Bind 4: Minnebank Alexander L. Kielland-ulykken

Vi som arbeidet og vi som var arbeidsgivere

Redaktør: Marie Smith-Solbakken



Medforfattere:
Mohammad Afzal, Christer D. Daatland, Terje Johansen, Ellen Kongsnes, Lennart Lundholm, Leif Stang, Tor Gunnar Tollaksen, Else M. Tungland, Hans-Jørgen Wallin Weihe

Dataansvarlig og redaktør: Marie Smith-Solbakken

Utgiver: UiS Scholarly Publishing Services
https://doi.org/10.31265/usps.12
http://ebooks.uis.no/index.php/USPS/catalog/book/12
ISBN 978-82-7644-865-8



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

SYNOPSIS

This book is volume 4 in a collection of five works on memories from the Alexander L. Kielland oil platform disaster in 1980. The book includes memories of those who worked in the oil-industry and who were in some way colleagues and/or employers or in management positions.

The memories in this volume are from either from interviews or memories written down by those who worked in the oil-industry and who were in some way colleagues and/or employers or in management positions.

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 or themselves submitted their memories. In such cases, they themselves listed as authors. Other interview notes listed with the interviewer as author.

As interviews only are with Norwegians, we do hope to supplement this collection with additional memories from people in other countries. Many oil-workers worked across national boundaries and we know there are many colleagues as well as people in management positions in other countries. The administration as well as workers in the oil industry activity in the North Sea involved not only national of the North Sea countries, but also nationals of other countries such as USA.

The 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.

Keywords
Alexander L. Kielland Disaster; Memories, Administration; Employers, Workers

Nøkkelord
Alexander L. Kielland ulykken; Minner; Administratorer, Arbeidsgivere, arbeidere

FORFATTERPRESENTASJON

MOHAMMAD AFZAL (født 1965) fra Mandal er utdannet som industrirørlegger og fagbrev som sveiser. Jobbet offshore som operatør på diverse installasjoner fram til 2012. Begynte i nåværende stilling som sekretær i Fellesforbundet 2012. Er medlem av trepartsarena innen HMS i petroleumsvirksomhet; Sikkerhetsforum, Regelverksforum og Samarbeid For Sikkerhet."

CHRISTER D. DAATLAND (FØDT 1968) Utdannet Cand polit i sammenlignende politikk fra Universitetet i Bergen (UiB). Har jobbet med rusforskning, arbeidskultur, undervisning og som frilansforsker. I dag seniorrådgiver i NAV. Medforfatter av bøker om Øst-europeisk politikk, Thor Heyerdahl og bok om Alexander L. Kielland-ulykken.

TERJE JOHANSEN (FØDT 1945) er journalist og fagforeningshistoriker. Han har skrevet blant annet «Kampen om oljearbeiderne. NOPEFs historie» og bidratt til utgivelser som «Svart gull, rød flamme», «Den norske oljemodellen», «Synspunkter på norsk oljepolitikk», «Politiske oppsigelser» og «Norsk olje i EU-maskineriet». Journalist siden 1967 – i Hamar Arbeiderblad, Morgenposten, Dagbladet og Rogalands Avis. Fra 1987 til 2002 var han redaktør og informasjonsleder i LO-forbundet NOPEF.

LENNART LUNDHOLM (FØDT 1952) Svensk statsborger og bor på Sørlandet. Sluttet som sveiser for KMV i Kristiansand 1977 og begynte som rigger for OiS på Frigg-feltet. Ble material-coordinator, og reiste på Ekofisk-feltet fra 1979. Jobbet på Albueskjell A hook up for OiS direkte underlagt Phillips Petroleum da ulykken skjedde. Sluttet å arbeide i Nordsjøen i 1992. Har gjennom hele voksenlivet også vært visetolker og visekunstner.

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 demokrati (1995).

MARIE SMITH-SOLBAKKEN (FØDT 1959). Professor i historie ved Universitetet 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.

LEIF STANG (FØDT 1955) Journalist. Jobbet som forpleiningsarbeider på Statfjordfeltet fra 1977 til 1979. Var forbundssekretær og redaktør i Norsk Olje- og gassmedarbeiderforbund (NOGMF) og Norsk Olje- og Energimedarbeideres Fellesorganisasjon (NOEMFO) fra 1979 til 1983. Har vært redaktør for PETRO MAGASIN og journalist i Bergensavisen og Dagbladet. Har skrevet boka Oljearbeideren Stein Bredal (2016). Er i dag frilansjournalist med Dagbladet som største oppdragsgiver.

TOR GUNNAR TOLLAKSEN (FØDT 1978) har Master i historie ved Universitetet i Stavanger (UiS) og bachelor i journalistikk med samfunnsfag fra UiS. Han 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. Han 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.

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.

Innhold

SYNOPSIS 3
FORFATTERPRESENTASJON 4
FORORD 8
OPPDATERINGER 11
PARTSAMARBEIDET ER BÆREBJELKEN I NORSK ARBEIDSLIV 12
ARBEIDSGIVERE 14
LARS TAKLA, PHILLIPS 14
JAN ROGER OLSEN, PHILLIPS 19
SIV OFTEDAL, PHILLIPS 21
SISSIL BRUN SØRENSEN, PHILLIPS 24
LASSE ERIKSEN, PHILLIPS 26
HILDE MEIDELL, PHILLIPS 27
DAGNY LUND, PHILLIPS 29
OM PHILLIPS OG STAVANGER DRILLING 30
CARSTEN GOWART-OLSEN, A. GOWART-OLSEN & CO 31
CARSTEN GOWART-OLSEN, OM DRIFT OG EIERFORHOLD I REDERIET 39
SVERRE BJØRN-NIELSEN OG ALF KAASEN, STAVANGER DRILLING 1982 42
ALF KAASEN OG SVERRE BJØRN-NIELSEN, 1983 46
SVERRE BJØRN-NIELSEN, STAVANGER DRILLING 1984 48
BENTE SYNNØVE JONASSEN LINKJENDAL, STAVANGER DRILLING 49
HALDOR HOLGER BOGE, STAVANGER DRILLING 52
CHRISTEN MAGNE JENSEN, STAVANGER DRILLING 55
SVERRE KARL KRISTENSEN, STAVANGER DRILLING 58
JAN ERIK GEIRMO, STAVANGER DRILLING 61
JAN REIDAR HEGDAL, STAVANGER DRILLING 64
GUNHILD EDITH LANDE, STAVANGER DRILLING 68
HARALD INGE HÅVIK, SAS CATERING 72
JOHN DAGFINN BEISLAND, NYMO AS 76
OVE ANDERSON, NYMO AS 78
ANFINN ØKLAND, HdG (HAUGESUND de GROOT OFFSHORE A/S & CO) 80
STEIN INGE HORRNES, EINAR ØYGREY, OIS 83
SVEIN SAMUEL KROSSEN EINAR ØGREY AS 85
OLAF CHRISTOPHERSEN 87
SAMTALE MED FRODE FJELD (26 år i 1980) 94
INTERVJU MED KJELL JACOBSEN (48 år i 1980) 97
FAGBEVEGELSEN 100
GERD KRISTIANSEN, LO 100
LARS ANDERS MYHRE, INDUSTRI ENERGI 102
LARS ANDERS MYHRE, 2019 104
DEBATTINNLEGG AV GUNNAR BERGE, LARS ANDERS MYHRE, ØYSTEIN LANGHOLM HANSEN, KÅRE BJØRN VÅGE, TORSTEIN TVEDT SOLBERG OG HEGE HAUKELAND LIADAL 106
LEIF SANDE, INDUSTRI ENERGI 107

