to work there after the general staff holiday. They needed people, but he was also kind to give me the job. Alf Torfinn is the brother of Bjarne Skeie, the oil-entrepreneur.

In the days and times that followed, there was a lot of commotion surrounding this accident. The neighbours came to visit and to hear about what had happened and how I was. A lot of research was conducted on the sequence of events as well as on people's reactions to the accident.

Are Holen led a study to map the reactions in survivors up to the 2000s. Later, Are Holen was knighted for the work he has done for survivors of disasters such as Kielland and Utøya.

A lot of people asked about the accident, but we didn't talk a lot about what feelings we had after the accident. I didn't talk to any outsiders about it, other than those closest to me such as my wife.

THE FAMILY

I had just gotten married in August. We did not have kids. My wife was alone at home when she watched it on the news. The in-laws came over that night.

Then she didn't hear anything until my sister, who lives at Lura, told her that she had found out that I had been rescued. She had made a lot of phone calls. (Gerda Kvåle, teacher, Lura). My wife wasn't notified until later by Stavanger Drilling and the rescue centre.

HOW HAS THE ACCIDENT AFFECTED YOU?

My life completely changed. I stayed at home and had nightmares in the first period. In the early days after the accident, there were so many comments and speculations in the media that I was anxious to open the newspaper to see if anyone new had made a statement about the accident. After a few months, I met one of the managers at Skeie Mek and he asked me if I wanted to work there. I worked there for 8 years.

PROFESSIONAL CAREER AFTER KIELLAND

After 8 years at Skeie Mek workshop, I wanted a challenge. I learnt a lot that I've had good use for later. I realised that I wanted to try my hand at teaching. I wanted another job. In my spare time, I finished teacher education. I worked 150% the first year. I started as a teacher in an upper secondary school and worked there for 19 years. I started as a teacher in mechanical subjects, but I held many different positions there before I quit in 2006.

In 2006, I joined Aker Solutions. I have worked in South Korea and in China. I never went back to the North Sea. In 2013 and 2014, we were contracted to MMO (a division of Aker Solution) in connection with a platform upgrade on the Snorre A platform. I thought it would be ok, but I wasn't sure if I could handle it. I told my managers about Kielland and said that I might not cope well with going to the North Sea. I was transferred to another project before that became relevant. Then it did not happen after all.

I was put on another project. I travelled to Korea instead.

Even 34 years after the accident, I was still afraid of my reaction of going back to a platform. My wife certainly did not want me to go back to the North Sea again. She wouldn't have handled it well. It was bad enough before the accident. *It is terribly sad to lose friends and to think about all the sad fates.* But everyone has a survival instinct - and are happy to survive themselves.

COMMISSION OF INVESTIGATION

Pentagon was supposed to be a safe platform, but it wasn't used in the way it was intended to be used. Perhaps there was too much uncalculated load in some places? Cracks in bracings and the welding of the hydrophone probably weakened the structure. That's what the commission of investigation concluded. It was probably caused by unfortunate welding and unusual use.

ALEXANDER KIELLAND HAS MEANT A LOT

It was important that it was turned around and checked for the remaining deceased. It was very exciting when that operation was going on. It was very strange that the platform was scuttled afterwards. For me personally, I chose a completely different career after that. It became the end of my offshore career.

RAGNVALD OFTE, ENGINE ROOM OPERATOR, STAVANGER DRILLING

By Marie Smith-Solbakken, 30. November 2015

PERSONAL DETAILS
27.07.1941

srofte@gmail.com

Farmer Herad at Lista

Trained machinist.

1977-1980: engine room operator (2 trips), Technical assistant Stavanger drilling

Later professional career.

IMPLEMENTATION AND USE

Conversation carried out on the phone on the 30th of November 2015. Interview read out on the phone and corrections were made through the phone. Working environment, tasks and routines on board were discussed at Ragnvald Ofte's home together with Kåre Magne Kvåle and Eivind Egeli on February 12.

Consent that the note can be used as a background note in the preparation of the presentation of the Alexander L. Kielland accident, including a photo collection, essays and polyphony which is a compilation of different statements from different people. Consent given 12. February 2016

Consent that notes from the conversation can be made public and included in a memorial collection about the Alexander L. Kielland accident and handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the State Archives in Stavanger, The National Library and to the Labour Movement's archives and library. (Email 26.12.2018).

1977 A call came, and then it was just a matter of signing on. Signed on in Farsund. I travelled out to the rig from Esbjerg in Denmark by helicopter. Alexander Kielland served as a hotel platform. First in the Danish sector and then in the Norwegian. It was a fairly new rig. I was not involved in the construction, but I accompanied the tow to Tananger. They installed the barracks on deck. It had several floors. Kielland stayed on different places at Ekofisk, first by Eldfisk and then by Edda.

WORKING ENVIRONMENT

It was ok. We had nothing to do with the people who worked for Phillips. We worked shifts. Us from Stavanger Drilling stayed together, we shared a cabin with four people. It was the permanent cabins on the platform.

THE FRENCH MAN

We often heard noises and bangs from the platform when the temperature rose during the day. We called them the French man, here comes the French man again.

27th of MARCH 1980

I came on board at eleven thirty. We took turns to keep watch. Nothing was unusual. In the evening, we did the winching and pulled Kielland away from Edda. The bridge between the two platforms was retracted, everything was normal. The able seamen did the hauling together with the first mate from Stavanger Drilling. Torstein Sæd was the platform manager and led the hauling process.

I was in my bunk when I heard a bang. First one and then another, then it listed 20 or 30 degrees. I had trouble getting out of the cabin. I didn't think anything, it went by so fast. I had a survival suit but didn't have time to put it on. I only thought about getting out. I got up on deck. Looked out, and saw that lifeboat 4, to which I belonged, was floating with the keel in the air. I was only wearing a t-shirt, thin shirt, and bare feet. The platform tilted to starboard.

Lifeboat 4 had broken loose. I knew I had to get over to the port side. I walked towards lifeboat 5.

We had to buckle up. We couldn't lower it. Some walked out, some came in and some just stood there and considered whether it was safe or not to enter the lifeboat. The waves came straight towards us. Would the lifeboat be smashed and break against the platform?

Someone wanted to lower it down, but it would have been crushed right away. Me and some others managed to avert it. We had no choice but to turn around with the platform. We were the crew, so we knew.

It was a Dutch davit (lowering mechanism). When the lowering signal is given, it is released immediately, in contrast to the Norwegian one which can be regulated.

The rig tilted more and more, and we went around with it. We were left upside down. The entire time I had a feeling that I would manage to save myself. I had an inner strength, that's how I felt.

The hooks released when we got into the water. The lifeboat was upside down. Those on the outside pushed on the hull, we managed to right the boat. We wouldn't have been able to do it without them. I didn't wear a life jacket. People were soaking wet. We picked up as many people as possible.

RESCUE

A heavy fellow swam over to the lifeboat. I wasn't strong enough to pull him inside. He held on to the railing, and I told him to hold on so I could rescue the others. I released the heavy one (Bjørn Berntsen? Died 10 years ago). The young one was no more than two or three meters from the lifeboat. I saw that he was having problems. The heavy one didn't have enough strength to hold onto the lifeboat, so when I let go, he went straight down. But he came up again, so I had to keep holding him when he came back up. I really held him. He didn't have the strength to hold himself up. We managed to drag him into the lifeboat. I wanted to save the young boy who was further away, should have tied a rope around me and swam to him, but I had to hold the heavy one. That boy disappeared. I will never forget the despairing look on his face. I still see it.

I went to look for a rope, but when I found it, he was gone (Kåre Magne Kvåle).

IN THE LIFEBOAT

I refused to start the engine because the oil had spilled everywhere. I was afraid it could start a fire. There were boats all around us. So many boats, lights everywhere. Everything was under control. It could have been nice to run the engine to get some heat, but a lot of the heat goes out through the cooling water.

The atmosphere was tolerably good. People were seasick, I threw up myself.

Someone on board wore two life belts, I didn't have one myself. I yelled at the guy with two and took one of his life belts which I gave to a young boy. The young boy who drowned would probably have survived if he had worn a life belt, he would have made it. I didn't have a life belt myself. When I got on deck, there were no more lifebelts left. It makes me angry to think that some people grabbed two.

Normand Skipper came up to our side. They put out a large net between the boats. A good number of people got on board this way. But the waves were big, and the boats bumped into each other. Then our lifeboat started to crack.

The supply boat left us. Then we drifted by ourselves until the morning, to around four thirty. A helicopter with a basket underneath came, it was not successful. The basket was flying all over the place and it was difficult to get hold of. Maybe one man managed to get in it. Finally, a rescue helicopter arrived. It had a lift, and a man came down to help us.

Two and two went up together, I went with a guy who was injured. It was a guy from Kristiansand. Then we were flown to Ekofisk and placed in the sauna.

In the morning we had some food and were transported ashore. I was wearing my survival suit when I arrived at Forus. Several doctors were there. Those who had been in the water were examined. I hadn't been in the water, so I walked on.

They transported us by cars to the city centre. We were taken straight to a clothing store. Everyone was wearing survival suits; it was the only thing we had. I walked around the city centre wearing it. Got new clothes from head to toe.

COMING HOME AND AFTERMATH

Then it was time to get home. My wife picked me up. I don't think she realised how bad it was – she didn't understand how serious it was.

I stayed home for a while. I received salary for three months and received 25,000 in compensation. Lived off my wife. She was a teacher. I had more than enough to do, I was tired in the evenings after long days of physical work. I got a new job in the Gulf of Mexico. I had stayed home from March to November. I was scared when I went to Mexico. I thought that if it wobbled, I would be scared.

I have had nightmares and I have had problems with my nerves. It hit me a few years later. I lost sleep. That was also in connection to the fact that he fell out with his wife. They managed to repair the relationship.

THE CHILDREN

We had three kids, the oldest was born in 1970, then we had one in 1972 and the youngest was born in 1979. The seven-year-old said «Daddy will be fine because he is such a good swimmer». But it was a bit far to the mainland from Ekofisk.

THE CAUSE

It is hard to tell. I can tell you what I think, but I do not want to be quoted on it.

I got on board in Esbjerg and went to Alexander Kielland which was located at H7. From there, we took the rig straight to Tananger. There, we raised the platform. We lifted the platform and removed ballast. Sverre Kristiansen (who lived on Storhaug in Stavanger) was technical manager.

The pontoons were visible, and I came down to inspect it. I asked Sverre why there weren't horizontal bracing between the B and C bracings and the C and D bracings. There were bracings between A and B and between D and E. Sverre told me that it was because the supply boats had to get closer in underneath the platform, and that it was strong enough. Veritas had approved it.

They inserted those bracings on Ibsen (this must be checked).
Stavanger Drilling trusted Veritas.

SINKING

Strange. It felt like sinking it was a matter of life-and-death. Why was it so important? Was it because someone had something to hide? There were lots of valuable stuff there that could have been reused. There was also a lot of oil and diesel left in the tanks. I don't know if they emptied them. If not, it will pour out one day.

WERE YOU CLOSE TO ANY OF THE DECEASED?

I lost two people that I knew well. I crane operator called Reve and a German sailor who was married to a Norwegian girl from Jæren. She was at one of the gatherings.

HOW DOES KIELLAND AFFECT YOU NOW?

It feels far away. It feels like a bad dream.

Lifeboat 4 had released itself; it was the lifeboat I was assigned to, and it was drifting away from the rig with the keel in the air.

EDMUND ARNE MONGSTAD, ROUGHNECK, STAVANGER DRILLING

By Edmund Arne Mongstad, 6. April 2016.

Born 3.9.1954.
98673848

Edmund.mongstad@gmail.com

IMPLEMENTATION AND USE

Interview conducted on the 28.10.2015. Notes sent for correction on the 6. April 2016 with request for consent to use in presentations of the Alexander L. Kielland-accident. The notes are corrected and rewritten by Edmund Arne Mongstad via email on the 6. April 2016.

Consented that the s can be used as a background for the preparation of the presentation of the Alexander L. Kielland accident, including a photo collection, essays and polyphony which is a compilation of different statements from different people. (Email 6. April 2016).

Consented that notes from the conversation can be made public and included in a memorial collection about the Alexander L. Kielland accident and handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the State Archives in Stavanger, The National Library and to the Labour Movement's archives and library. (SMS 19.12.2018)

BACKGROUND

Before the accident:
Worked at a manufacturer of keyboards, Signa Plast,
1 year
Diver for Mowi for 1,5 years

Worked in CD Catering for 6 months I.e buffets

1 year as a roughneck for Nordenfjeldske Drilling on the rig Nordskald

1 year for DP2 on the Frigg field as a roughneck for Stavanger Drilling

Then he worked for Stavanger Drilling as a roughneck on Alexander Kielland. His duties were to prepare it for drilling. He was supposed to work as a derrickman when the rig started to drill.

After the accident:
2 years in school. Preparatory course at the engineering college in Bergen and thereafter 6 months of isometric drawing course at Stord

Journalist at Strilen approx. 3 years

Journalist/editor in industry magazine and offshore magazine, 1.5 years

Fisherman for Solund in Sogn og Fjordane with his partly owned small fishing boat for 4 years.

Later freelance diver for different companies, crew member on a medical boat, crew on various fishing boats and freelance journalist for approx. 2 years.

2,5 years: journalist for the daily newspapers Sogn Dagblad and Firda. Office Solund. Drove a boat rather than a car. Covered the coastline.

Moved away from Solund and started to work for Grieg Forlag as a journalist and editor for Småbåtliv and Fiskerimagasinet, for approx. 1 year.

Began to work as an editor for Kystmagasinet, Aquatic and later Padling and En gullkantet fremtid. Part owner of Atlantic Forlag AS. The publishing house was sold 7 years ago.

Have worked there since then. Now employed as an editor in Media Digital as editor of Kystmagasinet, Padling Norge, Padling Sverige, En gullkantet fremtid, Northern Seafood, Norway Exports and Piscus.

IN THE AFTERNOON MARCH 27, 1980

We worked in the equipment room and in the pump room. I came from the Frigg field and DP2 where I worked as a roughneck, but I was to start as a derrickman on Kielland. I was in the pump room, which was located next to a provisional cinema, clearing up the mess between pipes and bracings. Much of the drilling equipment had arrived. Kielland was to be converted into a drilling rig and was going to drill on the English side. We were in the process of preparing Kielland for a new mission. I was supposed to stay there during the preparations. The next job would be on the English side. We looked forward to it, and that's what we talked about.

On the day of the accident, the weather was bad and there were strong winds. The waves regularly hit the deck and created some shaking, which was normal. Suddenly, we felt an extra hard knock and strong shaking, more than normal! I looked at my friend, Oscar Olsen, who stood talking to someone on the floor, and I saw that he felt uneasy. He started running towards the stairs which led up to the deck and the exit. I realised that something was about to happen, and I got out of the area with pipes and valves and started to run towards the exit. But when I was halfway to the stairs the floor disappeared under my feet because of the platforms quick listing. I slid backwards and passed out by some pipes that hit my head. When I woke up, I was lying in water. The room was about to be filled with water through one of the open hatches.

I came to myself. I felt terrible and was bruised, but I got up. It hurt to breath. It turned out that some broken ribs had punctured one of my lungs. I was also bleeding as I had hit my head in several places. I stood there and expected the platform to overturn at any moment. It was

dark and sirens were howling from the neighbouring platform Edda. There were people who had been in the cinema room which were trapped by equipment and other things, they gave off horrible screams of death as the water continued to rise. I was sure that I wasn't going to survive. I've worked as a diver and been in difficult situations before. Even though I was badly bruised and had trouble breathing, I did not panic. I knew my way around and I was in good physical shape. That helped me. In addition, my arms were strong after several years on the drilling deck.

THE CINEMA ROOM

I will never forget the noises made by those poor people in the cinema. You cannot imagine the sounds people make when they fear for their lives. A lot of people were lying in the dark, struggling and screaming under cable drums, plates and drilling equipment. The cinema room was closed in by provisional walls and the equipment that was placed in the front of the room had not been tied up. Heavy pipe parts and other equipment crashed through the room as the platform rapidly tilted. A flood of equipment crashed down, hitting people, and blocking exits. I was lucky that I didn't get the heaviest equipment on top of me, but I was still hit by pipes and valves as I slid down the floor. This is what broke some of my ribs and caused the puncture in my lung. I heard that I was the worst injured among the survivors.

THOUGHT OF THE FAMILY AND GOD

As I stood there, after I came to myself, I thought primarily of my family back home, but I also thought about my childhood faith and God. I was one hundred percent sure that I wouldn't survive. What would happen to my family and my two beautiful daughters of 8 months and soon to be 5 years old? How would they cope? I was very worried about them. I also wondered whether I would go to heaven. I was not a Christian, but I was raised in a Christian family and Christian environment. Would I be forgiven for my sins? These were the things I thought about. But I felt no fear of dying and I was completely calm.

THE EVACUATION

The rig stayed still for some minutes, heavily listed. So strong was the list that it was not possible to walk on the floor. I knew my way around because I was a regular crew member and I figured that I had to try to get out. It was completely dark, and I dragged myself up along some pipes and other things until I reached the stairs at the top of the room. I made it up the stairs and had a clear view. Half the platform was now under water but at the very top I saw a lifeboat still hanging from the davit. Because I was in such a bad condition, I realised that the lifeboat was my only option. I would never make it if I ended up in the water.

I managed to pull myself across the deck and over to the railing. I looked down at the pontoons with walkway leading to the lifeboat. There were lots of people standing by the walkway and

none of them showed signs of wanting board the lifeboat. But they had seen several attempts at lowering the lifeboats. The other boats had been smashed against the platform by massive waves. Wind and waves crashed into the part of the platform that was still above water.

I managed to signal some people a few meters under the deck I was on. They gave way and I jumped down. I sprained my foot and got a bit hurt, but I was otherwise ok. I crawled under the arms of those who stood still and did nothing. Then I finally made it to the lifeboat. There were no life jackets left in the box by the lifeboat, so I boarded without one and fastened the seatbelt. There were maybe 7 or 8 people in the overbuilt lifeboat which could normally hold 50 people.

Immediately after I got on board the lifeboat, the entire platform overturned with the lifeboats still hanging from the davits. Someone came over and managed to release the boat, but since there were few people on board and almost no one had secured themselves, the lifeboat was left upside down while the water rushed in through the sliding hatches on the side. We organised ourselves and tried to rock the boat to turn it around. At the same time, it turned out, there were people in the water who had helped us. We managed to right it, but it was half filled with water. We looked out and there were an inferno of foam, waves, equipment, and people floating around. While we were drifting in the waves, a couple of people came on board.

NORMAND SKIPPER

Finally, the supply boat Normand Skipper came to our side. They had a large net hanging over the bow. The large waves made it difficult to time when to jump in it. A couple of people jumped. I was number three or four to jump, I came straight into the net and was thrown on board the supply boat by the hands of strong crew members. From what I've heard, they lost one of the people who jumped, and the procedure was stopped. The remaining people in the lifeboat were later picked up by a helicopter. The supply boat continued to search, but the crew kept a close eye on my condition in case it was necessary to evacuate me quickly. In the morning we were hoisted on bord a basket to the Ekofisk complex and then flown by helicopter to the mainland.

TREATMENT IN THE HOSPITAL

I was admitted to Stavanger hospital. They expected many more to come, but I was apparently the only one from Kielland. I had a drain inserted in my lung to drain blood and other things out of my lung so I could breathe properly. I stayed in the hospital for three days and my wife quickly came to visit. I asked the hospital if it was possible to get closer to the rest of my family. The hospital requested an ambulance, and I was sent to Bergen by plane. I had almost half the airplane to myself. I was connected to a lung machine the entire time. I was treated very well in both hospitals. At Haukeland they supplied me with books, newspapers, and sweets. I recovered quickly.

STAVANGER DRILLING

I was employed by Stavanger Drilling. It was a good company to work for. They paid me a visit in Stavanger. They also sent a tailor to take my measurements as I didn't have any clothes. I got a full set of new clothes at the hospital and was followed up very well. I had bruises all over my body due to beatings from the accident, which turned yellow after a while. I still recovered quickly afterwards.

HOME

I had two children, a girl born in 1979 and one born in 1975. I had spoken with my wife right before the platform capsized. Suddenly, the news of the accident aired on the radio. She was afraid that I would not survive and was worried about a possible future alone.

When I got home, my grandfather recorded an in-depth conversation with me about the accident. He thought it was important to get the information out while it was still fresh in memory. The tape exits somewhere.

I have a very social family. At the time, we lived at Frekhaug, a little north of Bergen. I was in the process of building a new house when the accident happened. I had no problem talking about the accident immediately afterwards. We talked a lot about what had happened, and I was the hero in my hometown for a while.

REPERCUSSIONS

I had troubles traveling by ferry from the island I lived on at first, particularly if there were some waves. I also didn't sleep very well the first year. I had never had problems like that before. A psychologist came to visit a few weeks after the accident, he was doing his doctorate in crisis psychiatry. We had some longer conversations about my reactions to the accident. My GP was very kind and helpful, and he did everything he could to help me recover quickly.

As for later reactions, I haven't been bothered much. But one day, a year after the accident, I was sitting in the classroom and the fire alarm went off. It was an unannounced fire drill. The siren sounded very similar to the one I heard from Edda during the accident. I was completely paralyzed and unable to move, while everyone else found their way out. Nobody knew that I had been on Kielland, and I had to be supported out of the classroom. I also had trouble seeing the movie Titanic and I didn't dare go to the cinema to watch it.

LIFE AFTER

I had a boat and one year after the accident, I started going out to the sea again. I studied for a few years before I got a job as a journalist, editor and later a fisherman and professional diver. My journalistic career started in Stilren, where they were looking for people a couple of years after the accident. I thought that I might have a talent for it as there were many good writers in my family. I met at the editorial office, was interviewed, and got the job. I had never written on a typewriter or photographed before. I started with a form to learn touch typing on a keyboard and luckily, I managed to use all fingers. I received good training and did well

in the job. I eventually moved to Solund in outer Sogn og Fjordane and worked as a fisherman for four years. Then I started to work as a freelance journalist and later a permanent journalist in Sogn Dagblad and later at Firda. Then we moved back to the Bergen area, and I have worked as a journalist and editor since then.

Compensation and treatment by employer/society

I eventually received NOK 400,000 as compensation. I was in the process of building a house, so it came in handy. We had just finished the foundation wall. It took a while after the accident before I received any financial support at all, even from the public sector. So, I experienced difficult economic times in the early phase after the accident.

Consequences and lessons learned

There was undoubtedly increased safety after the accident. They changed many rules and regulations. I had worked in the North Sea for three years. Several times I 'd had near-death experiences in my career in the oil industry. The safety in the oil industry was not the same as it is today, and there were several near accidents.

KJELL JOHAN KYLLESEID, SKILLED WORKER, HMV HAUGESUND.

By Ellen Kongsnes

PERSONAL DETAILS

Survivor Haugesund, HMV Johan
Kylleseid (f. 1939)
Kjellkulleseid@yahoo.no
Consent by phone 22.1.19

The men were playing cards in the cabin because there was fog so they couldn't get to work. Kylleseid stopped by his cabin. And then, a bang.

The platform listed so heavily that it was impossible to get out of the door. He did not wear shoes. I managed to climb out of the cabin window. It was difficult to walk on the iron bars without shoes. He made his way towards the lifeboat at the highest point.

Lifeboat 5

LANDED ON HIS HEAD, UPSIDE DOWN.

Avoided being struck against the platform hull. Had to release the splints.

Turned the lifeboat by moving the crew from side to side. Eventually managed to turn it

around.

Then the circus began.

Pick people up.

In through the window

Quite a few

Trygve Børsheim is lying in the water. I pull him in through the window. He is feeling seasick.

I'm so sick, I have to throw up. Throw up wherever the fuck you want. Then he vomited all over me.

ENGINE

The exhaust pipe broke during turning. They had to drift in the lifeboat with no engine. A supply boat wanted to rescue us. They were about to smash the rescue boat. Tied to supply boat. High seas, pounding against the sides, lost track of the boat before they could rescue the rest.

Got clothes and a coverall.

RESCUE

Tried to jump into the supply boat but fell overboard.

44 years then, 76 years today.

HMV for several years.

OFFSHORE

Went back to sea after three weeks. They called me. Back on the same Foxtrott. New accommodation platform. I was out there for a week. It went ok.

Offshore until 1992.

SECURITY

We had some training. I attended lifeboat training in Kristiansand before I went offshore.

The first weeks were miserable. All the funerals.

But after that, he hasn't thought much about it.

Not until the Sleipner-accident.

It was awful. It's the only night I haven't slept. It all came back to me.

At least, the safety is better now. The safety has improved at the subcontractors as well.

He believes that it is coincidental that many of the deceased worked for HMV. Coincidentally, there were many of them there in the same place at the same time.

They have their own safety course at HMV – pool training and lifeboat training.

THE CHILDREN

His wife came home from the hospital with the son who had broken his nose. He got to sleep in dad's bed. Their daughter was three years old. Their son was seven years old.

At four in the night, she was visited by HMV who told her that her husband

had been found. Learned about the accident on TV.

Niece, neighbour, and brother came over. Mourning music on the TV. Ran back

and forth. Can still feel it. Terrible. Was given a pill for her nerves.

The next day at 23:00, he came home. His wife did not want to cry on the dock. He was driven to the door. They had been drinking beer on the boat. He was completely exhausted. Felt half-dead. Tired.

Sad the first weeks. The funerals.

Made my way up from the cabin together with a co-worker. He didn't make it. A few hours earlier we had played cards together.

It was painful to talk. What are you supposed to say.

I didn't talk much about it. I pushed it away.

The thing that saved him was that he was experienced at sea. There never was a question of whether he was going back to sea or not.

It was mostly the helicopter ride my wife feared.

I never talked to the people who wanted to research us. If they wanted to talk, they would have to come to me.

Kjell Hestvik, trial in the US, they lost.

There weren't any pubs like Dickens in Haugesund.

They drank at each other's houses.

In the time after, we met at each other's homes and shared a bottle of booze. They sat there

and cried.

At least we got it out.

My wife talked a lot with the other wives.

Jan Vestre. Workmate.

He bought a house and Kylleseid bought a boat. They attended the funerals together.

JAN VESTRE, WELDER, HMV HAUGESUND

by Marie Smith-Solbakken, 23. April 2016

PERSONAL DETAILS

BORN 1951

Else.marie.vestre@gmail.com

IMPLEMENTATION AND USE

Agreed to participate in the conversation on the 23rd of April 2016. Phone call interview on the 26th and 27th of April 2016. Notes from the conversation sent for review and correction the 27th of April 2016. Consented that the notes can be used as background in the preparation of the presentation of the Alexander L. Kielland accident, including a photo collection, essays and polyphony which is a compilation of different statements from different people (SMS 13.06.2016)

Consented that notes from the conversation can be made public and included in a memorial collection about the Alexander L. Kielland accident and handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the State Archives in Stavanger, The National Library and to the Labour Movement's archives and library (SMS 18.01.2019)

BACKGROUND

1973: HMV, worked as a welder

Sent out to the North Sea as a welder.

2000: Disability pension

NORWEGIAN INDUSTRY

This is a story about Norway, our industry, and our work life. It's important to note that this is one of the most serious and worst things that have happed to Norwegian industry. It's important to remember this and not forget what happened, who we lost and those who were affected. Many people were. At my workplace we were almost in shock. Many people from HMV died. We talked a little about it, but not much. We did not cry in front of each other but every night my eyes teared up when I went to bed.

This is as story of Norwegian industry, and it is important to present it as an important part of Norwegian history and for this history to be preserved.

HMV

HMV took good care of us. They did the best they could. Those of us who were healthy were allowed to go out again in the first pool. We were afraid that they would label us as crazy if we wanted to go back to sea. It was a given that those of us who had been there were given priority.

The entire place was haunted by the accident until most of us had retired. Every 27th of March, they put down a wreath.

REACTIONS

I didn't have any reactions. I never told anyone about what happened unless they asked. If people ask about it, I tell them the story. I have never entered discussions about what happened or held lectures about it.

THE BEST PART

It was a Norwegian guy who interviewed us, but it says that it was Edward Hughes. They sent it to those of us who had made a statement.

STARTED IN 1977

My first stay in the North Sea was in 1977. I worked with the installations and preparations for production. The first platform I was on, was Albuskjell Alpha. None of the platforms I worked on were in production. We prepared them. All modules were in place, and we welded steel and pipes between the modules to connect them.

ALEXANDER L. KIELLAND

We lived on various Swedish accommodation platforms before Kielland. We had lived on Kielland (while it was next to Edda) for about six months before the accident.

We all got on very well. We lived four people in the containers where they had installed bunks. It was cramped, but we were well looked after, and the food was delicious. No one complained back then. But today we would have complained. Now, they have single person cabins with TVs in the room. Back then, we were together. In the evenings we sat and talked, played cards, or went down to watch movies together.

JOHN NILSEN

Its written about in The Best. They had to use force to free him. He had his whole weight on his fingers from the sea and up to the deck. He hung from the basket with his body on the outside of it. You find unknown strength when in need. He too went back to sea.

WORKED ON FOXTROT AND LIVED ON ALEXANDER KIELLAND

We went out there on the Saturday. It happened on a Thursday. We worked on Albueskjell Foxtrot. That day, the weather was bad, and we couldn't make it over to Foxtrot. On this trip, the four of us from HMV shared a cabin; Kjell Kulleseid, Jan Bringsvor (died), Lars Johan Iversen (died) and me.

CAPSIZING

We had been eating well and were full after dinner, and even though we were young, we went to have a little rest. We lay in bed and chatted and relaxed for a while. At first, there were some strong shakings, then it tilted. We threw ourselves on the floor. The only thing on our mind was to go to the highest point.

We went out of the window. We lived on the 2nd floor, where there were stairs down to the deck. When we got to deck it was important to make our ways up so we wouldn't be hit by the lose objects that came crashing downwards.

LIFEBOAT 5

We got up to the lifeboat. There were quite a few people there. Some people told us we were crazy if we boarded the lifeboat. We saw that people who had entered the lifeboats be crushed between the brazing. Me and Kyllesid still chose to enter the lifeboat, mostly because it was so bitterly cold outside, and we didn't have a lot of clothes on. We only boarded it so we wouldn't freeze to death. The two others chose to stay behind on the outside, and we never saw them again.

When we left with the lifeboat there were 8 of us inside.

As the rig capsized more and more, we were at the highest point the entire time. We heard people shouting about whether the safety plug had been pulled out (It must be pulled out when the lifeboat is to be lowered). There was someone who made it to the release rope when we were in the sea.

The people who observed this from Edda told us that our lifeboat came up like a bullet. We laid down inside. We all got wet. The water came through the hatches, the lifeboats weren't waterproof. It was not dangerous, but we all got wet. One guy was only wearing underwear.

With some help from those outside, we managed to turn the boat around. After that we pulled people inside. My arms ached for days. I believe that we got 24 men into the lifeboat, so we were a total of 32 people in the end.

CONTAINERS RIDING THE WAVES

When we couldn't find any more people, we tried to start the lifeboat. We started the engine and wanted to get away from there. Someone was afraid it would catch fire because battery acid and diesel had poured out when it overturned. The engine was turned off because we were afraid of oxyhydrogen gas. I was very focused. I felt ok and looked out to see how things were going. There were many containers in the sea. Several meters above us, containers were riding the waves. All I thought was: I hope they don't hit us. It was dark, difficult to see anything, and we were drifting around.

SUPPLY VESSEL

At around eight or eight thirty, we were pulled to the side of a supply vessel. There were some who managed to get on board. They took big risks. They had pulled us in at the front and in the back and people were climbing up on the net. I don't know how many. There were many there to receive them.

They almost crushed us with the fender beams. The boat got a massive crack. They had to let us go. By then, we had taken in a lot of water. And many people had vomited. When I pumped the water out, the pump would not take any more. It was full of grease. I didn't tell anyone about the crack either. We were floating around and there was no need to create panic.

THE ENGLISH FISHING BOAT

Around midnight we were hit by an English fishing boat – it was looking for survivors. We bumped into that boat. When I looked out of the roof hatch, I saw that they were watching us from deck. I was terrified that the crack would get bigger if we were next to each other and kept bumping. I shouted: "Go away. Go to hell". That's why we drifted apart.

SIKORSKY

A couple of hours later, a Sikorsky arrived. They lowered down a basket. We tried to catch it. I caught the basket. Then they picked up a man and pulled him up. The basket came back down and was swaying above us for about 15 minutes. It took a long time for us to grab hold of the basket. The next person eventually managed to get hold of it and get up. It was maybe three people who made it. It was difficult and risky. We gave up. They lost contact with us.

HANDED WARM CLOTHES FROM A SUPPLY BOAT

A supply boat came up to us in the morning and managed to throw over a line. And we received bags of warm clothes, woollen blankets, and overalls. It was nice to wear something warm.

SEA KING

The Sea King arrived. It lowered a man down to us; the helicopter was hovering in the air. They didn't take long to hoist us up. They were good at their jobs. It was a high-level rescue operation. When we got into the helicopter, it was like entering a greenhouse. It's impossible to describe the feeling. It was an amazing feeling. I think most people who came up there had the same feeling.

SMOKED

Back then, most people smoked. The tobacco was wet. They were waiting for us with cigarettes and matches when we landed at the Ekofisk complex. It felt good. It was like coming to heaven for the second and third time.

Then they led us inside. We stripped out of our clothes and went straight into the shower. Then to the sauna, then back to the shower, and to the sauna again. I put on a padded coverall and went down to the dining hall and ate the best food in the world.

THE COLLEAGUES OUT THERE

They kept their distance, we sat and talked among ourselves.

THE HANGAR

We arrived in Stavanger at the hangar at Sola at around half past six in the morning. There, personnel came to examine us. Those who needed a doctor was appointed to one. The rest of us were driven to the KNA hotel where we got a room. At that point I called home to my mum and dad. They notified my wife.

HOME

HMV came to my wife in the morning. It was the foreman who visited Hanne. It was Arvid who came, he is no longer alive. That's when my wife was informed about it. We had two kids, the oldest was 9 and the youngest was 5 years old.

THE WORST PART

I had a twin brother out there, Geir Vestre. I wondered how he was doing. That day, we had played cards together. Geir was an electrician and worked for Stavanger Drilling. I did not know that he had made it before after I returned home. I think it was when I came to my parents' house. They had received a call that he was alive. He was in the other lifeboat and were picked up later than me.

There were two lifeboats, and we were in different ones. Our time had not come yet.

MY FRIENDS

It was terrible. We lost an incredible number of people from HMV. It was heavy. We started to work again after the Easter break.

THE FUNERALS

I attended all the funerals I could. I helped carry Iveresen´s casket. Bringstol and Iversen – had they come with us, they would have survived. It was painful to think about.

THE CAUSE

We did not discuss it. What can I say. I have no idea. Maybe there was too much strain on the leg that broke off. Too much force on the chain coming up from the leg.

REACTIONS

I did not have any reactions afterwards. Me and my brother discussed this, we came out of it well.

We didn't need comforting. We managed fine by ourselves.

It was hell to lose those we lost; it was a difficult period. My nerves are as good now as they were before.

MOST VIVID MEMORY

My most vivid memory is Trygve Børsheim standing and breaking windows on a container when we walked up on the rig. He broke windows, jumped inside, and pulled out lifebelts to hand the people on the outside who didn't have one. He came on board the lifeboat I was in. I thought he was dead, I didn't dare walk over to him, but it turned out he was alive. He had a brain tumour a few years ago. I have often thought about what he did and how many people he really saved.

FELT SAFE

We felt safe on the platform – we thought it was a safe place to be.

MEANING

Afterwards, the security improved a lot. They added an incredibly amount of security measures. It was of great importance to the safety in the North Sea.

SVEIN VEGARD VERMUNDSEN, ASSEMBLER AND SHEET METAL WORKER.HMV

by Tor Gunnar Tollaksen, March 2005 and February 2019

PERSONAL DETAILS

Born: 22. June 1948.

Residence: Kopervik.

BACKGROUND

Background: Haugesund Mekaniske Verksted, HMV, from 1970. Worked offshore for some years before the accident in the Ekofisk area.

Profession: Assembler and sheet metal worker. HMV had hook-up (preparation and completion) on the Edda- platform. That's how I started to work in the North Sea.

IMPLEMENTATION AND USE

Svein Vegard Vermundsen has been informed about the memory database where interviews with survivors, witnesses, bereaved and others connected to the accident are made available for future research. Vermundsen supports this work and wants the interview to be included in the memorial database on the "Alexander L. Kielland" accident, which is handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the State Archives in Stavanger, the National Library, and the Labour movements archive and library. The interview was approved with clarifications on the 20th of February 2019.

MARCH 27, 1980

Svein Vegard Vermundsen was relaxing in his cabin with three workmates, when they heard a bang.

-The weather was quite bad on the 27th of March 1980. It was grey and foggy, and quite a bit of wind. We could not go to work because the helicopter shuttle was cancelled. We relaxed in the cabin and had planned to go to the cinema at 9pm. The movie which began at 6.30 pm, was usually for those on board the Edda platform, says Vermundsen.

- The bad weather in the Ekofisk-area that afternoon meant that I was not on Edda that day. We were waiting in the cabin. Eventually the gangway was retracted and Kielland was hauled away from Edda.

Vermundsen never made it to the cinema that night. Instead, he experienced the worst nightmare of his life.

A POWERFUL BANG

- That was a hell of a blow, we said in unison. It was a load bang. Then, the platform suddenly tipped and got a list. The only thing that kept it from overturning completely were the anchor cables. We fought our way out onto deck. I put on a life jacket, but I can't remember whether I brought it from the cabin or if I found it on deck.

Vermundsen tells about loose objects that flew through the air. Containers that plunged into the sea. People ducking away while clinging to the railing. Many went towards the highest point, which was the B-leg. So did Vermundsen. Some jumped into the sea, others tried to lower a lifeboat. Vermundsen saw that one of the lifeboats got crushed against the platform.

-I was completely at a loss for what to do. I saw a man being hoisted up in the personnel basket from the Edda platform. For a moment, I felt like there was no way out, but I came to a point where I had to decide what to do.

SAVED BY HIS BROTHER

When the last anchor cable, which was really tense, snapped, he was the last person to jump into the lifeboat. Vemundsen says that it wasn't possible to release the lifeboat because it hung in the hanger with a heavy load. The release mechanism only worked when the lifeboat was in the water.

-We probably turned around with the platform and were fell into the sea with the platform over us. I don't know how far below the surface we went, but we discovered that we were floating up. But the boat was lying upside down in the water. We tried to turn the boat from the inside by rocking it from side to side. It didn't work from the side we wanted to turn it, so we tried the other side, and then we were able to turn the boat around. It was probably possible because of the people who clung to the boat from the outside.

Vermundsen was in the lifeboat with 13 others. Then they started to pull colleagues into the boat. Around them, oil workers swam for their lives, raised their arms, and screamed for help.

-We were able to turn it around and pull people into the lifeboat. Some were very difficult to get on board because they were completely exhausted and unable to help, while others were easier, they partly pulled themselves up. In the end, I think we were over 30 people in the lifeboat.

Not long after, the supply vessel «Normand Skipper» arrived, where his brother, Reidar Vermundsen, was the first mate. The entire time people in the lifeboat were afraid that the boat would be crushed against the ships side. Vegard Vemundsen was one out of eleven people who took the chance and jumped on board the supply vessel when a wave lifted the lifeboat high enough. The rest of the people in the lifeboat were brought to safety and hoisted up by helicopter a few hours later.

-I had a strong desire to return home to my wife and three children the entire time.

Vermundsen was one of the first people to go to the North Sea from Haugesund Mekaniske Verksted, HMV. After the accident, he tried to go to sea again and he was among other things in the Statfjord-field for a short time. He had to give up on a further career in the North Sea and was eventually disabled by the injuries he had sustained during the accident.

- I have learnt to live with the pain. All in all, I have coped well. But I would have traded anyone to get back to work.

QUESTIONED BY THE POLICE

I was questioned by the police in Stavanger. This was shortly after the incident. I remember that one of my cabin mates was also questioned. He said that the police opposed him. It was as if they thought they knew more about it then us who had been there. My impression was that those questionings were “good for nothing”.

THE CAUSE OF THE ACCIDENT

-No, I have not given the cause of the accident any extra thoughts. We recognized that the leg broke off, but us co-workers did not discuss what had caused it. We lived on the platform and noticed that there was some work going on. The rig was moving on to a different mission.

PER MANGSETH, INSULATOR, TEKNISK ISOLERING A/S

By Else M. Tungland, 17. november 2015, Åna Sira

PERSONAL DETAILS

976 73 288,
Eikedalsveien 14, 4420 Åna-Sira

IMPLEMENTATION AND USE

We have had several follow-up conversations during the fall of 2016 and at the latest on the 24.01.2019.

Consented that notes from the conversation can be made public and included in the memory collection about the Alexander L. Kielland accident and be handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the State archives in Stavanger, the National library and the Labour Movement's archives and library (Telephone 24.01.2019).

EHS

We interview him in his kitchen in his home at Åna Sira. He starts by saying that he does not remember much. He was 25 years old at the time. It is a long time ago.

We tell him about the project. He especially pays attention to what we say about the EHS. You ask about EHS – there wasn't any!

CAN YOU TELL US ABOUT THE TIME YOU BEGAN WORKING IN THE NORTH SEA?

When I was 16 years old, I moved from Vennesla to Oslo (his sister tells us that he lost his father around this time). I lived in Maridalen. I was so sick of school. I considered going to sea. I got a job in catering in the North Sea. The people who worked there asked why I didn't work with them instead. So, I did. I started in "Teknisk Isolering as" – a company with main office in Drammen. I was good at math and had worked there during the summer holidays.

We were doing the technical insulation around water pipes. We were moved around like cows. 12 hours shifts in addition to the flight.

I worked on the tank and was flown to AK to sleep there.

The weather was rough on the day it happened, but we had seen worse. AK was a sturdy platform in bad weather. I always felt safe there.

I sat on the toilet on the top floor when it happened. Suddenly, it tilted. I had to climb and squeeze through the door. I got a solid grip on a radiator, or something else that was on the

wall. Heavy iron door. You get a lot of strength in a situation like that. I realized that something serious was happening. My only thought was to get out of there.

I grabbed an external ladder – there was quite a bit of panic around me. People were standing in line to the outer stairs that led down to the steel deck where the lifeboats were. I jumped down onto the steel deck, about 4 meters down. I hit my chin. I've had a lot of problems with my teeth after this (they started to fall out after a while).

I WAS FIT AND DIDN´T SCARE EASILY

I have later been told that some people freeze and panics while others just continue in situations like that. I'm someone who continues.

Down on deck I met my finish friend Esko Juhani Kærki, we had known each other for a long time. I had become a part of the Finnish group.

I also spoke with a tool pusher, Svein Harald Moseid from Vennesla that I knew. I briefly spoke with him. He had to go down because he felt a responsibility for the other people. (I can see from the lists that he died).

I tried to get an overview. I saw people jump into the sea. The son of Teknisk Isolering in Bergen was trying to deal with a lifeboat. I thought it looked dangerous to get into that lifeboat. We were wondering if the platform would overturn.

I climbed upwards. Went on the outside, passing the queue. I held onto netting. I got up and discussed what to do with the others. Some people jumped. They put on anything they could find. 2-3 of the people I talked to made it. They were from Porsgrunn, Skien, Sandefjord? Easterners.

Kærki and I boarded a lifeboat. I was sure that it would go down, was just sitting there and waiting. A hell of a bang. We went down headfirst. People were on the outside of the boat. We were tossed back and forth. It turned around. Pulled many people inside. I saw two of the people who had jumped.

The ambience turned a little tense. People were injured. The radio guy from Kielland tried to get the radio working. We electricians knew that it wouldn't be possible when it wasn't grounded. An argument broke out.

A boat arrived after a while. A good amount of people managed to get on board it. The atmosphere got even more tense. We heard the planes above us.

Esco and I hit each other to try to stay warm. My leg froze. I have had problems with it ever since.

A helicopter eventually came. Seaking. They lowered a basket. Many were too frightened to get into it. I went up and dove out into the air to get hold of the basket before the rescuer

came down to us. I thought that I will either manage to get up or I will fall in the sea, and they will rescue me. I was a good swimmer. I was the first person who got up in the helicopter. Not many of people managed to get up.

I was taken to the Ekofisk tank.

There, I changed out of the wet clothes and put on dry ones. Sat and waited, I couldn't relax. I was filled with adrenaline.

DO YOU KNOW HOW YOUR FAMILY REACTED?
My sister rushed to the car. She was at the cottage in Setesdalen. She travelled with my mum. My mum said that it would be ok because I was such a good swimmer.

AFTER ARRIVAL IN STAVANGER.
The newspaper published a photo of me when I arrived by helicopter.

Someone from Teknisk Isolering brought me to Stavanger to buy new clothes. I bought a fucking ugly sweater, not something I would usually buy.

I got a room at the SAS-hotel. Many journalists came and knocked on my door. The journalists were completely mad.

A story of the Idi Amin-times comes to mind. A journalist shouted out at the airport: are there any rape victims here or anyone who has lost their family, I would like to interview you!

I went to see my family in Vennesla. I don't remember much of this. I had a partner who couldn´t bear to stay with me any longer.

I continued to work in the North Sea. I think I went back 2 times after this. I didn´t like it. I didn't receive any follow-up. I felt like the others were afraid or worried about us.

I started to work onshore, still for Teknisk Isolering.

I was good at math and started to develop a software. A system to manage inventory stock. Statfjord C.

THE SHRIMPS IN GANSFJORDEN ARE BIG
A rough life and many bad jokes among colleagues

I didn't tell anyone that I had been on AK.

I attended meetings with politicians. The prime minister. I have always been good at expressing myself.

We were told that money wouldn´t be an issue. They were going to solve everything. We were going to receive the help we needed. Empty promises! Nothing happened after this!

I had a Rolex watch which was not replaced. They thought I made it up. I also had some very expensive shoes which were not replaced. My pockets were also full of money.
I received a fairly small compensation – almost nothing.

A lot of fuzz regarding the rising of the platform – it never ended.

One day, I had suddenly had enough. Fuck you! I told my boss and left work. I got in the car and drove to Oslo. I don't remember much of the years after this.

Wandered around. I didn't feel comfortable. I could get really aggressive. I looked like shit. I only remember bits and pieces.

I biked a lot around Europe, sometimes by myself and sometimes with friends.

I remember people running away in panic when I took off my helmet to buy ice cream. This was somewhere in Switzerland. My hair was dyed in three different colours. I ended up in different punk-scenes around Europe. I spent time with Nick Cave, before he became famous.

GOT HELP
My mother worked really hard to help me get back on track.

A crisis psychiatrist and a lady from NAV finally managed to help me.

I started to study informatics at NHI, it was a 2-year education as

an engineer.

I worked with 4 colour layout and print in Ratatorsk.

An easy-to-read newspaper

Got married.

The lady from NAV (whose name he does not remember) eventually helped him get a compensation from the government as if he was 90% disabled.

IN THIS REGARD "I LOST A HAND AND AN EYE".
I saw what she had written and when I met her, I said «I can see you and I can shake your hand». The lady from NAV told me that it had to be that way because she didn't have anywhere else to cross off in the form. He received compensation.

He used the money to get a hot air balloon certificate in the UK.
His wife and her sister also got a certificate. They became the first female balloonists.
He flew for Greenpeace, and he had a contract with Statoil. Showed people Norway.

He was opposed by the Norwegian balloon community.

Had a child in 1987 – a boy.

80-91 COMPLETE CHAOS.
Nearly all his friends died.

Lost his mum.

A terrible fucking time.

Got calmer after his second son was born in 1991.

Got a job in the Science Park. This was the first «real» job after AK.

STARTED INTERVETT
Today, the company is called Manamind? In the 90s it was called Intervett and it was one of the first consultancy companies that focused on digital media. The company was located in Stavanger and Oslo.

1999 he moved to Århus. Tele DK.

He fell out with his ex. He and the kids moved from Denmark to his sister in Norway. He thought the ex would have been able to look after them properly. Vennesla wasn't a good place to be. He met some women now and then before he met his current wife 9 years ago on the internet. Gerd Jorun(?) from Flekkefjord.

His sons now live in Oslo. Informatics – Nets.

They are committed boys who are involved in Save the Children's youth organisation. The complete opposites of their father.

He recommends us to talk with his sister Anne Siri Brødvik who lives at Stray. She is a hardworking lady. She has seen how much chaos there was afterwards. Backup mum.

THINGS GOT BETTER WHEN I STARTED TO SEE A PSYCHIATRIST.

RUMOURS OF SMUGGLING
There were rumours that Kielland was a transit for smuggling. The products came in containers with supply vessels, unloaded them on Kielland and were picked up by another supply vessel going to a different port. There was no control. Bulletproof. After the Kielland accident, I was visited by the police who wondered if I was involved. I wasn't. That was not cool. I got in a lot of trouble from it. It blew my career. I worked for Teknisk Isolering (Technical Insulation).

GOT A JOB AS A DRILL CREW MEMBER

I grew up in the same town as Sven Harald Moseid, who was a tool pusher. He died. He offered me a job in the drilling crew. I was just going home to quit my job and then I was going to work with him. Kielland was going to England, and they were preparing it for drilling. It was the last day it was supposed to be on Ekofisk. But it didn't turn out that way.

REPAIRS AND MESS

Hoses and cables went through doors. It was not possible to close doors that were supposed to be closed. I don't know what they repaired, but it was very messy. Manholes were installed. I was down on the lower deck with Moseid that day, a lot of repairment was happening. There was a lot of mess, things everywhere. He was stressed and worried about the rig. I don't know if the manhole covers were screwed on the day it overturned, but I don't think so. It tipped over very quickly after the bang, and it tilted until it overturned. It went so quickly; I think it took 14 minutes.

CAUSE UNCLEAR – NEEDS A NEW INVESTIGATION

It is a shame that we don't get to see the details of the settlement. The operator, owner, shipyard and overseeing authorities had their own agenda. Why are we not allowed to see what it says? It's not right!

I believe that it was the maritime conditions, hauling and anchoring over time that tore the platform apart. In addition, there were bad welds and cracks, and the rig could not withstand being moved this time. After all, it capsized around the same time as they hauled it away.

It will probably be my sons who will finally know the truth.

I hope that the authorities will open a new investigation. It is important to get clarity for us survivors, but also for the people who lost someone. Why did they die? Even after all these years, many questions remain unanswered. It is the biggest industrial accident in Norway, so the authorities should pull themselves together and turn every stone to find some answers. We have a right to know. It still matters. It's not fun going around and think about these things. Why the fuck have they not done this properly. Had it happened today, they would have turned every stone. We were barely compensated and had our careers and lives ruined. I have struggled a lot after this.

PER MANGSETH

Date: 31st August 2023.
Location: Sola Strand Hotel
Interviewed by: Tor Gunnar Tollaksen.

Background: Per Mangseth talked about how he experienced coming out of "Alexander L. Kielland" in a plenary session and was further interviewed about this afterwards.
"Kielland" was notorious. It wasn't a place you particularly wanted to be. It was my second time there, and I usually tried to get to other places because the platform was so notorious.

I had been on the platform for a few days when the accident happened. I was part of a work team that was shuttled around to other platforms in the Ekofisk area. I worked together with a Finn, Esko Kärki. He also survived. We worked together quite a lot, so we had this thing where we walked around and looked around. We found out where we were on the rig, where the lifeboats were, where the escape routes were. We had this as a routine every time we came to a new rig.

When we got to Kielland, we realised that there was a hell of a lot of work going on. Then we spoke to Moseid and went inside and looked at the platform. The doors were up, i.e. the bulkheads. We saw that there were wires running through the doors inside the platform. Manholes were screwed up inside the platform. On the deck, manholes can be screwed up to go down. These were screwed up. There were wires running through many doors.

I particularly remember that a door on the E-leg was open. Here we saw that there were welding cables and power lines. Work was being done to convert the platform back to a drilling rig, a lot of work had to be done and they were running out of time.

Was this a topic among those of you who lived at "Kielland"?
No, but Esko and I talked about what this was all about. Later, others have also mentioned this, about what kind of work was going on.

In retrospect, I've thought about that since the door was open on the E-leg, it must have caused the E-leg to fill up very, very quickly. When the doors are open, the water is free to flow in. The platform filled up incredibly quickly, which it wouldn't have done if the doors had been closed. It had been a housing platform and was going over to the British side to drill. It was supposed to be converted to what it was designed for. There was a crew out to redesign the whole rig.

How did you experience the work culture as an oil worker?
I was young and didn't really give a shit. But many people got a lot of abuse from the Americans. They were quite rough. No mummy dearest and a tough environment. It was very different from

platform to platform. My first trip out was in 1976 to Frigg. I worked until 1983 when I was blacklisted. At the time, there were many rumours about what had been going on on the "Kielland" with smuggling and mismanagement. I was visited by the police at my workplace and they wondered if I had been involved. I certainly hadn't. Then someone recognised me out on Ekofisk, and that's when I was blacklisted. I had talked, I was quite outgoing, and had pointed out things on the platforms if I saw something that wasn’t as it should be. I went to the people who worked there permanently and said "that's not good, we shouldn't do that". Things eventually improved after "Kielland", but I was blacklisted when I pointed out unacceptable conditions and subsequently trained as a programmer.

Was that blacklisting well known among you oil workers?
Yes, if you made a mistake or did something that cost a lot, you wouldn't get out again. That's just the way it was.

PICKED UP BY LIFEBOAT 5

EIVIND EGELI, CONTROL ROOM OPERATOR, STAVANGER DRILLING

By Else M. Tungland, Marie Smith-Solbakken, Ellen Kongsnes

PERSONAL DETAILS

Norheimsveien 2, 4026 Stavanger
909 95 572/ 51 56 68 61

IMPLEMENTATION AND USE

Interviews conducted on December 17th and 19th, January 5th and 9th and October 19th, 2016. Agreed that all notes from interviews and conversations as well as handed over documents can be used. Autumn 2016.

Several interviews have been conducted with Eivind Egeli. The interviews were conducted both separately with Else M Tungland, Marie Smith-Solbakken and Ellen Kongsnes and jointly. Notes from these conversations have been reviewed and corrected. In addition, a joint meeting was held with Ragnvald Ofte, Kåre Magne Kvåle, Eivind Egeli and Else M. Tungland and Marie Smith-Solbakken at Åpta.

BACKGROUND

Eivind Egeli (born 1926) survivor. Control room operator.

Went down with the platform to approx. 20-30 meters under water. Was pulled into lifeboat 5. Picked up by Norman Skipper.

SEAFARER

Egili had been a sailor abroad for over 30 years when he got a job as a control room operator on Kielland. He started to work on Alexander L. Kielland because he wanted to spend more time at home. His career in Bergesen shipping company, where he worked before, was coming to an end. The retirement age here was 60 years. He could have retired after this, but very few people did.

His longest trip was in Asia and lasted for 18 months. His wife joined him on many of his trips. So did his oldest daughter before she started school. His wife came on some of the trips after the oldest daughter started school too, when the grandmother could take care of their child.

THE DAY OF THE ACCIDENT IN THE CONTROL ROOM

I had just started my shift and was on duty in the control room. There was a new control guy on board, Sildelid. He was going to release me when my shift ended. I showed him around and told him how things worked. The plan was to have a cigarette break, and then go through everything again. We had just sat down when we heard a bang, then all the alarms went off.

The rig tilted to 35-40 degrees. The typewriter, radio, TV, and all loose objects fell towards us.

THE PUMPS DID NOT WORK

I couldn't get the pumps started. If I had, we could have levelled the platform. We realized that we had to get out.

I met someone on their way to the cabin. "Get out! We're sinking", I told him, but he did not listen. He died.

Sæd wanted to go into the pump room. I told him that we had tried to start the pumps, but that it was useless. He didn't listen. He ran down.

He made it up the corridor and managed to open an iron door and get out to deck.

Then we put on life jackets.

THE LIFEBOAT WAS GONE (LIFEBOAT 1)

When I came to the lifeboat that I was supposed to be in charge of, it was

gone.

They had already lowered the boat, gotten it into the sea and driven away.

I saw another lifeboat being smashed and falling into the water.

I knew that those who ended up in the sea would be dead after a few minutes in the cold water.

I walked up to the B pillar where lifeboat 5 was. The person in charge of this lifeboat did not show up. 8 men entered it. Several of my men came along.

THE LIFEBOAT WAS STUCK (LIFEBOAT 5)

The lifeboat hung in the davit. They couldn't release it. I didn't go inside. My plan was to jump into it when the platform tilted so much that the lifeboat was level in the sea. But then, the wires snapped. 3 or 4 wires from the B-pillar. Each of them had a force of 350 tons. The platform overturned with great speed. I clung to the davit, didn't have a chance to let go when it capsized. I saw the nets on the platform. I saw the lights high above me, struggled my way up. I felt like I was about to burst and held my nose and blew out through my mouth. I don't know if that was the right thing to do? Both of my lungs were damaged. Once I got my head above water, I couldn't breathe right away. Many days went by before I was able to breathe properly again. Some guy hit my back to help.

I went around with the platform. I was approx. 20-30 meters deep.

It was so peaceful down there. I wasn't scared. Ascended. The question was, will I reach the surface before I run out of air?

THE LIFEBOAT IS FLOATING UPSIDE DOWN

I came up before the lifeboat. Then the lifeboat shot up, and it was left with the keel in the air. Some guys shouted, “the lifeboat is here”. We clung to it, and they opened the hatches and pulled people inside. “There’s Egeli”, someone shouted. And then I was pulled into the lifeboat.

They laid down in the lifeboat and pulled a lever to release it. They were 8 people and they managed to get it loose. I only wore thin trousers and a thin shirt. The wind felt icy, and I thought to myself that I might die within the next 10 minutes.

NORMAND SKIPPER

After a while the supply boat Normand Skipper arrived. They began by taking those who were worst off. I was thrown aboard by a big sailor.

The rescue was difficult. The waves were large. The lifeboat hit the ships side and it started to crack. They had to give up before everyone in the lifeboat had been rescued.

The crew on Normand Skipper knew Egeli because he normally delivered their mail. “Did you remember to bring the mail?” was the first thing Dikke (skipper Didrik Stonghaugen) asked when he saw Egeli on board.

I ripped off my clothes and put on a wetsuit. For a long time, I was covered in duvets.

Dikke (Didrik Stonghaugen) brought me some trousers. You could fit five of me in them. He was a big and fat man.

Those who were rescued stayed on Norman Skipper overnight. Then we were transported to the C-platform.

BACK IN STAVANGER

I arrived in Stavanger the following morning. My family was informed that I was alive. I spent 1 day at the hospital. They did an x-ray of my lungs, and the doctor told me that they were damaged. I have been short of breath ever since.

INTERVIEW AND INVESTIGATION

They shielded me from the press. I told the insurance company about the rig, the course of events, and what had happened.

HOME

Phoned home.

His daughter brought him clothes. The house was full of people when he came home. The daughters did not go to school that day.

I couldn't sleep. My mum was there too. She heard about the accident while on the bus to Bekkefaret. The bus driver and another person talked about an accident on Alexander Kielland. She knew that I was there and asked them what had happened. They told her that it was "nothing" – probably didn't want to scare her, but she realized that something was wrong and went to our home.

LIFE AFTER

He survived the Alexander Kielland accident and proudly shows us photos of both grandchildren and great-grandchildren. His daughter helps him shop once a week, otherwise he does most things himself. His house is clean and well-kept. Both he and his wife got cancer a few years back. His wife died. Egili survived and is almost 90 years old:

I always say that the man upstairs does not want me, and the man down there is afraid of competition. The only solution is to find myself a cloud and start by myself.

"Then, I will come to you, grandpa", my grandson said when he heard this.

Egili did not work offshore after the accident. He tells us that he doesn't really like the sea anymore. He got a job in the Ports Authority instead. While he worked for the Port Authority, he additionally received a huge retirement package from the offshore job, so he has been doing well financially.

COMPENSATION

The compensation of NOK 25.000 to survivors was a joke. Everyone laughed at it.

Those who lost their loved ones received up to 1 million. Even that is not enough.

He didn't care to take it to court, but other people did.

Some got an attorney from the US, but it didn't lead anywhere. The Americans had nothing to do with Norway.

NOW

He no longer has a driver's license because he had an episode after parking his car outside the shop one day.

I fainted. The doctor took my driver's license after this incident but told me I looked healthy and could apply to get it back. When I went to deliver my driver's license at the police station, they told me the same thing, but I'd had enough of it.

I said that a man my age shouldn't have a driver's license! Imagine what could have happened!

Just minutes before I fainted, I drove on a rode where there are children walking to school. I

would have killed myself. The policewoman said it was the first time anyone had said something like that. Usually, people stood there crying to get their driver's license back.

Stavanger Drilling

We were preparing the platform for drilling. A lot had to be done before it was ready for drilling. The hotel had to be removed. The derrick was there the entire time. We were in the process of sending people ashore. The next day, there was supposed to only be 16 people left because it had to be rebuilt to be able to operate as a production platform again.

Stavanger Drilling knew that there were cracks forming. Every time Torstein Sæd was there, he checked the bracings and pillars. (Egeli believes it was D6, he would go into the bracings through a manhole, take the lift down. I think it was the cross bracings by the hydrophone). They kept an eye on cracks. He took the lift down. They knew that the crack was going to be repaired. The crack had also been reported to Phillips.

Egeli had previously worked with Kaasen (director of Stavanger Drilling) offshore. I knew Alf Kaasen; he was a telegraph operator. He was my telegraph operator while I worked on the Bergesen boats. I travelled home from Dubai with his wife. Nice lady.

He also knew the other platform manager, Kjetil Hauge, well. Around 2pm on the day of the accident, Kjetil Hauge left Alexander L. Kielland. He was the last person to leave the platform before the accident occurred (Stavanger Aftenblad).

Leif Reve, who was a crane operator, died. I met him on my way out to the deck. I stopped him and asked, "where are you going?". He told me he was going down to the cabins, he broke loose, and ran down to the cabins. He was going back to look for others.

Afterwards

That's enough. My wife wouldn't have let me continue. I started to work for the Port of Stavanger Authority. I remember when the coal ships got a list. I didn´t like it.

There was a gathering at Atlantic for those of us who experienced the accident.

EIVIND EGELID ON THE CRACKS AND ANCHORING

By Else M. Tungland and Marie Smith-Solbakken, 9. January 2016

Sæd always went down to the pump room and controlled the shafts. There

was an elevator going down.

To D6 ?

Yes, it was where the hydrophone was placed. He checked it, always. It was one of the first things he did every time he came on board. I did not go with him because I was in the control room.

I heard that he had noticed a fracture, that's why he went down there, to check on it.

We knew about the cracks. The first thing Sæd did was to go down and check the development of the crack. He always went down there with another person, knew there was damage to the hydrophone. He looked at it every time he came on board.

We, the people at the office, and Phillips knew about the crack. We were going to shore in Stavanger the following day to repair it.

Sæd did not say much about the crack. The German who always went down there with Sæd (Lothar Apostel, who was among the deceased), talked about it.

They kept it under surveillance, it was a weakness with the hydrophone. They came into the control room after they had been down there and talked about it.

PERSONNEL ON BORD ALEXANDER KIELLAND

There were more than 400 people there in the morning, but we sent people ashore all the time. There were approx. 200 people on board when the accident happened (212 people on board, 123 died, 89 survived). Had it happened the day before, it would have been an even bigger disaster. I got the crew-list from Stavanger Drilling. It was written there that three people were on their way to the platform around noon. They were taken off the flight because some Americans needed their seats. Where were they? They were at Cod. For a long time, we assumed they were dead.

We left the control room, found lifebelts, and handed them out. I saw Sæd running towards the control room, and I yelled "There is no use in going in there, it's impossible to start the pumps". When the tilting passes a certain angle, the emergency units do not work. We thought the rig would sink in a normal way.

ANCHORAGE

We received a drawing where he showed us how the platform was anchored (can be found in the project folder) and explained why it was not anchored at all the bracings.

Eivind Egeli showed us on the picture (police report, Bjørn Lian) where the fracture was and explained how to get down there as well as what was done to keep it under surveillance.

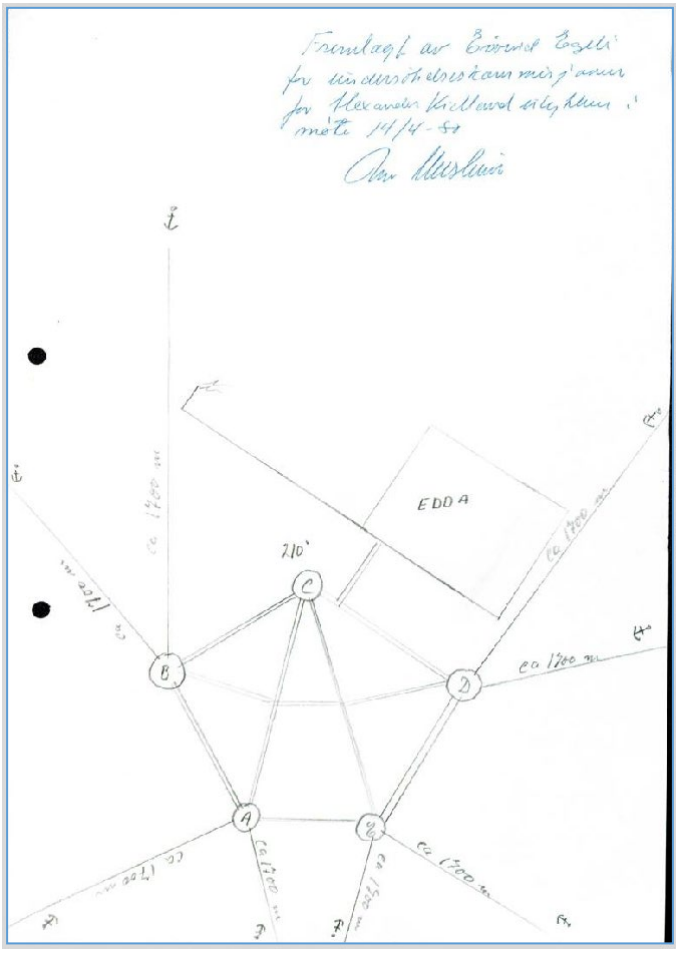
Take the lift down to the pump room, unscrew the manhole and walk inside. The platform is raised.

ALEXANDER L. KIELLAND WAS ILLEGALLY ANCHORED

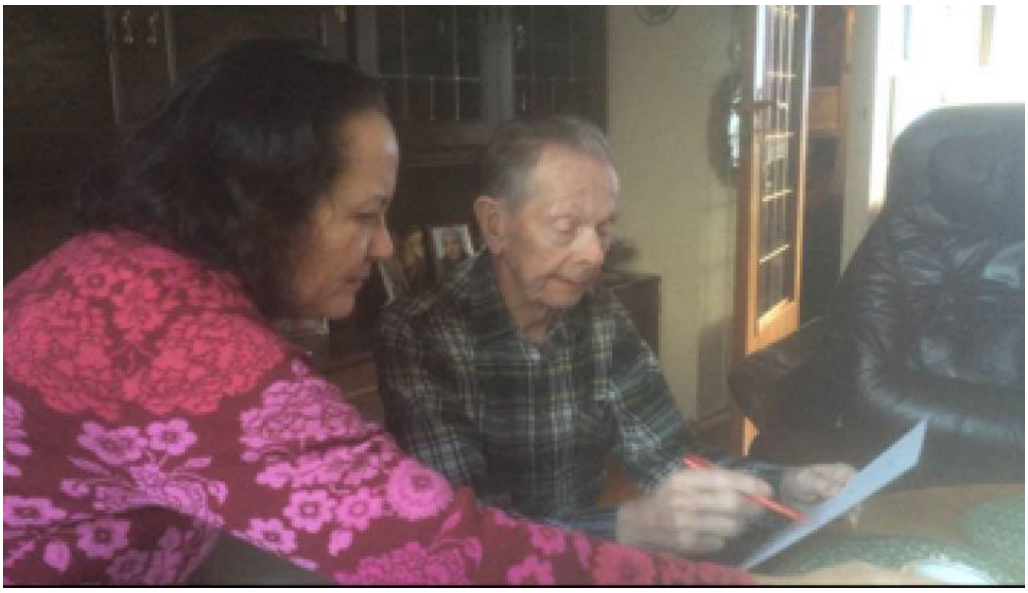
I read the manual which was in the control room one night while I was working. Hauge (the platform manager) told me to familiarize myself with it because I was to be responsible for anchoring when the platform started drilling. This was a couple of months before the accident. It reads: "A pentagon rig must under no circumstances be anchored on the open sea unless all ten anchors are used". The rig was anchored with eight. They couldn't drop anchor from the C pillar. It was not possible because there were oil pipelines in the sea there. It was impossible to drop all ten anchors.

Phillips and Stavanger Drilling makes the anchor plan, and it must be approved by the authorities. Once it is anchored there, it had to be approved by the platform manager and representatives from Phillips. And it was approved. Both Hauge and Sæd knew that it was required to drop all ten anchors.

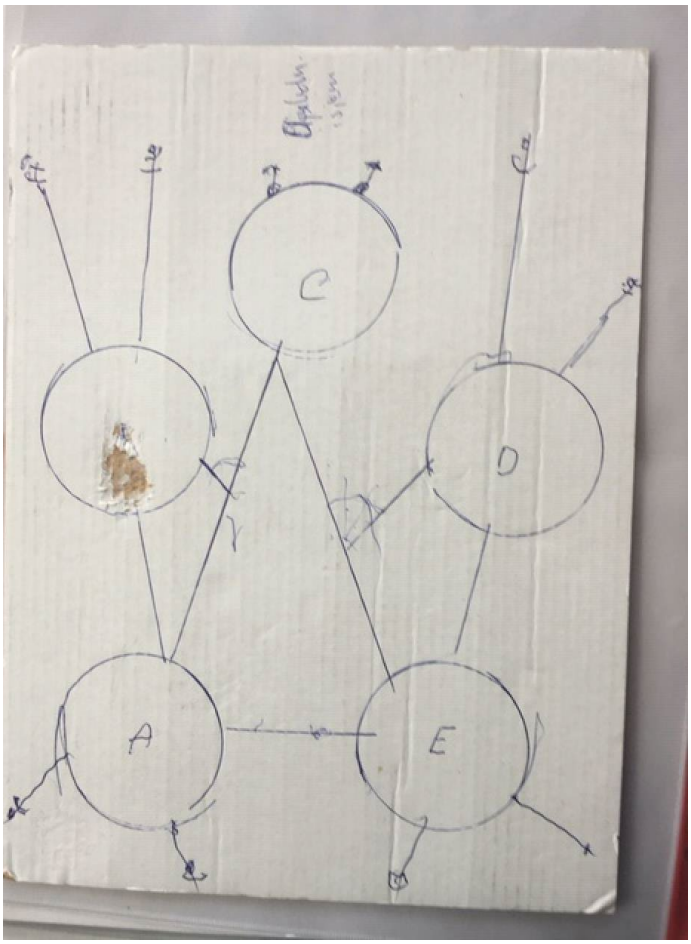
The same manual could be found on Henrik Ibsen and at the shipping company. A trustee told me that they had been looking for those pages but that he couldn't find them. Those pages were gone. I'm sure it must be possible to get hold of that book?



Drawing by the commission of investigation. The National Archives.



Picture 6) Eivind Egeli explains Else M. Tungland the construction, anchor plan and how the platform was loaded.
Photo: Marie Smith-Solbakken. (Screenshot January 15th, 2016, of an iPhone-video)



The platform from above; pillars, bracings, and anchor system. Especially loaded areas are marked. Drawing by Eivind Egeli, January 15th, 2016. Reproduced with permission.

WHERE WAS THE FRACTURE?

It was downstairs. Apostel told me about it. He was a roustabout and always went to inspect the crack with Sæd. They opened the manlid and illuminated it. They would come by the control room to tell me what was going on. I could not leave the control room. Sæd or Hauge relieved me when I had to leave the control room or was off duty.

KIELLAND CAPSIZES

I clearly remember that we were hit by a hell of a wave, it hit the C leg and pushed the platform, I could feel the platform moving. The wave then crashed back and up underneath the deck. It could be felt throughout the entire platform. Additionally, the wave hit the crack in D6 by the hydrophone. It could not take it".

KIELLAND WAS GOING TO TANANGER FOR REPAIRS AND REMODELNG

The next day we were supposed to go to Tananger to rebuild it. Sæd and I talked a lot about this.

THE LOGBOOK

The people in the control room kept notes which the platform manager entered in the logbook. Sæd and Hauge shared the logbook, it belonged to the rig. They each had their own logbook on land which they wrote in when they came home. That's normal, that's how the captains did it. One that they shared and one private.

LIFEBOAT 1

They left with the lifeboat; they lowered it too soon. It could hold 48 people. When I got there, it was gone. It was I who was responsible for that lifeboat. Those who did it are not doing well.

Picture 7) Journalist Ellen Kongsnes (right) bring engine room operator Eivind Egeli (middle) together with Torgeir Moan (left) from the commission of investigation. Egeli wants to present his knowledge of the formations of cracks, anchorage and hauling of the platform to Torgeir Moan.

Sola Strand Hotel November 17, 2016, during the prelaunch of the polyphony. Photo: Marie Smith-Solbakken.

Picture 8) Eivind Egeli (right) explains Torgeir Moan (left) from the commission of investigation why and how they knew about the fractures in the constructions on Kielland.
Sola Strand Hotel November 17, 2016, during the prelaunch of the polyphony.
Photo: Marie Smith-Solbakken

EIVIND EGELI IN STAVANGER AFTENBLAD ON THE ACCIDENT AND THE OPERATION OF THE PLATFORM

Ellen Kongsnes, Stavanger Aftenblad 28. October 2016.[93]

Eivind Egeli sat in the control room below the helipad and smoked a cigarette. Suddenly, the platform tilted.

The TV and the typewriter flew across the room. He had to get out of there. Up on deck some of the crew members were escaping towards the lifeboats, others were looking for life jackets. The platform was already tilted to 30 degrees.

On his way to the platform deck, Egeli met the platform manager, Torstein Sæd who ran in the opposite direction. He wanted to enter the control room to start the pumps that could stabilize the platform. But the power had gone, and the pumps did not work. Egeli shouted it to him but Sæd did not hear him. Egeli knew that the platform manager had known about a crack in the platform leg for a long time. Now, the same leg had broken off and was floating in the sea right by them.

The gangway between the Alexander L. Kielland platform and its neighbouring platform Edda on the Ekofisk field had been retracted about half an hour earlier, at 17:50. The gangway was installed between the platform legs C and D. It was the D-leg that had torn off.

Eivind Egeli clung to the derrick and went all the way around with the platform when it overturned. Both of his lungs took a hit when Kielland capsized.

He will turn 90 years old in November. Now, he is sitting in his living room at Tasta. He never went offshore again after the Kielland-accident. He got a job in the Port Authority before he retired some time ago. He's had a lot of time to think.

Back in 1980, he was employed by Stavanger Drilling and worked as a control room operator on board the Alexander L. Kielland platform. When the platform tilted, something happened that Egeli has thought a lot about:

-We ran from the control room and up onto deck when I met platform manager Torstein Sæd who was on his way towards the control room. I yelled: "There's nothing you can do in the control room, it's impossible to run the pumps. When it lists to a certain degree, the emergency units do not work".

THE CONCERNED PLATFORM MANAGER

But Torstein Sæd did not listen. Eivind Egeli never saw him again.

Sæd was one of the three platform managers on "Alexander L. Kielland". They called him "the bear", the strong, quiet, and conscientious Torstein Sæd. The 49-year-old had never been a talkative man. But in the months leading up to the accident, he was quieter and more pensive than usual. He did not talk much about it to anyone. But his wife, Erna Sæd, felt that something was wrong. He dreaded going offshore. He even bought himself life insurance without telling his wife. When she was informed about the insurance, her husband had already died in the accident he had feared.

[93] Kongsnes: 2016b

Her story was not heard by the Norwegian commission who investigated the accident. Nor is there anything about Torstein Sæd's secret in the notes from the police's questioning of Eivind Egeli.