KARI R. STRAUMØY, INDUSTRI ENERGI 108
OMMUND STOKKA, INDUSTRI ENERGI 110
JØRN EGGUM, FELLESFORBUNDET 113
MOHAMMAD AFZAL, FELLESFORBUNDET 115
SVEIN MUFFETANGEN, FELLESFORBUNDET 117
SVEIN MUFFETANGEN, 2024 119
INTERVIEW WITH SVEIN MUFFETANGEN 121
STEIN BREDAL, SAFE 123
SAMTALE MELLOM ODD K. REME, STEIN BREDAL, MAGNE OGNEDAL OG MARIE SMITH-SOLBAKKEN 125
DISKUSJON MELLOM STEIN BREDAL, LEIF STANG OG HALLGEIR LANGELAND 130
ÅNEN VALAND, INDUSTRI ENERGI 132
KAI ÅNONSEN, FELLESFORBUNDET 134
HILDE-MARIT RYSST, SAFE 136
ROY ERLING FURRE, SAFE 139
ØYVIND KROVIK, EKOFISK-KOMITEEN 141
JAN OLAV BREKKE, LEDERNE 146
JAKE MOLLOY, OILC 148
OLAV ANTON SVENDSEN – HOVUDVERNEOMBOD BROWNAKER 153
TORBJØRN MORK OFTEDAL 156

ARBEIDSKAMERATER I NORDSJØEN 159
ALLAN EDGAR CHRISTENSEN, ISENTA 159
EGIL CHRISTIANSEN, BROWNAKER 162
EIVIND ØYRÅS, BROWNAKER 164
ARNE E NARVESTAD, BROWNAKER 166
LENNART LUNDHOLM, BROWNAKER 169
JON HØVIK, BROWNAKER 174
MAGNOR ROSSELAND, SMEDVIG DRILLING 176
TOM AARDAHL, PHILLIPS 178
TORVALD HOSET, PHILLIPS 179
GUNNAR GUNDERSEN, PHILLIPS 181
DANIEL G A DELGORGUE, PHILLIPS 187
DANIEL DELGORGUE INTERVJUET TIL STAVANGER AFTENBLAD 189
TORMOD WIGESTRAND, STAVANGER DRILLING 191
ASLAUG NORUN HAAVIK, SAS SERVICE PARTNER 197
ARNE JOHAN WIIK, HMV 200
ERLING VIKANES FORTELLER OM HVORDAN HAN SELV OG ANDRE UNNGIKK KATASTROFEN 202
ERLING VIKANES RECOUNTS HOW HE AND OTHERS AVOIDED THE DISASTER 203

REFERANSER 204

FORORD

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 og innsikt i 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 (ALK).

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 til stede

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 noen intervjuer som journalist og historiker Tor Gunnar Tollaksen, Ellen Kongsnes og Finn E. Våga har utført om Alexander L. Kielland-ulykken. Dette 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», og har også hatt egen separatutstilling på Sola Strand Hotell, høsten 2016 og på Kapittel litteraturfestival, høsten 2014.

I 2016 publiserte også Stavanger Aftenblad en større artikkelserie om Alexander L. Kielland-ulykken der tema var ulike årsaksteorier, i samarbeid med journalist Tommas Torgersen Skretting og Ellen Kongsnes. Årsaksteoriene er også behandlet i en egen artikkel[2] som en del av en vitenskapelig antologi.[3] Antologien som er basert på basert på arkivstudier fra Statsarkivet i Stavanger, Riksarkivet, private arkiv og innsamlet minnemateriell inneholder også en artikkel som sammenligninger etterspillet omkring de to storulykkene Alexander L. Kielland og Piper Alpha som hendte i Nordsjøen på 1980-tallet.[4]

En samling av stemmene i Alexander L. Kielland-historien, er også satt sammen i en sjangermessig ny framstilling, som en polyfoni [5]. 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 og en i Trefoldighetskirken i Arendal i regi av Helge Jordal og datteren til en av de omkomne, Merete Haslund.[6] I 2018 ble denne samlingen av stemmer lagt til grunn for en musikalsk oppføring sammen med Stavanger symfoniorkester og Rogaland Teater i Stavanger konserthus.[7]

Det foreligger også flere vitenskapelige publikasjoner som er basert på en kombinasjon av arkivstudier, minner og litteraturstudier. To eksempler er Smith-Solbakken og Weihe [8] om ulykkens årsaker og debatten rundt ulykken og Smith-Solbakken og Weihe [9/10] om sorg i et langtidsperspektiv.

Vi har inkludert en referanseliste som gir oversikt over et utvalg av arkivkilder, private dokumenter og utgitte publikasjoner. En del av referansene er fra dokumentasjon som 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

[1] Paulsen & Smith-Solbakken: 2017
[2] Kongsnes & Smith-Solbakken: 2016
[3] Smith-Solbakken: 2016
[4] Daatland ; Smith-Solbakken & Weihe: 2016
[5] Smith-Solbakken & Tungland: 2016
[6] Tungland & Smith-Solbakken: 2016
[7] Nag & Nøst: 2018
[8] Smith-Solbakken & Weihe: 2019
[9] Smith-Solbakken & Weihe: 2018
[10] Smith-Solbakken & Weihe: 2016

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

Dette er sjette 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. Vi gjør oppmerksom på at dette kan medføre at sidetallene i Minnebanken kan forskyves.

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 arbeid. 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.

OPPDATERINGER

Februar 2023: Lagt til intervjuer med Frode Fjeld og Kjell Jacobsen.

Mai 2024: Lagt til intervju med Olav Anton Svendsen.

September 2024: Lagt til nytt intervju med Svein Muffetangen.

Oktober 2024: Lagt til intervju med Arne Johan Wiik.

Februar 2025: Lagt til Erling Vikanes sin historie.

Januar 2026: Lagt til intervju med Torbjørn Mork Oftedal

PARTSAMARBEIDET ER BÆREBJELKEN I NORSK ARBEIDSLIV

AV MOHAMMAD AFZAL

Av de som hadde vært om bord på Alexander L. Kielland viste det seg at kun en av fire hadde hatt noen form for kursing i sikkerhet. Resten hadde fått dispensasjon av Sjøfartsdirektoratet. Årsaken til dispensasjonene var både økonomisk og praktisk. Mange av dem som var innom plattformen skulle kun ut på kortvarige oppdrag, og det ble regnet for uforholdsmessig å pålegge krav om sikkerhetsopplæring.

Ulykkeskommisjonen som gransket Kielland-ulykken kom med en rekke sikkerhetsanbefalinger og en av anbefalingene som virkelig satt fart i opplæringen, var obligatorisk sikkerhetskurs for alle som skal være om bord på en plattform. De første årene var sikkerhetskurs på hele 14 dager og inneholdt en grundig opplæring. I dag har man redusert opplæringen til færre dager. Det har skjedd gradvis. Noe på grunn av den teknologiske utviklingen og noe har bakgrunn i reduserte budsjetter. Redningsdrakter ble obligatoriske, de ble også forbedret med påsydde løkker. Under ulykken hadde en person omkommet fordi redningsdrakten var så glatt at man ikke fikk fatt i ham.

Etter initiativ fra fagbevegelsen ble Sikkerhetsforum opprettet i 2001 for å initiere, drøfte og følge opp aktuelle sikkerhets-, beredskaps- og arbeidsmiljøspørsmål i petroleumsnæringen til havs og på landanlegg i et trepartsperspektiv. Sikkerhetsforum er en trepartsarena som ledes til enhver tid av den sittende direktør i Petroleumstilsynet. Undertegnede er fast medlem av Sikkerhetsforum med stemmerett. Vi får førstehåndsinformasjon over hendelser og jeg løfter inn bekymringer mottatt fra medlemmer offshore. Det er viktig med reaksjon på et tidlig tidspunkt ved alvorlige hendelser.

Petroleumstilsynet som egen statlig tilsynsetat innenfor petroleumsvirksomhet så dagens lys 1. januar 2004. Tidligere var det Oljedirektoratet som hadde ansvaret for sokkelen, inkludert sikkerhet. Etter hvert kom også flere trepartsarenaer innen sikkerhet. Undertegnede er representert i flere arenaer i regi av min stilling i Fellesforbundet. Jeg representerer arbeidstakere fra leverandørindustrien som jobber offshore.