- It was the day after the accident. I was still completely out of it, Egeli says today. The police were more concerned with how the survivors had managed to save their lives.

THE RIG COULD BE RAISED

Eivind Egeli confirms that the ballasting was a recurring problem.

He had also overheard several conversations between platform manager Torstein Sæd and the German deck crew member Lothar Apostel. They expressed concerns over a crack in the cross brace at the bottom of the platform.

-Sæd talked about the crack. But he was more concerned about the ballast being wrong than about the crack. He liked the idea I had for a button, says Wigerstrand.

According to the 1981 main conclusions by the commission of investigation, the lower braces on the platform were not once examined between the time the platform left the shipyard until the day of the accident - for three and a half years. This was because they were under water.

However, control room operator Eivind Egeli knows that this is not true.

-We raised and lowered the rig many times while out in the field, says Egeli and is backed up by Kvåle, Ofte and Wigestrand.

NO TRAINING

Eivind Egeli was really a sailor. He was never trained to handle the platform. As far as he knows, none of the others received training either.

Many people had not even read the operations manual. The shipyards requirements for safe operation were not followed.

-First, the D-leg broke. This was because the anchors on the C-leg were not in use. We only used eight out of ten anchors, even though it was written in the operations manual that we always had to use ten.

Egeli believes that this put an extra strain on the other platform legs.

- Could the accident have been avoided?

- I'm not sure about that, says Egeli. It could have been a lot worse too. If the wave that hit the platform somewhere else, two of the legs could have broken off. Then the platform would have capsized within minutes, he says.

- We did not have any training. I was told to read the manual a month before the accident. There were no wires on the D-pillar, so there was an extra strain on it. The operations manual from the shipyard states that all ten anchors must be used, but we only used eight, says Egeli who worked in the control room right below the helipad on the Kielland platform.

JOINT CONVERSATION WITH EIVIND EGELI, KÅRE MAGNE KVÅLE, RAGNVALD OFTE AT ÅPTA

by Marie Smith-Solbakken and Else M. Tungland, 12. February 2016.

The fractures were discussed with colleagues Kåre Magnus Kvåle and Ragnvald Ofte from Stavanger Drilling. They discussed how and whether it was possible for Sæd and Apostel to control it when it was in the sea. They agreed that it was possible, because the platform would be raised and the bracings, including D6 which were filled with water when the pontoons were below the waterline, could be raised and the water washed out. Rising and lowering normally took 1 ½ hours.

The colleagues Kåre Magnus Kvåle and Ragnvald Ofte were present when Eivind Egeli told that the platform manager and himself, a control room operator, knew about fractures, and that they kept cracks under surveillance. They knew there were cracks in D6. Because some people do not find this information credible, we arranged for survivors from the crew of Stavanger Drilling to discuss this together. We also asked for the information to be articulated and requested signatures from those who were present, to properly document their statements.

INSPECTION OF THE UNDERCARRIAGE

Ragnvald Ofte: I remember that the platform was elevated in Tananger. Me and Sverre Kristensen inspected it. We went around it on the outside. The pontoons were open.

Eivind Egeli: Hauge asked me to familiarize myself with the stabilization rules. Birkeland worked in the trade union. He told me that he had heard that the platform should be anchored with 10 anchors. We had the book but couldn't find the pages where it was written. But we had both read that it should always be anchored with 10 anchors when on open sea.

RISING AND INSPECTING THE PLATFORM

We raised it from time to time. When the weather was good, we elevated the rig, so we could inspect the inside of the bracing. They opened manholes and went inside.

THE ACCIDENT

Apostel was crushed by the pickup boat.

THE CAUSE

«You're lying spread-eagle with the anchors, that's the fault», said the seamen The anchor plan was approved by the maritime authorities. Criticising Vertitas felt like criticising the Communist party in the Soviet Union.

FRENCH LAWYER

Eivind Egeli: At Atlantic hotel there were Norwegian and French lawyers. There were 3 or 4 lawyers, I didn't know any of them. A lady was there to translate. The Norwegian and the French lawyers started to argue, and she said, "That's not what he said!" I don't know what it was about.

HAULING

In bad weather, we always retracted the gangway and winched away from Edda.

Kåre Magne Kvåle: It was the first time I did the winching. I thought we didn't get enough force on the wire. I operated the winches from the control room.

When we loosen some of them, we tighten it. The anchors were in the same place. I loosened four of them and tightened the remaining four.

How much tension, we couldn't get the proper force.

PREPARED FOR DRILLING

They prepared for drilling. Moseid talked about arranging mud.

The travelling block was jammed. Something went wrong. It fell with a bang, something broke. They had to repair something. They only came out to trim it so it wouldn't get more stuck.

JOKING

Osland (chief) said: "How did you get down here. You know, I did like Jesus, I walked on water»

EIVIND EGELI'S CONFIRMATION

Eivind Egeli hereby confirms that:

Stavanger Drilling knew about the fractures.

"The platform manager, Torstein Sæd kept cracks under surveillance. The first thing he usually did when he arrived, was to go down and check the progress of the crack. He always had a helper with him, Lothar Apostel, who helped him unscrew the manlids. They would often visit me in the control room, have a cigarette and a chat. They talked a lot about this then. The people at the Stavanger Drilling office must have known about this."

Åpta, February 12, 2016

Eivind Egeli

Present witnesses: Kåre Magne Kvåle, Ragnvald Ofte, Else M. Tungland, Marie Smith- Solbakken

Eivind Egeli bekrefter med dette at :

Stavanger Drilling visste om sprekken

Plattformsjef Torstein Sæd holdt sprekker under oppsikt. Noe av det første han brukte å gjøre hver gang han kom ut, var å gå ned og kontrollere utviklingen av sprekken. Han hadde alltid med seg en hjelper, Lothar Apostel som hjalp til med å skrue opp mannlokk. De kom ofte inn i kontrollrommet til meg, tok en røyk og slo av en prat. De snakket mye om dette da. De på kontoret i Stavanger Drilling må ha visst om dette.

Åpta 12. februar 2016

Eivind Egeli

Eivind Egeli

Tilstedeværende vitner:

Kåre Magne Kvåle

Kåre Magne Kvåle

Ragnvald Ofte

Ragnvald Ofte

Else Tungland

Else M. Tungland

Marie Smith-Solbakken

Marie Smith-Solbakken

HARRY VIKE, RADIO OPERATOR, STAVANGER DRILLING

By Else M. Tungland, 17. June 2014, Sandnes

USE AND IMPLEMENTATION

Consented that notes from the conversation can be made public and included in the memorial collection about the Alexander L. Kielland-accident and can be handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the National library and the Labour Movement's archive and library so that posterity can take part in this (Telephone 23.01.2019)

CONNECTION TO THE ACCIDENT

Survivor. Had a permanent job on Alexander L. Kielland as a radio operator. Arrived there on the day of the accident.

WHAT HAPPENED

I had just arrived; had only rested a little and eaten some food. There were two large waves that came quite close to each other, then there was some thundering and shaking and then it tilted. The weather was bad, but we had experienced similar weather before.

I only had time to say; "mayday, mayday Kielland is capsizing" before the power went out.

We didn't get very concerned right away. We thought that even though the platform sank, some of it would be left on the derrick. We thought so based on what we had heard and how deep it was. But the rig tilted more and more, and the anchor cable became tense and eventually it snapped. It hit everything surrounding it with a massive force, people were… yeah, it was awful to look at. Then I thought; what will happen to Grete and Steinar? I thought about the fact that I had a life jacket, but not about how cold the water would be.

I jumped into the water and started swimming. I saw a lifeboat and started swimming towards it.

I came across someone who was floating exhausted in the sea, without a life jacket. I managed to pull him with me to the lifeboat, which lay upside down in the sea. We managed to turn it around. When I got on board, I see that the man I brought with me has lost his grip. My first instinct was to jump in and save him – but I didn't. The only thing I did is to take off my life jacket and throw it to him – but with the wind – I don't know how it went. Probably not good.

I was frozen, exhausted and was pressured by the others to get into the boat as quickly as possible. I would be lying if I told you that I'm very bothered by this, but when I look back, it is perhaps the most painful memory.

When I managed to contact help from the lifeboat, I was told that, yes, they had understood the situation and the rescue operation was underway.

After the hospital we were taken to a nice clothing store in Stavanger, and we were able to buy new clothes from head to toe. I had never had such nice clothes before.

HELGE GEORG KNUTSEN, PLUMBER, NYMO AS, OIS

By Marie Smith-Solbakken, 24.10.15, Sørlandssenteret.

IMPLEMENTATION AND USE

Øystein Hakestad had arranged for a conversation. Notes were sent for review and correction. Knutsen has agreed that selected quotes can be used in publications and presentations. Consented that notes from the conversation can be included in the memorial collection and be handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the State archives in Stavanger, the National library, and the Labour Movement's archives and library (SMS 19. December 2018).

BACKGROUND

Came from the sea.
Plumber.
Started to work in the North Sea in 1980, employed by Nymo.

Started over, from the bottom. Employed by Nymo for 5-6 years.

MARCH 27, 1980

It was a foggy day, and we were informed that there would be no flights to Eldfisk Bravo. It was one of my first trips. I was fresh, it was a bit exciting.

After breakfast we sat in the common room and waited and played cards. The fog still hadn't cleared by lunch. We spent the entire day playing cards, people went to bed now and then. It was legal to smoke, so that's what we did.

We heard a hell of a bang, the Dane should have been here now, someone said, and we laughed and continued to play cards. Then came another load bang and the platform tilted. In a way, we were lucky because the platform tilted in the direction of the door, we were sliding in oil and water towards the doorway.

Oh my god we should have had a survival suit. Shit, it's in my cabin, so I didn't bother. I got outside and it looked like the sea was boiling in the doorframe, then containers came flying, oil drums, planks, not a single thing had been tied up. Pipes, pieces of metal, planks, the containers – everything slammed over a bunch of people. They turned into minced meat; it was not a pleasant sight.

ON DECK

I got out on deck, climbed with my fists first, we instinctively seek towards the highest point. There was a shaft going out, I was in my own head, let's get out on that shaft. On my way out, I noticed a box with life jackets next to the winch. I got the last life belt. Someone threw it to me. «Wear this», he shouted.

The platform was tipping a little, at the same time, we saw people being picked up by the crane on Edda. Some people hung form the basket but fell back into the sea.

Someone who stood next to me, died. I kept in touch with his father. The boy had seen someone trapped behind a window, he went over there and kicked the window in to save them. I never saw him again.

I mostly thought about myself. I had to try to get down to the water. There was a helicopter above us, hovering over our heads. It was filled with people but had no winch. They couldn't pick up anyone.

IN THE WATER

I stood there, looking around me. I'm not taking any risks, if that shit breaks (the wire), we are doomed. I walked back up. The last thing I remember is that the wire broke, someone I know was hit in the back by the wire, his body opened like a rotten tomato, I don't remember anything else before I was in the water. My feet got stuck, but I managed to free them. I didn't have air and my brain was working overtime. I could feel the water bubble around me. There was a huge bubble, a big air bubble and as it passed me, I sucked as hard as I could, got water in my lungs and came to the surface. I usually wear glasses, so I couldn't see for shit, and I wondered how to find my way around. I had a lens form my glasses in my hand, so I tried to look through it as I swam towards a pickup boat. Then someone shouted that a lifeboat came adrift. I swam towards it. Of course, it was upside down. We swam up to its side.

There were two guys from Kragerø there. We had to come up with something we could do. I started to swim with big strokes, but they eventually got smaller and smaller.

The bottom in the air. Helge Falk and I pushed a guy named Gunnar from behind so he could grab hold of a rope which lay along the lifeboat. We tried to turn it over against the wind, pushed Gunnar up and we hung by his legs in the rear of the lifeboat. I shouted to the others that they had to move to the other side of the boat.

We were 15 people lying or hanging there, someone crawled on top of the others, I slapped him.

People were panicking to get on board.

IN LIFEBOAT 5

People were sitting in their underpants. The boat driver wore only underpants. The diesel pipe was broken, the boat driver was afraid of diesel gas.

We drifted around. We sat down in the boat. I was extremely seasick. We all vomited like pigs. People were peeing, letting it pour out in their seats. I felt a bit calmer. We are in a boat, its ok.

I sat next to Gunnar Falk from Lillesand and one other person. We tried to stay warm by hitting each other's backs. After a while, a supply vessel came to our side. There was a storm and massive waves. Some people jumped across; I didn't understand how they managed to do it. We hit the supply vessel and the roof of the lifeboat cracked. They handed us woollen blankets.

Our clothes were soaking wet. We were sitting there while 10 or 12 people jumped across. It was during this process, I later learned, that they lost us on the radar. We spent a total of 9 ½ hours inside of the lifeboat.

We started to feel a bit better. There was a heavy man lying very still on the bench, someone said "I wonder if he's still alive". Then he said "I'm not dead. I'm seasick". He was from Finland. A big guy, a massive machinery. He lives at Dølmo.

We kept our spirits up. We could sit there for days; we had food and water. Knutsen began to view the situation more positively.

ON BOARD THE HELICOPTER

Then, a helicopter arrived.

Gunnar Falk jumped into the basket. It went well, he grabbed the basket almost right away.

The guy next to me had a bruised face, he tried for 20 minutes to get hold of the basket. He was frozen blue. The pilots tried their best. He came down and said, I can't do it, you try. So, I went up there. I saw Ekofisk, but I couldn't see much, and then the basket came down. I grabbed it with my left hand, the waves were big, the helicopter was ready – it flew right above my head. I had a tight grip of the basket with my left hand, while I held onto the sprinkler system with my right hand. A wave came and I threw myself into the basket and managed to get both elbows inside. The feeling of having four hands pulling you inside of the helicopter – that was a great feeling.

One of the rescue men said, I was sure you were going to fall, I was ready to jump. I answered: No one could have made me let go. I would have clung on to it to heaven and back. I would never have let go.

They gave up, didn't try to pick up more people. People couldn't grab hold of the basket.

EKOFISK COMPLEX

- Came on board the platform and to the hotel there. It wasn't long after.

We arrived at the hotel and were well received. I was actually somewhat dry. I arrived in jeans, socks, and shoes. I was handed a coverall, size 64 and a pair of socks. It was gigantic, way too big for me. They took good care of us at the hotel.

I went to Stavanger to buy clothes wearing the coverall. I was admitted to the hospital because I had water in my lungs.

THE HOSPITAL

When we landed at Sola, we were escorted by car to the hospital. I walked around the hospital. Then the nurse yelled at me and said, "you have to go back to bed". I got up again, I had to see who had been rescued.

I was told, "You have to lie here until tomorrow", I didn't want to lie there until the next day. In the end, the senior physician came: We'll send him home and give him some pills.

RESCUED AND AFTERMATH

It felt good to be rescued.

People were so happy to see each other. An instrument technician jumped and put his arms and legs around me when I saw him.

He had thrown the film projector through the window in the cinema and got out. He went back to sea after the accident, but eventually had to quit, he couldn't stand it when it splashed in the shower.

There were many people we had to send back to shore.

A STORY I HEARD

Someone who had given up. He wore a survival suit and drifted in the sea and thought he didn't have a chance. Then came an old man who swam past him, they managed to get onto a life raft, they both survived. (Who are they?)

Another friend jumped in the sea with the survival suit under his arm. He put it on in the sea on a plank.

REACTION

We received NOK 20 000 as compensation. There was a prime minister who told us that money would not be a problem.

2000, 2001 when my wife died and had visited Nigeria. There were murders all around me.

PSYCHIATRY

The psychiatrists said there would be a reaction. I had to empty my head and start over. I talked through the whole thing with a psychiatrist. They kept us as research objects. They asked me about everything under the sun. My wife – everyone was interviewed. I was asked what I thought of it? Just let it be. Sink it, they won't find anything anyway. We know what happened. They found one man.

AFTERTHOUGHTS

Norway as a maritime nation has lost many people at sea, they are dead, there is nothing unique about it.

My strength is that I am able to talk about it. Talking about it is the smartest thing I have done – get it all out.

The entire time, I was sure that I would survive, nothing else crossed my mind. I never thought that I wouldn't survive. I'm glad to be in the situation that I'm in now.

The old cook who could barely walk, he couldn't survive, but did survive!!

It has been a burden for my entire family. My mum had lost her dear daughter, my wife did not like it either… and the kids, yeah. Most boats were docked at the time, thats why I started to work there and that's why I continued.

EHS

I had attended fire safety training.

One reaction is that I do not like to keep my head under water.

Helicopter overturn - three overturns. I did it three times. I almost blacked out. I can feel the panic.

RETURNING HOME

We went to buy clothes. The streets were filled with orange coveralls. We took a private jet home. I took a taxi and told the taxi driver that I didn't have a wife. He said "shiii". I hadn't told the old lady that I came. I didn't have my glasses, but when we passed Hisøya, we drove by my wife. She came over, she knew it was me because it was a Kristiansand taxi. It felt good to put on my glasses and see her.

It felt good to meet the other survivors. Some memories have faded but not all of it.

REMEMBERS

I remember that someone said to me: when we land, I'll walk in front of you so you can find the way.

The rescuer had some Gul Mix cigarettes. I asked if I could get one. Took one drag and then the guy behind me stole the cigarette.

It was wonderful, I felt like I was born again.

ALF G. TARALDLIEN, IRON AND METAL WORKER, NYMO AS, OIS

By: Marie Smith-Solbakken

PERSONAL DETAILS

Born 1954
Employed by OiS
Residence: Kragerø
The police report reads: Was in the small cinema, out on deck, in the sea with a life jacket, lifeboat 5, rescued by a supply boat.

IMPLEMENTATION AND USE

Telephone, January 23, 2016. Notes handed over on April 5th, 2016. Corrected by Alf G Taraldlien. Agreed that the notes from the conversation can be used as a foundational document in presentations of the Alexander L. Kielland accident; including photo narratives, essays and the polyphony which is a compilation of different statements by various people.

Consented that the notes can be handed over to the Norwegian Petroleum Museum. ref. email 7.4.2016.

Consented that notes from the conversation can be made public and included in the memorial collection about the Alexander L. Kielland accident and handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the National library and the Labour Movement's archives and library so posterity can take part in this history. (SMS 19.12.2018)

THAT DAY

The weather was bad. We were supposed to take the flight to Eldfisk Bravo in the morning. It was cancelled due to bad weather, strong winds and large waves. We spent the day reading and watching movies.

WHEN THE ACCIDENT OCCURRED

The cinema room was too crowded, so we went up to the steward and borrowed his film projector. We set it up and went to the crew mess to watch the film. We had sat down and started the film, when a massive wave crashed into the platform, so it tilted. The film projector fell.

We reacted instantly, jumped out of our chairs, and ran outside to check what it was. We made our way out in the corridor leading to the catering, walked with one foot on the floor and one on the wall. Here, I put on a life jacket. I put one on and brought an extra one. When we got out, we figured it was best to walk towards the highest point. We went up. There were several people there. I saw a person who didn't have a life jacket, so I gave him one. It was Helge Georg Knudsen.

I saw the lifeboat and considered it too dangerous to board. If it had been released, it would have hit the bracings. It was cold outside. I was only wearing jeans and a t-shirt. It was windy and cold and nasty.

We took shelter in the winch room of the anchor and stood there for a short while. We closed the door and stood there, sheltered from the winds and weather. Then, we noticed that the rig started to tilt more and more. We got out of our shelter and saw how tilted it was. We walked down to one of the legs and made our way over the railing on the side of the leg where the anchor was dropped. The anchor winch snapped, and the rig tipped all the way around.

In the sea

This is the end of me, I thought. There was nothing to hold on to. I was sucked down into the sea, but a few seconds later, I was back at the surface.

When I was at the surface, I looked around. I saw a lifeboat with the keel in the air and I see that they are hoisting people with the cranes from Edda. I thought the best option was to get over to the lifeboat. I got over there and clung to it for a while. We could hear that there were people inside of it. We pounded and hit and agreed to go to one side and started to rock the boat. The lifeboat fell on my head. When I came back up, I hung my arm in the rope hanging from the lifeboat. Eventually they grabbed my life jacket and pulled me into the boat. *Do you remember who?*

At least now I was inside. I was very cold. I had been in the sea for 20 minutes. The sea was 4 degrees.

We sat in the lifeboat. There were quite many people. We didn't manage to start the engine. People started to throw up and the diesel was leaking. After a while, a supply vessel came up to our side. It put out a net in the water, and people started going up through the roof hatch to get over to Normand Skipper. Some people jumped into the net and then they were lifted on board. Not everyone jumped. Some were picked up by helicopter.

Normand Skipper

I got out of my wet clothes. We got to borrow clothes from the crew. I took a warm shower and lied down in a cabin. We spent the night at Normand Skipper.

The guy on the bridge did a fantastic job at manoeuvring. There was one person they didn't get on board. The guy on the bridge reversed the vessel into the waves so that the wind and waves washed the lost person back onto the deck.

EKOFISK COMPLEX

The next morning, we were hoisted on board the Ekofisk complex. The medic there examined everyone's mental condition and checked us for injuries before we were sent ashore.

My family was informed that I had been rescued. My wife was pregnant at the time, and my family had been up all night, my wife, kids, brother, and parents.

KRAGERØ

Helge Eneberg, Anders Helliksen also grew up in Kragerø. We were in the same lifeboat. Helge was only wearing underwear.

HOME

I stayed home for a month or so before I tried to go back to sea.

OFFSHORE AGAIN

I worked on Ekofisk until 1985. Then I got a job in BP. I Started as a deck hand in 1985, then crane operator and deck foreman until 1999. The next company I worked for was Saga petroleum. There, I was involved in the rebuilding of Petrojarl Varg. I worked as a crane operator and storage crew there until 2009. Then I switched to Talisman and was involved in building the YME platform and getting YME in position. It stopped there and it was scrapped. They had to lay people off. I was laid off.

Then I got to take part in the construction of Goliat. I was involved in constructions in Korea for a year and a half. I was a crane operator and responsible for the storage rooms on Goliat.

CHANGES AFTER KIELLAND

The conditions on board were addressed and taken care of.

HIGHER DEGREE OF COMFORT

It is strange to think back and compare how good the conditions are today compared to how they were on Kielland. In each container, we were four people. The showers were at the end of the row of containers. There was a line of showers and a line of toilets. The roof was made of wriggly tin. The comfort we have today compared to back then, is like night and day.

RESCUE EQUIPMENT

Everything concerning lifeboats and security in general has been taken care of.

LATER DEVELOPMENT PROJECTS

When you are involved in building a new rig, you get your say along the way if something shoud be done differently. The problem now is that building is happening abroad. They don't have the same understanding and respect for the Norwegian regulations. Varg was followed up by Saga. They influenced the construction. It was ashore for three weeks, then right to the field and not long after it was producing.

Yme: far too much that was set up did not meet the standard requirements. They didn't follow up on what they were told at the shipyard in Abu Dhabi.

We have had the same problem on Goliat. The things we pointed out were not followed up. Neither the Hyundai shipyard nor the Italians (ENI) had the same understanding of Norwegian standards and regulations as us skilled workers.

THE LESSON

If the rules and regulations that have been made in the North Sea are going to work, the construction projects abroad must be followed-up on. The skilled workers need to be listened to.

If we want to keep the high standard, it must be built in Norway. We are struggling to do it according to our standards abroad. We try to explain it to the shipyard. It is deficit and is often neglected. They do it according to the first technical drawings they get. That's my experience.

If something is to be changed, it will be twice as expensive.

CONTACTS

Stein Olav Li in Vest Telemark blad wrote about the boys from Kragerø in a newspaper article.

ANDERS HELLIKSEN, PLUMBER, NYMO AS, OIS

By Marie Smith-Solbakken

PERSONAL DETAILS

Born 1959

BACKGROUND

1976 Tangen shipyard at Kragerø, apprenticeship plumber
1980 Plumber employed by Nymo as a plumber.
1982 apprentice electro IOC from Arendal offshore
1986 IOC on land mostly at Stord, Stavanger
1990 Salesperson for ABB on electrical
2002 Self-employed telephony IT

IMPLEMENTATION AND USE

Conversation, Oslo 23. January 2015 with Marie Smith-Solbakken and Anders Helliksen. Corrected by Anders on the 05.04.2016. Anders has agreed that his story can be used in presentations of the Alexander L. Kielland accident, via email to Marie Smith-Solbakken 05.04.2016.

Consented that notes form the conversation can be made public and included in the memory collection about the Alexander L. Kielland accident and be handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the State archives in Stavanger, the National library and the Labour Movement's archive and library so that posterity can take part in this. Consented on the 14.08.2018.

IS IN HIS CABIN

I had been working at sea for almost a year when the accident happened. I worked on Albuskjell Alpha 2/7. I had been there for two days when the accident occurred. It was the day before Easter. I was meant to work the entire Easter break.

On March 27th, there was a lot of fog, and we couldn't get to work. We were 5-6-7 people who sat in the cabin playing poker. It was Ivar Olsen from Arendal, someone from Trondheim and an electrician. I don't remember the names of the others. None of the people in the cabin survived except for me.

KIELLAND GETS A LIST

Supper was served at 5:30 pm. I went to bed before supper and was awakened by a load bang at 6:30 pm. I lived in the back of the container. Behind me was a window. We were moving to Ibsen the following day. The bags were placed on the floor in front of the beds. The closets

along the wall had been emptied and everything was ready for us to move the next day. As we heard the bang, everything came crashing down on the poker team. Bags, closets, survival suits all in utter chaos. I realized that something was terribly wrong. I managed to open the window.

People howled and screamed. It was panic and chaos. I only thought about getting out and crawled out of the window to the gangway between rows of containers and eventually got out in open air. There was a staircase leading down to the deck. When I got down on deck, I saw that Kielland was very tilted.

They had emptied the storage below deck for equipment and put it in containers on deck behind the C-leg. The containers come sailing into the living area. Some people were walking there.

I managed to get out of the way before a container hit the people behind me, I got some of their remains on me. I can still hear the noises of human bodies being crushed.

I move towards the highest point. There is a queue up the ladder, we all had the same idea. Life jackets are handed out down the ladder. I get the last one. I was in my underwear and grabbed it. I instantly felt bad for taking it. A guy called Lia from Telemark who lived in Kristiansand stood behind me. I climb higher up wearing the life jacket. We look at each other. I get up behind the winch where the anchor chain is, it's impossible to get any higher. I stand there for a while and think. Just before I left, I had learned that my wife was pregnant. My father never had a father. My cousin, Stig, lost his father when he died at sea. Now, my child will not have a father because I will die at sea. In our family, all fathers die at sea. That's what I thought about.

I stood there and wondered what to do. There are load bangs and noises. I see one of my workmates, Ivar Olsen shooting out of the container cabin like a bullet. The platform sagged down and cabins filled with water, those who were inside were pushed out. Bjørn Skaanes and some others were crushed between lifeboat (6?) and the shafts. People are struggling. I give up on the lifeboats when I see what happens to Bjørn. He was an experienced guy that I would have followed. I am at a loss for what to do.

JUMPS INTO THE SEA

I'm at the highest point. The platform lists more and more. If it tips over, I must get away, I think and jump into the sea. I came into some kind of bubble and was sucked deep down. I wouldn't have made it if I didn't wear a life jacket. When I came back to the surface the platform was gone. I had red diesel all over me and was completely red when I got up. Someone told me that he thought I was dead because of the way I looked.

I saw the pontoons and a lot of people. Everything was gone, the whole thing. Around 10 or 15 meters from where I was, there was a life raft and a pick-up boat. Then a friend from

Kragerø, Helge Eneberg appears. We swim together to the raft. It was filled with water, but we managed to drag ourselves aboard. I have always been a sea person. I've always liked to go for a swim. When I got into the water, I thought yes! even though I was out of energy. As we lay in front of a broken lifeboat, the second chef appears out of the water between us. His eyes and mouth were open. We tried to hold him by his hair, but we lost him. He had long hair. He sunk down between us. There was a helicopter hovering over us. I waved my arm, lower the winch, I thought.

Helge Georg Knutsen was myopic, very myopic. He had thick glasses and came swimming with a lens in his hand through which could see. Helge could not drown; he talked like a waterfall. He could never get water in through that mouth, we joked. Helge Eneberg from Kragerø was a big contributor to my survival, both getting me into the lifeboat and holding me while I was hanging there.

We manage to get into the life raft, but we're about to freeze to death. We see the bottom of lifeboat at a distance. We agree to swim over there. When we get there, I am completely exhausted. I had been in the sea for a long time. My fingers were as thick as smoked sausages, and my legs and arms were like logs. We are around 15 people outside of that lifeboat. I grabbed the rope and tied myself to it, if I die, they'll at least find me, I thought. The others start rocking the boat. I'm hit by it, but it does not hurt. If there hadn't been people on board, we would not have made it. They open the sliding windows and pull us inside. Everyone gets on board.

IN THE LIFEBOAT

Some got sick. The diesel pipe broke. There was diesel gas, and it was very cold inside. Some were annoyed with the Spark. You must squeeze in to talk and then release, or he did something else wrong. The Spark was from Stavanger. People got angry.

NORMAND SKIPPER

We got in contact with Normand Skipper after an hour or so. They come to our side and put out a net for us to jump into. The first time they came, we crashed, and the roof cracked. We agreed to try one more time. When the Supply boat is down in a wave trough, we are up. That's when we jump into the net. Eneberg, Abrahamsen, Taraldsilien and some others. We stayed on board there until 10 am the following day. We were given clothes by the crew there.

EKOFISK HOTEL

At 10 AM we are hoisted up to the hotel. I walk straight into an office, find an internet telephone, and dial the number of Phillips in Tananger. A woman picks up and I introduce myself and tell her that I have been on Kielland and ask her to call my parents to inform them that I am alive and well. I also ask her to call the wives of Eneberg and Taraldslien and inform them that they are also doing well. My mum was informed at 04 AM that I had been found but did not know whether I was dead or alive. She was completely out of it. It was the woman in Tanager who informed them of my survival.

SOLA

We arrived at Sola and were taken to a store where we got new clothes. Then we were transported to the KNA hotel.

JOURNALISTS EVERYWHERE

How could they know where we were, who we were, and when we arrived. They knew that we were from the same city, had been in the same lifeboat, same supply boat, and same hotel. The man came straight over to us at the airport. How did he know - it was strange.

MEETS HIS EMPLOYER

We flew to Kjelvik. The shipping company was waiting for us and drove us to the office in Grimstad where Ugland was. There, we met the personnel coordinator and the personnel manager. They took good care of us. They booked a taxi to take us home.

MEETS THE FAMILY

Two journalists were waiting outside the house. They had helped my mum and dad get information. We agreed that our family would spend half an hour together before the journalists could come in.

TRIAL AGAINST PHILLIPS

About a year later, Reme calls me and wonders whether I would like to support the legal case against Philips. They had established the Kielland fund and wanted to take legal action against Philips. He asks if I want to go to Detroit.

I went to Detroit and was accommodated in a hotel. There were lawyers who interviewed me and asked me to sign their reports. Every day they flew the reports to Ohio and presented the documents as part of the trial. They did not want me present in court. I would have been ripped apart in court because of the language barrier.

I was there for a week. We were not successful.

Do you remember what happened?

TRAVELLED FROM STAVANGER TO DRAMMEN TO GAIN SUPPORT FOR THE KIELLAND FUND

I had been on a roundtrip and asked all the bereaved and survivors from Stavanger to Drammen if they wanted to take part in a lawsuit. Many wanted to join, almost all of them.

It was powerful to meet the bereaved. Absolutely terrible, they asked if I had seen their fathers and what had happened to them. I think they wouldn't have sent a twenty-something out on a mission like that today.

There was a little one in Porsgrunn, a small child who grabbed my pants and asked me to tell him about his dad. I couldn't tell him anything, I didn't know him.

THE CAUSE

I met someone on the ferry to Denmark who said that….

CONSEQUENCES

It was another world. The safety was like night and day before and after Kielland. After the accident, everything had to be reported, notes had to be written, and two or three forms had to be filled out every time we moved. It became a different world.

PHYSICAL AILMENTS

I got problems with my back. Still, I was lucky. I survived.

COMPENSATION

I received NOK 25 000. I used it to buy new clothes and to replace the cash I had lost. LO had a lawyer who recommended everyone to sign and accept the ex-gratia payment. It annoys me to this day.

DNB

Me, Taraldlien and Eneberg and some others had a meeting with LO lawyer Karl Nandrup Dah in a conference room at DNB in Porsgrunn. There we received a check of NOK 25 000 which we cashed out at the counter.

It is an ex-gratia payment which means that you cannot demand anything else later, he said and recommended we accept it.

We accepted the offer. Signed the papers, received the money, and drove home with NOK 25 000 each. We felt very rich, laughed, and joked all the way home in a white Renault 12.

KIELLAND WAS GOING TO ENGLAND TO DRILL

We were told that Kielland was going to drill on English territory. That's why all storage below deck was hoisted up onto the deck and into containers. Everyone knew it was going to England.

Hoisted up equipment from the room below the cellar deck and then stacked it in containers. It was to be towed to England the next day. We were moving to Ibsen. The containers were going to shore in Norway. Why would they have done this if the entire rig was going ashore? We discussed the fact that it was going to England and that we would get female crew members. There were women on board Ibsen.

HENRIK IBSEN

Ibsen tipped over because of the manhole. They tested the ballast and forgot to close a manhole. Ibsen was reconstructed in Stavanger.

ALMOST LOST HIS JOB

I worked 14 days on, and 14 days off and then had 6 weeks off. I went to Detroit during my 6 weeks off. When Philips got to know about it, they wanted to fire me.

They are going to the coordinators at NYMO..Bjørn called me in anger and said: “what the hell are you doing, Philips does not want you back”. I threatened with LO and the whole package and was let back.

HÅKON JARL HANSEN, SAILOR, STAVANGER DRILLING

By Else M. Tungland og Marie Smith-Solbakken, 20. november 2015, Taravikveien 53, Karmøy.

Consented that notes from the conversation can be made public and be included in the memory collection about the Alexander L. Kielland-accident, which is handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the State archives in Stavanger, the National Library in Stavanger and the labour movements archive and library (Telephone 23.01.2019).

SURVIVOR LIFEBOAT 5

When the accident occurred, he was in cinema room 2. He believes he sat next to platform manager Sæd.

We meet him and his wife in their home on Karmøy. They also lived here in 1980.

The sofa is still in the same place.

I worked on deck as a sailor and rig crew on Alexander Kielland. He was, among other things, responsible for installing the gangway to Edda and for putting it out and retracting it. On the day of the accident, we were preparing AK for drilling at the English sector. The platform was going to Stavanger (the hotel was to be removed).

I watched a film behind the crew mess. Cinema room 2. It was one floor up from the cabins. We were four people in each room. Cramped together with minimal space.

«Cinema» sounds nice, but it was a provisional arrangement. A movie screen on a stand and a projector. I don't remember which movie we watched. I guess we were about 15-20 people in there. I sat next to platform manager Sæd.

The weather was bad that day. We heard a loud noise – a crash boom. The floor raised and we fell downwards. We made our way over to the door, Sæd was in the front. He shook his head. The door was blocked. We couldn't get out. We had to drag ourselves over to another exit. We held on to the railing and passed the control room. Sæd was right behind me. I think he went into the control room. He disappeared.

I only had one thought: to get up to the highest point. I wasn't scared because we had been told that Alexander Kielland could not sink.

I got out and reached one of the lifeboats. There, I participated in handing out life jackets. I didn't want to board the lifeboat right away because I saw that some people had been crushed by the other lifeboats.

I waited for too long and didn't jump into the waves before the platform turned around. I twisted and turned and was pulled under water. Something black pushed me downwards. I lost hope. Then and there I was sure that it was the end, but suddenly I was back at the surface. The life jacket pulled me back up.

Then the lifeboat catches my eye. I managed to swim over to it, but it was upside down. I couldn't see a single person around me. I was disappointed and lost hope again. I tied myself to a rope which was attached to the boat, and I thought: at least they will find me.

Then 2 or 3 other people appeared by the boat. We managed to turn it around with the help of a wave. After this we couldn't open the side hatches. They had to be opened so we could get into the boat. Once again things looked dark. But somehow, the hatches were opened (based on other interviews we know that there were people inside of the boat).

After a while, it was comfortable to be in the sea, but terribly cold in the air. When I got out of the sea, I felt like a pillar of salt. I was freezing cold and couldn't move. I needed help to put my hands down. Then they dropped me to the floor in the lifeboat. I made my way to the front of the boat where there was more space. I only thought about moving my body to be warm.

Someone wearing a woollen sweater told me that I could sit next to him to maybe get some heat from him (probably the guy we interviewed from Sjernarøy). I hesitated because I didn't like the idea of sitting that close to another man, but I sat down, and he took his arms around me so we could keep warm. We got a tarp over us and got some heat from that.

Many people were panicking and didn't feel safe in the boat.

Attempts were made to rescue us during the night. 7-8? People were picked up by the supply vessel in a net, but it was dangerous. The waves were big. Pure madness. I didn't even consider it. The boat bumped into the lifeboat, and it cracked a little. We couldn't stay there because the supply boat would smash us to pieces.

Around 6 or 7 am, the rest of us were picked up by helicopter. In a harness.
We were flown to Ekofisk where they were ready to receive us. They guided us straight to the sauna. I got out of my clothes on the way there. The sauna is one of my best experiences. Afterwards we were served breakfast. Then we were put in sleeping bags until 8-9 am. We arrived at Forus at approx. 9:30.

I nearly exploded, but they spoke gently with me and told me they were getting a doctor. The doctor said it was ok. They called the shipping company, and I was picked up by a young man in a car. Then we went to town in orange coveralls to buy new clothes.

There was one place where they wouldn't let us buy shoes on credit. If we couldn't pay cash, we didn't get shoes. That was disappointing. But I suited up. Then I caught the ferry – the Westamaran from Stavanger to Kopervik at 15:00.

The boat ride was torture. I was terrified. Afraid I would fall asleep and not get off where I was supposed to.

My father picked me up (we lived right next to each other).

Once I got home, I went to lie down on the sofa. That's when I realized how tired I was.

JOINT CONVERSATION WITH HÅKON JARL AND ELDBJØRG HANSEN ABOUT THE AFTERMATH

By Else M. Tungland and Marie Smith-Solbakken, 20. November 2015, Karmøy.