Regelverksforum er en partssammensatt gruppe, etablert av Ptil i dialog med partene. Hensikten er at forumet skal legge til rette for regelverksstrategi, regelverksarbeids og normer knyttet til helse, miljø og sikkerhet i petroleumssektoren.

Innføringen av Samsvarsuttalelse (SUT) har medført bedre arbeidstakermedvirkning, og økt regelverkskompetanse også blant arbeidstakerne. Ordningen har gitt rederne mer kompetanse og forbedret kjennskap til teknisk tilstand på egne innretninger. SUT er en godkjenning fra Petroleumstilsyn til en flytende innretning for å operere på norsk sokkel.

Årlig utgivelse av risikonivå på norsk kontinentalsokkel RNNP er en god pekepinn på hvordan situasjonen er offshore fra år til år. Denne undersøkelsen fikk sin oppstart i 2002 og

er viktig. Det er selskapene selv som melder inn hendelser. Heldigvis ser vi en jevn nedgang de siste årene i storulykke indikatoren.

Selv om vi i Norge har vært spart for større ulykker etter Aleksander Kielland, så fikk vi en påminnelse i 2010 med Deepwater Horizon i Mexicogulfen. Det beviser bare at det ikke er rom for å gjøre feil når mennesker og maskiner skal temme naturkrefter.

Samarbeid for Sikkerhet baserer sine anbefalinger etter konsensus i styret, og hensikten er læring etter hendelser for å forbedre sikkerheten i olje- og gassindustrien. Mye av arbeidet skjer i arbeidsgrupper som sammensettes fra arbeidstakersiden og arbeidsgiversiden. Erfaringen er at næringen følger og slutter opp om anbefalinger.
Anbefalinger kan være i form av en beste praksis eller representere en harmonisering av forskjellig praksis slik at de som arbeider på forskjellige installasjoner slipper å forholde seg til nye rutiner og prosedyrer hele tider.

Norge har ambisjon om å være verdensledende på HMS på norsk sokkel. Det er en ambisjon som har stått siden 2011 og et samlet Storting har stått bak ambisjonen. Ved en tilfeldighet oppdaget jeg at ambisjonen var tatt vekk i 2014 i tildelingsbrev til Petroleumstilsynet. Det viste seg at den ”blå-blå” regjeringen ved statsråd Robert Eriksson hadde fjernet ambisjonen i tildelingsbrevet. Det var noe Fellesforbundet ikke kunne akseptere. Vi skrev brev til Arbeids- og Sosialdepartementet (ASD) og fikk til svar at det hadde sammenheng med kost og nytte. Vi løftet saken videre til opposisjonen på Stortinget. Det medførte skriftlige spørsmål til Statsråden og interpellasjon levert til Stortinget av Arbeiderpartiet. Saken ble så grundig debattert at ved et senere møte samme år med statssekretæren i ASD, ble vi lovet at i neste tildelingsbrev til Petroleumstilsynet, ville ambisjon om å være verdensledende på HMS bli eksplisitt tilbakeført. Fra 2015 er ambisjonen tilbakeført i tildelingsbrevet til Petroleumstilsynet. Tilsynet skal ha den ambisjonen ved tilsyn og Samsvarsuttalelser. HMS melding 2018 inneholder den samme ambisjonen.

Partsamarbeid er grunnsteinen i norsk arbeidsliv. Det er den norske modellen som har bidratt til at jeg føler meg trygg når jeg oppholder meg på en installasjon offshore. Svakheten er at det nesten alltid er partssamarbeid som blir svekket ved omstillinger og innsparinger. I noen tilfeller er det nødvendig med omstilling med dagens utvikling av teknologi, men det bør absolutt ikke gå utover partssamarbeidet. Sikkerhet er ferskvare og vi har ikke råd til noen ulykker.

Vi har en robust tilsynsetat som legger vekt på arbeidstaker medvirkning i sin styringsmodell, eller mer kjent som den norske modellen. Jeg er overbevist om at vi må hegne om denne modellen i framtiden også, og videreføre ambisjonen om å være verdens ledende på HMS. Vi skal ikke ha flere Kielland-ulykker.

ARBEIDSGIVERE

LARS TAKLA, PHILLIPS

Av Marie Smith-Solbakken, 21. januar 2016, Næringslivets hus Stavanger.

PERSONALIA

Lars@taklaenergy.no

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjennomført på ONS lokaler i Stavanger. Notat fra samtalen sendt til gjennomlesing og korrigering. Samtykke i å bruke fremviste sitater fra notatet i vår fremstilling av Alexander L Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsag fra ulike personer. (mail 21.01.2016).

Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamlingen om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Nors oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden skal få del i dette. (Mail 05.01.2019).

BAKGRUNN

Født: 1944 i Odda
Utdannet på NTH: Sivil ingeniør med diplom i elektrokjemi
1971- 1977: Norzink, Ingeniør
1977: Phillips petroleum, Sjefingeniør, lederposisjoner
1985: Offshore manager (3 som delte den stillingen, jobbet offshore)
1989: Teknisk direktør
1993: Texas, sjef for operasjoner i vest Texas og New Mexico
1997-2005: Adm. direktør Phillips Norge / Skandinavia
2002: Administrerende direktør i ConocoPhillips etter sammenslåing
2005: Tidlig pensjon
2005: Var med å etablere selskapet Noreco (Norwegian Energy Company) sammen med Ståle Kyllingstad, Melberg brødrene i 2005.
2005-2011: Styreformann i Noreco som hadde 50 - 60 lisenser. Operatørskap på Siri på dansk sokkel og notert på Oslo Børs 2007. Da var det optimisme. Men det ble oppdaget sprekker i konstruksjonen. Produksjonen måtte stenges ned, som på Yme. Dette skjer mens oljeprisen var på det høyeste. Produksjonen var nedstengt i 5-6 måneder. Noreco ble mer et finansielt selskap etter sprekkene på Siri. Ståle Kyllingstad overtar som styreformann i 2011.
2002-2015: Styreformann ONS
2005: Utnevnt til kommandør av St. Olav Orden for innsatsen med å utvikle norsk petroleumsvirksomhet.

ARBEIDSOPPGAVER OG ANSVARSOMRÅDE I PHILLIPS

Ansatt for å koordinere og starte opp produksjonen på Tor, Albuskjell og Eldfisk og ferdigstille organisasjonen til igangsetting og oppstart.
Var Phillips sin leder for beredskapskoordinering i sørlige Nordsjøen (dvs. grønn sektor). Ekofisk og Vallhall lå i grønn sektor. Hadde all oversikt i tilfelle storulykke, og var den som varslet ved behov for beredskapspersonell.

Hadde laget oversikt materiell over alt beredskapsutstyr som var tilgjengelig for grønn sektor.

HVOR VAR DU DA DET SKJEDDE?

Grunnet for at jeg var på beredskapsrommet til Phillips fra Kielland gikk rundt til vi avsluttet letingen hadde seg slik: Henrik Ibsen lå utenfor Tananger. Den var bygd om til et flott hotell. Alexander Kielland var også brukt som hotell. Henrik Ibsens boligkvarter var spesialbygd, og ombygd på Stord. Den var innom Tananger for siste sjekk og vi lot ansatte med familie få komme ombord til en omvisning på hele plattformen.