Eldbjørg:

He was home for approx. 1 year after the accident. The way it worked was that he could say refuse 3 boats. If he didn't want to go back out after this, he lost his job. The doctor gave him sick leave because he couldn't work at sea.

He was employed by the government for a while. Road projects – moving garages. He didn't really like it on land.

Then he got an offer from Stavanger Drilling for a job on Henrik Ibsen, which at this time was in Dunkirk in France (for repairs).

Håkon Jarl:

Something happened while we were there. Stavanger Drilling got in a dispute with Phillips Petroleum? We got fired and were almost chased out. Stavanger Drilling lost contact with Phillips and I was laid off.

After this, he got a job with Einar Rasmussen in Kristiansund on a hotel rig on the English side. It could hold about 500 men. Decent job.

For the last 6 years before he retired, he worked on a tanker.

Eldbjørg:

After that night in the life raft, he never got ill again. His immune system was strengthened by it?

One of the survivors whose name was Lerbrekk, got in touch. He came to visit him on Karmøy. Other than that, he had little contact with the other survivors.

He did not attend any of the gatherings for bereaved.

I saw a woman in Haugesund. (Possibly a psychologist?)

I received 25.000 in compensation. It was a severance package so we wouldn't be able to demand more.

Lerbrekk chose not to accept the offer. He received a higher compensation and re-educated himself because he was physically injured.

JOHN AIRD, SURVIVOR – «AND THAT WAS THAT»

In conversation with: Simen D. Idsøe and Ingebjørg Haughom
November 17th 2022

John Aird was 36 years old when Kielland capsized. He was an engineer for De Groot and had his workplace at Edda. When the accident happened, he was in the cinema at Kielland watching the movie «Jeremiah Johnson».

I remember everything. We left the Edda platform in the evening, right about six o'clock because of bad weather. I was sitting at the back of the cinema, watching the movie «Jeremiah Johnson». It was probably about 18.30 when there was a tremendous bang. The platform went down about 30 degrees, everybody was obviously panicking. All the chairs were piling up back at the cinema. We were right next to the moon pool, Kielland was getting ready for drilling. Beside the moon pool they had a lot of drilling pipework. All the pipework fell down into the cinema, I don't know if that killed a lot of people. I got out of the back; I knew there were ladders going up to the deck. I went up to the deck. I decided that I would try to get a lifebelt. I crawled in between the temporary accommodation and got into one of the rooms. I found a lifebelt on top of a locker. I threw some lifebelts down to the boys who were there as well. I started to make my way up between the accommodation and the drilling derrick. I got close to the top of the deck, obviously it was hard to get there. It was hand over hand trying to pull yourself up. When I came out of there, I was sort of under the Kielland heli-deck.

I think at one point when I was going to the cinema, I noticed the assistant captain going to the control room. He was helping with the maneuver off the Kielland away from Edda platform.

When I got to the top. I could see some of the platform legs out of the water. And the guys who already had entered the lifeboats couldn't get them released. I could see the Edda platform, a lot of people had walked to the bridge to Edda to get to safety and were now jumping into the water. One of the cranes from Edda came out, I think they were dropping safety baskets. I could hear the rush of all the water coming in from behind me on the lower decks. The water was rushing in and I could hear the windows smashing. The chain that was out from the platform broke, it came right over the top of my head. That was when the platform started to go down. Basically, I was just hanging on to things, when it turned over I was suddenly under the sea. I don't know how nothing hit me. But eventually because of the lifejacket I came popping out of the water.

It was chaos. There was steelwork everywhere. I had been thrown clear from the platform and the waves were maybe twelve-fifteen-twenty feet high. I was trying to get something to hold on to, in the end I managed to get hold of a barrel. Then a lifeboat suddenly appeared in front of me. It was upside down. I could see other people in the water closing in around the lifeboat. I managed to get over to the lifeboat and hold on to it. Me and some other guys were hanging outside the boat.

I knew that it was designed to flip over so I went to the end where the engine and the propeller was. And suddenly it flipped over, all those hanging on the side disappeared, I don't know if they came back up again. I tried to pull myself onto the boat. I think I lost my trousers then, they fell off. It was freezing cold. There were two Norwegian guys, one of them was Dag Jarle Jensen, they used to work for me. There were about seven people in the lifeboat from when it flipped over. Dag Jarle Jensen leaned over and pulled me into the lifeboat. When I got down into the lifeboat, there was darkness and the smell of diesel all over the place. In the end I think we were about 17 people who ended up in the lifeboat. I found out that the radio operator was on board and some of the crew. I think the lifeboat was number 5. In the meantime the boat had started to drift around. I heard some of the boys in the crew wanted to switch on the engine. But we ended up not turning it on.

We were floating around for about half an hour or so. And all of the sudden there was a supply boat coming alongside us. I think three of the guys jumped onto the supply boat. I wasn't going to try that, no way. The radio operator managed to contact the boat and told them to stay away from us. There was a lot of wind and the sea was heavy, the supply boat was drifting into us. The supply boat came over to us again, they threw clothes and blankets over. It really helped. A helicopter came close, and another two or three guys managed to get up the ladder. It was a bit scary because of the weather, so the rest of us sat tight. We were there for probably eleven hours, in the lifeboat.

When the sea quieted down, there came a Sea King helicopter. It dropped down a guy on a winch, and they managed to get the rest of us up to the helicopter. From there they took us to the main complex. We were then transported by helicopter to Stavanger hospital. They gave us some clothes and there was a temporary hospital where we got a bed. I had some wounds that I didn't notice before coming to the hospital. We were there all morning. After I had a shower, someone came and said “look we got a call from Edinburgh radio”. And they wanted me to speak to them. The people on the radio managed to get a hold of my family and told them I was safe. De Groot, the company I was working for, got a representative that came to see us. And asked us what we wanted to do, did we want to go home, did we want to stay or go back to their office? I think there were three of us who went back to their office. The guys from the office decided to take us out for a meal, and then get some clothes from local shops. They hired a private jet that took us from Stavanger airport. And then they hired taxis to drive us home. The taxi ride took about five to six hours. And that was that.

I went back to work about two months after, on Edda. I was there for another three years. We had some ceremonies. We had some lifeboats on the water and threw some wreaths into the water. I started working for Phillips Petroleum, I was at the Tananger base for about a year and Stavanger after that. I worked on and off in Stavanger for about ten years or so. I was one of the engineers working on raising the platforms on Ekofisk. I was also part of the Kielland foundations.

I think one of the chains got caught on the D-leg when they were separating the platforms. That's

what ripped the D-leg off, I think. The D-leg also had problems from before because of the welding

that was on it. Then doing that maneuver that assisted pulling the D leg away. That's what I think. I have read all the reports and all that.

I only received my salary. There was no compensation.

IN THE LIFE RAFTS

GUNNAR ØVREBØ, PLUMBER, HMV HAUGESUND

By Else M. Tungland and Marie Smith-Solbakken 2.11.2015, Haugesund.

Personal details
(1953)
52 72 64 25
472 87 392
Klokkarvegen 4, 5515 Haugesund

IMPLEMENTATION AND USE

Consented that notes from the conversation can be made public and be included in the memory collection about the Alexander L. Kielland-accident, which is handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the State archives in Stavanger, the National Library in Stavanger and the labour movements archive and library so that posterity that take part in this. (Telephone 23.01.2019).

BACKGROUND

Plumber, HMV

Lived in six-people cabins on Kielland.

Had two children who were 7 and 3 years old.

MARCH 27, 1980

What did you do?

I worked on Edda and lived on Kielland, walked across the gangway. I was working with finishing Edda, it was new.

What happened on the day of the accident?

I sat in the middle of the biggest cinema room when the platform trembled – it did not make a bang as in an explosion, but it gave a mechanic sound of something that breaks. The waves were crashing into the rig. Not long after the movie had started, the rig tipped over and everything came crashing towards us. The thin walls shattered, and objects were falling towards us. A ping pong table came flying towards me and I had to jump over it. I slipped out

of my flip-flops, I was barefoot and only wearing jeans and a t-shirt. We didn't have a chance. I got a tunnel vision; my only thought was to survive.

I knew about a shortcut out of the cinema room. There was a hatch that I needed to jump up to. I was able to grab onto it with my fingers and lift myself up and out. You get unimaginable strength in a situation like that. No one else went out the same way as I did.

I saw someone who swan dived and got into the basket. It was a northerner who lives in Nordheim.

I GOT THE LAST LIFE JACKET IN THE BOX

I found myself a life jacket and stood still to think. Many people were crushed by loose objects. The guy who ran next to me was hit by the truck, that's why he never returned home.

The lifeboat was crushed on deck. I saw people jumping into the sea, but I thought it was a bloody terrible idea. I walked down. Many people came right behid me. Got up on the buoy. I climbed upwards as I held on to the wire. It lay over the pontoon and got more and more narrow. The people behind me were hit by the wire when it snapped – approx. 10-20 people. The platform overturned, and I was thrown into the sea. I saw my life flash before my eyes for about 20 seconds.

I was way below the surface. My only thought was to hold on to the life jacket. You get tunnel vision. Empty oil drums and other wreckage came crashing up underneath me. I was knocked into the pipes and was blue from the waist down afterwards. When I came back to the surface, I couldn't feel my legs. A boat (a kind of rowboat) came sailing past me. It was filled with water. I climbed into it. There was someone sitting on some pallets. An Englishman managed to turn a life raft that had been thrown from the Edda platform. I managed to make my way over to it.

There were around 10 of us in the life raft. We were waist deep in water. All the rescue equipment was gone. We sat there for three hours. Some were injured, others vomited. We were bailing with our shoes and held onto the tarp with our hands. Then a British helicopter arrived. We were hoisted up in a harness, one by one. The rescuer who came down swam to the life raft and picked us up. The rescuers name was Mike Yarwood.

I felt safe when I got on to the life raft, but we could have died from the cold. My body temperature was 35 degrees. Everyone who was on the life raft made it out alive. We were transported to the Ekofisk hotel where we got clothes and a massage. I had a brother who worked on the same oil field. They were informed quite quickly who had been rescued.

I spent one day at Rogaland hospital and then I went home. First, we went to buy new clothes, wearing the coveralls. People in town knew why we were there. It was a representative from HMV who took us shopping. They paid for the clothes we bought.

I caught the Westamaran home. I was accompanied by Otto Grinde Andreassen (now deceased). I was probably one of the first to return home.

FOLLOW-UP

HMV was not the best company to be employed in. My employer did not follow me up after the accident. I stayed at home without a sick leave, no job, and no pay, it was very bad. I was compensated NOK 25 000.

I had worked at sea for two years. I was not contacted after the accident. I was forgotten, had to get a new job. I have worked in the industry the entire time.

THE CAUSE OF THE ACCIDENT

Faults in the construction, cracks, material fatigue, then they tightened the chains way too much when they winched the platform.

Nothing was safety proofed on Kielland, gas cylinders and drilling equipment came crashing through the walls.

THE GATHERINGS

I have not been to the gatherings for survivors. I was invited once. I didn't need it. It's not something I think about often. I didn't attend the funerals either.

CONSEQUENCES OF THE ACCIDENT

I have become more observant, inspecting things that are new, not trusting people, more sceptical, and I like to know where emergency exits, and escape routes are when I'm in unfamiliar places.

Money talks. Kielland was not of great importance. There was perhaps more safety training and lifeboat drills afterwards, but all that is quickly forgotten.

Svein Inge Jensen from HMV was there with me. We talk, but never about what happened on Kielland.

I have succeeded in putting it behind me. Someone I know never got back to work. He is struggling. (His current wife said he had nightmares from time to time, even 9 years after the accident).

BBC

I participated in the TV-show “This is your life” (BBC) about the rescuer Mike Yarwood.

There also was a reportage in “Hjemmet”.

The Englishmen were more focused on safety.

LEIF JØRGEN MYKLAND, PAINTER, MARITIM SERVICE, OIS

By Marie Smith-Solbakken 9. November 2015, Voreland

Personal details
Born 1948

IMPLEMENTATION AND USE

Conversation held at Voreland in Myklands home. Photos by Tord F Paulsen. We took notes of the conversation. The notes were read out on the phone on the 9th of July 2016. Some corrections were made, and some statements were added. Agreed that notes from the conversation can be used as a basis document in the presentation of the Alexander Kielland accident, which includes a photo narrative, essays and polyphony which is a compilation of different statements from different people. The notes were emailed to Mykland on the 9th of July 2016. Consent given on the 9th of July 2016.

Consented that notes from the conversation can be made public and included in the memory collection on the Alexander L. Kielland accident, which is handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the States archives in Stavanger, the National Library and the Labor Movements archive and library so that posterity can take part in this history (Telephone 23.01.2019).

BACKGROUND

Employed by Maritim service in OiS
1977: painter at Frigg
1978: Foreman painter on the Ekofisk oil field

LIVED ON DECK

I stayed on Kielland a lot. I lived on the third floor in a double cabin. One person worked the night shift and the other worked the day shift.

LAST STAY ON KIELLAND

I don't remember how far into the period I was. I worked on Albuskjell Foxtrot. The last day, there was too much fog so I couldn't get to work. It was our last night on Kielland. We had packed up our stuff because we were moving to another rig. Kielland was going to shore in Stavanger. It was out there on dispensation.

In the morning we couldn't get to work due to the fog, and the wind started to blow up during the day. Around 5:30 pm it was dinner time. Afterwards we could choose to go to the movies or back to the cabin. I chose the cabin.

KIELLAND TILTS AND CAPSIZES

Shaking and banging noises, then the rig tilted. I jumped out of my bed and slid towards the door. Me and the chair crashed into the door, the cabinets fell to the floor.

I walked out to lifeboat 4. They had started to lower it down. It was smashed to pieces. It hung from one hook, dangling against the leg at the very bottom of the pontoon, facing Edda.
They had only managed to release one of the hooks.

I walked on the outside of the wall of the living quarters and came up to the highest point. I found a life jacket. There were quite a few people standing there, waiting. No one expected it to overturn. I expected that we would be rescued by a helicopter.

When I walked along the wall, I could see through the windows that there were people who couldn't get out of their cabins because the doors were blocked. If I had had something to hit with, I could've tried to save them. I think I saw a guy in there who worked with «arendalsvensken". He was never found. He was Swedish and lived in Arendal.

The mooring wire was very tense, it snapped and hit many people like a bullet, a lot of people were killed by this. I considered it best to jump in the sea. I tried walking on the leg for a bit, I crawled on the outside of the leg while I was trying to assess the waves. I jumped down in a wave trough and it took forever to come back up. I couldn't see or do anything. When I came back up, I could see the Edda platform. I saw a rubber life raft drifting upside down. We were two or three people who got hold of its ropes and managed to turn it around.

We had trained for this. We knew how to turn a raft around in the water. I hung on to the rope. Turned it against the wind, two men went underneath it and then we managed to turn it around. My legs were already when I pulled myself into the life raft. At first, there were three of us, then one after the other floated or swam over to us, and we pulled in those we could. In the end, we were 10 people in the life raft. We quickly drifted away and were left alone in the waves, with nothing to see and no more people to save around us.

THE LIFE RAFT

I have never heard so much swearing. At first, we just sat there. We sat there for four hours. We hoped that someone would spot us, we saw supply vessels, but they didn't see us. We didn't want to open the raft too much because it got so cold when we did. We were waist deep in water and were soaking wet. It gradually got quieter. It got dark and some people started to nod off or fall asleep. We had learned that we should not fall asleep. So, we woke each other up. Someone was seasick and threw up all the time. I kept hitting him in his back, but I got gradually more impatient.

We took good care of each other in the life raft. We joked with the older guy so he wouldn't fall asleep. It was the same when we were getting out of the raft, no one pushed their way forward. It was nice and calm.

A guy who didn't wear a life jacket when Kielland capsized asked what he should do. I guess you must jump, I told him. And we'll try to find you. He came into the life raft. He was a little older and from Haugesund. There weren't enough life jackets for everyone. I felt a bit safer wearing a life jacket.

NOT SCARED AT THE TIME

I was not afraid, but by the end I started to think more. Our situation was looking more and more hopeless, and I thought about the following: we were wet and cold. It was so hectic that we didn't have time to get scared. Thinking about it afterwards, we should have been terrified. We sat and waited for four hours before we were found.

It felt so good when we eventually saw the searchlights. We figured that they had spotted us. Everyone in the life raft survived. It was a British RAF helicopter that found us. They struggled to get down to us. Every time he landed; it was several meters away from us. Then he started to hoist us up one by one in the harness.

We were flown to the Ekofisk hotel. They were prepared for us there, everything that could crawl, or walk was there to receive us. They measured body temperature, put us in bathtubs and some were given hot chocolate. I was put in a bathtub. I wasn't very chilled. It was comfortable.

TV PROGRAM IN NEWCASTLE

Those of us who had been on board the life raft stayed in touch afterwards. We were invited to Newcastle «This is your life». We went together. The rescuer, the British one, was lured in for a live interview. He had saved many people, fishermen and others. From Kielland he had saved mostly people from Haugesund, two people from the south of Norway and two Englishmen.

It was good to see everyone. It may have been a year after the accident.

THE AFTERMATH

I have been on a few boats and gone out to the North Sea afterwards. If the weather is bad or I can hear shaking, I get a bit anxious. I heard some blows form the deck, and I jumped out of my bunk. There were enough jobs – plenty of people wanted some time off. I released people during Christmas and New Year when the weather was guaranteed to be bad. I didn't like it there during those times.

I didn’t suffer from aftereffects. I worked until I retired at 65 years old.

A widow of someone I worked with would call me day and night to ask what happened to her husband. I am pretty sure he went down with lifeboat 4 – which got crushed. I couldn’t tell her anything as I didn’t know for sure.

My wife at the time told me that I was more easily irritated. I also take safety more seriously than I used to. When I meet young people who seem to not care about safety or who jokes about it, I speak up. I do not like that attitude.

Consequences

Security measures were increased and there were some new rules. When Kielland capsized, the survival suits were locked in a closed compartment below deck. This changed after Kielland.

The company did what they could. We were two out of seven people who made it. They did what they could.

Later career

I worked in Korea, Japan, and China with building ships. I was the painting inspector. But I refused to crawl around on bamboo sticks, I demanded proper scaffolding.

My wife and mum did not know about the accident

We had just built a house. She had gone to bed early. The guy who snowploughed in the morning told her: “I’m happy Leif is ok”. She didn’t know anything about it. We got divorced a few years later.

My mum was informed in the morning that I had been rescued. They didn’t have a telephone, nor had they watched TV.

Now

It feels good to talk about it. It’s good to repeat it. I have thought through the entire incidence many times, very calmy. I have thought about what happened in retrospect. It was so hectic at the time, and it is good to know what actually happened.

THE CAUSE

I have thought about it. There were so many speculations back then. A lot of research was conducted on the cause. There were so many theories. I assume that the professionals found the cause. They concluded the case and got rid of the evidence.

It was probably a reason why they sunk it as deep as they could. Everyone is entitled to their own opinion. I found it suspicious.

We didn't talk about it. I was just happy to be alive. We were quiet about it.

COMPENSATION

Not many days after I returned home, I was summoned to a lawyer in Arendal who was engaged by Philips and who wanted to give me a compensation. I was offered NOK 25 000, but I had to promise that I would not make any future demands. Back then, NOK 25 000 was a lot of money for someone who had just built a house. I accepted it.

ODDBJØRN LERBREKK, HELIGARD STAVANGER DRILLING
By Ellen Kongsnes, February 2016, Varhaug.

Consent: 22.1.19

SURVIVOR OF ALK. WELDER.

THE ALEXANDER KIELLAND-ACCIDENT

Was picked up in lifeboat 5. The greatest aftereffects: fear of water and fear of flying. Was paralyzed by the tsunami. Obbjørn first came to Ekofisk – then to the Tor-platform. Rescue helicopter to Sola where he was registered and taken to the hospital. I didn't understand why I had to be admitted to the hospital. I signed myself out at my own risk and caught a taxi home. After a few days, my arm turned blue and yellow. The doctor told him that he had torn some muscle tendons and suffered internal bleedings. They considered sick leave. The workplace was gone. I received three month's salary.

But I held two other jobs as well: I had my farm, and I was a welder. So, I went straight back to work. I did not see the point in being at home doing nothing. I talked with my mates and partied with my mates. Drank some beer. I guess some people hid away. They probably regretted it later.

THE SAFETY

The Kielland accident made me lose faith that humans can dominate technology. Humans barely know what they are doing. Building platforms and creating thick user manuals. The manual reads that the platform is required to be examined at the shipyard regularly. This was not done at AL. It is the same as not taking your car for service. The owner of the rig was given dispensation after dispensation. Eventually it had received three dispensations. It was because it was costly to do it. Henrik Ibsen was meant to take over for Kielland, but it was delayed.

We didn't think about the dispensations back then. I always felt safe on Kielland. We were used to the rig shaking. But after the accident I became distrustful to what humans can make. I have mellowed, but I'm still critical. In particular, Oddbjørn is sceptical of airlines. Especially the foreign ones. I also resigned from the state church after the accident.

It is horrible what we accept on the roads. It has gotten better with the EU controls. But I would like to see stricter requirements for lights, tires, and brakes.

COMPENSATION

A few months after the accident: the insurance company, Gard, offered all survivors NOK 25.000 as compensation. I declined the offer. I had begun to resent Philips. I suffered a bit, mostly psychologically and my bitterness grew. I was only in contact with them through my lawyer.

Birger Mork from the Seafarers' Union wanted to open a compensation case 1,5 years after the

accident. We got offered NOK 100-150.000. The lawyer wanted us to demand more. In the end we received NOK 425.000 from Gard. It was in the autumn of 1981.

This was a lot of money back then. It amounted to many years of wages. Most people had settled for the NOK 25.000. Oddbjørn bought a tractor in Denmark with the money. He had bought out his siblings and wanted to be fully invested in the farm at Varhaug. Now, Oddbjørn is employed by Bryne upper secondary school, TIP (engineering and industrial production), at the department for Åna district prison. They are ten teachers there, general subjects, TIP, and music which gives the inmates general upper secondary education. He drove there in his old German Hanomay R12 diesel. His father, Ole, had bought it when he came home from Sachsenhausen. Restoring the old tractor became part of the education for the inmates.

He had not yet met his wife, Bente, when the AL accident happened. Oddbjørn was 25 years old when the accident occurred. He had been working offshore for three years. When his daughter, Solfrid was going offshore, thirty years later, he did not feel anxious. There had not been any accidents of that scale for thirty years.
Oddbjørn was present at the commemoration in Atlantic Hall in 1986. The crown prince couple was also there.

THE RESCUE

I was climbing down the B-leg when the platform suddenly tilted. I was caught by a wave and dragged under water. I didn't know what was up and what was down. I lost consciousness. When I woke up, I was floating in the sea, all alone. I couldn't see anything. There was no platform, no people. Only ocean. I was completely on my own.

We never believed that the platform could overturn. It shouldn't have been possible. The twenty people who came behind him down the ladder in the B-leg did not make it down. The wire broke and swept away the others hanging there. They fell into the water.

A wrecked boat came adrift. In it sat a man wearing nothing but underpants, it was Oscar Olsen from Åkra. I managed to get on board. We found some garbage bag that we dressed in to shield ourselves from the wind. The blue colour from the inside of the bags could be seen on my skin for many weeks afterwards. A life raft from Edda drifted towards us and we collided. There were three people on board. Now, we were five. It was getting dark. We were caught in the searchlight of the supply vessel, Safe Truck, and they rescued us. One of the five people got lost in the waves during the rescue. He himself was unable to climb. I was almost suffocated by the hanging ladder which twisted around my neck. I passed out on deck and woke up in the shower. When I woke up there, I realized that I was safe.

The atmosphere in the life raft was absurd. The five who had made it on board had no concept of danger. They didn't feel fear. We tried to wave the supply boat away because we felt warm and well in the raft. My body temperature was 30 degrees, and the water temperature was 7

degrees.

Oddbjørn later was involved in the turning of the platform. He was to weld air and pipe systems. He chose to look at it this way: it was a coincidence that he got this job through the company he worked for. He did not feel it in the moment, but he felt it when he stood on the red pontoons, and he really felt it when he was inside of the platform after it had been turned back around.

30 people were never found. They only found six people on the platform. Phillips started to drill again only two days after the accident. The divers had no chance of finding deceased in the water because the drilling made it cloudy.

THE CAUSE

Some said it happened because of a material fatigue fracture. I don't believe that. I believe in Østlund. Something happened. A helicopter arrived the same day and welding work was done in one of the cross bracings. I think there had been a gas explosion. We saw that a gas battery was unloaded on board only one day before the accident.

I was interviewed by the commission of investigation. The leader, Nesheim just laughed at what I told him. He didn't even write it down in my explanation. They thought we had fabricated it in our heads. But I saw the flames underneath the platform by the D leg.

No one knew who the people welding at the D leg . Why did they bring gas? And what were they doing? Therefore, we do not know whether it was sabotage or an accident. I don't want to openly call it sabotage. But why was Willoch in such a hurry to sink the platform and so eager that he made it happen?

Oddbjørn met his wife Bente during a dance in Hellevik.

Vazelina Bilopphøggers played. It was in June, three months after the accident. In his rush of happiness and falling in love, Kielland did not take up much space in Obbjørns mind. They went on holiday to Rhodes in August. I was anxious on the plane, but a few beers helped.

Bente has heard about Oddbjørns experience of the alexander Kielland accident in bits and pieces over the years. People often asked about it, and Oddbjørn always answered.

When he was going on a boat trip to Tautra with his co-workers, Oddbjørn demanded a survival suit. The others wore regular life jackets.

Solfrid remembers how she and her siblings sat in the armchair with their father when he told them about the Alexander Kielland accident, but he himself does not remember. Solfrid was born ten years after the accident. Oddbjørn still prefers showering to bathing. He does not like to get on planes or to have his head under water.

The tsunami during Christmas in 2004, brought back memories. Oddbjørn was taken 25 years back in time. There was something about the ocean. I really empathized with their experiences. I was in a daze for two weeks. I went to work, but other than that I sat in front of the TV most of the time. I watched every news broadcast and tuned out everything that happened around me. Oddbjørn has cheated death several times:

When he was 16, he was involved in the boating accident at MT Polycastle when the ship sank in the 1960s. The ship was owned by Einar Ramsussens Kristiansand Tankrederi. Seven people died. Wilnora, owned by Wilhelmsensrederiet.

1986: Oddbjørn had a welding mission on board but did not want to go down because it felt unsafe. There was an explosion. The guy who went down to do the welding instead of him, died.

His daughter, Solfrid Lerbekk (LOs youth secretary and SV-representative at the Storting) has been engaged in politics from a young age. She excelled early on. Her teachers said: there should be a Solfrid in every class. Solfrid was in a car accident. Her mother coped with it best, she got the reaction later.

OSKAR JOHAN OLSEN, ASSISTING TOOL PUSHER, STAVANGER DRILLING

By Marie Smith-Solbakken, April 1, 2016.

PERSONAL DETAILS

01.04.2016

Telephone 10-11am

IMPLEMENTATION AND USE

Phone call on April 1, 2016. Notes were sent for review and correction on the same day. Notes with corrections received on the 2nd of April 2016. The notes were corrected and sent back with a request for consent to use it as basis for the presentation of the Alexander L. Kielland accident, which includes photo narration, essays, and polyphony (compilation of different statements from several people). Consent received on the 16th of April 2016 (see email).

Consented that notes from the conversation can be made public and included in the memory collection of the Alexander L. Kielland accident, which is handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the State's archives in Stavanger, the National library and the labour movements archive and library so posterity can take part in this history (email 10.01.2019).

BACKGROUND

1973: Started to work for Odeco on Ocean Viking

1976: l was let go because the rig was going to Mexico

1976: Stolt Nilsen supply vessel and diving boat

1978: Deck hand, Derrick man, Drill crew, assisting tool pusher. Started to work on the Frigg field employed by Stavanger Drilling. Drilled on Norwegian and British sector.

1980- 2005: Drill crew, assisting tool pusher in Smedvig

2005: Quit working in the North Sea.

ALEXANDER L. KIELLAND

Started in 1980, we were preparing Kielland for drilling. I was a derrick man, we were to run the mixing system to test it and prepare the tanks. We had received the block on board and some equipment for the drill string.

We were in the field as a residential platform and had gotten some of the equipment on board. We were going ashore (to Norway) in a few of days to get the rest of the equipment, test it and remove the housing containers. We were looking forward to start drilling. We were excited.

THE DAY IT HAPPENED

Really crappy weather. We had been busy in the mixing room (mudroom), flushing through pipes and the mixing system. The wind really blew up in the afternoon. We had eaten supper and were supposed to work overtime. After supper we went up to the mixing room. We were four people, including me. Edmund Mongstad and some others. We talked to some of the people who were going to the cinema. It was a provisional cinema.

We stood outside of the cinema room when we heard some bangs which we reacted to. They were more powerful than normal. We had heard bangs before, but this sounded loader than usual. It sounded like it was coming from the pontoons, and we assumed it came from the waves crashing into them.

The others went into the cinema room, and we went to the tanks to clean them. I was in the mixing room and Edmund was in one of the tanks. Then came another bang and the platform began to tilt. It may have been 10-15 minutes, maybe half an hour (difficult to guesstimate) after the first bang.

THE PLATFORM TILTS APPROX. 45 DEGREES

We had drilling equipment in shelves and on pallets on the floor. It all fell down; I threw myself behind an H-beam while equipment crashed by. On the other side, there were several washing machines sliding down all at once. I heard screaming and people shouting for help. It was an inferno of chaos. I was in the mixing room with a southerner, I can't remember his name. I called out to Edmund but got no reply. We had lost the electricity, so the room was completely dark.

Then my co-worker shouted that we could climb up to deck through the hatch. There was a cargo hatch that was open. We shouted at people to throw down a rope for us. No one reacted, it was chaos. When I came up on deck, I looked for him, but I never saw him again.

The rig was hanging by the anchor cables, I guess. Containers had fallen and lay on the other side by the housing units and workshop.

There were people on deck. Some were wearing survival suits, and others did not. I was only wearing a warm jacket from Helly Hansen and fleece trousers. I met a guy in his fifties on deck, he just stood there, completely paralyzed, and bruised. He looked like a statue. I dragged him with me, got him into a lifeboat. It was Johannes Mundheim.

THE LIFEBOAT IS STUCK

On board the lifeboat, we started the engine and told people to get inside. I saw people hanging in wires and standing on the pontoons. Some stood paralyzed along the railing. We didn't know what to do.

We lowered the lifeboat. When we were to swing away from the rig, it didn't work. The lifeboat was stuck in the stern hook. The boat slammed in under the rig and was crushed, we rolled around several times. A sailor, a German named Lothar Apostel, stuck his head out of the wheelhouse to check what was wrong and was crushed to death. He was squeezed between the rig and the wheelhouse of the lifeboat and died.

There were quite a few people in the lifeboat. I shout to them that I will jump into the sea. I saw what would happen to that lifeboat. Mundheim and the fellow I had helped into the boat were there. We had to save ourselves. I felt bad for mostly thinking about myself. I encouraged the others to jump as well. I figured that the boat would not stay afloat. I've later had nightmares about this for years. I imagine the rig falling over me. I was on other rigs afterwards and I would wake up in the middle of the night many times, feeling like I was in the same situation again. I thought about what I ought to have done, what I should have done.

Thinking about Mundheim troubled me until I learned that he had survived. We had a long conversation on the phone, it was a good conversation.

IN THE SEA

I look over to the Edda-platform, they have hoisted down a personnel basket with the crane. People are hanging from it. Many were inside of the basket. I decided to take a shot at the basket, but I changed my mind. I swam towards the north side of the rig. They had put down the life rafts, but they were flying in the air because of the wind. I grabbed a life ring and lay still for a while, but it was really cold. The Helly Hansen trousers were pulled of when I jumped into the sea, so I was lying there in just boxers and jacket.

I gave up on the basket. Too many people tried to get hold of it. I saw that the platform completely overturned and people jumping from it when I was floating in the sea. Wreckage and dead people were floating all around me. I pulled a line towards me; a dead man was attached to it. The waves were large. I saw the life rafts being thrown from Edda, but they didn't get all the way down, they were taken by the wind or got stuck in the ropes above sea level.

I looked up at the helicopter flying above me. They flew on after a while. They didn't have any equipment to rescue people with.

I swam over to the north end of Edda. The life rafts hung in the air. I shouted to the people on Edda that they had to cut the rope to the life rafts. Some time passed. I started to give up, I was really cold, and my fists and entire body was numb. Suddenly, a life raft landed a few meters in front of me. I managed to reach it and got into it quite quickly. There was emergency equipment there, but I didn't manage to unpack it. I didn't have any strength left in my hands. I was completely alone in the life raft for a while.

I heard shouting and screaming from the outside. Four or five people came in a pick-up boat filed with water. They got hold of the life raft and came on board to me. They also tried to release the emergency flares, but they were wrapped so well in plastic and tape that they couldn't do it either. I found some trash bags, which we rolled around our legs and body to keep warm.

SAFE TRUCK, SANDENS SHIPPING COMPANY RESCUED US

I do not know for how long we were in the life raft. Suddenly, a searchlight is shining towards our life raft. A supply vessel has found us. They lit up and threw a line over to us and then we pulled ourselves over to the ships' side. They put out a stick ladder from the ships side for us to climb aboard. One of us fell into the sea. When I climbed the ladder, I felt like I had tremendous strength but once I got up on deck, I collapsed.

I was put in a cabin. We were so cold. We queued up by the showers, and finally took a warm shower. The man who worked on the helipad, Lerbrekk, said, "Oscar, pinch my arm, I cannot believe we survived this". But he had survived.

COMES TO SHORE

We slept on board Safe Truck that night. The next day we were dropped off at the Tor platform. There, I met someone I went to school with. In the afternoon, we were transported by helicopter to Sola. Then straight to the hospital for a check-up.

I remember that Edith came to pick me up at the hospital. I wanted to go home. We went to buy new clothes. We got food and spent the night in a hotel (somewhere by the harbour).

AT HOME

His wife was told that he was alive the day after the accident. She lived in uncertainty before that. She was not the only one. They wanted to be completely sure before they handed over the lists with survivors.

It was lovely to come home and see the kids and wife and family and friends. I had a neighbour who worked on the same rig, but he was ashore when it happened. They had heard about the accident and knew that I was there. They were panicking. They knew lives had been lost, but not how many.

It was difficult to explain it to the kids. They were restless. We talked about it. That was where my job had been, I was unsure if I should continue. I started to work on a floating rig afterwards, in a company in Trondheim, I resigned three times.

QUIET

We have discussed what could have caused it. There was a commission who investigated it, they concluded that it was material fatigue. There have always been questions about what really happened. There was little information and there was silence. For me, it has been difficult to talk about.

AFTERMATH

I saw a psychologist after the accident. For a while, it helped, but I couldn't go there forever. I still have nightmares. I think you'll never be free from it. It's in my head. I can still feel the accident and picture the rig falling over me.

When I worked on the floating rig after the accident, I climbed up the derrick and started to shake so much that I had to hold onto something. It has been a struggle, but I've kept fighting. I have a family to take care of, after all.

10 years ago, I had a heart attack while I was working in the North Sea. Then, I had that experience in addition to the phycological stuff from before and I realized that it was time to quit.

FORMER COLLEAGUES

I have contact with some – I keep in touch with Edmund on Facebook.

MOST VIVID MEMORY

When I was lying in the sea, the entire rig overturned. I couldn't believe it; it fell towards me. When the last anchor wire snapped, it went by so quickly. It happened not far from where I was. Drowned and dead people were floating around me.

KÅRE SVENDSBØE, HMV, HAUGESUND

Finn Våga, 18. March 2000

BACKGROUND

Eight men from Førresfjorden set out. Only one returned home. Kåre Svendsbøe.

THE DEAD WANTS ME WITH THEM

He stands quietly by the living room window. He looks at the neighbouring houses down the hill. He sees children playing, sees Bjørg Olsen getting into her car. When her husband Svein Ove died in the North Sea, she was left alone with three small children to take care of.

Every single day for the past 20 years, he has looked at the house of Svein Ove and Bjørg. He would like to forget, but he can't. Time heals no wounds.

I had known Svein Ove for nine years. Why did he never tell me that he didn't know how to swim? If I had only known, then I could have sent him in the lifeboat. But I let him go.

There were eight of them who set out. Eight husbands, most of them fathers of young children. It was Odd, Einar, Wilhelm, Lars Johan, Ivar, Rolf, Svein Ove and Kåre.

Eight men set out. Only him, Kåre, returned home.

But he did not return alone. He "brought" the dead with him.

The dead who won't let go. He often wishes that he was left out there. Because life afterwards has been hell. The fight it has been to keep living has been much harder than the dramatic hours in the North Sea.

Kåre Svendsbøe had worked at sea as a cook and steward. He had worked at Haugesund Mekaniske Verksted as Plate worker and welder for several years before he signed in as a slave in the North Sea. Although the Americans were tough leaders who sent Svendsbøe and his mates out on the helipad in such strong winds that they were almost blown into the sea, this was the best job he had ever had.

He had always been a hard worked, and the camaraderie was nice. It was a regular day at work on the Edda platform.

We were supposed to stay overnight, but then the fog lifted, and the helicopter could take us over to Alexander L. Kielland.

We finished eating and five-six of us were hanging out in the cabin. Suddenly we hear a load bang, and then the platform starts to shake. I fall over and slide out in the corridor. A man shouts: it capsizes. We put on our life jackets and climbed out to get to the lifeboats.

You have to come, Kåre, someone shouts. But something is holding me back. If you go into the lifeboats, you are done, I thought. I tell them to go and climb up to the highest point on the platform.

40-50 people are standing on the leg. When the platform tilts, I can see them dive into the sea. A wire snapped and knocked several workers overboard.

I see a man who is cut in half. I continue to climb.

The platform is almost vertical. I see a large wave coming towards me and I realize that it is my turn to jump. I take a deep breath, the wave hits me, and I go around and under, I don't know where I am, I sink deeper, and deeper. Then the life jacket rights me, and I swim upwards. It's completely dark around me. I hold my breath for a long time, until I see green sea above my head. I can't take it anymore and I swallow a mixture of sea and yellow-green oil.

Then I reach the surface.

For a few seconds, maybe minutes, I lay breathing heavily. But when the platform overturns, I get sucked back down. But I get back to the surface.

I swim among wreckage. I see people crying for help, but there is nothing I can do to save them. I swim past a man whose face has been smashed. I see that his blood has colored the sea red.

I swim and I swim. The waves are massive. I cannot see anyone else. I find a life raft. Me and an Englishman manage to turn it around, but I don't have the strength to get on board.

The Englishman is struggling and pulling to get into the raft while I lie in the sea and push him upwards. He managed to get on board. A few minutes later, I am on board too. More people swim over. We pull eight others into the raft.

The raft is half filled with water. I scoop with one shoe. Everyone is seasick, cold and want to sleep.

But I know that if we fall asleep, we will die. I make sure that everyone stays awake. After several hours a rescue helicopter spots the raft and hoists us up.

I'm in bed around midnight, five hours after the platform capsized. I complain that I'm cold, but I'm told that there is 31 degrees inside. Out of all things, us survivors are gathered in the cinema room later in the evening to watch a horror movie with a lot of killing. I arrive in Stavanger early the next morning.

He does not know who is alive and who has died. He fears the worst. When he gets home, he will know.

Førresfjorden, 1980: a 10-minute drive east of Haugesund; a small town in Tysvær where everyone knows each other. Most of the inhabitants are families with young children, with new houses and high loans.

March 27th, 28 children in the town loses their fathers.

Beate and Arvid are the only ones who get their father back.

Everyone lost a friend, neighbour or relative.

Førresfjorden, 2000: He talks quietly about life after the accident. He does not use many words to describe the painful years. He neither wants nor can hide the pain.

He used to be a cheerful man who never held back, whether at work or at home. He liked to hunt and go fishing, and he enjoyed spending time with his friends. He was a happy family man. But that was before the accident.

EVERYTHING CHANGED AFTER THE ACCIDENT:

He had nightmares every single night for many, many years. He dreamt that he fell in the sea and that he was about to drown. He would wake up drenched in sweat.

Many nights he could not sleep at all.

– My bed was full of those who disappeared. They tore at me every single night.

I was all alone. I poured my heart out in letters and forms to researches who wanted to know how the survivors were coping. I was used as a research object, but no one could tell me how to get out of my personal hell.

The muscle tendons in my back were ruptured. I had great pain in my arms and legs. I attended occupational rehabilitation and tried to get back to work. I did not want to be stored away, I wanted to work. But after a few years I had to give up, the pain was too great. Disability benefits were my only option, the doctors concluded. I was 42 years old and received disability checks, me, who had never missed a day work.

He saved his life but ruined his body.

He saved his life, but life will never be good again.

He can't sleep, even when he takes sedative pills. He throws the prescription on the doctor's desk and asks: what the hell is this going to help me with? To sleep? To forget?

He wants to remember, but for many years everything that happened the day before has been erased from his memory. He can park the car in Haugesund and a few hours later he has forgotten where it is. He drives around, not knowing where he is headed. He can't remember where he dropped the gillnet. But no one can know, then the police might take his driving license.

He would like to be the person he used to be. He wants help to get there. But no one can help him.

He wants to be a good husband, but he can't. His marriage ended.

He wants to be the happy Kåre who makes people laugh.

I have a hard time being happy. I blame myself for not doing enough to help the others. I was cowardly and selfish. My life is ruined. I look like a normal guy, but no one can see the wounds inside of me.

I feel no happiness or joy in life, I'm just there. Even when I smile and laugh, there is always anxiety and longing inside of me.

He still screams some nights in anguish and pain. His memories often come back while he sleeps. His daughter Beate who would wake him from his nightmares and wipe tears and sweat while she held him closely and comforted him, is also gone. She died of cancer almost two years ago, aged 29.

His son Arve and his grandson Andreas are good supporters. So is his friend Berit Einarsen. She has seen his dark side, but she has also seen a man with great compassion for other people. She has seen parts of the man he used to be, when he comes back from grouse hunting, when he drags the mackerels into his boat, when he fixes the trout net in the living room and when he holds his grandchild close to his chest.

He was the only one to return home. The others died.

I can never forget them. They always come when I am alone or when I'm going to sleep.

The accident did not make me a better person, but I became a different man. Life became more valuable. I don't care about the small stuff anymore. I never see bad in other people. My life motto might be simple and banal, but it has helped me through some difficult times: Be good to yourself and you will be good to others.

The people in town have treated me well. The widows of my mates have been absolutely wonderful. I've never heard a bad word. I felt like life was reasonably good, but then Beate died. Her passing was almost more than I could live with. I think life is unfair. I've lost so much. I'm always anxious when people come with me in the boat. I'm afraid of losing them.

I've felt so down that life has seemed like it's not worth living. I'm not afraid of dying, but I have always clung to life.

Nevertheless, sometimes I wish I had stayed out there.

Maybe that would have been easier.

People say that I must try to forget. They call me a hero for saving peoples life that evening. Me, a hero? I did the natural thing. I would do the exact same thing today.

BUT HOW CAN I FORGET?
He stands by the window and looks down at the house next door. He is 20 years back in time:

He sees Svein Ove Olsen go to grab a survival suit. He sees the lifeboat. He feels the wind. He hears the screaming. He sees the wave. He feels the platform tilting. He sees the back of his friend.

– WHY DID I NOT STOP HIM?
If I only had known, he would still be here today.

When I wake up during the night, the bed is filled with the people who died. Odd, Rolf, Svein Ove.

They want me with them.

Kåre Svendsbøe, sheet metal worker, HMV Haugesund

Haugesund 13.01.24
Written by: Olav Holmane

Kåre Svendsbøe has given consent that his story is published in the Memory Bank. Consent can be withdrawn at any time, also after publishing. The minutes have been read and approved by Svendsbøe prior to being published in the Memory Bank.

BACKGROUND:
Sheet metal worker on the Kielland for HMV, 42 years old at the time of the accident.
Born in 1938.
From Vikebygd, but lives in Førresfjorden.

I am uncertain how long I had been out. We didn't keep track of the time, we just went to work, ate and slept. Maybe 3-4 years. We worked all around the North Sea on the platforms, wherever there was work. I worked for Haugesund Mekaniske Verksted (HMV), where I was a sheet metal worker.

Before I was a sheet metal worker, I was a steward and a cook. Sailed with the Knutsen shipping company. Went on whaling expeditions for four years in the Southern Ocean. I sailed abroad. I liked hunting and fishing. Since I wanted to be home more often, I quit. That's how I ended up at HMV.

WHERE WERE YOU DURING THE ACCIDENT?
I was in my cabin, and then there was a horrible bang. The rig shook, and then it tipped over. I was sitting by the window mending a eel trap, and then I fell out into the hallway. I stood up and walked towards the emergency door leading out to the deck. I looked up at the tower and saw it coming down. I turned around and shouted to my friends inside that they had to come out immediately because the rig was going to fall over. We went down to the deck and up to the lifeboat. We had to line up to get in. When I got up there, I put on my life jacket and handed more out to my friends. Then we discussed what to do. I stood next to my best friend, named Olsen. He said it was cold and that he wanted to go in and get a survival suit. I told him not to, Kielland would tip over before he would beback. When I looked around to check on him, he was gone. I haven't seen him since. He went into the stateroom, and the rig tipped over in the meantime.

I was standing on the platform when it tipped over, and a huge wave threw me into the sea. While waiting for the wave, I had pulled the life jacket over my head, and I held onto it. Then the sea hit me, and I went down with the platform. I got thrown around in all directions at a terrible

speed. Suddenly it became quiet. That's when the tower hit the bottom. I didn't know which way was up or down, but I felt the life jacket pulling me in one direction. I swam towards it, upwards. I swam and swam and swam and swam. It was pitch black. I saw a green light above me. Automatically, I took a breath, but it was only sea water. My lungs were filled with sea water, and it was extremely uncomfortable. When I reached the surface, there was a terrible bubble. It was yellow and red, and all kinds of colours. And there, I started vomiting and thinking about all those who had been killed before we went down. I saw a man who was cut down by the wire. The wire stood like a violin string, holding the platform afloat, and then the cords started breaking. It snapped. It came across the deck at a terrible speed, hit a man, splitting him in half. His torso went one way, and his legswent another.

When I got to the surface, there was a raft ready with the tent set up and everything. Ready to crawl into. A voice said, "You're not supposed to use that one; you're supposed to use the one far away." A tiny dot way down there. Alright, I started swimming towards it. I swam and swam and swam endlessly. Finally, I reached it but got stuck to the sea anchor. Around my foot, so I had to dive down to loosen it. I got loose and swam over to the raft. It was upside down. An Englishman came alongside me. I held onto the sea anchor. He got one piece, and I held onto one. Then we started raising it. A tremendous waterfall formed around it. It became a mainsail, and we sailed down the sea at full speed with the raft up. We tried to flip it over us, and eventually, we succeeded.

I swam towards the opening and tried to get in. I couldn't get in because I was stuck with the life jacket under my chest. I got halfway up, but my feet were hanging in the loose air. I couldn't get them in. I couldn't turn around— there was nothing inside to hold onto. I fell back into the sea. The Englishman was next to me, breathing heavily. I asked him to try, saying I would try to help him. When he jumped into the raft, I grabbed his thigh and managed to push him so that he fell into the raft. It became completely quiet. Utterly quiet. I thought, "Damn, now he's dead." I finally heard him mumnling. He came out on the edge and grabbed both of my hands. He couldn't get me inside because I was stuck on the raft. As I laid there, I figured that I should push myself way from the raft with one hand, and that he could pull me in with the other. He got one foot up; he had white sneakers on. Hisother foot came up, and he stood with bent knees and managed to get me into the raft. Then we fell. The raft was half-filled with water, and we lay there struggling for a while. There were people outside who had swum after us. We started pulling people on board, and then there were ten of us in the raft. Two Englishmen, the rest Norwegians. The Englishman was named Sylvester.

I had low shoes on and took one off, starting to bail water. I bailed and bailed and bailed. Eventually, another man took the shoe when I got tired. He started bailing too. He bailed over his head and couldn't get the water out. I took the shoe back and bailed. Then I told the people to move a bit because the water was running down to the lowest point. They moved, and the water moved too. Then I couldn't bail anymore.

We saw and heard boats and helicopters, but they didn't see us. A helicopter was hovering over us. I talked to someone later because we were invited to England—the whole group in the raft. The rescuer was in the helicopter. He said he was doing something somewhere else in the helicopter, and when he was about to sit down, he looked out the window and saw a little light down on the sea. It was the raft. He informed the pilot about the position. The pilot took the position, and they flew so low that they were able to see the raft. Then they threw down a line, and we pulled it in. Straps and everything we needed to fasten it onto ourselves and be hoisted up. No one understood how to put it on. The others on the raft said, "Throw it back into the sea! We're freezing to death! Close it!" So, I gathered everything in a pile and threw it into the sea. The people in the helicopter began to wonder if we didn't want to be rescued. Finally, a rescuer descended. It was windy. The helicopter swayed, and the wind tossed. The rescuer sailed back and forth, and eventually, he hit the column where the light was mounted on the raft. There, he broke his radio and damaged his foot. If he had gone up again, he would have hit the propeller with the rope because it was swaying so much. He sailed back and forth. He then let himself down into the sea. He sailed down on a ball with a rope, and jumped in. He swam to the raft and got up to us. We helped him get up. While we sat there getting ready, those in the helicopter had to loosen and loosen the line to avoid it touching the wire. The wire sank into the sea. When he got the first man strapped in, he made it clear. He had no radio, but he started waving. The wire went into the sea, and when it was taut, the first person jumped into the sea. He disappeared under the water with the wire. We sat and watched him, and far, far away on the sea, he came back up. Water was running off him, and they pulled him up into the helicopter. The rescuer came down next time, and then it quickly worked to get into the helicopter. They got everyone into the helicopter, and we flew to Ekofisk.

There, we were placed in the sick bay, which was warm and good. Nevertheless, I was so cold that I demanded more and more heat. Finally, he said, "You won't get more, or we'll kill you. It's too hot." We were sent down to the cinema and watched a nasty horror movie. In the morning, we arrived in Stavanger. I just wore a boiler suit. No underwear, no shoes, no socks—all wet. Walked barefoot in the city streets to buy clothes we could wear. We were freezing to death; it was March. That was the end of the trip.

IN RETROSPECT:
The next day, I learned that they found the raft I was not supposed to climb into. There, they found a man dead. He had frozen to death.

Afterwards, I've had it awful. I've had nightmares for 40 years. Nightmares, fucking terrible nightmares. The ones who disappeared, they come to me at night and grab my face.

I had no follow-up. Not a damn word. No one came and asked how we were. It was awful too. It was terrible. It was no way to live.

I've been on disability since I couldn't sleep at night at all. I only slept half the nights and was half awake. You work the whole night. In addition, I had a lot of back pain after this, and I still do.

Of the eleven who left Tysvær, I was the only one who came home alive.

KÅRE SVENDSBØE, OSCAR OLSEN, OLA GAUSDAL ON HOW THEY SURVIVED

By Finn E. Våga,

First published in Stavanger Aftenblad March 26th, 1980.

Between the experienced fingers of Kåre Svendsbøe from Førresfjorden a new eel catcher emerged. He sat in the worn out four-people cabin with his three colleagues and friends while his hands worked almost automatically with the knots.

He was supposed to be at work on the Foxtrot platform but after 1 pm the weather had gotten so bad that the helicopter transport on the Ekofisk field had been cancelled. It was not uncommon to have these extra days off in the North Sea; it was wise to use them for something sensible.

Oscar Olsen, a 28-year-old from Åkrehamn, was one of the few who both lived and worked on board Alexander Kielland. The rig's days as a hotel platform were numbered.

In Stavanger, Henrik Ibsen were being prepared to take over for Alexander Kielland when it would be towed over to the British sector to start drilling.

Oscar Olsen worked long shifts to prepare all the drilling equipment, so he spent some extra time in the crew mess that day. A quarter past six in the evening, he was back in the mixing room with two colleagues, ready to work a few hours overtime. Inside, they barely noticed how the wind built up to hurricane force.

Alexander Kielland was a pentagon platform. Five pillars carried the weight of the deck and the many housing units with berths and living space for 348 people. Far down on the D-pillar a line went through the steel; it was not supposed to be there.

A hydrophone was installed in a small opening in the D-6 bracing. The weld around this device had never been quite as it should be. Already before the installation of the platform, a fracture had occurred, which increased the strain at several points.

No one had noticed the fractures, which had expanded through the thick steel and now ran two-thirds of the entire circumference. The pulling force of the anchor cables and the pressure from the sea were about to tear the bracing to pieces.

On this day, the 27th of mars 1980, the weather had been strange. The storms often hit close to each other at this time of year. Fog was not uncommon. But storm and fog at the same time was highly unusual.

But it only affected people because the flights were cancelled. Kielland was sturdy in the sea even though the waves got larger, from three meters in the morning to six and eight meters in the afternoon. The wind picked up to 20 seconds per second, and around 5 pm, it was decided that Kielland had to be winched further away from the Edda platform.

Everyone on board Edda, who were staying on Kielland was asked to walk across the gangway that connected the two platforms. Then the gangway was retracted and Kielland was hauled away by slackening the anchor wires for the B and D pillars, while they tightened at the A and E pillars. Everything was routine.

Ola Gaustad sat in his cabin with four of his workmates and played poker. He had stayed on the Alexander Kielland platform three or four times previously.

The electrician from Trondheim enjoyed working in the North Sea. He appreciated the camaraderie and the periods off when he could spend time with his wife and two children. They usually played cards in the evenings after supper. Sometimes the pot could get quite big. One of his workmates had already lost NOK 1600 this evening but the atmosphere around the table was still good. They laughed when the cards were dealt. Then they heard a load bang.

The table tips over

Cards and money fell to the floor. Chairs tipped. The lights went out. The emergency lights came on, but it disappeared after a few seconds. Inside the dark cabin, Ola Gaustad heard his workmates shouting that they had to get their life jackets. He felt the platform tilt. The colleagues each grabbed a life jacket before they ran out the door. He found a survival suit and quickly put it on. Then he ran out into the corridor.

Otto Grinde was in the barracks on deck. He had just finished eating in the crew mess. He was not supposed to be at work this evening, but worked as a replacement for a colleague from Huagesund Mekaniske Verksted who was sick.

In this building, the workers spent their time off and slept. He came out of the toilet when he heard a bang, a few seconds later another load bang. The corridor got dark. Then he felt the platform tip over.

He could hear screams, barrels and boxes thundering down the deck, containers crushing into iron structures. He ran to the exit and pushed the handle. The door was stuck. He put his shoulder against it and pushed as hard as he could. It didn't budge. He eventually managed to open the door by kicking it hard.

The boat coordinator Baste Fanebust was on board the massive Ekofisk tank this evening. He was responsible for managing the complicated boat traffic between and around the many installations on this large Norwegian gold mine in the sea. On his way from the dining hall to the watch tower, the walkie-talkie he always carries crackles. He turns up the volume and hears the words "Mayday, Kielland is caps…", then it gets terribly quiet.

The words are uttered by Harry Vike, and it is the only thing he manages to say before he slides down the floor and away from the radio. The 31-year-old radio operator from Tau is on his

last stay in the North Sea. He wants to work on land. When the platform starts to tilt, he throws himself over to the VHF transmitter, turns on channel 9, to which the entire Ekofisk field is listening and shouts a despairing “mayday, mayday, Kielland is capsizing”. Then he half slides, half runs out on the tilting deck. The time is 18:33.

Seven minutes later, the main rescue center asks Sola Rogaland Radio to broadcast “mayday” with a request to all ships in the vicinity to proceed towards Alexander Kielland for immediate assistance.

Everyone in the North Sea, oil workers and sailors, realize that something bad is about to happen. The catastrophe alarm goes off at the central hospital in Rogaland, at the 330-squadron at Sola, in the rescue centers in Aberdeen, Edinburg, Karup and Glücksburg.

Jet planes are transporting extra helicopter crew from Eastern Norway to Stavanger, Orion, and Hercules- aircrafts are being prepared at Ørland and at Gardemoen. Helicopters and surveillance planes are taking off. Ships throughout the North Sea are changing course to help if they can.

Kåre Svendsbøe considered two alternatives; he knew that it was a matter of life and death. When the platform tilted, all four mates in cabin 312 fell out into the corridor. From there, they managed to get down to the lifeboat deck.

Svendsbøe put on a life jacket but did not dare to enter the lifeboat. The first boat to be launched was crushed against the platform leg by the massive waves. Everyone on board was thrown into the foaming sea. Some lay there, face down.

The panic increased around him. Some jumped into the sea, others tried desperately to get into one of the remaining lifeboats. People ran on the platform leg, which lay more and more tilted in the sea. Some were blown into the sea, others turned around and came running back.

Eventually, Kåre Svendsbøe jumped into the sea. He felt the icy water close around him. Although the air was only four degrees, the six-seven degrees in the sea felt like a hard pinch.

Just when Svendsbøe jumped, Alexander Kielland overturned. Svendsbøe held his hands above his head as if to catch the falling platform. As the decks and containers came under water, he was dragged down and tossed around by the suction it created.

The pressure under water injured his ears, he couldn’t see anything, and he didn’t know up or down. Then the life jacket pulled him up, he opened his mouth, swallowed large gulps of the sea before his head broke the surface. Before he could catch his breath, he was pulled under once more.

Oscar Olsen watched in despair as his German colleague tried to release the rear hook on the lifeboat. He himself had loosened the wire in front before entering the lifeboat after a dramatic evacuation from the mixing room through the roof hatch.

They were 13 people in the lifeboat, the engine was running, and they had managed to lower the lifeboat without tipping over. But they were stuck in the rear hook and couldn’t move.

Above them was the tower, the enormous and crooked construction against the black evening sky. It could fall over them at any moment.

The German reached out of the pilothouse and pulled and struggled with the hook. Just then a wave hit the boat and threw it with tremendous force against a protruding steel beam. The German was hit in his head and died instantly. The wave rolled on while the boat fell into the sea, tipped around and was left upside down, taking in water.

The 12 who remained on board screamed at the top of their lungs, but this evening no one heard anything but their own fear. The water rose around them. Then another wave threw them against Alexander Kielland, but this time the boat was left on the right keel. In this moment, Oscar Olsen realized that the stubborn hook was attaching them to the platform. He did not ask the others for advice but jumped into the sea.

On board Edda the alarm rang through the corridors. People ran out on deck and was met by a terrible sight. Only a few tens of meters away, Alexander Kielland lay completely tilted in the sea. People were jumping and falling from the steep decks, lifeboats were crushed against the platform.

For a while, the last anchor cable was taut like a violin string. Then it snapped with a bang. It hit people who had climbed out on one of the pillars and cut them in half. Then the platform completely overturned. The enormous structure fell on top of the people in the sea and sucked them deep under water.

Ola Gaustad was sure he would be rescued and that the help would get there quickly. He had managed to get inside one of the lifeboats. But when they couldn't release it from the hook, he climbed through the roof hatch and jumped into the sea. He turned around and saw other colleagues jump into the sea, many were only wearing underwear.

The survival suit took in water. He found that it was easier to swim on his back. He could no longer see the platform. Where was it?

Gaustad consoled himself with all the boats and helicopters searching for people in the sea. Someone would soon spot him, and the nightmare would be over. He swam slowly towards the basket that hoisted people up from the sea. He got hold of the ropes twice. Two times he managed to hold on to the basket until he was 10-12 meters above sea-level, then he fell. The water in his survival suit had made him 40-50 kilos heavier.

He swam towards Edda but found that the rope ladders were swinging too much in the wind so it would be impossible to get hold of them. Together with two others, he swam towards a supply boat. But his fingers were numb, and he was unable to hold on to the net that hung along the ship's side. He sank down. When he came back to the surface, the boat had disappeared into the darkness. The two others were also gone.

The waves carried him further away from Alexander Kielland, the helicopters, and the boats. He passed a lifeboat that was lying upside down. Five people clung to it. A huge wave washed

over the lifeboat. Three people disappeared into the sea. He saw many dead people floating in the raging sea. Then, he was alone in the dark, the only thing he could hear were the waves. He thought about his children and had almost lost all hope when a big piece of wood came drifting towards him. He grabbed it and pulled himself up.

One hour after the platform started to tilt, he saw the searchlights of a boat coming straight towards him. It was the supply boat "Tender Power». The crew spotted him and threw him a life buoy. Chief mate Sven Eirik Pedersen jumped into the sea with a rope around his waist. He pulled Gaustad towards him and they were hoisted on board. He had no energy left. He was laid on deck and his survival suit was cut open with a knife.

Then Ola Gaustad passed out.

As he was carried into a cabin, he saw another survivor: Otto Grinde was lying half dead in the bunk. He probably won't live long, Gaustad thought before sinking into his bed.

A man had shown Otto Grinde where the lifebelts were. Together they handed out life jackets to those who didn't wear one. When he gets back to the deck, the platform is even more tilted. Grinde fell into an opening between the bar and one of the shafts. While he lay in the sea, he was hit by the bar and pushed under water.

He was sure he would die. But thanks to the lifebelt, he quickly came back the surface. The sea was full of dead colleagues. One, who was still alive, was singing loudly to himself in the waves.

When he was 300–400 meters from Alexander Kielland, he saw the platform capsize. He saw a dead man and swam towards him, clung to him for a few minutes. He wondered if he should take the dead man's life jacket but decided to swim on. He managed to hold on to the rudder of a lifeboat that was lying upside down for 20 minutes.

A man clung to his back. Seven or eight people clung to the keel. No one wore survival suits. Several of them were almost naked. They shivered in the icy wind. He was wearing a thick jacked and velvet trousers and chose to stay in the sea because he thought it was the warmest option. Almost everyone who sat on top of the lifeboat died. The guy who clung to his back, disappeared in the waves.

Otto Grinde swam towards a supply boat. He saw a man on deck who lifted a life buoy. Then he passed out. Once again, chief mate Svein Erik Pedersen jumped into the sea and managed to drag Grinde to the boat. Then he lost grip and Otto Grinde went under. But Pedersen got hold of his hair and did not let go until they both were on deck.

– Do not bloody give up. You're going home! Oscar Olsen lies in the sea and talks loudly to himself. He is coughing seawater and is unbelievably cold. He is tossed around in the waves like a cork. Around him, people disappear into the depths.

After jumping out of the lifeboat he had managed to swim to a lifebuoy tied to the Edda platform. He had been lying there for fifteen minutes, holding on to the ropes. He had screamed to the helicopter that hovered above the chaos, even though he knew it had no rescue equipment on board.

He realized that he would freeze to death if he didn't do anything. But the strings in the lifebelt had entangled themselves around the ropes in the buoy. He was stuck. He desperately pushed his feet against the buoy, forced it under water and pushed against it with all his might.

Suddenly, the strings in his life jacket snapped. He wrenched out of it and swam towards a rubber raft which tossed and turned around in the waves. With his last energy, he managed to pull himself into the lifeboat. There he sat in undershirt and knickers, in four degrees and hurricane, swearing that he would survive.

The lifejacket pulled

Kåre Svendsbøe came back to the surface for the second time. He finally filled his lungs with air and coughed up some seawater. He realized that he had to swim towards Edda. His plan was to find a ladder and climb to safety. But by looking at the waves crashing into the platform legs and the dead bodies floating in the sea around him, he soon figured that it wouldn't be possible. Then he caught the sight of a life raft that had been thrown out from Edda. He swam desperately towards it, it drifted away, he followed.

When he finally reached the raft, he saw that it was floating upside down. He got his foot caught in a rope underneath the raft and had to dive under to get lose. When he came back up, there was another person there. Soon, two more people arrived. Frozen and totally exhausted, they managed to turn the raft around, before pushing and pulling each other on board. Then they had no energy left. The time was not yet 7 pm. One hour later, at 8:01 pm, the NTP reported via an emergency message to the country's editors that the "semi-subversive platform Alexander Kielland had capsized in the North Sea at 6:30 pm that Thursday. The 208 workers on board the platform have been evacuated».

But no one was evacuated. Some were trapped in the housing modules that hung upside down underwater, many floated lifeless in the sea, some lay dead on the bottom of the ocean, others were still fighting for their lives in the waves. Many lay powerless on rafts and in half-broken lifeboats, frozen to the core.

Planes and helicopters were in the air, boats flocked, the people on Edda did everything in their power. It was still possible to save lives. But everyone who saw the scene, realized that this was a disaster of a scale that Norway had hardly experienced before.

Svein Arne Hapnes was on his first mission as a military doctor on board the second Sea King helicopter that arrived to Alexander Kielland. As they flew low above the platform and saw the pontoons sticking up from the waves, he thought that no accident could be worse than this.

They searched for hours.

The search was difficult. High waves, dense fog and strong winds greatly reduced visibility. The helicopter descended as low as it could. They scouted for lives until the next morning but found only deceased. For most of the dead, it had only been a matter of minutes.

But there were people inside the lifeboats. Cold, terrified, and seasick. While rescuer Wilfred Ramstad was fixing the lifeline around one of them, the lifeboat was tossed in the air by a wave and the wire from the rescue lift came underneath the boat.

Ramstad didn't even think about it, he plunged into the sea, ducked under the boat, and got the wire loose. Then he was caught by another wave and thrown onto the lifeboat, where he immediately continued the rescue assistance. In total, the two Sea King helicopters from the 330-squadron picked up 43 survivors from the lifeboats.

Deceased and survivors were flown to Sola. Those who were alive were transported to a hotel or the hospital. The diseased were carried to an old hangar. There, the police started the identification.

At six thirty in the morning on the 28th of March, the phone rang at Gunn Berit Olsen's home in Åkrehamn. Family and friends had been calling her all night. This time it was an unknown voice. She got the message she had longed for: Oscar had been rescued and was sleeping on board one of the boats that had taken part in the search.

Several other homes received no such calls. After some confusion about how many had actually been on board Alexander Kielland, it was finally agreed that there had been 212 people on board the platform when the crack in D-6 became so big that the bracing broke. 89 people were rescued from the sea. 123 were dead or still missing.

Occasionally Ola Gaustad thinks about the Alexander Kielland-accident. He is 30 years back in time: he is in the sea. He fells the hand pulling in his survival suit, he sees the terrified eyes. He has often wondered if he didn't do enough to help others.

– But I had to get rid of him. I had to focus on saving myself. If I hadn't swam away from him, I would have died too.

The duvet hangs in the bedroom window for airing. This morning, Kåre Svendsbøe woke up drenched in sweat, as usual. He had screamed in anguish and despair earlier in the night.

The nightmare is not over. He did not return to work after the accident. His body was ruined. His memory was greatly reduced: when he ate dinner, he had no idea what had been on his plate sometime later. He could look for his car for hours after having parked it in the center of Haugesund.

They were eight men from the small village of Førresfjorden in Tysvær who set out. He was

the only one who returned home. Since then, he has though a lot about those who died. He has thought about Svein Ove Olsen. They worked together at Haugesund Mekaniske Verksted, they went fishing and grouse hunting together. But when they stood on deck and the platform is about to overturn, he asks if he has time to run inside and get his survival suit.

– No, you won't get back out, Svendsbøe yelled. Then his friend is gone. – He never told me that he did not know how to swim. If I had known, I would have sent him to one of the lifeboats. Then he would perhaps be alive today.

Kåre Svendsbøe fills the cup with coffee and rolls himself a cigarette. From his living from window, he can look down on the house where his friend's widow lives.

-I often think about my friends. They visit me at night. I still live with them. Life after Kielland has been hell.

Monday 31st of March, three days after the accident, Norway stopped for five minutes. Under flags that hung heavy on half-mast, people from the inlands, clerks, farmers, teachers, fishermen and sailors expressed their participation in the national mourning. The nations prosperity had suddenly come at a much higher price.

OLA GAUSTAD, SKILLED WORKER, SIEMENS

By Ellen Kongsnes, 14.1.2016. Trondheim.
Consent given 17.1.19.

PERSONAL DETAILS

Email: olagaustad@hotmail.com

Survivor - Trondheim – employed by Siemens - Wife: Turid. Married for the second time. Two children each.

Ola started as an apprentice in Siemens before working at Trondheim Mekainske Verksted (TMV) from 1967.

From 1973-75 he was in Narvik for two years.

BACKGROUND

In 1975 he was back at Siemens. Siemens and some other Trondheim companies worked with building a new dairy in Warszawa in Poland. He spent one year and three months there and met his first wife. She came back to Norway with him, and they moved to Tjømø in 1976. Ola was hired by his brother in a company which sold concrete mixers. In Tjømo they welcomed their first daughter. But his wife didn't like it there and they moved to Trondheim in 1977. Ola started to work in Siemens again, first in construction. Then things started to happen in the North Sea.

In the beginning, Siemens collaborated with Saker Verdal on the construction of the H3 and H4 rigs. Siemens joined Aker Verdal offshore. The next job was Aker Stord and the Statfjord development.

Ola began to work offshore for Siemens in 1979 and worked offshore for 8-10 months before he moved over to the Ekofisk field. There, the Siemens operators were to carry out maintenance and they lived on board Alexander Kielland during the time they worked on Ekofisk Alpha (2/4A). They shuttled daily to Ekofisk and the Alpha platform. Among other things, they were to replace the entire control panel on board Alpha.

Ekofisk is profitable down to an oil price of 6 USD a barrel.

THE ACCIDENT:

The living quarters on Eko Alpha were to be replaced. We were in the process of preparing the maps of cables and decide where they could be cut. Siemens worked for Oil Industry Services in Kristiansand. The shuttling started at 6 am, but this morning there was fog and the transport was postponed.

We only wore shirts. No one wore a uniform in the helicopter during the shuttle.

The shuttle was postponed several times during the day. It was boring to walk around on the old Kielland. There was not much to do there.

After lunch, we were five men who decided to play poker. They often played cards. We went to a cabin on the fourth floor.

THE POKER TEAM:
The housing unit on Alexander Kielland was temporary because it was a converted drilling platform. The 'hotel' was built of several containers stacked on top of each other.

The poker team in the cabin consisted of two scaffolders, Åge lund from Siemens, a young boy who worked as a cook, and me.

The game took off at they bet some money. The bets were raised.

Åge had four jacks. The scaffolder had three aces. The two began bidding against each other. The pot grew to around NOK 3,000, which was a lot of money at the time.

The cook had to write a check, which is what we did back then. Åge put the check in his breast pocket with a zipper. Then we heard a hell of a bang. Then the platform tilted.

While we were playing poker, the fog had turned into a storm without any of us noticing.

The anchor chain to the Edda platform had been removed. We hadn't noticed that either.

I think it was the force of the anchor chain that tore the leg off the platform. I think that's why we heard a bang.

THE RESCUE:
We made our way out of the cabin. The helipad was almost under water. All lights, including the emergency light went off. It was completely dark. People panicked a little.

Åge said "nå er det bare å pakke snippeska», an expression from Trondheim meaning that it is over.

Ola was sitting in the back during the poker game and when the platform tilted, the table fell on top of him. Cards and money came crashing in a chaos. It took some time to untangle from all of it. Ola was therefore the last person to leave the cabin. The others had grabbed the life jackets from the cupboard when they left. Once he is out in the corridor, Ola thinks: I should probably grab a survival suit. This can go very wrong – that I understood.

The corridor was slanted because of the tilting platform. They walked on the corner strip in the

corridor on their way out. The stairs were full of panicking people. That's when I put on the survival suit, but I did not wear the hood. When I got to deck, several people saw me.

Many others ran to get their survival suits. Someone I knew asked me where lifeboat three was. During training he had learned that it was the lifeboat he was assigned to. Ola told him that this was serious, he could enter any lifeboat. Don't think about it, go to the nearest lifeboat, Ola said. Later, Ola learned that the man died.

Ola's plan was to walk towards Edda. That's when he noticed that the gangway had been retracted.

Ola was invited on board a lifeboat about to be lowered. One of the men inside was only wearing underwear. There were 15-20 people inside of the lifeboat, it was thus half full. They managed to lower the lifeboat into the water but when they were to release the lifeboat from the platform, it was stuck. The "davits" could not be released. I later learned that the davits were stuck because they were full of concrete dust from Edda. That's why they didn't come off.

The engines were running, but they could not drive forward because it was still attached. The driver of the boat was thrown backwards and injured. They tried once more, without success. People panicked and jumped into the sea, including the guy in underwear. Some wore jeans and fleece, like most people did back then.

I thought that I too needed to get out. I climbed to the roof of the lifeboat. It was quite heavy in 11-meter waves. At this point, Kielland had not yet overturned. But the lifeboat I was in was still attached to Kielland. I knew that I had to jump. But in my panic, I forgot to put on the hood of the life suit. This was a mistake.

Once I was in the sea, my survival suit slowly filled with water. I managed to turn on my back and swam away from Kielland. That's when I saw that Kielland was gone. At first, I couldn't understand what had happened. I looked around in every direction. But when I saw Edda, I realized that Kielland was gone. Then I saw the four platform legs, the pontoons, coming out of the water. All around me in the sea, there were dead people lying face down in the water.

A man in a checkered shirt tried to hang onto me. I had to shake him off. That's something I remember. I could only look after myself. It was not a conscious choice, it was chaos, but I guess it was me or him.

I knew that there was a basket on Edda. They had already started to hoist people up in it. I managed to get over to it and got hold of the net underneath the basket. I tried to hold on, but when it was about 10 meters up in the air, I lost my grip. I fell and hit the water like a bullet, I went deep down. I had to fight my way back up, the survival suit was heavy although it also had buoyancy in it. The basket did not come back down. I later heard that the captain on Edda was afraid of a blowout from Kielland and ordered a full evacuation of Edda. I saw helicopters and supply boats all around me. We're being rescued, I thought.

I aimed for the ladder that hung along the platform leg on Edda, which was 50 meters away from the basket. But the storm made it impossible to get hold of, it did not hang straight down but was out like a flag.

I swam out and saw that a supply boat had arrived with a net hanging from its side. I got hold of the net. But a man came and grabbed my shoulder and both of us fell into the water. When I came back to the surface, the supply boat was already out of reach. The waves were seven meters high, and the supply boat was on the other side of the wave. I had to give up on the supply boat too.

Then, a lifeboat came drifting. There were five people sitting on top of it. Then a massive wave came. When I could see the lifeboat again, there were only two people left on it.

A raft from Edda came floating. But it wouldn't release when I pulled the rope and I had to give it up.

My hands were cold and stiff. I got more and more out of breath. The waves kept crashing over my head.

I had been diving for many years. I think that prevented me from panicking. I could see the surface far above me and knew that I could swim to it.

It was heavy to swim so I lay in the water, but I drifted with the waves further away. Eventually I could no longer see Edda. I didn't see anything around me, neither helicopters nor boats. For the first time I thought: this is going to hell.

Then a massive piece of wood came drifting. I managed to get half of my body onto it and lay there for a while. It was cold. I started to think about my kids. I was not sure that I would survive.

Then, out of nothing, the Wilhelmsen boat "Tender Power" arrived. It was an anchor management vessel. They didn't have a net, so they threw a life buoy in the sea. It was actually better than a net. I cannot recall if I put it around my waist or if I just held onto it. They tried to drag me on board, but it didn't work. Eventually, they lowered a man down to help me and he managed to hoist me on board. I can't remember exactly how everything went down. I remember being carried to a cabin. Then I passed out. My survival suit was cut open. They put my clothes in the washing machine and dryer. I lay in bed shaking from shock and cold. I asked for some cognac. They didn't have any. They asked if there was anything else I wanted. Yes, a pear, I replied. I got a pear. I ate. I vomited. Finally, I managed to take a few bites, this reduced my shaking.

After a while, I could stand up. I was handed my dry clothes. I saw a man who was completely blue in another cabin. I didn't think he had made it. But I later read in the newspaper that he spent two weeks in the hospital and was doing fine.

Until this point, I hadn't really understood the seriousness of the accident. I could hear morning music on the radio in the Wilhelmsen boat. I slowly realized that they played morning music

because of the accident on Kielland.

I handed the crew my business card, and they called my wife. But she was Polish and didn't understand much of what they told her. She was probably as scared as she was reassured but eventually, she understood that I was alive.

I spent the night on the boat. The following day, I was transferred to Ekofisk in the basket.