Jeg hadde med meg kone og våre 2 sønner til omvisning om bord. Der møtte vi Svein Erik Bjørkund som var ansatt i Phillips som pressetalsmann. Vi satte oss ned i spisesalen med Svein Erik. Da kom det en melding over PA-systemet at Svein Erik Bjørkund måtte melde seg i radiorommet. Han kommer tilbake til oss og sier ”Jeg tror det har skjedd en alvorlig ulykke på Ekofisk, du må være med meg”. Vi løp ned noen trapper, og en ventende båt kjørte oss alle inn til land. Svein Erik og jeg kom oss til beredskapssenteret hvor det var full aktivitet, mens min familie dro hjem til Sandnes. Vi hadde "flipover", hvor all informasjon som kom inn, ble skrevet ned, og hengt opp på veggene i beredskapssenteret. Når vi kom inn hang det allerede mange flipover notater på veggene.

”18:47: AK TILTING OVER”

Jeg fikk en rask oversikt over statusen da jeg kom inn i beredskapsrommet. All informasjon ble skrevet på flippoveren var hengt på veggen: ”18:47: AK tilting over”. Herregud, alle må være omkommet var min første tanke. Det var et sjokk.

Det var like før påske. Det skjedde 27. mars 1980. Vi var i beredskapssenteret i et par døgn, kontinuerlig. Det kom etter hvert en rekke involverte personer til senteret. Bl. a. Magne Ognedal fra OD var tidlig på plass. Han var ganske ny i stillingen som Sikkerhetsdirektør i OD den gangen. Hele beredskapsrommet var fult av folk. De ringte fra hele verden, og en rekke parallelle kommunikasjonsopplegg ble satt opp.

MØTE MED OFFSHOREVIRKSOMHETEN OG RISIKO

Litt av en sjokkbehandling jeg fikk da jeg begynte i oljevirksomheten 1.desember 1977. Jeg hadde en god stilling i fabrikken til Norzink i Odda. Bedriftens ledelse mente jeg gjorde en dum beslutning . De sa du har det jo så bra her, hvorfor rote deg inn i oljevirksomheten.

Den dagen de hadde avskjedslunch for meg, styrtet et helikopter på veg til kompressor plattformen B-11 i tysk sektor og alle om bord omkom. Etter to dager på jobb ble jeg invitert med i begravelsen i Domkirken for de omkomne i. Det var en offentlig begravelse, og det var få norske den gang i ledelsen i Phillips. Ledelsen ønsket å ha med en som snakket norsk. Da jeg kom inn i kirken så jeg 12 kister på rekke og rad nedover midtgangen. Et par år etterpå var det Kielland. De katastrofale ulykkene som jeg erfarte de første årene jeg var i oljevirksomheten gjorde sterkt inntrykk, og understreket risikoen i denne sektoren.

Det har satt seg, jeg gjorde alt for å hindre at slik kunne skje igjen. Det sjokket, ”AK tilting over”, sitter fortsatt i meg. Dekket var stort som Ullevål stadion, den veier ca. 10 000 tonn hele plattformen, og så velte. Først var det svikt i staket ved hydrofonen, i det staket som går tvers. Alexander Kielland la seg over og hang da på wirene og mistet oppdrift. Strømmen forsvant, ingen ting fungerte med en så stor helling. Det var 50 til 80 i kinosalen, alt var løst, det må ha vært kaos.

En av de unge ingeniørene jeg kjente godt, Olav Skotheim, var der. Normalt skulle han vært på Eldfisk. Han var i kinosalen da det skjedde, og kom seg i sjøen og svømte til basketen. Kranføreren på Edda var snarrådig og senket ned en basket og fikk reddet flere. Olav Skotheim fikk ringt til kona før hun visste noe om dramaet som utspant seg ved Edda plattformen. Ufattelig at de greide seg.

LIVBÅTENE
Du løser et problem, og så får du et annet.

Vi hadde de runde kapslene som hang etter et oppheng tidligere. Det var plass til 30. I en brann på Ekofisk Alpha under evakuering av mannskapene, frigjorde de kapselen mens de var i luften. Kapselen datt ned til sjøen, tre ble drept av fallet, og flere fikk ødelagt ryggen. Lærdommen av dette var at vi måtte unngå at redningsbåtene kunne utløses i luften. Da Harding båtene kom, måtte det være slakk i linen for å løse de. Når de først fikk løst en krok, så fikk de ikke løst den andre. På Kielland viste det seg at det var vanskelig å løse ut båtene i høy sjø.

Så kom "frittfall-livbåtene".

SPREKKER
Siri som tok knekken på Noreco
Yme kostet mye.

MINNE
"1847: AK Tilting over"

ULYKKEN OG PHILLIPS
Hele organisasjonen ble påvirket. Vi hadde mange folk på Ekofisk. Mye var startet opp. Mange jobbet i havet og ble berørt av at så mange omkom. Omkomne ble tatt om bord på på Ekofisk. Trimrommet ble brukt til å lagre omkomne personer i plastposer. En ulykke av et slikt omfang, og hvor de fleste kjenner hverandre, skaper en uhyggestemning – som sitter i lenge. Det var en enorm dramatisk situasjon for Ekofisk området.

Øverste sjef for Ekofisk området, Offshore Manager (OM), var den gang amerikanere, og de var tre som delte stillingen. AK-ulykken var en stor belastning for hele organisasjonen til Phillips, og det gjøres en del endringer i ledelsen og i selskapet i ettertid. Jeg går inn i min første offshore stilling som sjefingeniør offshore. OM under AK ulykken blir forfremmet til Sikkerhetsdirektør for den norske operasjonen. Å sitte med offshore ansvaret under en slik katastrofe var en stor belastning for han, og han gjorde en meget god jobb innfor sikkerhets området i selskapet i ettertid.

Kielland preget oss alle, ikke minst oss i leder posisjoner.
Senere, når du selv sitter med ansvaret, når det skjer, skjønner du mer hvordan de hadde det. AK hadde innvirkning på organisasjonen. Det tok på folk. Det ble en god del endringer etter ulykken i organisasjonen.

STAVANGER DRILLING
Alf Kaasen drev selskapet. Rederen Gowart-Olsen hadde en beskjeden organisasjon. Det ble reist tvil om Stavanger Drillings sin evne til å drive en boligplattform, og renommeet til Stavanger Drilling ble sterkt påvirket av ulykken

OM ULYKKEN
Mye containere om bord på Kielland. Veritas hadde godkjent boligkvarteret.

OPPANKRING
Det var 8 anker, ikke 10. Hadde den ligget fritt kunne den hatt 10. Det var en forbindelseslinje mellom Edda og Kielland. Når man ligger inntil en fast plattform, så blir det færre anker. Kielland lå i et område hvor det ikke kunne være flere ankere. Kielland måtte dra seg ut fra Kielland om det ble storm og høye bølger.

Det er riggeier og mannskap som har ansvar for ankring sammen med sjøfartsmyndighetene.

LÆRDOM
Påseplikten ble gjort tydelig. Det ble mer ansvar på operatør sammen med medbestemmelse for arbeidstakere. Etter Kielland fikk myndighetene et sterkere "ballagrep" på operatør.

MEG PERSONLIG
I alle år etter har jeg stått frem i forskjellige lederposisjoner og brukt eksempelet om Kielland om hva som kan skje. Hver gang jeg snakket om Kielland blir jeg følelsesmessig engasjert. Det hadde gjort et sterk inntrykk.

Da jeg var OIM brukte jeg mye tid på å hindre at det skulle skje. Jeg var opptatt av sikkerheten til folk og virksomheten. Det er en smerte som ligger der, og alltid vil være der.

Osloregionen og mesteparten av norsk business lar seg mer påvirke av 22. juli, enn en katastrofe i havet. 22. juli var noe annet og hadde større innvirkning på befolkningen enn det som skjedde i havet. Tidlig på 1900 tallet var det over 700 fiskere som omkom på jobb. Vi har levd av havet. Det var vestlendingene, rogalendinger og kystfolk som omkom på Kielland. Befolkningen i disse område var sterkt berørt, men det hadde mindre innvirkning på det sentrale Norge.