I only had some bruises on my forehead. I had to wait until the evening at the center because the most urgent patients had to be transported ashore first.

We were handed blankets when the helicopter landed. A nurse asked me how I was doing, and I started to cry. The seriousness of the situation dawned on me.

From there, we were transported to the hospital and sent home by the doctor. Caught a taxi to Alstor hotel where I met Åge Lund. He had made it to a pickup boat, an open rowing boat. They were four in the boat. Two of them managed to climb on board a supply boat from there, two fell between the net and the boat and drowned.

At Alstor, we also met a painter from OiS. A fight almost broke out when the night personnel refused to put an extra mattress in the painter's room. The manager had to come and sort things out.

I think my anger was a reaction to the accident.

The amtopsphere at Alstor was strange.

Then we travelled home.

AFTERWARDS:
15 men from Siemens set out. Five men returned home.

He was asked to go offshore again after five days. They were lacking in people. Two or three weeks later, he set out. He wasn't sure he would manage it, but the sea was calm, and he stayed on the sister platform of Alexander Kielland – Henrik Ibsen.

-I've never had nightmares about Alexander Kielland. But I had a dream afterwards, I dreamt that my room filled with water.

He also remembers when he sat in the cinema room on Henrik Ibsen. A wave crashed into the platform, and it tilts a little, he is thrown forward in his seat. His heart jumped. It was uncomfortable.

Ola had two young girls, aged two and three when the AL accident occurred. He got divorced right after the accident. It was tough.

Half a year before the accident, Ola's mother passed away. They were close and it was difficult when she passed. The Alexander Kielland accident felt more like driving the car in a ditch. I recognized that I was unharmed, got up and moved on. Other things in my life were worse at this particular time.

Now, his daughters are grown and live in the East of Norway. They are both doing well, one is a doctor and the other has a decent job in Moods of Norway. They both have two children each.

For many years, I was fed up with the Alexander Kielland accident. There was so much about it on TV and in speeches. I was done with the whole accident. People talked about it as if it were the Kennedy-murder.

People asked me about the accident but the version I told them got shorter and shorter.

I kept my cool and I was lucky. In addition, I was a young and strong man of 31 years old.

Something good came from the accident too:

- I came out of it well. After the accident, I became chairman of Siemens. The previous chairman died in the accident. I continued to work offshore for another ten years.

In 1984, he was involved in preparing the gas platform, Odin. The housing unit was lifted into place and Siemens was responsible for the electrical things. Ola spent one year on Odin. On one of his last stays, a nurse was there. Turid became part of the group who played poker and betted together.

One day, nurse Turid was handed a form to be filled in by workers who had experiences the Alexander Kielland accident. The nurse called those who had experienced it 4-5 years earlier in to fill out the form. Ola was the only one on board Odin. He was called in to Turid and told her that he had coped well, but that he was divorced, and that it had been tough. All in all, he was doing fine.

Later, he traveled back to the Ekofisk field. On his birthday in February, Turid called. She remembered the date from the form they had filled in at Odin. Ola had made an impression on her, and now she was calling. Turid introduced herself as the nurse from Odin. Ola had his children, sister, and neighbor there to celebrate his birthday. He had found peace after the divorce and felt that life was okay again.

Turid and Ola agreed to meet in Stavanger the next time he came ashore. We met later that month and we have been together since. He eventually brought her with him to Trondheim. Turid also had two children from a previous marriage. They have a daughter together, Ragna who is now 28 years old.

Ola received the standard compensation that most survivors received. He used it to buy an oak kitchen. He brought the kitchen when they built a new house. The kitchen is still there.

Ola did not like Bjørn Nilsen. He was just looking for negatives. In a TV interview he kept all the negative things Ola said and cut out the positive, which was 90 per cent of the conversation.

The only criticism Ola has to say of the Alexander Kielland accident if that they should have brought all the survivors together. That way they could have met and seen each other again instead of going around wondering who had made it.

Additionally, he thinks Edda started drilling again too soon. This caused the sea to be cloudy and it became impossible to find more survivors due to the poor visibility.

ROLF OLAUSSEN, RIGGER, UGLAND, OIS

By Marie Smith-Solbakken, 26. January 2016, Arendal.

PERSONAL DETAILS

Born 1947

Rolf.Olaussen@online.no

Sandvigveien 197, 4816 Arendal, 26. January 2016

USE AND IMPLEMENTATION

Notes from the conversation was sent on the 1st of February 2016, and reviewed and corrected on the 3rd of February 2016. Corrected via phone 14.01.2019.

Consented that notes from the conversation can be made public and be included in the memory collection about the Alexander Kielland accident which is handed over to the Norwegian Petroleum Museum, the National library and the Labour movements archives and library so that posterity can take part in this history (Email 14.01.2019).

BACKGROUND

Trained captain

1976-1988: rigger, safety inspector in Ugland, OiS

1988-2015: Safety technician, Inspector, and safety manager at Gullfaks for Statoil

MY JOB ON KIELLAND

We were in the training phase for work in the offshore industry. I was employed by Ugland in OiS. I stayed on Kielland.

Brownaker lost the contract on Ekofisk and OiS took over the contract, a maintenance contract. Unlike the others in maintenance, I did not have a background in mechanics. I was originally a first mate. Initially, I worked with various tasks until I was hired by Phillips as a safety officer offshore.

PROFESSIONAL BACKGROUND

1962: Seafearer, Jørgen P. Jensen shipping company, started as a deck boy and worked my way up through the ranks, sailed. Switched between Jørgen P Jensen and Sørensens shipping

company here in Arendal. The navy in the military. Seafarer school

Restructuring in the maritime transport, docked ships, difficult to get a job, transferred to the oil industry. Walked around waiting to board a pipe laying vessel.

Got an offer in 1977/78 to work in the North Sea for OiS and stayed there for 10 years.

BEGAN WORKING IN THE NORTH SEA

Was one of the first there, had employee number 57 in OiS, and worked there for 10 years.

After some time in the North Sea, I was hired by Phillips as a safety inspector.

I was involved in most of OiS' projects. Was on Odin, Statfjord and all the installations on Ekofisk.

We stayed on Kielland in connection with maintenance routines on the Ekofisk field.

We were a group of people from OiS who stayed on Kielland and worked on the Ekofisk center. Ekofisk center consists of several platforms, including Edda, to which we had a connecting bridge.

ALEXANDER KIELLAND, MARCH 27, 1980

That day, the weather was bad. There was no shuttling, so we weren't at work.

Bad weather, large waves, grey sky, and poor visibility. We spent the day relaxing. We knew that we wouldn't get to work that day.

I went to bed after supper, I remember reading a book. It might have been a MC Lean book?

I remember that I overheard a conversation between the maritime crew on the rig that "we pull it further out like this". The gangway was there, slipping and jerking, so they retracted it and hauled Kielland away from Edda. I didn't think more of it and went to my bed.

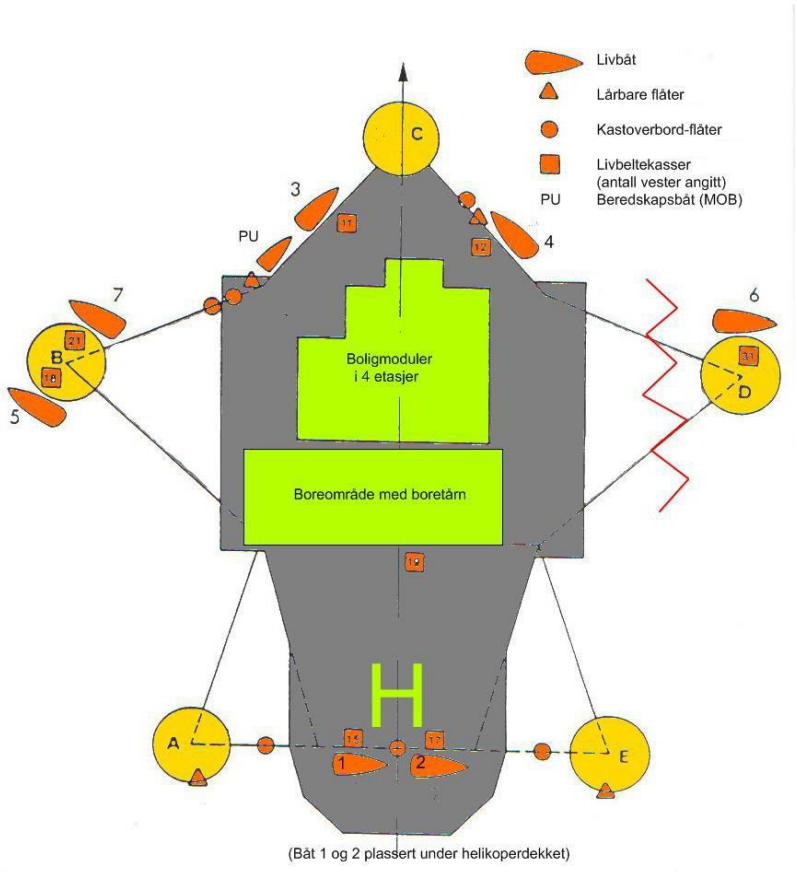
I hadn't been there for long when I heard some noises, and the rig started to tilt. The alarm went off. But suddenly it stopped, and it got dark and quiet. The machinery, fans, and everything electric stopped. And I thought "what is going on?". Are the housing containers crashing onto the deck, or is the entire rig tipping over? When the rig is at a certain listed angle, the engine and the auxiliary engines stop.

FROM THE CABIN TO THE HIGHEST POINT

I had to go out and see what it was. I found my personal suit in a bag on the floor. I only wore safety boots, boxershorts and a shirt. I held the suit in my arms and got up. I had to go through an iron door. The floor was tilted, and the iron door was almost where the roof usually was. It was difficult to open it and pitch black around me. I eventually managed to open the door and got out into the light. Then I saw that it was the rig that stood with the helipad in the sea. The entire rig was tilted.

I figured that there was no point in going to the lifeboats, everything came crashing down. There was a staircase down to the common area, crew mess, and cinema room below deck. Those who came up from there were hit by the objects crashing down over the deck.

I knew I had to get over to the highest point. It was the point furthest away from Edda. I stood there, holding on to the survival suit, which I didn't dare to let go of. There was a heavy wire that hung on the railing attached by some thin ropes. I didn't dare to put my suit on there because I was afraid the ropes would snap, and the wire hit me. I stood there, thinking and expected it to snap. Then I could feel what was probably the second mooring at the bottom break. The rig capsized. I stood there next to a guy from Kristiansand (*Svein Arild Tversland.* (He died)



ROLF OALUSSEN EXPLAINS:
Lifeboats 4 and 6 hung under the rig between the legs, they would not release, impossible to use.

Lifeboats 1 and 2 were almost in the water.

I could not see lifeboats 3 and 7, nor could I see 1 and 2, I think they had been launched already.

Rolf stands on the corner between the D and C bracings together with Tversland. They hope that the rig will remain in this position. Above them, a helicopter illuminates the rig with spotlights. The helicopter came with new crew, it flew above Kielland but did not have a rescue winch. It hovered over them with spotlights, but they could not pick people up.

JUMPS INTO THE SEA
Then the rig started to make a lot of noise, something gave it, then it capsized. There were already helicopters and boats on the field.

I can't remember hitting the surface when I jumped. I remember that I stood under water and had a terrible buoyancy, it was like standing inside of a waterfall. All the water passed by me; it was going downwards. There was so much buoyancy in the survival suit I was holding that it felt like I stood still, but suddenly I reached the surface. Everything was completely quiet. I'd lost my hearing. I could see the lights from the helicopters and boats, but I could not see Kielland. I thought that I had come up somewhere else. Then, a mushroom came up from the sea. It was the leg that broke off that came up first. It was a few hundred meters from where I was, at least 100 meters. Then I clung to some wreckage and managed to put on my survival suit in the sea. The water was cold. I knew that I had to, so I climbed on top of a lifeboat which lay upside down, emptied the suit of water and pulled up the zipper. I thought that if someone spots me, I will be ok.

I thought about swimming towards Edda, but it was impossible in this weather. Then I saw something I wish I hadn't seen; I saw the backs of people without survival suits, those who had drowned.

Then the legs of the rig came up. They came up one by one, just like a taboret. I looked over to Edda. I saw that they threw life rafts from Edda, but they were caught by the wind. There were people around me, about 5 or 10. I realized that there was nothing I could do for them. They were helpless, completely helpless, and frozen without survival suits or life jackets. They must have evacuated straight from the cabin. The English and the Scots stood out because they were so pale. They did not have survival suits, or even shirts and they were frozen blue. They would not make it.

We were two who managed to get onto the boat. The others drifted away. There was a hole in the bottom of the lifeboat. I stuffed it with my fingers and lay there like a pendulum. The waves knocked me back and forth.

For a while, I held someone. But I couldn't hold him any longer and he couldn't keep himself up. I had to release him. He was shirtless and not wearing a suit.

PICKED UP BY A SUPPLY BOAT

While I was lying there, a supply vessel arrived. We were two people, the other was a guy from Risør (I can't remember his name). They had a net hanging from the ship's side. Then the vessel came over to us. I could only see the big propellers whipping the sea. It backed up and disappeared. It backed up so it could get on the right course, and we could jump into the net timing the jump with a wave. We clung to the lifeboat and when the next wave came, we jumped into the net. When I felt someone grab my next and lift me over the edge, I passed out.

I woke up in the shower, they had showered me in lukewarm water and wrapped me in woollen blankets. They asked me if I was well enough to help look for the lifeboat. I was on the bridge and looked for it. We searched all night. The next morning, we were informed that the lifeboat had been spotted (I do not remember the name of the skipper or boat that saved me, it was one of the old well-known supply boats on the Ekofisk field).

I was told to go to the Ekofisk centre. I was hoisted over there, marked, and numbered because I was going to Stavanger hospital. It was late at night.

THE HOSPITAL

They examined me. I was so full of adrenaline; I could not remember that I was in pain. I was then accommodated in a hotel. A representative from OiS arrived and lent me some clothes. None of the shops were open. I only had the Phillips coverall that I was sent ashore in. I wore it when I arrived at the hotel (which was located a little outside of Stavanger). I was very well received there.

MOST VIVID MEMORY

I have more or less repressed the whole incident. It almost feels like I wasn't there. It's like I've read about it in a book or watched it on film.

Psychologically, I've never had any problems from it afterwards. I went back to work shortly after. Everyone had to be on sick leave for 14 days.

AT HOME

At the time I only had my father, and I was not married to Turid yet. It happened in 1980. I was 33 years old and married to Wenche back then. We didn't have any children. We got divorced afterwards (we remained friends).

Those at home did not react. My father understood that they were talking about Kielland. He was an old war sailor and seafarer. He knew that I stayed on Kielland, but he did not know that Kielland had anything to do with Ekofisk. He was completely calm. Wenche did not call my father. They didn't link me to the accident. I called them from Ekofisk the following day and told them I was ok.

THE CAUSE

In bad weather, the routine was to haul the rig away from Edda to protect the bridge between them from being damaged by big swells. That evening, they hauled Kielland away from Edda, in this process it is necessary to loosen the anchor cables correspondingly to on the opposite side of the shaft that is being tightened, to compensate for the swell. If you haul without releasing, the rig will not go up and then something has to give in, in this case it was the leg. They didn't loosen it enough on the opposite side when they winched the rig away, so they tore off the leg on Kielland.

The procedures for hauling were not followed by the maritime personnel on Kielland. I overheard their conversations and saw that they did not slack it enough. I noticed it, but I didn't think more of it. There was not much extra and would thus be very exposed in large waves.

They didn't release on the opposite side; they just pulled it. They pulled too much. Nothing can take that! By the book, you are supposed to release first and then pull. They only pulled on one side.

The cause was that the hauling resulted in the shifting of the leg, the bracings break, and the leg is torn off.

Hauling >the leg is overloaded > the weakened point breaks >the leg is torn off.

The rig was to be sunk at all costs, no one was allowed to go through why. It was not properly investigated. If they had investigated it, they would have realized where it began, what happened for the rig to collapse and capsize.

THE LESSON

What did we learn from Kielland? I stayed on Henrik Ibsen a month after it was placed on the Ekofisk field. During Christmas 1980, Ibsen functioned as a flotel on Ekofisk. The weather was

terrible, and we hung to the moorings. The pressure on the winch was high above the maximum limit it was designed for. They have a big margin, but if something had snapped in that moment, it would have capsized. It was a tall platform and there was a real windbreak.

Then the wind calmed down and the pressure eased. We returned to normal. That's when the phones started ringing and no one wanted to stay there anymore. Trade unions and clever personnel handled it, and Henrik Ibsen was towed ashore.

It was about money. If you could get an old rig and install a massive housing unit on it, you could make a lot of money. That was the reason behind it.

SAFETY TRAINING

What came out of Kielland was that everyone had to go through safety training and Leiro was implemented (Leiro 1,2,3). Everyone was trained in emergency mustering, and everyone got better survival suits. Still, some companies had more they could do to ensure safety.

STATOIL

I began working in Statoil in 1988. I have worked in Statoil for 30 years. I worked as a security technician and inspector. Now, I am retired.

Ever since Kielland, I've worked with safety. It has been interesting and very important.

WHAT IS THE MOST IMPORTANT THING ?

That people understand their tasks. People need to be properly trained to be qualified to perform their tasks.

If you look at previous accidents, you cannot blame the technical things. It is faulty operations and inadequate maintenance. You cannot blame anything other than the people who operate the machinery.

SVEIN INGE JENSEN, FAGARBEIDER, HMV HAUGESUND

By Ellen Kongsnes

CONNECTION

Svein Inge Jensen has worked in HMV since 1971, for 44 years. Interview 2016.

Constent to publish in the memory collection, January 2019.

He now has seven grandchildren.

He has worked offshore since 1979. Often on Alexander Kielland.

This day he was supposed to be on Foxtrot but had to stay on Kielland because of the storm.

He now works as the installation manager at Aibel and is preparing the contract work for the workshops.

Hall2: Nordsjøhallen, buildt in the 1970s.

His son works offshore. When he set out on his first trip, he was received by his father.
The safety is much better now.

But it felt safe back in 1980 too.
We hadn't experienced anything else.

Six-people-cabins and the showers were far away in a corridor. Now they have single rooms and live on the same rigs as they work.

Oseberg. Son. 10-12 years. For Aibel.

Was there when the fatal accident happened. Utterly tragic.

There was a fatal accident on Aibel too, a couple of years ago. But it is safe.

Is a bit worried about the future because of the cuts in maintenance.

Jensen has four children. His children are 41, 39, 36, 26 and 19 years old.

His wife was informed of the accident on the news. She was at home with the children.

They did not have a telephone. He was offshore for ten days at the time back then.

She did not know that her husband was on AL. He was meant to be on another platform.

At 05 am, his wife was informed that he was alive.

Their neighbor had a telephone and had been informed. Their neighbor was contacted as their next of kin.

Someone from the workshop brought them to the city center of Stavanger. They got new clothes. Then he caught the Westamaran home.

ALK-accident:

Was picked up by a supply boat. Stayed on board there until approx. 12 pm the next day. Then he was transported to Ekofisk and then to Sola.

He entered a lifeboat on board Kielland. On the upper side of the deck when the platform tilted.

Many were too afraid to enter.
Lowered the lifeboat. Then we collided with the platform leg. Then Kielland capsized and pulled the lifeboat under. The lifeboat was left upside down.

Breathed through a small gap in the keel. I had to get out of the boat and in order to do that, I had to take of my life jacket. I managed to swim out and climb on top of the lifeboat. We were 5 or 6 people. Someone chose to swim to the other platform.

We were thrown off the lifeboat several times because of the large waves and had to swim back to it.

A supply boat put out a net, but he couldn't get into it. His muscles had stiffened, he had no strength left in his body.

The supply boat did not lay still by the lifeboat because of the massive waves.

He eventually entangled himself in the net and was hoisted on board.

The difference between surviving and not was tiny. Being young helped.

Jensen has always liked swimming. He believes that this is what saved him. He saw many who had to give up, they were floating in the sea around him. He thought: this must be what it was like to be torpedoed during the war.

The survival suits were still hanging in the cabins.

He fell out into the corridor from his friend's cabin on the third floor. They were four people in that cabin, three of them survived.

On deck, they impulsively chose to walk in different directions. He himself aimed for the highest point.

Home:
The wife of his friend picked them up at Kopervik quay and drove them home.

The first thing his wife remembers is that he was wearing new clothes.

He only had a small cut in his forehead.

But he acknowledges that his long-term memory has never been quite the same after the accident.

It was traumatic. But I got back to work shortly after the accident. It was good, it helped a lot.

At work, he met his colleagues, and they could talk about it.

After a couple of years in the workshop, he went offshore again. This time, to Statfjord.

-Jumpier. Anxious (?)

It was different. He had become sensitive to large waves and noises and cracking.

His wife was ok with him going offshore.

But she did not like the extra news broadcasts.

Why has he coped with it so well?

Stable and good job. Various tasks both in and outside of the workshop.

He has been busy and doing well – at the home front too.

28 people set out, 22 never returned home.

Many who returned home were not doing very well after the accident.

One never got back to work. Two or three others tried but had to give it up.

Twins, both survived.

Has not felt guilty or been troubled by bad conscience afterwards.

We did what we had to do to survive.

None of his close friends died.

Did not attend many funerals. Did not want to bother anyone.

There was no crisis team.

The safety is definitely marked by the accident. It was before and after. Compensation: NOK 25,000.

Spent the money on building a garage. He spends a lot of time in it.

The passenger list.

Did not talk about it much at home.

Did not talk much with the children about it.

The youngest came home from school and was a bit offended because her teacher had told her that her father was on board AL, but she had never heard about it.

I think it is important to talk about it.

There is always someone who asks about it.

LESSON – AFFECTED:
I don't take anything for granted. I see

things in a new perspective.

I have maybe become a bit more careful.

His children:

Siv Anita 41

Ole Ingvald 39

Jan Ove Skaten 36

Marit Therese Skaten Utvik 26

Foster daughter and grandchild: Hanne Marte 19.

Seven grandchildren (including foster

daughter): 4 girls and tree boys.

THOSE WHO HAD SOMEONE IN THE NORTH SEA THAT EVENING AND GOT THEM HOME

ANNE MARGRETHE FALK AND TORUNN FALK FROM LILLESAND

By Marie Smith-Solbakken

IMPLEMENTATION AND USAGE

Meeting between the Falk sisters, Tord, and Marie in Lillesand in the autumn of 2015. Notes from the conversation sent for review on June 12, 2016. The notes have been corrected. Sisters Anne Margrethe and Torunn Falk have given consent for the notes to be used in presentations regarding the Alexander L. Kielland accident via email on June 16, 2016, to Marie Smith-Solbakken. They are aware that the notes will be handed over and kept at the Norwegian Oil Museum.

BACKGROUND Torunn and Anne Margrethe Falk are sisters and daughters of Gunvald Falk, who worked on the Kielland and survived the accident. Anne Margrethe, born on August 25, 1966, is a child and youth worker at Lillesand Junior High School. Torunn Falk, born on August 26, 1968, is an offshore purchaser at MacGregor.

GUNVALD FALK (1944-2007) Plumber

Worked as a plumber in the North Sea, received his journeyman's certificate concurrently. Employed at Nymo AS ? and began in the North Sea as a subcontractor in OiS. Employed by Statoil as a mechanic on Statfjord C and caretaker.

What We Remember from March 27, 1980

He was a subcontractor in OiS, we didn't know which platform he was on. We saw it on the news, mom desperately tried to find out which platform he was on, calling around, making calls late at night. If he was there.

At half past six in the morning, we found out he had survived, but we didn't know in what condition. Mom didn't sleep. She told us to go to bed. We were 11 and 13 years old. Some friends came to us. We followed the news broadcasts. We still hear that jargon. Everything else disappeared on TV. It was just news on TV.

WENT TO SCHOOL

Anne Margrethe: I had a gut feeling that he was alive all the way, otherwise we would have been more panicked. I told mom in the morning. I felt like I had known that he was alive.
Took the bus at half past ten, arrived at school. In the message book, it said "Torunn is late for school due to the circumstances last night." It would be completely different today.

At school, they sat and watched the news broadcast. Got a lot of attention that I didn't need. It was special. Had friends at school whose fathers didn't survive. He came and comforted me and didn't know then that he had lost his father. They didn't know he was on that platform.

Anne Margrethe: Torunn was in class with Johnny. I (Anne Margrethe) spent time with Kenneth during free time. We've never talked to them about the accident. It's been so long, we got him back. They didn't. We haven't talked about it at all.

FRIENDS WITH ARNE AND MARIANNE THOMASSEN
Arne Thomassen was a friend of dad. They were good friends with Marianne and eventually her new husband, Terje. They were together a lot. The four of them traveled to Stavanger and laid wreaths. Gunvald and Marianne participated in the memorial ceremony, while Terje and mom participated in something else, so they could be alone.

ABOUT COPING WITH THE ALEXANDER KIELLAND ACCIDENT He didn't tell us much; he told journalists about what happened on his 36th birthday. He was saved on his birthday. We all have newspaper clippings. Our perception is that he brushed it off, tried to make it seem like there wasn't much to talk about.

When the Scandinavian Star incident happened, we almost couldn't get into the living room. He didn't want psychologists. After a while, he did. He became seriously ill - then he talked to a psychologist. He used journalists and talked to people. He told others about what happened but not much to us. He wanted to protect us. We didn't think about it then. He talked to our men about it. They had an evening together where he told them what had happened. He wanted to spare us. We understood how he felt; we didn't know all the details. He died with secrets. We wanted to know what happened; he wanted to protect us. He saw comrades mutilated; that's all we knew about how bad it had been. Dad ran up, he tried to take someone else up. There were oil drums sliding down; he tried in vain to take someone up with him.

My note: Marita and Raymond Thomassen have recounted that their father tried to get their father to follow him, but their father Arne ran downhill and was crushed by a container. They have also shared that their mother, Marianne, was very grateful that their father told her what happened to her husband. It gave her peace of mind to know.
He used to say: "I kept my head cool; it saved me. I plunged from 36 meters; I knew I couldn't jump."

Dad said that he crawled upward. He reached the lifeboats and was handed a life jacket and asked to board the lifeboat. He wouldn't, for he saw how the lifeboats were crushed against the platform and believed that those who were there had no chance. He mentioned trying to keep a cool head and figured that the greatest chance of survival was to enter the sea and hope to be picked up. When the wire broke, and the platform tilted, he plunged straight into the waves. He said he had to dive. There was no other way to survive from that height with the life jacket on.

He would have broken his neck if he jumped. Instead, he broke several ribs and punctured a lung. He also told the others standing there that they had to dive, but they refused, and some jumped while others didn't dare. They never saw him again. Dad used to say, "I kept my head cool. It saved me." He knew what he was doing.

After a while, there were a few in the water who managed to overturn a lifeboat and get in. He never ate fårikål (Norwegian dish) after this. They had eaten fårikål just before, and everyone vomited. Fårikål reminded him of the accident.

He returned to work shortly afterward – physically in good shape. But he stated that he always knew where the nearest emergency exit was.

OUR CHILDREN
Our boys have always known about it. We've chosen to be open with our children. MARRIAGE
They were married until they died. They both got cancer, and when Mom died at 63, he gave up a little. He had a lot of pain and gradually weakened health, dying 11 months after her. We've never heard that they received any help after the accident. She was patient.
Things were toned down a bit at home. Laila and Jan, who were good friends of our parents, probably knew much more than us.

CONSEQUENCES OF THE ACCIDENT
A lot of positive changes have occurred regarding safety. The Alexander Kielland accident is an accident everyone knows about. A big accident that struck little Norway.

COPING WITH THE ACCIDENT WITH JOURNALISTS
There were no crisis teams. Dad coped with his story through journalists and friends. He chose who he wanted to speak to. Turned away some journalists at the door. Spent many hours with others. Was involved in a TV program, CNN, a film crew. Grandma, who lived in NY, clipped everything from American newspapers. Torunn and Anne Margrethe Falk also gave us their collection of clippings about the accident.

ANNE SIRI BRØVIG FROM VENNESLA
By Marie Smith-Solbakken, November 24, 2015.

AFFILIATION Sister to Per Mangseth

EXECUTION AND USAGE
Conversation held at Anne Siri's home on November 24, 2015. Anne Siri is the sister of Per Mangseth who survived the accident. Present during the interview were Marie Smith-Solbakken, Hans-Jørgen Wallin Weihe, and Tord F. Paulsen. Anne Siri understood that her experiences and opinions regarding how the Kielland accident affected her, her family, and especially her brother Per, can be shared if Per consents, which he has. Anne Siri has agreed that the notes can be used in a photo story, compilation of quotes, and essays, provided her brother Per Mangseth agrees to a safe use. Consent has been given for the notes to be handed over to the Norwegian Oil Museum. Consent has been given for the notes to be publicized and handed over to the Norwegian Oil Museum, the State Archives in Stavanger, the National Library, and the Labour Movement's Archives and Library so that future generations can access the information. (email dated 13.12.2018)

THE FAMILY
We were five brothers and I was the only girl. We lost our parents when they were 50 years old. It has affected all of us that he was involved in the accident; it was just luck that he survived. We were on a winter holiday in Valle. Then I said to Jarle, I think Per has been here. Mum said, "I'm so glad he's so good at swimming."

Then we met a brother on the way, and we found out he had survived. The plane had landed with those who survived, without anyone having told us. There had been chaos with journalists in Stavanger. People were calling us continuously.

ILLNESS AND INJURIES We need to take him to the doctor, Mum said. He had hurt himself badly, in his face and in the groin. Got him to the doctor. Then he left again. He couldn't sleep. Per didn't want to shower, bathe, or go to the cinema. He just stopped working, wasn't on sick leave. He worked for two years after the accident in Bergen. They had said just go on disability. He didn't sign anything. He had a vintage car and sold it and lived on that. That's when we realized he must have earned good money. He used up his entire fortune. He drove down (Europe on a motorcycle), used the money he had, he just had to do it. Mum called and said, "now he's really ill." He (Per) didn't say anything to us.

Mum noticed it when he was in Bergen. He lived with a nice girl named Lotte. She had informed us. He became silent. It ended between them. PROFESSIONAL HELP Heard on television that there was someone specialized in accidents. I called NRK, then Arne Holen called back. Probably I contacted them in 1983/84. I gave Per a note, then he called Arne Holen, and he went there for

four to five years. If I hadn't heard that program on TV, it could have gone downhill. Per attended the Oslo Data College; he was always reading, thick books everywhere. He always read. He read about data. Met Hilde whom he married.

WHAT WAS HE LIKE BEFORE THE ACCIDENT

Per was a calm boy, I would say. He attended Hornes Landsgymnas for four years. He had friends all over Norway. Per was always good in English, mathematics, physics.

BERIT OFTE FROM ÅPTA

AFFILIATION
Daughter of Ragnvald Ofte
Born in 1972
Kindergarten Teacher

EXECUTION AND USAGE
phone conversation conducted simultaneously with a conversation involving her father, ragnvald ofte. also present during a joint meeting with ragnvald ofte and kåre magne kvåle on february 12, 2016.

consent has been given to use the notes as a foundational document in our presentation of the alexander l. kielland accident.

consent has been given for the notes from the conversation to be publicized and included in a memory bank, handed over to the norwegian oil museum, the state archives in stavanger, the national library, and the labour movement's archives and library for the benefit of future generations. (reference email from ragnvald ofte on december 26, 2018).

RECOLLECTIONS
I mostly remember the atmosphere, the adults' fear, and that Mom was scared. My grandmother disappeared. I didn't find out things right away. They tried to hide it a bit, but I understood that something was wrong. Then I found out.
I learned about it (the accident) while he was missing. I supposedly said: "He was so good at swimming, and it would be okay."

I was sent to school in the morning. There were many questions there. Couldn't entirely answer what had happened. The news that he was alive came a bit later in the morning. After I had gone to school.

It was the fear of the adults. That's what stayed with me. We didn't get the information we needed as children. We wouldn't have done it like that now.
I mostly remember that when he came home, he had lots of blisters on his feet; he had burned himself. He walked barefoot on the deck. It didn't look good. It looked terrible.

ELDBJØRG HANSEN FROM KARMØY

Else M. Tungland, November 20, 2015, Karmøy.

AFFILIATION

Wife of Håkon Jarl Hansen from Karmøy

Consented to the publication of notes from the conversation to be included in the memorial collection on the Alexander L. Kielland accident, which will be handed over to the Norwegian Oil Museum, the State Archives in Stavanger, the National Library in Stavanger, and the Labour Movement's Archives and Library for future generations to access. (phone call on January 23, 2019)

He fell asleep. Their 14-year-old son lay down and slept on the floor next to his father. Eldbjørg remembered her 14-year-old son lying on the floor next to his father.

She was at a friend's place when she heard about the accident on TV. She knew her husband was on A.K.

The messages that came got worse throughout the night, but she always had the feeling that it would be okay and that he would be rescued.

She and the children stayed overnight at her in-laws' that night because they didn't want her to be alone. By late morning the next day, she received a call from the shipping company with the news she had hoped for. Her husband was rescued! They waited a bit to confirm, as they needed to be sure first. (There was another person with a similar name who never returned home)

From that moment, it was "just joy" – but she noticed how tense she had actually been. Suddenly, every muscle in her body ached.Else M. Tungland, 20. november 2015, Karmøy.

.

FRODE FANEBUST FROM SANDNES
By Marie Smith-Solbakken, August 5, 2016.

PERSONAL DETAILS: Born in 1968
Phone: 91368800
Email: Frode.fanebust@gmail.com

USE AND CONDUCT
Frode Fanebust has been informed about the project and its purpose.

Conversation and photos conducted in July 2015. Tord F Paulsen participated in a trip to Bolivia in the fall of 2015 with Frode Fanebust. Follow-up conversation with Frode Fanebust conducted on August 5, 2016, via telephone.

The notes from the conversation are sent for review and correction on August 5, 2016. Permission is sought to use the notes as a foundational document in our portrayal of the Alexander L Kielland accident, including photo stories, essays, and polyphony—a compilation of various statements from different individuals.

Permission granted to publicly disclose the notes from the conversation and to contribute to the memory collection about the Alexander L. Kielland accident. They will be passed on to the Norwegian Oil Museum, the National Library, and the Labor Movement's archive and library for future generations to access. (Telephone, January 2019)

BACKGROUND
Son of Baste Fanebust, who led the rescue work at the Ekofisk complex in the first few hours. Specifically tasked with directing the vessel traffic where he believed there was the greatest possibility of finding, locating, and rescuing survivors.

STRONGEST MEMORY
When my father talked about the man who was almost rescued but fell back into the sea. One of the supply boats found a survivor; when they attempted to hoist him aboard, he couldn't hold on to the net and fell into the sea. He disappeared, and they couldn't find him.
He didn't share this story immediately after the accident. It was a narrative he repeatedly returned to whenever we spoke. The incident of the man falling back into the sea haunted him for the rest of his life.

He never talked about those they managed to save but focused more on those they couldn't.

HANDLING AND CONSEQUENCES
He had alcohol problems before, and after the Kielland accident, it got worse. He didn't function well when he was home during breaks and had access to alcohol. He drank. His job became a sanctuary. It was unthinkable for him to quit the North Sea job. Work became freedom, while everyday life and free periods became more challenging.
After Kielland, he decided to visit his sponsored children. It became meaningful for him. He began searching for meaning after the Kielland disaster. He had three sponsored children and decided to visit two of them. One in Rwanda was killed, but he managed to visit the other two, from Austria and Naida in Bolivia, whom he had adopted through the Nordic Children's Fund in

Bolivia.

There was much criticism in the newspapers about funds not reaching the Nordic Children's Fund. So, he initiated a project to find his sponsored children and check on their status. He discovered that the funds had arrived until the newspapers started reporting negatively. People stopped giving. The leader of the Nordic Children's Fund was imprisoned and later acquitted, but by then, his life's work had been ruined.

To compensate for the lost funds, he started something in Bolivia, tied to a specific orphanage. That was the beginning and the reason. He got 40 sponsors, most of whom were connected to Phillips and Ekofisk. That was the start. And he continued.

BOLIVIA FAMILIES
When the Bolivia families came into the picture, it became essential for him during his free periods. He found a lot of meaning in it. It eased things for him and those around him at home. By 2005, when he passed away, there were 650 children from the initial 40 in 1982. He was in Bolivia in 1991.

US
After my father passed away, we inherited 17 orphanages and day centers and 650 children. It's a lot of work and organization. We've continued building upon his legacy. We're now managing 24 child and day centers and have 100 children.

MEANING TO ME?
The Kielland accident and the Bolivia family mean a lot in relation to my father. It significantly influenced his life when he was alive. The continuous thread with the Bolivia family, which I engage with daily, has been meaningful. I don't use the grave to remember him; I live with the Bolivia family every day, and that's how I remember him.
.

GERDA KVAALA FROM SANDNES

By Marie Smith-Solbakken, November 30, 2015, Sandnes.

BACKGROUND

Sister of Kåre Magne Kvåle

Nadabergstubben 8

4315 Sandnes

THE EVENING AND NIGHT

I was preparing schoolwork when Kari on NRK suddenly mentioned towards the end of the broadcast that there had been news of the Alexander Kielland capsizing. There was some uncertainty in the news report about what this was. It was during the Dagsrevy broadcast.

Coincidentally, I had been down south on winter vacation. I had met him, and I had seen his name on the calendar, so I knew he was out there. It was just a coincidence.

I had just moved and didn't have a telephone, so I had to use a phone booth. I called Stavanger Drilling where he worked, but no one answered. Then I looked in the telephone directory and found a name under Stavanger Drilling. I called that name. I reached a wife. She said that there were people at the office. Her husband had apparently gone out there. She kindly said that if I couldn't reach anyone, I could call again.

In such a situation, you grasp at every straw. There was someone on the radio guiding people through. Everything was about Kielland.

That's when I knew what this was because I knew the reporter had a brother who had gone missing at sea; his wife had told me. I knew the wife because, like me, we were both teachers who had taken further education together.

This brother who went missing had a daughter, and I was 99% sure that this daughter had been taken on a trip and had laid a wreath on the sea.

It was a long night. They started discussing on TV whether there should be oil drilling further north, so I switched to the radio. I was on a waiting list on the phone. I drove around and found a phone booth. I also called my childhood home, where my parents were elderly. My second youngest brother had told his wife. She went home with the youngest brother.

I have a secure Christian faith that I've had since childhood, and I told myself, "Whether I live or die, I belong to the Lord." That's what I had in my head. If he was alive, it meant he had more years to live. At home, I listened to the radio.

After three or four o'clock, I went to the phone booth again to check if there was any new information. That's when I reached the office at Stavanger Drilling. An Englishman answered the phone. I introduced myself and asked for Kåre Magne Kvaale. He replied, "Magne Vaale and his wife's name is Tove. You can tell her he is alive and well." I was very happy, and instead of asking more, I hung up and dialed my brother's number at home.

It was my brother Torleif who answered the phone. There wasn't much chitchat; it was just "Kåre is alive, he's okay." That was the message I got. "He is well." Torleif immediately understood from my voice that I was calling to say Kåre Magne was alive, and his wife (Tove) could hear from his voice that it was good news.

It surprises me that it's so emotional. It's been 35 years. It's still very close. It feels exactly the same as it did.

THE NEXT DAY

I went to school; it was a cold, gray day. I hoped the children would be okay; everything was quiet. I had a great class. I taught my subjects. During lunch break, I told them about it.

Some of the students said their fathers were supposed to go but didn't in the end. Some knew someone who was out there. Many knew someone, and there were many who had close relatives and friends out there. It was a quiet day.

On Saturday, it was the news at 6 in the evening. I had gone home to Hægebostad.

That's when the first ten deceased were announced. Kåre mentioned that a group had stood on deck wondering what to do, whether to get into the lifeboat or not. He mentioned the name of a guy (someone whose father had been a principal in Farsund). I think it must have been Svenn Harald Moseid. Kåre saw him on the deck and pondered whether they should get into the lifeboat or not, and Kåre and the others chose to go.

Kåre mentioned that they pulled the trigger for their lives..

GRETE VIKE FROM JØRPELAND
By Else M. Tungland, June 17, 2014.

PERSONAL DETAILS ASSOCIATED WITH THE ACCIDENT
Age: 20-30 years in 1980

Relative. Her husband was a survivor, a radio operator on A.K. She was at home in Tau with her son Steinar (3 months old) when the accident occurred. She traveled to her parents in Stavanger to better follow the accident.

Consent given for the notes from the conversation to be made public and included in a memorial collection to be handed over to the Norwegian Oil Museum, the Regional State Archives in Stavanger, the National Library, and the Labor Movement Archives and Library for future generations to access. (Telephone 24.01.2019)

WHAT HAPPENED
I heard about the accident on the radio around 7 in the evening. We didn't have a telephone or TV, so I ran to the neighbor's to make a call. I knew well that Harry was on A.K. It was his workplace. One of the things I remember most is the funeral music they played on the radio that night. ...they informed as they got people out of the sea and identified them. As the hours passed, I was somewhat doubtful if he would be found.

It took quite a long time before they confirmed he was in that lifeboat, it was probably early in the morning sometime.

I remember Philips' boiler suit he came in with, it smelled like oil. The whole corridor at the hospital where they came in smelled like oil, or maybe it was helicopter exhaust?
This isn't a topic in our family. We don't feel the need to talk about it. I can't recall us sitting and telling our children about this.

Iselin Kleppestø Thorsen from Stavanger

By Else M. Tungland, 2017. Approved.

AFFILIATION

Daughter of Ingvild and Tor Arne Thorsen, Stavanger, 7 years old in 1980. Approved on March 6, 2019.

I was sitting on the floor in front of the TV when my mother started to scream. I was told to go to my room because some buildings in Oslo had collapsed. I sat in there and heard crying, voices, and activity."der inneog hørte gråt, stemmer og aktivitet.

INGVILD AND THOR ARNE THORSEN FROM STAVANGER

By Else M. Tungland, November 16, 2015, Olav Duunsgt 10 d.
Approved March 6, 2019.

AFFILIATION

Thor Arne Thorsen was on Safe Concordia - Eldfisk the day Alexander Kielland capsized. Safe Concordia was located on Phillips' site, a few kilometers away from Alexander L. Kielland.
He didn't typically work in the North Sea but went on assignments occasionally and was employed by Ivar Sørreime AS. His offshore work involved field surveys at the Ekofisk center.
He was at the cinema, in the middle of 'The China Syndrome,' when the film screening was stopped. They were informed about a major accident on Edda. (There was a film on a reel with a projector and a screen. Thor Arne thinks that what they saw wasn't 'The China Syndrome' concerning Kielland because the films shown there rotated between platforms.

They immediately began planning evacuation. He believes that around 250 Concordia employees were sent home during the evening and night.

Visibility was poor. A helicopter took 18 people per trip. He's unsure if they had survival suits at that time or if that came later? He remembers, at least, that on his first trip to the North Sea, he wore jeans, sneakers, and a duffel coat.

They were flown directly to Forus by helicopter. He arrived home in a taxi at 2:45 in the morning.

WIFE, INGVILD:

Ingvild knew very little about her husband's job in the North Sea. She knew where he was but had no idea what it was like out there. When she heard about the accident, she was at home with their 3 children. She was preparing for the middle one's birthday party, who turned 3 the next day. The youngest was only 6 months old. The eldest daughter, Iselin, 8 years old, was watching TV when an extra news bulletin came on.

A platform in the North Sea had capsized, where her husband was! At that moment, she imagined herself as a widow with three small children. She asked her eldest daughter to go to her room because she felt panic taking over. She was afraid of panicking in front of the children.
Iselin was only told that something terrible had happened:
I told her that some big buildings in Oslo had collapsed.

When she put the youngest to bed, she thought that he wouldn't even remember his father. This was the first time Vegar went to bed without fuss.
They didn't have a telephone at home. In 1980, you had to wait for 3 years to get a phone in a new house."

.

MARIT HEGLE FROM SANDNES

Born in 1944

Wife of Knut Hegle

Conversation conducted following Knut Hegle's conversation.

I came home at 0400, didn't realize he was there. People were calling. I didn't know where all the platforms were. Families and friends in Denmark were calling. I went to bed. When he came home, he went straight to bed with all his flying gear on, lay down on the bed with the survival suit on, and fell asleep.

Consented to the publication of the conversation notes as part of a collection delivered to the Norwegian Oil Museum and the National Library for future generations to access. (email dated 18.12.2018)")

STEINAR VIKE FROM JØRPELAND

By Else M. Tungland, June 20, 2016

Consented to the publication of the conversation notes as part of a collection about the Alexander L. Kielland accident and to be delivered to the Norwegian Oil Museum, the Regional State Archives in Stavanger, the National Library, and the Workers' Movement Archive and Library. (SMS, January 24, 2019)

AFFILIATION

Around 3 months old when the accident occurred. Son of Grete and Harry Vike.

WHAT HAS THE ACCIDENT MEANT FOR ME?

I was just born when this happened.

I didn't know much about the accident until I watched the TV series that came out 3-4 years ago.

It's not something my parents have hidden, but it hasn't been a topic in the family either.

I've thought about how lucky I've been to have parents who have handled this so well –

because it could have been something completely different if they hadn't coped psychologically.

I've occasionally thought about what would have happened if dad hadn't survived, without being traumatized by that – of course, I would have lived, but I wouldn't have had the siblings I do.

One of the few times I brought it up as a topic with mom and dad was when I applied for a job offshore on a boat – I said if they had problems with it, I could do something else, but it was perfectly fine.

ROBIN ABRAHAMSEN FROM LILLESAND

To Marie Smith-Solbakken, 23rd February 2016, on Facetime/Messenger, Bohol, Philippines. Consent was given for the statement to be used and referenced (23.02.2016).

CONNECTION TO THE ACCIDENT
F: 1968 Son of Leif Wiig Abrahamsen, Driller at Maersk

BACKGROUND
Worked at Falcon Bridge 1996-2007: Mærsk Guarden jackup 2007: Mærsk, overseas Singapore (4 weeks on, 4 weeks off). Currently working as a driller in Egypt for Maersk.

27th-28th MARCH 1980
We had heard about it in the news at home. Went to school without knowing if my father was alive. Torunn, Johnny, and I had fathers on the Kielland. All teaching was shut down because there were three of us whose fathers were out there. We had the news on at school and were following it. We didn't talk much to each other. We were uneasy on our own. Johnny and I were playmates; we didn't talk much about it, even after it had happened. Johnny's dad never came home; he perished. I think it was the attitudes of that time. It's been a long time. Back then, it wasn't okay to be emotional. You were supposed to be tough, even if you were small and young; we didn't talk about such things. Sat at our desks as usual. The teacher explained what had happened. Everyone knew that the three of us had fathers who were there. When we got home from school, they had called from Håkon Magnus and said there was good hope, but they couldn't say more. Later, they called and said he was alive.

.

SOLFRID LERBREKK FROM VARHAUG

By Ellen Kongsnes, 2015

Solfrid is 24 years old, from a defunct farm in Varhaug, Jæren. A good and calm upbringing. She is the eldest and has a younger sister and brother. She is the most outgoing. The brother is most like her among the three.

A motorcycle accident and her dad's experience in the Alexander Kielland accident have forever shaped Solfrid Lerbrekk's perspective on safety in the North Sea and the need for unions.
If Solfrid's dad hadn't survived the Alexander Kielland accident, Solfrid and her siblings would never have been born.

Solfrid Lerbrekk wasn't even born when her father fought for his life in the high waves of the North Sea after the Alexander Kielland platform capsized on a stormy night in March 1980. Solfrid was born eleven years later. Nevertheless, the accident has influenced her views on safety and working life.

She remembers sitting in her dad's armchair, all three children, when Dad told them what he had experienced on that stormy night in March 1980 when the Alexander Kielland platform capsized.

When the tsunami hit Thailand and India in 2004, her father was fixated on the window. There was something about the water.

...

Parents were spontaneous and set expectations. Started working as a substitute at age 13. Dad had sheep before they had kids.

It was the culture on Jæren: you weren't cool in secondary school if you weren't a substitute. Adolescence also involved a lot of sports: gymnastics, football, skiing, and handball.

At 17, Solfrid had a serious motorcycle accident. She liked speed and fun. She became calmer afterward. It was an awakening.

Her sister has a hairdressing certificate. Her brother has a construction certificate. Solfrid has a certificate as an NDT (non-destructive testing) instructor – ultrasound, x-ray, industrial structure, and welding.

"If it's true, I don't think it could happen today. Not with the control routines we have now.
They say I'm like my father.

Solfrid bought a house in Kverneland with a friend. The house is big and expensive and run as a

collective. Three people live there, including one who joined when they bought the house. They have a dog and a cat, and a child stays with their father 30 percent of the time. A large kitchen and they enjoy cooking. They eat at a gigantic oak table her father made. Likes to create a good atmosphere and social meeting place.

The friend is a union man. They've known each other for two years. Both of us are focused on creating well-being around us.

Solfrid became a youth secretary in the union two years ago.

Originally started pre-course for engineering, mechanical line. At the same time, she was a part-time employee at Enermech in Tananger as a mechanic and inspector. Became a main representative at 21. It was challenging. Did it for 10 months. Then she applied for the job in the union. Had been thinking about it for three months. Knew I would get it if I applied. She became active in the union during her apprenticeship and has been involved up to the central level in IE.

When I'm 28-29, I'll probably get a hint in the lunchroom that I should seek other things. Still with IE. Employed in the union. Handel og Kontor is her trade union, based on her role in the union.

Solfrid wasn't born in 1980. The first thing she remembers about her father and the AL accident is all three siblings sitting on Dad's lap in an armchair, and Dad telling the story. The younger siblings were small.

I remember it very well. It made a big impression. But I didn't get shocked; I was probably too young for that. He explained in detail. He told what happened, how he was saved. I would believe it has influenced me a lot. We are an open family. And we talk very openly about things. It's become a natural part of my upbringing. I probably had an almost traumatic relationship with the accident. I am very close to Dad and really fond of him. It was intense. 2004: tsunami. I didn't see it then, but later understand why he reacted so strongly. He just sat in a chair for five days and watched TV. He was completely disconnected from us others. Subdued.

Mother met Dad about three months after the accident. Thus, Solfrid in principle couldn't have been born. Solfrid believes she understands her father and interprets him with what he has lived with.

He has probably suffered some lasting effects. He has a fear of flying and water.
Went to Spain when Solfrid was 14. I remember he drank himself to be able to join. He handles it okay. He flies when he has to.

He doesn't like to have his head underwater, but he does it. He's very brave. I was about 10 years old when I understood that he didn't like to submerge underwater.

I was about six years old when he told the story in the armchair. He told how he was dragged down by the platform's suction and almost drowned. That it was very bad weather. He managed to get to something that floated. Some wanted to try to save him, but they couldn't, otherwise, they would have died themselves.

He was hoisted up when he was rescued. Got the wire around his neck and was almost strangled. Remember well from the first two-three times he told.
Also remembers all the meetings at our home – with hour-long meetings with reporters and researchers. One of Mum's favorite stories is such a meeting when he tipped on the chair and fell backward.

That she's where she is, is not accidental. I've walked in his footsteps. Been an apprentice in the North Sea. But union involvement is probably my own.
Offshore: knew the moment I got an apprenticeship offshore that I thought: what should I tell Dad.

Thought I had to tell him in a way where I got understanding and acceptance. I knew he would let me do it. And he did.

When she worked offshore, she was on the Ekofisk field. We sat and looked over at Edda during lunch breaks. Thought about it. Told colleagues. But I never remember being scared.
Experienced great respect among colleagues that there's a great understanding for fear and concern. There's a good HSE culture. The North Sea might be the place offshore with the best HSE culture. At least on Ekofisk where I've been. I think it's more relaxed at Ekofisk than on Statoil's platforms. There's a softer atmosphere at Ekofisk. Tighter schedules elsewhere.

Strong club in ConocoPhillips. Ekofisk Committee for 18 years. Active club for new employees/apprentices. I find that great. They took good care of me and pushed me forward.
I've always been interested in social issues and justice. That's from home, even if my parents have a different political view than me.

One year after starting as an apprentice, a colleague from the club got her into a youth conference and from there into a central position as a youth representative. I found it scary and had to be persuaded. Stian Kollnes persuaded her. Drove to Sauda to convince.

Work life.

Tripartite collaboration.
We have a solid system that explains how we've gotten to where we are. Collaboration. Few conflicts. I've always been interested in HSE and work culture. Leadership types and psychology. Corporate culture.

Think the AL has influenced her interest in HSE. There's a lot of different cultures even within the unions.
Many friends have consciously taken a left-wing stance. But like to talk about other things too.

The friend works at Fjordkjøkken.

The third person has a background in the graphic union.

In general, think there's low awareness around knowledge and understanding of trade unions and organization.

Teachers know little.

There's little talk about it in school.

Often meet youngsters who don't know what LO is. At the same time, we hear that youngsters are more socially engaged than ever. But there are many ways to be engaged.

Youth see Norwegian working life as a given. That's negative. Because there are few who have the will to be advocates when it comes to new things to fight for. We're not a united team anymore.

Migrant workers are far removed from our trade union culture. Many professional groups have low membership.

Harder to stand united. Trade unions in oil and gas have high membership rates. You'd have to search long to find an unorganized person. Probably 97-98 percent.
It's very productive that trade unions are so strong. It's a relatively dangerous work environment. It's crucial that cooperation with employees is so strong.

Not so worried about an oil crisis and safety and union strength. More worried about temporary employees. There are large groups.

Contracts are won with HSE statistics. Temporary employees have less ownership of this security. Fewer accidents among temporary hires.

Solution: unite the team. Work toward bigger goals.

AL: Don't think it could happen again. Think my profession would have been more involved. Classification, controls.

That companies have their own inspectors is a good model, I think. CP – not Statoil. Can't rule

out that it's more or less consciously related to AL.

It's a challenge to get young people to understand what community means. The collective team's importance for results in working life. The apprenticeship scheme, for example.
Challenge that young people don't see the value of joining a trade uni
on. Easy to shop between solutions today. What is in it for me. Less collective motivation.

Weakest: IT industry and staffing industry.

Big gap for foreign labor on ships in Norwegian harbors; work life, work methods, HSE, work culture.

Challenging with the globalized working life and the oil industry.

ANDREA YOUNG, DAUGHTER OF SURVIVOR RONALD N. JACKSON

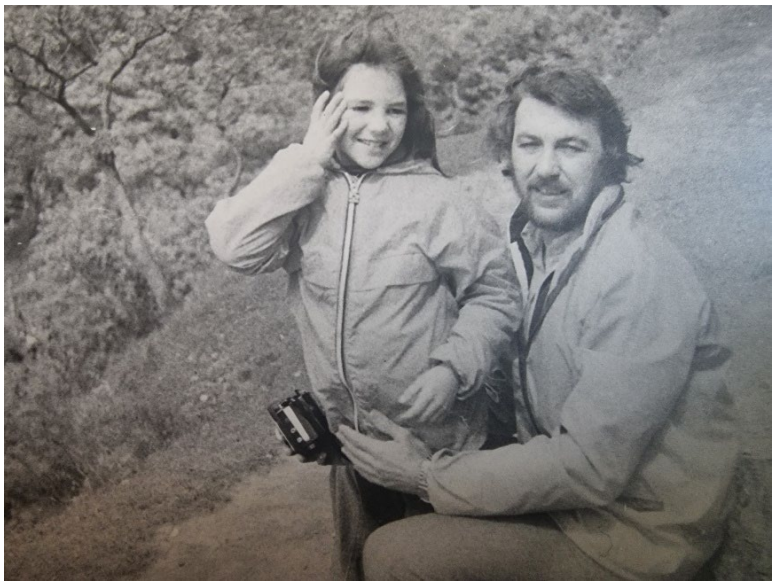
NOTES FROM MEETING IN LONDON 6TH OF JUNE 2022.
Andrea Young in conversation with: Kian Reme and Else M. Tungland (ref).

Accepted for publication (e-mail 17.06.2022)

How nice to meet and be able to create some new memories about my father!

Andrea meets us in London. She has a flat in London, close to our meeting point. In her youth she lived a period in Norway. She speaks and understands some Norwegian, but our conversation is in English.

I was always a daddy's girl. I still miss him dearly.



Andrea and her father Ronald N. Jackson.

Andrea's father, Ronald N. Jackson was one of the 10 men from UK who survived the Alexander L. Kielland accident, 27th of March 1980.

He got cancer almost straight after the rig accident and died in 2006 from throat cancer, after many operations. He couldn't talk in the end.

When the accident occurred, Andrea lived in England with her mother. Her parents were divorced. She was 13 years old.

My father had a new wife and a daughter, Vickie who was 7 months old. They were living in Antwerp.

I remember I had a Judo lesson the night before. I did not hear anything about the accident on the news. Nobody said anything. The following day they talked about it at school.

Then my mother came and picked and me up, for the dentist, they said. I knew I didn't have an

appointment for the dentist.

"Your father was in an accident, but he is fine." They didn't want to tell me before they knew. She told me this and left me with all this questions.

The relation between Andreas' divorced parents was not the best. Living with her mother, she was never allowed to talk about her father at home. Her father didn't say much either.

I think he had some survivor guilt.

He never talked much about the disaster, but he was at the door in the cinema when the rig tippet. It was a rush to get out of the. Many wires fell down. Everyone turned out to animals. The survival instinct.

He went to the cabin to get his lifevest. Tried to get to the lifeboat. Got stuck under a tank a while. When the rig capsized the tank got off him in the sea. He found a lifeboat. It was upside-down, but they turned it around. A big Viking man pulled him inside. Was in the end rescued by a helicopter.

Clip form recording of interview with Ronald in bed (BBC) after being rescued.
He had hypothermia[6] and got treatment at the hospital in Stavanger.

Afterward Dad went back to work on the rigs. He had the 'courage of a lion' in doing so. When he got ill, the doctors said the cancer maybe was caused by the stress after Kielland.

Losing her father that early was a heartbreaking tragedy for Andrea.

[6] Hypothermia is decreased body temperature. A person is hypothermic, or chilled, when the body's core temperature is lower than 35 ° C.

According to Andrea's stepmother, Ronald never got any compensation at all after the accident.

Dad now has 7 grandchildren and one great grandson (Andrea 2022).

Andrea's half sister Vickie Jackson is now living in France.

JACQUELINE JACKSON, WIFE OF SURVIVOR RONALD N. JACKSON

ALEXANDER KIELLAND

RON'S STORY AS HE TOLD IT TO ME:

Ron told me he was in the cinema when it happened.
There was a crush to get out of the cinema, and up the stairs / ladder? people stepping on each other to get upstairs.

Next, he had to go to his cabin to get his life vest. I think by this time the platform was on its side or at an angle, he tried to get out through the window (but I don't remember how he got out). However, it was, he found himself on deck – but got pinned underwater by a tank so he couldn't breathe. After a bit the platform rolled further, and the tank rolled off him.

Then he found himself in the sea. I don't know how long it was, but he found a life raft – which was upside down. He clung to the rope that runs along the side of the life raft, and when the men inside it managed to upright it, he was flung over the top of it. He yelled and eventually got pulled inside.

But either there were not enough safety blankets, or the men refused to let him have one, so he was suffering from hypothermia throughout the night.

In the morning they were spotted by a boat, but each time it got close to them it threatened to crash or overthrow them so they told the boat to desist. I believe they were helitroyed out by helicopter.

MY STORY:

I was living in Antwerp.
That evening I went to a drawing-class. When I got home, either my neighbour or my baby-sitter, told me they had heard of the accident.

I tried to get hold of someone in the Brussels office, that being the main office of Ron's contractors. But no-one answered.

As I did not want to be alone with my 9-month-old daughter in case I got bad news, I asked my brother to come and spend the night with me, which he did until he had to get back to work in the morning at which point, I asked a friend to come.

The Brussels office called me around 9 or 10 am. They said they had gathered at a staff-member's home and hadn't wanted to alert me unnecessarily but had waited until they could tell me Ron was alive if suffering from hypothermia and was on his way by helicopter to Stavanger hospital.

After that I and my daughter were flown first-class to Stavanger, I saw Ron and was put up by a friend of him.

ELI MUNDHEIM - A MAJOR CHANGE THAT AFFECTED THE WHOLE FAMILY

By Esin Tollefsen & Hanne Kvia

BACKGROUND, AFFILIATION & CONSENT

Eli Mundheim is the eldest child out of four. She was 14 years old when the accident happened and remembers well what dad was like and what dad became. This is a heartbreaking story that shows how and to what extent families around the country were affected by the Kielland disaster.

Contents: Interview by Eli Mundheim 01.02.2024.
Relation: daughter of survivor Johannes Mundheim.

Eli Mundheim has consented to her story being published in the Memory Bank. This consent can be withdrawn at any time, even after publication. These minutes have been read, revised, and approved by Eli before publication in the Memory Bank.

THE DAD HE WAS BEFORE THE ACCIDENT

Both my mum and dad were from Strandebarm, so we lived there. We had grandparents from both sides close by. Before the accident, my dad had various jobs and I remember him commuting to some of these jobs. Eventually he started working in the North Sea, I don't remember the exact year.

His job in the North Sea meant that he had long periods at home. When he came home, he took on the role of house husband. When he wasn't travelling, he was with us. He cooked great dinners and such, and we do have some stories about that. Once my dad was making a fish gratin, and because he was a person who was a bit hasty and had to do things efficiently, he made a mistake - he managed to put aniseed, in other words liquorice, in the fish gratin.

As a person, Dad was generous, spacious, and caring for those in the community who were struggling. "The doors were always open at home; they were never locked. People came and went. I even remember book salesmen being all the way in the living room. I learnt a lot from my dad about tolerating different people. Dad had already travelled at sea as a 14–15-year-old and had seen and experienced a lot with the crew on the boat. This gave him a kind of understanding that other people in the village might not have had.

Dad was also very proud of us kids and showed us off in a way. He was still a very direct person. Maybe a bit strict, in the sense that he was the adult among us. At least that's what I experienced in terms of setting boundaries. I remember when I was in my teens and going through puberty, I might have let things get a bit out of hand with my mum, but then my dad would break into the conversation and say "it's enough now, Eli". I had so much respect for my dad that I then knew enough was enough. He didn't need to say anything else.

I remember when I had to put on tights at various times. They were often a bit too long. I remember how my dad helped me hoist them up higher. A kind of jumping movement.

Dad was never one to yell at us, but he was there to raise us. We were four children close in age, coming over the course of six years. When Lars, our youngest sibling, was born, we had to take a

taxi to bring him home because we didn't have a car. It was great to travel into town and bring Lars and mum home. I remember sitting in the back with open arms because I was expecting the nurse who carried him to hand him over to me - something we've laughed about a lot since then.

As the eldest sibling, I felt like I had to take my younger siblings with me. We're friends, my siblings and I - we grew up with each other. But I felt I had to take them with me. It became a kind of duty thing for me as the oldest - for better or worse. That's how it was in those days. We had grandparents close to us even then, and they were very down-to-earth and homely, so we visited each other quite a lot. It was very safe and good to grow up, we grew up in a great place.

Otherwise, I was part of a group of four girls. We say that we girls grew up with each other, we spent a lot of time playing together.

"My dad travelled a lot for work, so it was always my mum who was at home. When my dad was home, he was at home in a way. He liked to fish. He had a boat and was out fishing, setting nets, taking us with him when he could. He was a man who stood in the boat when he drove because he wasn't going to hit anything.

When I went to my mum's house last time and approached Børsheim, I saw a boat heading out, and the man driving the boat was standing in the same way my dad used to stand in the boat. I had the feeling that I was seeing my dad, but it wasn't him. It was a special and emotional experience.

I have many good memories from my childhood, and these memories are what we have brought up again in recent times, in the hope of understanding him, his situation, ourselves, our siblings and mum.

27 MARCH 1980
I was in eighth grade at the time. I was at the youth club in Bru with some friends. One of the adults in the village came by car and said that there was a storm forecast, so it was probably best to simply shut down the club for the day. So we got in the car to go home, when it was almost 6.30 pm, and then the radio announced that there had been an accident in the North Sea. I remember thinking " as long as he's not there".

When I finally got home and saw that my mum was watching the news, I knew that my dad was where the accident had happened. I don't remember much of the rest of the evening. I was probably tired. As a child, I was very tired in the evenings. I remember waking up during the night, around 02:30 or so, and I went down to the living room. The transmitter had fallen out, so we didn't get any more information until the next day.

Around 07:10 the next morning, there was a knock at the door. I remember that either my mum or my aunt asked if I could open the door. It was probably because she was absolutely sure it was the priest, but it was my aunt and cousin who were standing outside. They had received a phone call from the company where my dad worked and had been told that he had been rescued.

It was a joy, of course, but I don't remember much of what I felt at the time. He had been rescued, and everything was supposed to be OK. This day, 28 March 1980, was the Friday before

Easter, so when we arrived at school the headmaster was going to have an assembly with the whole school. When I saw all the people at the school, I just went home again.

On my way home I met a neighbour who was driving his truck. He stopped and asked if my dad was on the North Sea. I remember not being able to answer. When I got home again, I think I just went to sleep, I was probably completely exhausted. Mum came and woke me up after a while, by which time Dad had called from Ekofisk and said he was on his way to the hospital. He stayed in the pulmonary ward until he came home on Saturday. Palm Saturday.

"It made a strong impression to see my dad when he came home. He was injured and bruised. A brutal sight. My aunt was also there when he came home, so I went to my grandmother's house before going home again in the evening. I guess the idea was that mum and dad would get some time together and that we kids would be taken care of.

Dad was a man who talked a lot, which was really good. He talked and talked and talked. Told us about the night in the lifeboat, told us about the sea.

AFTER THE ACCIDENT

At this time, in the middle of my youth, I was soon to be confirmed. I was confirmed on the 4th of May. He came to my confirmation and attended the church. At that time, the confirmation candidates had to stand in the aisle while the priest walked between them, and when the priest reached me, he said "you were lucky to get your dad back home".

Dad was badly injured. He underwent several operations and was probably also struggling psychologically. He had jumped from the cabin window onto the deck. He had a fractured skull and was badly bruised in his fight for survival when he was in the sea. Several of the vertebrae in his back were damaged. So, in that sense, it was primarily his head, neck and back that were injured. I remember that he wore a collar for a long time and that he travelled to and from treatments. I think a lot was probably done during the first period when he was at home.

I don't remember exactly when, but my dad went out on the North Sea again. He came back home quickly. It was probably a big setback in terms of being able to work and provide for the family. He was only 44 years old when this happened, while our mum was 37, so they were young people.

My uncle, my dad's brother, ran a farm. As my dad became physically better, he probably spent a lot of time helping out on that farm. Farm labour and taking care of the animals. He probably used a lot of physical strength to take care of himself and build himself up again. When Dad wasn't on the farm, he was at home, going to the shops, doing housework. Medication, painkillers and alcohol also took their place.

As an adult, I now realise that he created his own pattern of days that made the days go by. He was in treatment for many years, so he had a programme that made the time go by anyway.

Dad went on holidays and such, bus trips and boat trips. So they went on trips like that, our parents. We kids weren't involved, but we hadn't been before the accident either. As a family we went hiking and things like that. I didn't go abroad until I was in the 9th grade when we went to Denmark for a school trip.

THE DAD HE BECAME

Eventually there were some behavioural changes. But not when I think about the very end of his life and the conversations we had then, Dad and me. As an adult today, I think that he was the same man all the time, but a lot of things had happened that prevented him from being that man.

I was the one who yelled at him. I gave him a clear message that I wouldn't come home if he didn't get his act together. I felt guilty towards my siblings who still lived at home, I always had the feeling that I had to go home. When I was 15 or 16, I moved into student housing, which was the year after the Kielland accident. At weekends I always went home to help out and to be present and all that. Eventually I moved further away, to Stavanger, and then those things became harder, travelling home that is. The distances were longer, and it wasn't that tempting to go home anymore.

Too much alcohol and things like that eventually meant that I couldn't bear to go home again. He didn't want help either. He was supposed to manage everything himself, but we realised that wasn't possible.

When I was in 9th grade, I had a physical at school, as was customary at the time. The doctor asked me how things were really going with my dad. I remember saying that he wasn't doing well, and that there was a lot of alcohol and other things going on. Not too long after my appointment, Dad had a doctor's appointment himself. When he came home from that doctor's appointment, I realised that what I had said at my check-up at school had been brought up with him. But he wasn't at a point where he was able to admit that he was at a stage where he needed help.

In a way, I think he lost himself in the North Sea that day. I've chosen some words that say it was a big change that did something to the whole family. Especially him, but the whole family, as well as those around him, in terms of being together and doing good and nice things together. All those things just got harder and harder.

I think a bit about my dad's siblings. There were six siblings at the time. They also saw what happened. But then there's the question of how close you dare to get when someone is struggling. That’s usually what happens when members of families become addicted. You protect yourself and walk away.

Even now, I can't talk to my mum about this. It makes her very anxious. Mum is the gentle and kind one, who stood by him right up until death. She didn't put her foot down, maybe she tried in her own way. She said that she had made a promise that through thick and thin, they would stand together.

At the same time, mum created her own life that he didn't take part in. She was very creative and emphasised the creative side of creating her own life alongside what they had together.

They had good friends, I have to mention that. Friends who were like family, people who lived close by in the village. They were at least three couples who did a lot of things together. For me, it meant that I always had adult support in a way. At least that's been a comfort now in recent times.

TODAY

Dad was left with an undignified life. He lost himself. I tried many times, but substance abuse was not a topic we talked about at that time. It was just shame, and at the same time, there was clear why substance abuse became a part of his life.

It's shameful that they didn't get help. I'm angry about that. They still have the opportunity to do something about it then. Put some dignified words to what happened, take full responsibility for it. There are many families that have been destroyed.

A dignity for those who survived would be nice. A kind of apology. In a way, we lost our family, our family unity. I was talking to my brother last night, and as a family we haven't done anything for many, many years - until our mum got sick or needed help. Not because we're not friends, but because each other's presence is such a strong reminder of all the difficult things that happened. Also, we're probably just like our dad, we'll manage fine on our own.

Dad died the year he would have turned 68. He died in 2004. So in a way, we lived in mourning for 24 years. When he died, I had an enormous reaction, and that led me to seek help in terms of being able to talk about it. Before, we couldn't grieve because he was alive. Even though he was alive, we lost him before he died.

We lost him along the way before he died.

I'm not angry with my dad at all. When I was younger, I used to think "get a grip, pull yourself together, I'll come home if you stay sober" etc. When I had children, I said I wouldn't come home until he was sober, so he stayed sober for short periods. Because that's what he wanted, for me to visit with my children.

Dad and I had a good conversation before he died, about a month before. He probably had a need to make amends, so I don’t have any unfinished business with him, but I have a lot of unfinished business with the system that didn’t work.

I need the authorities to take responsibility, plain and simple. More than they have done so far. I know why things went wrong based on the stories and my father’s history. Doors were blocked. Things were not properly in place on the platform. Lifeboats that didn’t work. Poor routines. Nothing was really in place.

I've been lucky, I've managed my life, I have a family, education and good people surrounding me. But there are many who continue to struggle and who have struggled.

Financial compensation is one thing, but just having dignity and making amends is really important in the face of something this bad. I remember that our father was very involved with the Kielland-Fund. He was very active and followed the work and so on.

I never lost the respect for my dad, but I lost faith in his ability to sort out the challenges he had on his own. He couldn't be who he wanted to be for us in a way. The fact that he lost his position, lost himself and how he felt in life in relation to who he could be. I didn't want an alcoholic father, I didn't respect that at all. In the aftermath of my dad's death, I've had to paint a new picture of him in my head, to remember him as the person he really was, deep down.

I've lived as good a life as I could, based on the conditions I was given. But it's clear that the Kielland accident changed and characterised it a lot, life became different compared to the conditions we had before the accident. My dad came home, so the expectation was that my family and I would be happy. But then we lost the closeness in our nuclear family.

I think he did his best based on the conditions he was given. So I've done the best I can for my life, based on the conditions I was given.

WHEN DAD (DIDN'T) COME HOME

by Esin Tollefsen & Hanne Kvia
Written summary by Esin Tollefsen

BACKGROUND, CONNECTION & PERMISSION

This is the story of how the lives of the four Mundheim children and their family was affected by the Kielland accident. The informant in this summary, Lars Mundheim, is the youngest of the siblings.

Content: Interview of Lars Mundheim 31 January 2024.
Relationship: Son of surviving Johannes Mundheim.

Lars Mundheim has given his consent to his story being published in the Memory Bank. He has been informed that his consent is not perpetual and that he can withdraw it at any time, even after publication in the Memory Bank. These minutes have been read, revised and approved by Lars before publication.

LIFE BEFORE THE ACCIDENT

Mum was a stay-at-home mum until 1978. In 1978, Dad had his first trip to the North Sea, and during the same period Mum started working at the post office.

Before Dad had children, he had worked at sea on a freighter, before he came ashore and got an education and got a job in an electrical company, where he travelled around the country installing telephone exchanges. When I, Lars, the youngest of the family, was born, my dad started working at Fjellstrand, a shipyard in the village, so he could spend more time at home. He worked at the shipyard for a few years before going to the North Sea in 1978 for the electrical company Stelco.

Dad never had his driver's licence, but he drove around on a moped, so excursions and activities outside the home were limited. I have memories and photos from when we went on trips to the mountains as a family, including to the Klepp cottage. A typical Norwegian family.

Our family had a close and intimate relationship with our grandparents. Dad came from a farming family, and in keeping with tradition, we lived in the same area as his family. It was about 100 metres from our home to our grandparents. The place we lived was called Strandebarm, about 30 minutes from where I live today. In addition, my dad had several siblings, three brothers and two sisters. We were a nuclear family of six, but we also had a lot of family outside the core.

I have an education in aquaculture. I have a partner, with whom I have been together since my teenage years and together we have a daughter, who today (2024) is 31 years old. Recently, just two months ago, I welcomed my first grandchild. My daughter, her partner and my grandson live near, right up the hill here.

THE DAY OF THE ACCIDENT, 27 MARCH 1980

I remember the day very well. I was sitting at home watching the Children's TV, which was on at 18:00, when an extra news programme came on. Everyone in the family was at home.

Throughout the evening there was a lot of news coverage. The day after the accident, my siblings and I had to go to school, so we went to bed at our usual time that night.

Despite the fact that my dad was on board the Alexander Kielland and that we had no information about how he was doing, the focus was not taken away from everyday life. I probably didn't realise the extent of what was happening in the North Sea when I went to bed on the 27th of March 1980.

When I got up the next day, my family had been informed that my father, Johannes, had been rescued from the accident.

The accident was discussed at school, and I remember discussions about whether my dad might have made it to the Edda as a result of actually surviving the accident.

AFTER THE DISASTER

Dad came home two days after the accident, on Saturday 29 March. In the meantime, he had been at Haukeland Hospital. As Dad had jumped from a height of 3-4 metres, he had suffered a large cut on his forehead and a fractured skull, amongst other injuries. I remember it very well, the day he came home.

Dad came home and got out of the taxi with blue plastic bags on his feet. He also had a big patch on his head because he'd suffered a deep cut. On the outside, Dad seemed okay.

The family welcomed him at the door. Most likely, I was very happy when my dad came home, but then again, I was only eight years old, and the extent of the accident hadn't quite sunk in yet. Dad was a tough person, so hugs and the like were not part of his return.

In retrospect, my sister has told me that my dad had to go into the house to find money so that he could pay the taxi. There was no one who paid for it or organized anything. The taxi he took home from the hospital, without his belongings, he had to pay for himself.

Dad was keen to tell his story straight away when he got home. He told in detail, to everyone he met, several times. The story of his escape from the stateroom was a recurring one.

Dad was in his stateroom working on a crossword puzzle when the accident happened. Objects blocked the door, making it difficult for him to get out via the door. Dad jumped out of the cabin window and landed on the deck, which is when he suffered a fractured skull and the deep cut on his forehead. He received help from Oskar Olsen, and together they got into a lifeboat, but during the immersion process the lifeboat was crushed against the platform structure.

Dad then ended up in the water, where he said he remained for around 20 minutes. He hadn't been able to fasten his lifejacket properly, so he had to hold it in place with one hand and swim with the other. The waves were 8-10 metres high, and objects were flying through the air due to the strong wind and high waves.