Det ble en omfattende gjennomgang av alle slags lover og regelverk, og gjennomgang av alle godkjenningsprosedyrer og rutiner for å forbedre sikkerheten. Et av de gamle kravene som ble endret var pålegget om at livbåtene på riggene i Nordsjøen skulle utstyres med fiskesnøre !

BYRÅKRATISK
Det blei nedsatt flere utvalg og komiteer som gjennomgikk hele regelverket. En rekke endringer ble gjort innen Petroleumsloven og Regelverket. Pendelen svingte kanskje for langt innen enkelte områder, og kravene til dokumentasjon ble styrket gjennom kvalitetssikring og regelverk. Det gjørers forenklinger nå.

Et eksempel på økningen i krav til dokumentasjon som blei gjennomført innen verftsindustrien på 80-tallet er historien om et Statfjord plattformdekk som ble bygd på Fredrikstad Mek. Verk. og som skulle leveres til Rosenberg Stavanger. Dokumentasjonen for dekket skulle leveres til AD som ga beskjed til mannen som kom med dokumentene at han skulle legge de på en ledig plass i bokhyllen på hans kontor. Hvorpå budbringeren repliserte

at det var umulig siden han hadde en full varevogn av dokumenter utenfor kontoret. AD på Rosenberg hadde erfaring med bygging av LNG tankere som kun krevde noen A4 sider med dokumenter!

Det er viktig med et regelverk som sikrer kvalitet i alle ledd, men det har vist seg at et rigid regelverk ikke nødvendigvis gir færre skader og uønskede hendelser.

JAN ROGER OLSEN, PHILLIPS

Av Else M. Tungland

PERSONALIA

Sykehusdirektør/ EDF- tekniker, Phillips 1976-1983

Jan.roger.olsen@sshf.no

GJENNOMFØRING OG BRUK

Godkjent

JOBBEN I NORDSJØEN

Startet offshore i 1976 som nyutdannet ingeniør i Phillips. Grunnen til at jeg begynte Nordsjøen var at jeg tilfeldigvis traff en annen nyutdannet ingeniør som jobbet innen Oljeboring, der det var gode penger å tjene.

Jeg fikk tips om å ringe Phillips i Stavanger dersom jeg var interessert i jobb. Mine medstudenter syntes ikke det var noen god ide. Det mente at dette med olja var en forbigående sak, et Stavangerfenomen som ville gå fort over.

Jeg var på en konferanse hos Phillips som varte en halvtime. Det var en amerikaner som sa ; "I see you have the papers", så fikk jeg jobb etter at eksamen var avsluttet.

Før jeg fikk reise offshore måtte jeg gjennom et sikkerhetskurs. Vi var to stykker som ble kjørt ut til militærbasen på Sola. Der var det 2 brannslukkingsapparat, nødraketter og oljefat. Vi fyrte av rakettene. Så måtte vi slukke brann i oljefat. Etterpå fikk vi se en tre kvarters introduksjonsvideo. Det var sikkerhetskurset på den tiden.

Før avreise måtte vi ta på oss overlevingsdrakt, en alminnelig våtdrakt. Helikoptrene gikk i shuttel mellom de ulike plattformene. Vi var innom flere steder før jeg som forvirret 23 åring, sto på helidekket på plattformen jeg skulle jobbe.

Jeg trodde jeg var ansatt som ingeniør, men det viste seg at jeg skulle jobbe som elektriker. Dette hadde jeg ingen praktisk erfaring med. På de to første turen reparerte jeg ledninger. På den tredje turen var jeg ansvarlig for all elektrisk befaring på Ekofisk. Jeg hadde en telefon jeg skulle ringe dersom jeg var i tvil om noe - og det var jeg jo hele tiden. Dette forteller jeg ikke for å kritisere, men for å vise hvordan systemet var den gangen.

Etter ett år hadde jeg lært mye og ble tatt ut i en gruppe som ble satt til å håndtere (nsb systemer?) automatiserte systemer som skal ta seg av og stenge ned alt i nødsituasjoner.

BLOW OUT PÅ BRAVO

Blow out på Bravo hadde en avgjørende betydning på sikkerhet.
Alt elektrisk måtte stenges ned. Det ble ødelagt av vann. Jeg var med å sette opp nytt. Det tok måneder å bygge det opp igjen.

I forhold til nivået der ute hadde jeg god erfaring. Fikk sjokk da jeg så rapporten etter ulykken. Boresjefen var en halvgått medisiner student og plattformsjefen var baker. Det var

mangel på systematikk og mangel på kunnskap. Det var bare tilfeldigheter som gjorde at det ikke kunne ha gått mye verre.

KIELLAND

I 1980 tok jeg etterutdanning i Økonomi og administrasjon. Var 24 dager hjemme og jobbet 28 dager ute, der vi nettopp hadde flyttet inn på en ny bolig plattform, Q-plattformen.

Q-plattformen- besto av midlertidige Moelven brakker om var glassfiberbelagt. Vi var 4 mann på lugaren, uten ventilasjon så vinduene sto opp. Det var 5 dusjer til 35 mann. De drev tester på naboplattformen som bråkte fryktelig , så vi sov med øreproppper. Vi klagde ikke, for det var sånn det var.

Jeg var hjemme under Kiellandulykken. Da jeg hørte om ulykken var min første antakelse at det var den nye Q-plattformen som hadde veltet. Mange av mine venner var der. Ektefellene deres ringte, men jeg måtte bare beklage at jeg ikke visste noe.

Det var ikke mobiltelefoner den gangen og ikke så lett å få tak i folk. Når vi var ut brukte vi Kanal 16 når vi skulle ha kontakt med folk hjemme. Det var en åpen kanal gjennom Rogaland radio, som alle kunne lytte på.

LÆRDOMMEN

Alexander Kielland hadde et så dårlig omdømme at vi i Phillips nektet å bo på den plattformen. Ikke fordi vi visste noe om sikkerheten, men den generelle standarden var så dårlig. I ettertid har jeg erfart at sikkerhetsstandard og generell standard henger sammen.

Bravo ulykken og Kielland var avgjørende for arbeid med systematisk tenkning og krav om sikkerhetsrutiner, en erfaring jeg har tatt med inn i senere jobber.

Har jobbet som Sykehusdirektør siden 2003 og har bl.a. vært med i Adriansen-utvalget som jobbet med pasientsikkerhet og arbeider nå i utvalgt som ser på sertifisering av helsetjenester.

HMS mitt har vært mitt flaggskip hele veien. Jeg har 4 døtre, 3 av dem er sivilingeniører og jobber med HMS. Til dem sier jeg at de ikke må være redde for å få represalier. Tanken du må ha i hodet er hvordan du vil opptre når du treffer pårørende, som på grunn av det du ikke påpekte, nå er lemlestet for resten av livet. Det jeg ikke synes er godt nok for meg selv og selv mine nærmeste vil jeg ikke være ansvarlig for. Dette er et ufravikelig prinsipp som jeg legger til grunn for mitt virke. Dette er ting som jeg ikke hadde hatt like godt fokus på uten erfaringene med Kielland og Bravo.