After a while, a lifeboat came by. It was already full of people, but Dad managed to hang on to another man's belt and finally got on board. Dad was the last to be rescued when a helicopter pulled him out of the lifeboat at around 5-6am the following morning, around 10-11 hours after the Kielland capsized.

Dad went back out on the North Sea. I'm not sure when, but I think it was about a year after the accident, in 1981. It was on Valhall. That was my dad's very last trip on the North Sea.

After his last trip on the North Sea, Dad went on sick leave. He went into treatment. Alcohol took on a new role in his life. I can't deny that alcohol became my dad's way of dealing with the strong emotions.

There was a gradual change in my dad's behaviour. He became more agitated. He had a great need for peace and quiet. The midday rest was an important part of the day for him, and it meant that we as the children in the home had to go out to give him the peace and quiet he needed. The drinking situation was gradual/periodic. It started with beer, and at times switched to spirits.

Perhaps dad didn't get the chance to talk enough about the accident. It was probably also a setback that his return to the North Sea didn't go well. Perhaps it was these things that made him turn more and more to alcohol as time went on.

Dad also had some older friends who died after a while, which probably didn't help the situation either.

It's difficult to say anything about how the dynamic between mum and dad developed/changed. Mum is a reserved person when it comes to such things. I did hear them arguing from time to time after we kids had gone to bed. But it's hard for me to say anything specific about it, as I don't remember much about what their relationship was like before the accident either. They stayed together until my dad passed away. But it's clear that the relationship was affected, and I think mum at one point considered leaving him.

All of us kids moved away from home relatively early, when we were in our teens. I stayed at home the longest and was probably the one who witnessed the most change in my dad's behaviour and drinking patterns. The drinking gradually became more and more frequent. An attempt was made to get Dad back to work, but it was not successful.

Dad eventually received disability benefit. Mum still worked at the post office. We always had food on the table, but there probably wasn't much more than that to live on.
In 1981, mum got her drivers' licence. In 1982, the family went on a trip without dad. Dad didn't want to go.

Dad has never done anything to me. We've actually had a good relationship. I had respect for my dad. We kind of walked around on pins and needles in his presence. Life became limited.

Life was restricted in several areas. For example, we kids avoided bringing friends home. If one of our friends rang the doorbell, we went out with them to play. We didn't want to disturb dad.

I remember an incident where I brought my flatmate, Linda, home with me. It ended up with my dad coming round and shouting at us, we couldn't make any noise.

Football was a central part of my life and I played until I was over the age of 30. I can't remember my dad being at any of my football matches, apart from once when I was about 20. But my dad had never really been interested in football for that matter. The longing for participation was there, for my dad to be a part of and contribute to my life.

I never doubted that my dad loved me. It's probably not me who has had the worst time. I'm left with the feeling that I was sheltered by my older siblings.

3 years after the accident, my grandfather, my dad's dad, also died. Dad also witnessed a little boy being hit by a trailer 6 years after the accident. He was the one who had to go to the boy's parents to tell them about what had happened. That probably didn't help the situation.
Dad passed away in 2004. He died in the bathroom at home. It's a rather special date. He died on 1 April 2004, the Thursday before Palm Sunday. The Kielland accident also took place on the Thursday before Palm Sunday in 1980.

Dad's death was unexpected. He was ill, but it was still sudden. Mum called me to break the news, and it came as a shock. We had a good relationship, my dad and I. He was interested in what I was doing. It was my dad's idea that I should work in fish farming, and he was probably a bit proud that he was the one who suggested it.

TODAY
I don't know if I'm bitter. What should I be bitter about? Maybe a little bitter, but not at my dad. I'm rather bitter at the system that failed us. We were never offered any help.

I wish the authorities would take responsibility for what happened that day. What actually happened that day? I don't feel like I know. Was it a weakness in the construction? A handling error? I wish I knew. We've never since received an apology. It's unthinkable, really. The way it was handled at the time would never happen today.

Of course, it's hard not to know what happened that day. Why my family's life turned out the way it did. Our life and my childhood were affected by this, I never celebrated a single birthday at home after the accident. My dad didn't attend graduations at school.

Dad was at home, and he took up all the space at home, but at the same time he didn't take up space in my life.

As an adult today, I drink very little. I don't really need to. It's hard to say, but maybe my dad's relationship with alcohol has subconciously been a reason for that.

Dad came home, but he came home as a different person, I would say. At one point, Dad himself said that it might have been better if he had just died on 27 March 1980. That was painful for me to hear, and all I could really say was that I was glad he didn't die that day.

In other words, in a way, my dad didn't come home from the Alexander L. Kielland rig.

Dad Johannes Mundheim, youngest son Lars Mundheim and wife Borgny Mundheim about a week after the accident.

NOTES FROM A CONVERSATION WITH IREN HABBESTAD HØILAND

Written by: Else M. Tungland

Iren Habbestad has consented to her story being published in the Memory Bank. This consent can be withdrawn at any time, even after publication. This summary has been read, revised and approved by Iren Habbestad prior to its publication in the Memory Bank.

CONNECTION TO THE ACCIDENT

Iren (b. 1983) is from Sandnes and the daughter of Olav Habbestad (b. 1948) who was a steward on the Seaway Falcon during the Alexander L. Kielland accident.

Olav Habbestad was born on Bømlo and was the second oldest of seven siblings. His father was a carpenter and his mother a cook. He was already working at sea at the age of 15. He later followed in his mother's footsteps and trained as a chef. Throughout his working life, he worked as a steward on rigs and boats.

He mostly worked in the North Sea. He was out for 14 days at a time and home for 16 days. Iren remembers his Seaway Falcon bag and his orange survival suit that hung in the garage when he was home. Sometimes he was away for longer periods, like the time he was at the South Pole for three months.

Photo: Unknown/Norwegian Petroleum Museum

Olav Habbestad with his chef's certificate.
Photo: Unknown/Norwegian Petroleum Museum

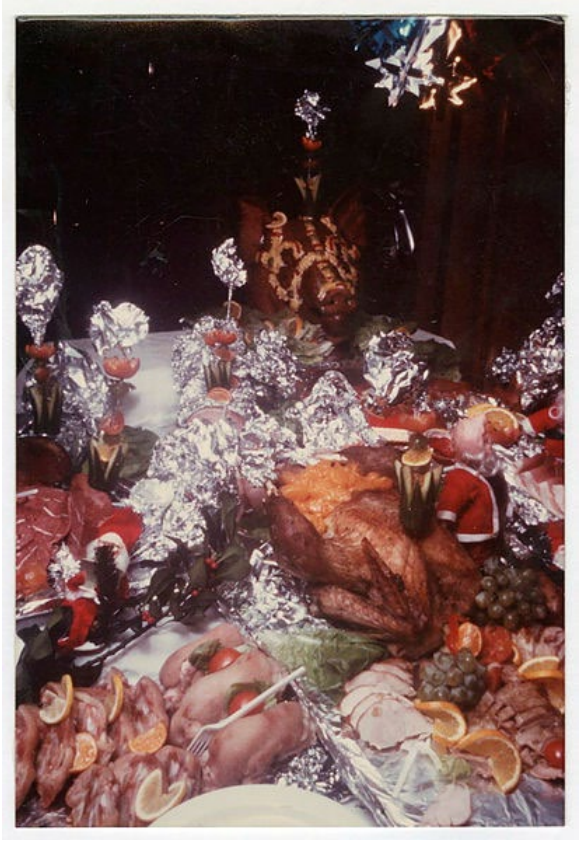
Iren is the youngest of four siblings and was not born when the Alexander L. Kielland accident occurred, but her older siblings have said that their father changed after the accident. When he returned home after the accident, the otherwise lively man was quiet. What he experienced probably characterised him for the rest of his life.

From information available in the Digital Archive, we know that five diving vessels were involved in the clean-up and search for casualties on the Ekofisk field after the accident. The work started

immediately after the accident on the 27th of March 1980 and continued until May the same year. The Seaway Falcon was one of the first vessels to arrive on site after the accident. The first fatality was taken on board the Seaway Falcon the day after the accident, and there were more later. On the 31st of March, nine people died on the same day. At times it was so busy that even the steward Olav Habbestad had to go out on deck to help.

Iren remembered her father telling her about the dead that were brought up after the accident. Her father also liked to talk to his son-in-law about his experiences. He also worked in the North Sea and was in a better position to understand what it's like out there and how absurd the whole experience of the Kielland disaster was.

Receiving dead bodies was far beyond the tasks the chef was prepared for. Iren remembers her father talking about how some of them had starfish in their eyes. This made an impression. Afterwards, it felt absurd to go back to the daily tasks such as washing hands and peeling potatoes. Then it was home to a wife, two small children and a newborn baby, without any kind of debrief.



One of Olav Habbestad's festive tables. Photo: Unknown/Norwegian Petroleum Museum.

Iren's father's life was eventually characterised by alcohol abuse and the marriage ended. Iren thinks that the experiences during the Kielland accident may have influenced this. He died of cancer at the age of 70.

Iren also has many fond memories of her father:
There was always proper food when he was at home. The breakfasts were fantastic! I can never remember us eating fast food, and at confirmations and parties we never had to order anything. My father organised this. When he had time off, he liked travelling to places overlooking the sea where he could watch boats. He loved the sea and boats.

Olav Habbestad on the Seaway Falcon. The man on the right in front in a light blue shirt.
Photo: Per A. Jakobsen/Norwegian Petroleum Museum. NOMF-02750.047

REFERENCES

Agderposten (1980a, 29. mars). Ufattelig gjensynsglede. *Agderposten,* s. 1

Agderposten (1980b, 29. mars). Arendalsmann reddet etter 11 ½ time i båt. *Agderposten,* s. 1

Agderposten (1980c, 29. mars). Helge Knutsen (35) får velkomstklem av forloveden på Hisøy: Hjem fra et inferno av død, vind og sjø. *Agderposten,* s. 13

Aronsen, P. (2004). *Historiebruk – att använda det förflutna*. Lund. Studentlitteratur

Ask, A. (2009). Norges oljehistorie 1980-1989. I: Nebben, K. (Red.). *Vi fant, vi fant: Norge feirer 40 år som olje- og gassnasjon* (s. 68-103). [Oslo]: Font forlag

Berge, G.; Myhre, L.; Hansen, L.; Våge, K.; Solberg, T. & Liadal, H. (2019, 28. mars). Støtt ny granskning av Kielland-ulykken. *Stavanger Aftenblad.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/meninger/debatt/i/mRP0ML/Stott-ny-granskning-av-Kielland-ulykken

Bakhtin, M. (1981). *The Dialogical Imagination*. London: University of Texas Press

Bourdieu, P. (2004). *Acts of Resistance*. London: Polity Press

Bourdieu, P. (1997). *Outline of a Theory of Practice.* Cambridge: Cambridge University Press

Brunsvig, P. (1984): *Rettslige problemer som følge av Alexander L. Kielland-ulykken*. Oslo. (Marius; Nr. 91). Tilgjengelig på https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2013091006018

Daatland, C. ; Smith-Solbakken, M. & Weihe, H. (2016). To storulykker: Omfanget og følgene. I: Smith-Solbakken, M. (Red.). *«Alexander L. Kielland»-ulykken: Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene* (s. 280–322). Stavanger: Hertervig Akademisk

Eggen, B. & Gundersen, H. (1980). *Nordsjøtragedien*. Oslo: Pax.

FALKinternational (2011, 27. februar). *ALK-TRUTH 10 politics 2* [Videoklipp] Hentet fra https://youtu.be/gd-bX7U6jw4

Fanebust, F. (2017). Å være i historien. I: Paulsen, T. & Smith-Solbakken, M. (Red.), *Alexander L. Kielland ulykken – ringene i vannet* (s. 198-201). Stavanger: Hertervig Akademisk

Fanebust, F. (2012). *Oljelandet.* Fortellinger fra innsiden. Pax

Freire, P. (1999). *De undertryktes pedagogikk.* Oslo: Ad notam Gyldendal

Freire, P. (1970). *Pedagogy of the Oppressed*. New York: Continum

Fædrelandsvennen (1980a, 31. mars). Det er rett at jeg hjalp kokke: Men Gud Fader skal ha æren for alt. *Fædrelandsvennen*, del 2. s. 1.

Fædrelandsvennen (1980b, 31. mars). Einar Øgrey savner elleve av femten mann. – Det hele er forferdelig og ufattelig. *Fædrelandsvennen*, del 2, s 1.

Fædrelandsvennen (1980c, 31. mars). Godt å ha pappa i god behold. *Fædrelandsvennen,* s. 1

Fædrelandsvennen (1980d, 29. mars). Theis Salvesen fra Farsund: Aldri ut på en plattform igjen. *Fædrelandsvennen,* s. 11

Fædrelandsvennen (1980e, 29. mars). To kamerater – én tanke: Noe må ha gått galt med ankringssystemene. *Fædrelandsvennen,* s. 9

Gottschalk, L. (1950). *Understanding History: A Primer of Historical Method*. New York: Alfred A. Knopf.

Graff, S. (2010, 27. mars). Ble med plattformen rundt. *ABC nyheter*. Hentet fra https://www.abcnyheter.no/nyheter/2010/03/27/106688/ble-med-plattformen-rundt?gclid=EAIaIQobChMI7J65rrTW4AIVwueaCh25qQi7EAAYAiAAEgL1s_D_BwE

Gundersen, N. (1986, 4. desember). Brev til Sjøfartsdirektør Ivar Sandvik. Fremlagt i kopi på Kielland-Nettverkets årskonferanse 22–23. mai 2017. Stavanger: Nils Gunnar Gundersen

Gundersen, N. (2019). Nils Gunnar Gundersen, Skipsingeniør. I: Smith-Solbakken, M. (Red.). *Vi som bestemte, støttet og var til stede* (s. 46-56). Stavanger: UiS Scholarly Publishing Services. (Minnebank: Alexander L. Kielland-ulykken; Bind 5) Tilgjengelig på https://doi.org/10.31265/usps.11

Gundersen, N. (1981, 29. april). Oppankring av «Kielland». *Stavanger Aftenblad*, s. 5

Hagman, P. & Scaturo, D. (1992). Psychological debriefing procedures for returning military personnel. *International Journal of Psychology*, 27(3-4), 468

Hagir, L.; Espeland, E. & Kalstad, L. (2016, 20. november). Han var en av de aller siste som ble berget etter Kielland-havariet. *NRK Rogaland.* Hentet fra https://www.nrk.no/rogaland/han-var-blant-de-aller-siste-som-ble-reddet-1.13234278.

Hambro, E. (2019, 27. mars). *Alexander Kielland. Oljeplattformen som veltet.* NRK Radio. (Hele historien; Sakene som preget Norge). Tilgjengelig på https://radio.nrk.no/podkast/hele_historien

Hambro, E. & Topdahl, R. (2019, 27. mars). Kjemper for ny gransking av Kielland-ulykka - 39 år etter. *NRK Rogaland.* Hentet fra https://www.nrk.no/rogaland/kjemper-for-ny-gransking-av-alexander-kielland-ulykka-_-39-ar-etter-1.14491545

Helliksen, A. (2017). Mot det høyeste punktet. I: Paulsen, T. & Smith-Solbakken, M. (Red.), *Alexander L. Kielland ulykken – ringene i vannet* (s. 169-172). Stavanger: Hertervig Akademisk

Hovedredningssentralen Sør-Norge (1980). *Boligplattformen "Alexander L. Kielland"s havari i Nordsjøen den 27. mars 1980 : Rapport om redningsaksjonen.* Stavanger: Hovedredningssentralen Sør-Norge

Hovden, J. & Vinje, K. (1981). *Avisenes behandling av ulykken med boligplattformen "Alexander L. Kielland"*. Oslo: Yrkeslitteratur

Hughes, E. (1980). Mayday! Mayday! Alexander Kielland. *Det Beste*, *33*, 33-41, 37-38, 132-141

Jourdain, M.; Roquemont, Y.; Thalheimer, G. & Cure, J. (1985) *Interim order of 26th January 1982, Judgment of 17th May 1982: Platform Alexander L. Kielland Accident of 27th March 1980: Expert's report.* Paris: Tribunal of Commerce. Hentet fra https://filer.arkivverket.no/65f78a8f-225d-45b5-8de8-1457a687f707

Kapittel (2014). Råolje: Utstillingsåpning og panelsamtale. Hentet fra https://kapittel.ticketco.events/no/nb/e/kiellandulykken.

Karlegärd, C. & Karlsson, K-G. (2009). *Historiedidaktikk*. Lund: Studentlitteratur

Karterud, S.; Wilberg, T. & Urnes, Ø. (2017). *Personlighetspsykiatri*. Oslo: Gyldendal Akademisk

Kiellandfondet (1999, 24. april). Til Stortinget. *«Kielland-Bulletin»: Meldingsblad for Kiellandfondet*

Kielland-nettverket (2017). *Høring om Kielland-katastrofen. Høring 22.5.2017. Revidert 12.6.2017.* Hentet fra https://safe.no/wp-content/uploads/2017/09/KIELLAND-rapport.pdf

Kielland-nettverket (2019). Statusoppdateringer på Facebook. Tilgjengelig på https://www.facebook.com/nygransking/

Kindingstad, T. & Hagemann, F. (Red.) (2002). *Norges oljehistorie*. Stavanger: Wigestrand

Kjelstadli, K. (2001). *Fortiden er ikke hva den har været – en indføring i historiefaget.* Roskilde: Roskilde Universitetsforlag

Kommunal- og arbeidsdepartementet (1982). *Ulykken med plattformen «Alexander L. Kielland» (Meld. St. 67, 1981-1982)* Tilgjengelig på https://www.stortinget.no/no/Saker-og-

publikasjoner/Stortingsforhandlinger/Lesevisning/?p=1981-82&paid=3&wid=e&psid=DIVL301

Kongsnes, E. (2016a, 29. november). Ble bedt om å holde kjeft om anker-uhell på Kielland-plattformen. *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/v2eQ5/--Ble-bedt-om-a-holde-kjeft-om-anker-uhell-pa-Kielland-plattformen

Kongsnes, E. (2016b, 28. oktober. Oppdatert 23. november 2018) Kapittel 2: Ingen kontroll i kontrollrommet. *Stavanger Aftenblad, Magasin.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/magasin/i/xjJ6B/Kapittel-2-Ingen-kontroll-i-kontrollrommet

Kongnes, E. (2016c, 28. oktober). Kapittel 3. Sprekken og svikt. *Stavanger Aftenblad, Magasin.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/magasin/i/BXrpl/Kapittel-3-Sprekken-og-svikt

Kongsnes, E. (2016d, 22. november). Kielland-fagfolk svært uenige om ulykkesårsaken. *Stavanger Aftenblad, Aenergi*. Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/7vp7K/Kielland-fagfolk-svart-uenige-om-ulykkesarsaken

Kongsnes, E. (2016e, 6. desember). Kielland-krav om gransking på Stortinget. *Stavanger Aftenblad, Aenergi.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/7vjzK/Kielland-krav-om-gransking-pa-Stortinget

Kongsnes, E. (2016f, 31. oktober). Kielland-ulykken: Fagforbund krever ny gransking av Kielland-ulykken. *Stavanger Aftenblad*, s. 8–10

Kongsnes, E. (2017a, 12. januar). Krav om ny gransking står fast. *Stavanger Aftenblad, Aenergi.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/vJQlm/Krav-om-ny-Kielland-gransking-star-fast

Kongsnes, E. (2016g, 31. oktober). Krever ny gransking av Kielland-ulykken. *Stavanger Aftenblad.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/20gyy/Krever-ny-gransking-av-Kielland-ulykken

Kongsnes, E. (2016h, 19. november). Pappa spurte om en klem. Jeg sa nei. Samme dag døde han. *Stavanger Aftenblad*, *Magasin*, s. 1-7

Kongsnes (2016i, 5.desember). Stort flertall for Kielland-gransking. *Stavanger Aftenblad, Aenergi*. Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/WMJAj/Stort-flertall-for-Kielland-gransking

Kongsnes, E. (2017b, 29. mai). ”Vi skylder de pårørende å finne svar”. *Stavanger Aftenblad, Aenergi.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/rx6w3/Vi-skylder-de-overlevende-a-finne-alle-svar

Kongsnes, E. & Smith-Solbakken, M. (2016). Årsaksforklaringene og kampen om opinionen. I: Smith-Solbakken, M. (Red.). «Alexander L. Kielland»-ulykken: Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene (s. 222–279). Stavanger: Hertervig Akademisk

Kvande, L. & Naastad, N. (2013). *Hva skal vi med historie?* Oslo: Universitetsforlaget

Lian, B. (1980). Ulykken med Alexander L. Kielland: Materialtekniske undersøkelser utført av Bjørn Lian i Statoils materiallaboratorium. 31.mars - 30.september 1980. [Stavanger]: [Statoil]

Laugaland, J.; Ellingsen, Ø.; Grimen, B. & Frafjord M., (2016, 31. oktober). Reme støtter kravet om ny Kielland-gransking. *NRK Rogaland.* Hentet fra https://www.nrk.no/rogaland/reme-stotter-kravet-om-ny-kielland-gransking-1.13204338

Lønning, P. & Enghaug, A. (1980). *Alexander L. Kielland. Katastrofe.* Oslo: Dreyer

Mitsem, P. (u.å/a). *ALK-ulykken; Den største industriulykken i Norge.* Pål Mitsems blogg. Tilgjengelig på http://www.mitsem-blogg.com/421491453

Mitsem, P. (2017). For all ettertid uforklarlig. I: Paulsen, T & Smith-Solbakken, M. (Red.). *«Alexander L. Kielland»-ulykken: Ringene i vannet* (s. 186–187). Stavanger: Hertervig Akademisk

Mitsem, P. (1987, 25. april). *Sannheten om Alexander L. Kielland-ulykken; Manuskript.* Tilgjengelig på http://doccdn.simplesite.com/d/bd/e2/284289735012115133/e620a8bc-3613-4828-a927-6d9a43c49033/ALK.pdf

Mitsem, P. (u.å/b). *Sentrale punkter med oversettelse til norsk.* Tilgjengelig på http://doccdn.simplesite.com/d/bd/e2/284289735012115133/18641244-7938-4a54-bf0b-b17237849247/20190208%2BSentrale%2Bpuinkter%2Bmed%2Boversettelse%2Btil%2Bnorsk.pdf

Mjaaland, T. & Stoveland, K. (1980, 29. mars). Tre Kragerø-kamerater holdt sammen og ble reddet. *Fædrelandsvennen,* s. 10

Mjaaland, T. & Stoveland, K. (1980, 29. mars). I bar overkropp uten sko. *Fædrelandsvennen,* s. 10

Nag, T. & Nøst, A. (2018). *Alexander L. Kielland-ulykken.* Stavanger: Stavanger symfoniorkester. Konsert framført i Stavanger konserthus, 23. august 2018

Nederlands Instituut voor Militaire Historie (2015, 9. juni). *Ramp hotelplatform Alexander Kielland* [Videoklipp]. Hentet fra https://www.youtube.com/watch?v=Bt0E6VvAyjI

Nilsen, B. (1984). *Gjenferd i Nordsjøen*. Oslo: Cappelen

Nipedal, S. (2016). Hjerterått. *Det skjer i Arendal.* Hentet fra https://www.detskjeriarendal.no/magasiner/nr-6-vinteren-1617/raolje/

Norsk Olje og Gass (2016, 27. mars) Statusoppdatering på Facebook, med påfølgende kommentarer. Hentet fra https://www.facebook.com/oljeoggass/

NOU 1981:11. (1981). «*Alexander L. Kielland»-ulykken.* Oslo: Universitetsforlaget.

NOU 1983:53. (1983). «*Alexander L. Kielland»-ulykken. Tilleggsuttalelse*. Oslo: Universitetsforlaget

Norsk Telegrambyrå (2017, 22. mai). Etterlatte vil ha ny høring om Kielland-ulykken. *NRK.* Hentet fra https://www.nrk.no/rogaland/etterlatte-vil-ha-ny-horing-om-kielland-ulykken-1.13526995.

NRK (1981, 25. mai). *Alexander L. Kielland – ett år etter* [Videoklipp]. Hentet fra https://tv.nrk.no/program/ frep41004481/alexander-l-kielland-ett-aar-etter

NRK (1983, 6. desember). *Hva skjedde?* [Videoklipp]
Hentet fra https://tv.nrk.no/program/frep45003083/hva-skjedde

Omdal, S. & Våga, F. (2010, 26. mars. Oppdatert 12. mai 2011). 30 år siden Kielland-ulykken. *Stavanger Aftenblad, Aenergi.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/7xJBV/30-ar-siden-Kielland-ulykken

Outhwaite, W. (1997). *Habermas : en kritisk introduktion*. København: Hans Reitzel

Paulsen, T. og Smith-Solbakken, M. (Red.) (2017). *Alexander L. Kielland ulykken – ringene i vannet.* Stavanger: Hertervig Akademisk

Redmond, A. (2007). Debriefing. *Emergency Medicine Journal,* 24(8), 605

Riksrevisjonen (2019). *Dokument 3: Alexander Kielland-ulykken.* Hentet fra https://www.riksrevisjonen.no/kommende-rapporter/alexander-kielland-ulykken/

Rismyhr, J. & Østigård, M. (1980, 29. mars). Holdt hodet kaldt – det reddet meg. *Fædrelandsvennen*, s. 9

Ryggvik, H. & Smith-Solbakken, M. (1997). *Blod, svette og olje.* Oslo: Ad notam Gyldendal. (Norsk oljehistorie; Bind 3) Tilgjengelig på https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digibok_2009030404172

Røyknes, K. (2009). Metodetriangulering - et metodisk minefelt eller en berikelse av fenomer. *Sykepleien Forskning,* 3(4), 224-226. Tilgjengelig på https://sykepleien.no/forskning/2009/03/metodetriangulering-et-metodisk-minefelt-eller-en-berikelse-av-fenomener

SAFE (2017, 28. juni. Oppdatert 26. januar 2018) Kielland-nettverket har fått et handlekraftig styre. Hentet fra https://safe.no/kielland-nettverket-har-fatt-et-handlekraftig-styre/

SAFE (2019, 20. juni) Stortinget vedtok enstemmig at Riksrevisjonen gransker Kielland-ulykken på nytt. Hentet fra https://safe.no/stortinget-vedtok-enstemmig-at-riksrevisjonen-gransker-kielland-ulykken-pa-nytt/

Sivertsen, A. (2019, 16. januar). Norske myndigheter underslo fakta om landets største ulykke. Hentet fra https://forskning.no/olje-og-gass-partner-sikkerhet/norske-myndigheter-underslo-fakta-om-landets-storste-industriulykke/1278426

Sjo, I. (2018, 28. juli). Ein ukjent helt. *Bømlo-nytt*, s. 6–9

Skedsmo, K. (1982). *Erstatningsoppgjøret etter "Alexander L. Kielland"-ulykken. En sammenligning av oppgjørsmodellen med gjeldende norsk erstatningsrett.* Oslo: Institutt for privatrett, Universitetet i Oslo

Skretting, T. & Kongsnes, E. (2016, 29. oktober). Kiellands dype hemmelighet. *Stavanger Aftenblad, Magasin.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/magasin/i/vj3yX/Kiellands-dype-hemmelighet

Skårderud, F. & Duesund, L. (2014). Mentalisering og uro. *Norsk pedagogisk tidsskrift,* 98(3), 152 – 164. Tilgjengelig på https://www.idunn.no/npt/2014/03/mentalisering_og_uro

Smith-Solbakken, M. & Vinnem, J. (2018). Alfa-plattform-ulykken. I: *Store norske leksikon*. Hentet fra: https://snl.no/Alfa-plattform-ulykken

Smith-Solbakken, M. & Dahle, E. (2019). Alexander L. Kielland-ulykken. I: *Store norske leksikon*. Hentet fra https://snl.no/Alexander_L._Kielland-ulykken

Smith-Solbakken, M. & Weihe, H-J. (2019). Alexander L. Kielland-ulykken 1980. Fortielsen og forbitrelsen. *Arbeiderhistorie, 23*(1), 189-213. Hentet fra https://www.idunn.no/arbeiderhistorie/2019/01/alexander_l_kielland-ulykken_1980

Smith-Solbakken, M. (Red.). (2016a). *«Alexander L. Kielland»-ulykken: Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene.* Stavanger: Hertervig Akademisk

Smith-Solbakken, M. & Weihe, H-J. (2016). Alexander L. Kielland ulykken – Norges største arbeidsulykke: Smerten, opplevelsen og sorgen flere tiår etter ulykken. I: Stachoň, M., Weihe, H-J. & Lavríková, E. *Sosialt arbeid og nåtid : Slovakisk-norske perspektiver : Læreverk for høyskoler* (s. 203-214). Stavanger: Hertervig Akademisk

Smith-Solbakken, M. & Vinnem, J. (2019). Deep Sea Driller-ulykken. I: *Store norske leksikon.* Hentet fra: https://snl.no/Deep_Sea_Driller-ulykken

Smith-Solbakken, M. & Tungland, E. (2016). Fortellingen – en polyfoni. I: Smith-Solbakken, M. (Red.). *«Alexander L. Kielland»-ulykken: Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene* (s. 27–205). Stavanger: Hertervig Akademisk

Smith-Solbakken, M. (1997). *Oljearbeiderkulturen – historien om cowboyer og rebeller* (Dr. art- avhandling). Trondheim: HF-fakultetet, NTNU

Smith-Solbakken, M. (2016b). Polyfoni som historisk metode. I: Smith-Solbakken, M. (Red.), *«Alexander L. Kielland»-ulykken: Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene* (s. 208–218). Stavanger: Hertervig Akademisk.

Smith-Solbakken, M. & Weihe, H-J. (2018). Post-traumatic stress reactions in a long-term and several generations persepective. *Multicultural Studies*, 2018(1), 119 – 141

Smith-Solbakken, M. (2018a). Statfjord A-brannen. I: *Store norske leksikon*. Hentet fra https://snl.no/Statfjord_A-brannen

Smith-Solbakken, M (2019a). Torgeir Moan. Hentet fra https://snl.no/Torgeir_Moan

Smith-Solbakken, M. (Red.). (2019b). *Vi som arbeidet og vi som var arbeidsgivere.* Stavanger: UiS Scholarly Publishing Services. (Minnebank: Alexander L. Kielland-ulykken; Bind 4) Tilgjengelig på https://doi.org/10.31265/usps.12

Smith-Solbakken, M. (Red.). (2019c). *Vi som bestemte, støttet og var til stede.* Stavanger: UiS Scholarly Publishing Services. (Minnebank: Alexander L. Kielland-ulykken; Bind 5) Tilgjengelig på https://doi.org/10.31265/usps.11

Smith-Solbakken, M. (Red.). (2019d). *Vi som mistet.* Stavanger: UiS Scholarly Publishing Services. (Minnebank: Alexander L. Kielland-ulykken; Bind 3) Tilgjengelig på https://doi.org/10.31265/usps.10

Smith-Solbakken, M. (Red.). (2019e). *Vi som overlevde.* Stavanger: UiS Scholarly Publishing Services. (Minnebank: Alexander L. Kielland-ulykken; Bind 1)

Smith-Solbakken, M. (Red.). (2019f). *Vi som reddet, berget og etterforsket.* Stavanger: UiS Scholarly Publishing Services. (Minnebank: Alexander L. Kielland-ulykken; Bind 2) Tilgjengelig på https://doi.org/10.31265/usps.8

Smith-Solbakken, M. (2018b). Øyvind Krovik. I: *Store norske leksikon.* Hentet fra https://snl.no/Øyvind_Krovik

Solabladet (2016, 17. november). Åpner fotoutstilling om Kielland-ulykken. *Solabladet.* Hentet fra https://www.solabladet.no/kielland-ulykken/sola-strand-hotel/utstilling/apner-fotoutstilling-om-kielland-ulykken/s/5-106-89801

Soboleva, M. (2009). *Die Philosophie Michail Bachtins. Von der existentiellen Ontologie zur dialogischen Vernuft.* Hildesheim: Georg Olms Verlag

Stang, L. (2016). *Oljearbeideren – Stein Bredal.* Bergen: Kapabel forlag

Stavanger Aftenblad. (1980a, 28. mars). Beina kan ikke bryte sammen. *Stavanger Aftenblad,* s. 9

Stavanger Aftenblad. (1980b, 28. mars). Fullkommen tiltro til plattformen. *Stavanger Aftenblad,* s. 9

Stavanger Aftenblad. (1980c, 28. mars). U-stabilitet mulig årsak. *Stavanger Aftenblad,* s. 9

Steimler, O. Lerøen, B., Spang E., Reigstad, M. (1980, 31. mars). Alvorlig svikt hos redningsledelsen på Edda-plattformen; Flengende kritikk av redningsøvelsene. *Bergens Tidende,* s. 12

Strype, J. & Barland, B. (2007). *Kollegastøtte i politi og lensmannsetaten*. Oslo: Politihøgskolen

Stugu, O. (2008). *Historie i bruk*. Oslo: Samlaget

Sund, A., Weisæth, L., & Ersland, S. (1983). *Alexander L. Kielland-katastrofen 27. mars 1980 : Redningspersonellets erfaringer : En foreløpig forskningsrapport*. Oslo: Kontoret for katastrofepsykiatri, Universitetet i Oslo

Søndeland, G. (2016, 1. november). Regjeringen sier nei til ny Kielland-granskning. *Stavanger Aftenblad,* s. 10–13

Søndeland, G. (2018, 14. august). Etterlatte ber om ny gransking av Kielland-ulykken - nytt møte er allerede avtalt på Stortinget. *Stavanger Aftenblad.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/BJX4Ql/Etterlatte-ber-om-ny-gransking-av-Kielland-ulykken---nytt-mote-er-allerede-avtalt-pa-Stortinget

Telemark Arbeiderblad (1980, 29. mars). Fire Kragerø-gutter reddet i Nordsjøen: - Vi trodde aldri vi skulle se dere igjen! *Telemark Arbeiderblad,* s. 1, 2, 11-13

Tollaksen, T. (2005, 26. mars). 25 år etter at Alexander L. Kielland-plattformen kantret i Nordsjøen, leter overlevende og etterlatte fortsatt etter svar. *Rogalands Avis*, s. 27–33

Tollaksen, T. (2019a, 26. mars). 39 år etter "Kielland"-katastrofen: - Har plaget meg at Phillips slapp så billig unna. *Stavanger Aftenblad, Aenergi.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/J1mXlJ/39-ar-etter-Kielland-katastrofen--Har-plaget-meg-at-Phillips-slapp-sa-billig-unna

Tollaksen, T. (2019b, 27. mars). 39 år etter "Kielland"-ulykken. – Det blir ikke ro rundt "Kielland" før alle arkivene åpnes og ansvar plasseres. *Stavanger Aftenblad, Aenergi.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/wPPVL1/39-ar-siden-Kielland-ulykken--Det-blir-ikke-ro-om-Kielland-for-alle-arkivene-apnes-og-ansvar-for-ulykken-plasseres

Tollaksen, T. (2019c, 28. mars). 39 år etter "Kielland-ulykken»: -Industri og Energi må med for å få en ny gransking. *Stavanger Aftenblad, Aenergi.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/kJ34B6/39-ar-etter-Kielland-ulykken--Industri-Energi-ma-med-for-a-fa-ny-gransking

Tollaksen, T. (2019d, 1. april). Her er spørsmål "Kielland"- overlevende vil ha svar på. *Stavanger Aftenblad, Aenergi*. Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/na1bln/Her-er-sporsmalene-Kielland-overlevende-vil-ha-svar-pa

Tollaksen, T. (2018, 16. november). SV og AP krever innsyn i hemmelige Kielland-arkiver. *Stavanger Aftenblad, Aenergi.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/m6lPQp/SV-og-Ap-krever-innsyn-i-hemmelige-Kielland-arkiver

Tungland, E. & Smith-Solbakken, M. (2016). *Kielland ulykken – En polyfoni. Det som skjedde da det utenkelige ble virkelighet.* Fremføring av Torfinn Nag og Berit Meland Seagrief, Sola Strand Hotel, 17. november 2016 ; Helge Jordal og Merete Haslund, Trefoldighetskirken, 18. november 2016.

Våga, F. (2000, 18. mars). De døde vil ha meg med. *Stavanger Aftenblad.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/Lj2ex/De-dode-vil-ha-meg-med

Weihe, H-J. (2008). *Empati og etikk*. Oslo: Abstrakt forlag

Zagierski, P. (2017). Brev fra Zagierski 21.03.2017. I *Kielland-nettverket: Høring om Kielland-katastrofen* (s. 26). Stavanger: SAFE. Hentet fra https://safe.no/wp-content/uploads/2017/09/ KIELLAND-rapport.pdf

Zagierski, P. & Gjønnes, J. (1984). *Metallografiske undersøkelser av et metallstykke fra Alexander Kielland, stag D 4*. Oslo: Universitet i Oslo

Østlund, O. (1992). *Sabotasjen mot «Kielland»*. Trondheim: Falk forlag

RIKSARKIVET (RA)

Dahle, E. (1980): Vurdering av Alexander L. Kiellands stabilitet. Rapport 15. september 1980 til Granskingskommisjonen. Justisdepartementet.

Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken. Avhørskommisjonen, Avhørskommisjonenes rapport, S-1165

- Avhør av Trygve Møkster, 21. mai 1980.
- Avhør av Christian Næss, 13. mai 1980
- Avhør av Didrik Stonghaugen, 08. mai 1980 og 13. mai 1980.

Undersøkelseskommisjonen (1980). Viktige møter, beslutninger, m.v. vedrørerende arbeidet til undersøkelseskommisjon ang. Alexander L. Kielland ulykken. Arkiver etter Granskingskommisjonen

ILLUSTRATIONS

Figur 1: Alexander L. Kielland kantrer i løpet av 18 minutter. Illustrasjon: Elisabeth Tungland.

Figur 2: Plantegning av Alexander L. Kielland. Illustrasjon: Elisabeth Tungland.

Tegning fra Granskingskommisjonen, Riksarkivet.

Plattformen ovenfra; søyler, stag ankringssystem. Markert spesielle belastingsområder. Tegning av Eivind Egeli, 15. januar 2016. Gjengitt med tillatelse.