SIV OFTEDAL, PHILLIPS

PERSONALIA

F: 1955
siof@statoil.com

BAKGRUNN

1983: Phillips Petroleum Company Norway, prosjektmedarbeider, norsklærer for amerikanske og britiske ansatte, engelsklærer for norske ansatte
1984: Fast jobb i opplæringsavdelingen med ulike oppgaver innenfor administrativ opplæring
1985: Barselpermisjon
1986: Phillips Petroleum Company Norway, Ansvar for lederutvikling
1987: Phillips Petroleum Company Norway, Leder for rekruttering og personaladministrasjon, AKAN og attføring
1992: Phillips Petroleum Company Norway; Leder for expat-administrasjon, forsikring, ansattlån og pensjon
1994: Phillips Petroleum Company Norway, Opplæringssjef
1996: Phillips Petroleum Company Norway, Personaldirektør
2002: ConocoPhillips, Personaldirektør
2003: ConocoPhillips, Direktør for kommunikasjon og myndighetskontakt
2006: Direktør for HR-tjenester i Statoil
2011: Forhandlingsdirektør i Statoil
2015: HR-sjef for Statoils midtstrøms- og nedstrømsaktivitet i Nord-Amerika

GJENNOMFØRING OG BRUK

Det er gjennomført flere samtaler på Statoil, på telefon og i hjemmet i Tananger. Foto er tatt sommeren 2015 og våren 2016 i hovedbygget på Statoil. Notat sendt til gjennomlesning og korrigering 9. juli 2016. Korrigert notat mottatt 18.07.2016. Samtykke til å kunne bruke notatet som et grunnlagsdokument i arbeidet med fremstilling av Alexander L. Kielland-ulykken, herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer. Samtykke gitt (mail19.07.2016)

Samtykket til at notat fra samtalen offentliggjøres og inngår i minnesamlingen om Alexander L. Kielland-ulykken som overleveres Norsk oljemuseum, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek. Mail 05.01.2019.

OPPLÆRING 1983

Da jeg ble ansatt i Phillips Petroleum Company Norway som prosjektmedarbeider høsten 1983 var det for å drive norskopplæring for amerikanske og britiske ansatte og engelskopplæring for norske ansatte. Jeg kom da fra en lærerstilling på Tananger Ungdomsskole, og olje- og gassindustrien hadde til den tid vært noe jeg leste om i avisene eller hørte om på radio og TV. For meg var olje og gass en ny verden, en utrolig spennende bransje med kompetente folk fra mange land, med ulike typer utdannelse og bakgrunn. Språkopplæringen foregikk både individuelt og i grupper. Det var de øverste lederne jeg underviste en til en – administrerende direktør, viseadministrerende direktør, driftsdirektør, teknisk direktør. Vi ble etter hvert godt kjent, og HMS og Kielland-ulykken var ofte tema for de samtalene vi hadde for at de skulle lære språket. Selv om vel tre år var gått etter selve

ulykken, var både ledere og ansatte fortsatt sterkt preget av det som hadde skjedd, og veldig opptatt av at det aldri måtte skje igjen.

Omtrent samtidig med at jeg startet i selskapet fikk vi en ny HMS-direktør, Torger Lode fra Hinna. Torger hadde en doktorgrad i Chemical Engineering fra USA og hadde jobbet en del år for Esso i USA og Belgia før han kom tilbake til Norge. Han hadde et brennende engasjement for HMS, og ble etter hvert både en pådriver og en sterk bidragsyter til at HMS stod øverst på agendaen i alle ledermøter, på land og offshore. Torger Lode bygget HMS-kultur, og det gjorde han blant annet ved å få oss til å tenke sikkerhet enten vi var på jobb i Tananger eller vi vasket kjøkkentaket, malte hus eller var på båttur. Hver gang jeg tar på meg den gamle, slitte Helly Hansen-jakken alle ansatte fikk i premie etter at den norske Phillips-divisjonen hadde jobbet 3 millioner timer uten skader, eller hver gang jeg tar fram kjøkkentrappa som var en annen HMS-presang til alle ansatte for en lang periode uten skader, tenker jeg på Torger. Den dag i dag vet jeg at man ikke står på en vaklevoren kjøkkenstol når man jobber med takvask eller skifter lyspærer.

For ansatte som hadde jobbet i selskapet noen år var Alexander Kielland-ulykken vendepunktet i forhold til HMS-tenkning, slik den etter hvert ble det for hele industrien. En av mine kollegaer i personalavdelingen var Ivar Johansen. Han hadde jobbet i Stavanger Drilling da ulykken skjedde, og fortalte om hvordan denne tragiske hendelsen i ettertid satte sitt preg på organisasjonen og alle som jobbet der. Andre ansatte jeg møtte i Phillips, både på land og offshore, fortalte om sine opplevelser da ulykken skjedde, om dager og netter på kontoret uten søvn, om ektefeller som kom innom kontoret med rene klær, om kollegaer de hadde kjent som var borte for alltid. Min egen referanse for Kielland-ulykken var en nattevakt på psykiatrisk akuttmottak på Haukeland Sykehus, der jeg jobbet i helger og høytider mens jeg studerte ved Universitetet i Bergen. Ansatte og pasienter samlet seg rundt TV-apparatet for å høre om den forferdelige ulykken. Alle var stille, ingen kunne helt fatte omfanget av tragedien. Det er noen dager i livet du husker for alltid. Den morgenen jeg hørte om Alexander Kielland var en av disse. 11. september var en annen slik dag, massakren på Utøya en tredje. Disse dagene preger deg for resten av livet.

Fra 1996

Da jeg i 1996 ble personaldirektør og medlem av den øverste ledergruppen fikk jeg se hvordan HMS-arbeidet preget arbeidet og tenkningen, hvordan det hadde blitt en innarbeidet kultur, ikke en pliktøvelse, ikke retorikk - men en forståelse av HMS som selve «lisensen», selve fundamentet for å kunne drive olje- og gassvirksomhet både i Norge og andre land. Vi jobbet systematisk med KPI'er og kulturbygging, og selv personaldirektøren kunne SIF*- og TRIF*-tallene på fingrene. Toppledelsen etterspurte resultater og var meningsbærende.

Fusjon mellom Phillips og Conoco

Like etter fusjonen mellom Phillips og Conoco i 2002 hadde vi et ledelsesmøte med Petroleumstilsynet. I dette møtet kan jeg huske sikkerhetsdirektør Magne Ognedal sa at han hadde store forventninger til at det nye selskapet skulle bli ledende innenfor HMS på norsk sokkel. Kombinasjonen av et Phillips som hadde arbeidet systematisk med sikkerhet etter Kielland-ulykken og et Conoco som i USA var kjent for en sterk sikkerhetskultur på grunn av samarbeidet med DuPont, burde ha gode sjanser for å lykkes med nettopp det, mente han.

Vendepunkt

Kielland ble et vendepunkt for hele den unge norske oljenasjonen, både for Phillips, andre operatører, leverandører, utdanningsinstitusjoner og myndigheter. HMS kom øverst på

agendaen og er fortsatt øverst på agendaen i olje- og gassindustrien. Likevel tenker jeg at noe har endret seg de siste årene. Industrien har vært gjennom et generasjonsskifte. Det er mange ansatte både i selskapene og i myndighetsapparatet nå som ikke fikk Kielland og de umiddelbare ettervirkningene med seg og som derfor ikke er en del av denne historien. Er det slik at den enkelte av oss til enhver tid må ha en slik ulykke i ryggmargen for å kunne jobbe systematisk med HMS? Vi må passe på så HMS ikke blir teori, retorikk og pliktøvelser, men en integrert del av måten å tenke og jobbe på.

TREPARTSSAMARBEIDET

Kielland var et startpunkt for trepartssamarbeidet mellom myndigheter, arbeidsgivere og arbeidstakerorganisasjoner i Nordsjøen om det vi etter hvert kjenner som «den norske modellen». Hvor opptatt av HMS var partene i arbeidslivet før Kielland-ulykken? Etter Kielland ble HMS viktigere enn tariff. Egne arbeidstakere ble gjennom verneombudsordningen ansvarliggjort sammen med selskapet for at kravene til HMS skulle bli ivaretatt. Det er det beste med den norske modellen, det har mange positive sider. Men så, på et tidspunkt som er vanskelig å tidfeste, klarte vi ikke lenger å differensiere godt nok mellom tariff og HMS, og de skarpe skillene mellom tariff og HMS ble utvisket. I det øyeblikket HMS ikke er HMS, men tariff, er HMS ikke lenger HMS. Når HMS mister sin immunitet, så mistet det også sin kraft.

Utfordringen nå er å definere meningsinnholdet i krav, balansere handlingsmønsteret mellom partene og omforene samarbeidsmodellen. Det finnes ingen bedre modell enn å la kollegaer og arbeidskamerater bidra til å ivareta egne kollegaers liv og helse. Modellen forutsetter ansatte med kunnskaper, ferdigheter, evner og ikke minst integritet. I tillegg forutsetter den arbeidsgivere som tilrettelegger for at organisasjonen har ansatte med kunnskaper og ressurser som setter dem i stand til å medvirke i utvikling av arbeidsprosesser og systemer.
Aldri før har den norske modellen stått under et sterkere press. Like viktig nå som den gang vi samlet oss om et HMS-system basert på den norske modellen, er det å få trepartssamarbeidet til å fungere bra i en periode som preges av svingende oljepriser, sterk konkurranse, også fra andre energikilder, og en rivende teknologisk utvikling.
Vel så farlig som å overdrive en situasjon er det å undervurdere en situasjon dersom den tredje parten, som ofte er myndighetene, ikke er bevisst på dette rollespillet. Modellen mister sin kraft og retning om det skapes inntrykk av at partene overdriver eller undervurderer. På et tidspunkt mistet vi balansen. HMS ble et påskudd for å drive tariffarbeid, og HMS ble i enkelte sammenhenger brukt for å presse fram bedre lønns- og arbeidsvilkår.
Den norske modellen, med parter i balanse som samvirker, er uslåelig. Det var slik vi hadde det, i hvert fall det første tiåret etter Kielland. Det er derfor vi må la historien og de erfaringene den skapte forbli i oss.

*TRIF: Total Recordable Injury Frequency
*SIF: Serious Injury Frequency

SISSIL BRUN SØRENSEN, PHILLIPS

Av Marie Smith-Solbakken, 5. november 2015, Somaveien 84 (Firkanten).
Godkjent.

BAKGRUNN
Begynte i Phillips i 1979. Arbeidet som lønningsassistent til 1982. Hjemmeværende i 5 år med to barn. Begynte i SAS servicepartner (senere Eurest) i 1987 og var frem til 2010 om Personalkonsulent og sist som HMS leder.

27. MARS 1980
Hadde nettopp begynt, og flere fra Phillips var å så på Henrik Ibsen den dagen. Vi stod i skylobbyen den dagen. Bjørn Helgø informerte oss at Henrik Ibsen skulle ut og erstatte Alexander L. Kielland. Da kjente jeg plutselig at jeg tippet, og ble presset av et bord mot veggen, og var under vann. Når jeg kom til meg selv, så kikket jeg rundt på de andre om de så at jeg hadde reagert. Lurte på hvorfor jeg hadde kjent et bord presse mot meg, fordi bordene på Ibsen var skrudd fast i golvet. De er boltet, det skal de være på alle flyterigger, så det stemte ikke. Ingen hadde lagt merke til det. Da vi skulle ned leideren pinnholdt jeg i rekkverket. Var redd det skulle skje igjen.

Når jeg kom hjem stod tven på. De informerte om ulykken. Det virket som de ikke skjønte alvoret i NRK. Det gjaldt de første sendingene. Mor min sa til far "Sissil har fått olje på hjernen." Satt lenge oppe. Alvoret seig mer og mer inn etter hvert. Irriterte meg over reporterne.

28. MARS 1980
Satt i kontorlandskap og kom på jobb. Det var bestemt hvem som skulle svare på telefonene. Men ingen visste hvem som var om bord, og hvem som var savnet.
Hun som tok i mot telefonene satt og grein tilslutt. Hun var helt oppgitt. Det var mange fortvilte pårørende som ringte. Jeg så og hørte på.

Så ble det klart at vi måtte få et system for finne ut hvem som var hvor. Phillips utviklet sitt eget system. Vi gikk og ventet på systemet. De hadde manuelle lister, vet ikke hvorfor de ikke fant ut av det. Senere kom Da Vinci, da visste en på en prikk hvor alle var til enhver tid.

Alle var preget av situasjonen.

Vi måtte skrive skademelding på han som døde. Reme. Marianne hette hun. (Om du finner skademeldingen vil hennes navn stå)

En del som fikk psykiske problemer. Noen ble sykemeldt. Det som var på Edda hadde fått det nært.

Baste Fanebust var radiooperatør på Ekofisk. Snakket med han senere. Husker han sa at det var forferdelig. At han fulgte med på ulykken. De fleste var jo innom kontoret, egentlig ganske ofte.

OFFSHORE EN UKE ETTER KIELLAND

Kom på jobb en dag og fikk beskjed om å reise offshore. Det var første tur. Fikk utstyr, hjelm og litt forskjellig. Ingen som fortalte at jeg skulle bruke hørselvern i helikopter, det var en helt forferdelig tur. Når jeg la meg om kvelden, gikk alarmen. Så traff jeg noen som gikk i survivalsuit, og sa vi skal ha den på. Burde jo ha skjønt det. Gikk og hentet den. Etterpå viste det seg at det var feil, alarmen skulle ikke gått i min lugar. Jeg visste ikke hvor jeg skulle gå, hadde ikke trenet på nødutganger. De fikk jo registrert meg at jeg var i livet. Jeg fulgte bare etter de andre. Nå er det jo safetyrunder, du får utdelt kort med hva livbåt du hører til. Det er trening på forhånd. Og sikkerhetskurs. Det var jo trening før og.

Husker også at det kom en melding om at de hadde funnet en survivalsuit full av reker på bånnen. Fikk høre og sett på den turen.

STERKESTE MINNE

Det som har skremt meg mest var at jeg fikk forvarsel. Høres dumt ut, forferdelig dumt. Men det var slik det var.

HVA HAR KIELLAND BETYDD

Betydd mye, ikke minst for sikkerhetsopplæring, safetyrunder og trepartsamarbeidet.
Tror ikke trepartssamarbeidet var så aktivt før. I hvert fall i Phillips var ikke fagforeningene populære.

Det er viktig å registrere hvor folk befinner seg.

REGELVERKET

Regelverket er viktig. Selskapene skjelver i buksene når ptil kommer. De har de respekt for. De har pressmidler med lisenser.

I statene truer de med advokater og erstatning, mens i Norge med regelverk og lisenser. Det er trusselen som ligge bak speilet.

Snakket med en amerikansk HMS leder, som fortalte at en ansatt som hadde brukket fingeren og ikke rapportert. Han fikk sparken fordi han ikke hadde rapportert.

I Phillips virket det sånt at aksepten for fagforeningen ble større.

Risikovurderinger er også en arv etter Kielland og andre hendelser.

Konsekvensene av Kielland var viktig for utviklingen, også Piper Alpha hadde betydning, spesielt i Storbritannia. Regelverket i Storbritannia er slappere enn i Norge, men der har de også skjerpet de seg. Kanskje for mye, de er så pertentlige. De kan jo bruke fire afire-sider på å skrive en rutine. Jo mer tekst – jo bedre, tror de.

I OLF /NOG finnes det mer om dette.

Forferdelig at det må dø så mange for at andre skal overleve”
Blow outen (Bravo 1977) og Kielland er det som vil huskes, blow outen og var veldig alvorlig”.

LASSE ERIKSEN, PHILLIPS

A Marie Smith-Solbakken, 7. september 2016, Rogaland taxi, Forusveien
Godkjent.

PERSONALIA

f.1942
taxi.789@live.no

BAKGRUNN OG TILKNYTNING

Fra 1979-1984 ansatt i Phillips på security
Tjenestegjort i Libanon
1984- 2011 drosjesjåfør løyve.

BASEN

Basen det var helt kaos, vi skjønte ikke hva som skjedde. Kaos. Det kom inn folk fra hele verden. Forstod ikke noe, kunne ikke begripe omfanget.

Sjefen vår sa med engang: ”Her er det over 100 som har gått med”. Vi trodde det ikke, men sånt var det. ”Det går ikke an”, sa vi. ”Jo det går an”, sa han.

Vi fikk ikke info i det hele tatt. Ingen forstod hva som var skjedd før dagen etter, ikke da en gang.

Største jobben var å holde journalistene vekke. Har ikke sett på maken til frekkhet.
Vi ble overkjørt av pressen. De ville opp til operasjonsrommet i tredje etasjen

HILDE MEIDELL, PHILLIPS

Av Else M. Tungland, 23.10.2016, Sandefjord
hmeidell@sandefjordbredband.net

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 del i dette. (sms 16.02.2019)

BAKGRUNN

1977: Sekretær i Phillips administrasjonen land
1979: Resepsjonist Ekofisk hotell
1996: Sluttet

Jeg begynte som vikarsekretær i administrasjonen i Phillips 1977, og jobbet her inntil jeg begynte å reise offshore i 1979. Det var ingen andre damer der til å begynne. Jeg var den første kvinnen som jobbet offshore for Phillips. Jeg var resepsjonist på hotelldelen til Ekofisk complex. Min oppgave var å fordele rom til mannskapet og booke dem på helikopter. Jeg bodde alene på tomannslugar, men ganske snart kom det en kvinnelig «Medic» som jeg delte lugar med en tid. Da jeg sluttet i 1996 hadde jeg vært offshore i 18 år, og vært med på et eventyr.

27.MARS 1980

Jeg hadde resepsjonen under Kiellandulykken. Mayday kom 18:29, da jeg var gått av vakt. Da ble det musestille. Følelsen av den absolutte stillheten sitter i enn. Den var sterkt.

Jeg kan ikke huske om det ble sagt noe over høyttaleranlegget, men jeg meldte i administrasjonen. Alle i plattformledelsen var samlet og satt i hver sin telefon. Det var veldig intenst. Jeg fikk beskjed om å gå opp arbeidsplassen min og ta imot overlevende.

Det var dårlig vær. Helikopterdekket og en hangar ble gjort klar for å ta imot overlevende. De kom ikke innom meg, men ble kjørt rett ned i trimrommet. Her var alt gjort klart for å ta imot folk som hadde vært i vann. Det var redd opp ekstrasenger. Varme klær ble samlet inn fra guttene.

Den natten gikk rundt og ventet. Vi visste at de guttene som ble hentet opp ble tatt godt vare på av medic og sånt. Det var stille, veldig stille. Alle gikk rundt på tå hev og visket, ingen turte å snakke høyt.

Neste dag ble det action. Da de måtte vi jobbe med mannskapsskiftene og finne ut hvem som hadde vært å Kielland og Edda. Det tok mange dager. (Du kan spørre Magne Borgen som hadde ansvar for dette.)

NESTE MORGEN

Jeg vet at de døde ble hentet opp neste morgen. Min eks mann, Tom Halvorsen var dykker. Han hentet opp lik og tok imot da de kom opp og ble lagt på tanken. Min bror Hans Waldenar Meidel, som jobbet i safety, var med å pakke de inn.

Det er ventingen og stillheten jeg husker best.

Jeg husker at av redningsmennene satt i resepsjonen. Det var dårlig vær, han var utkjørt og skulle hjem. Jeg snakket ikke med han for det virket som han ville være alene. Jeg reiste hjem en dag eller to etter.

Vi kunne ikke tro at det var sant. Satt med en rar følelse at det hadde ikke skjedd. Vi hørte mange historier. Noen om de som ble skylt inn i en basket, og ut igjen. Alle var veldig preget av det som hendte. Jeg skjønner veldig godt de som ikke har taklet det. Jeg har valgt å stenge.

KJENTE DU NOEN
Jeg hadde vært sammen med en av engelskmennene som omkom.

LÆRDOM
Vi skjønte at det manuelle mannskapssystemet ikke fungerte. Det ble ordnet opp i dette etterpå.

DAGNY LUND, PHILLIPS

Av Else M. Tungland, Stavanger, 6. april 2016

BRUK OG GJENNOMFØRING

Samtykket i at notat fra samtalen med deg 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. (SMS 16.02.2019)

TILKNYTNING

Resepsjonist på Ekofisk hotell, ansatt i Phillips.

OM ULYKKEN

Jeg var hjemme ulykkeskvelden og hadde besøk av et par venner. Vi satt i sofaen og fulgte med på TV hele natten.

Folk som var med på redningen, hadde mye vondt å fortelle. Mange var veldig unge og hadde aldri sett et dødt menneske før. Det var litt for lite omtanke rundt disse. De hadde ikke noen «omsorgspersoner» å snakke med og følte seg nokså «lost». Jeg var litt eldre enn de fleste, og mange så nok på meg som en slags mor. Før jeg begynte på Ekofisk, hadde jeg jobbet flere helger i baren på Hotel Alstor og var litt «drillet» på de unges bekjennelser og tanker.

OM PHILLIPS OG STAVANGER DRILLING

Av Terje Johansen. Publisert i Rogalands Avis 9. september 1983. [11]



Assuranse-rabattene bokført på konti for «andre inntekter»:

Phillips krevde først Stav. Drilling for 18 millioner

Det opprinnelige kravet Phillips reiste overfor Stavanger Drilling lød på nærmere 2,5 millioner dollar, eller røft regnet 18 millioner kroner. Dette var penger selskapet mente det hadde betalt for mye i rater på «Alexander L. Kielland» og «Henrik Ibsen», pluss renter.

Advokaten som Stavanger Drilling engasjerte til å ta seg av saken vurderte det slik at ...«en domstol antagelig vil måtte komme til at Stavanger Drilling burde forstå at PPCN (Phillips) hadde ydet en for høy betaling...». Advokaten rådet SD til å inngå forlik.

TERJE JOHANSEN

Representanter for Phillips bekrefter overfor RA at deres opprinnelige, totale krav overfor Stavanger Drilling var på nærmere 2,5 millioner dollar.

Bakgrunnen for kravet fra Phillips var at dagratene for plattformene etter selskapets vurdering skulle justeres i tilfelle Stavanger Drillings omkostninger til forsikring varierte. I det opprinnelige kravet var det tatt utgangspunkt i at det gis to typer rabatter på forsikringer, at det var forskjell mellom nettokostnadene og de fakturerte kostnader - og i rentetapet selskapet var påført.

FRAFALT RENTEKRAVET

I løpet av diskusjonen mellom de to selskapene ble de enig om at det var naturlig at rederrabatten på 7 prosent tilfalt SD. Phillips frafalt også rentekravet. Her var det tatt utgangspunkt i 15 prosents rente i 5 år. Det er mulig Phillips kommer tilbake til dette siste, om det reises straffesak mot Stavanger Drilling. Foreløpig har ikke Phillips tatt stilling til dette.

VILLE FÅTT MEDHOLD

I et notat om saken som advokatfirmaet Wikborg, Rein & co. sendte til kommandittistene i Stavanger Drilling 4. januar i år, står det svart på hvitt:

«Alt skriftlig materiale samt eventuelle vitneforklaringer fra PPCNs (Phillips) forhandlere peker således i retning av at rederiet skulle ha kompensasjon for virkelige forsikringskostnader. Mot dette står direktør (Alf) Kaasens forklaring. Selv om vi ikke har grunn til å tvile på den framstilling direktør Kaasen gir, er det vår klare oppfatning at slik bevisene står vil PPCN i en voldgifts- eller rettssak etter all sannsynlighet få medhold i at dagraten i tiden skulle justeres opp eller ned ved endringer i forsikringskostnadene.»

På dette tidspunkt hadde Phillips allerede tatt skritt for å iverksette voldgiftssak. Voldgiftsmann var allerede oppnevnt.

INFORMERT I AUGUST

Phillips ble gjort oppmerksom på forholdet i august/september i fjor. Da Phillips tok saken opp, hevdet SD til å begynne med at det måtte bero på en misforståelse. Phillips forlangte imidlertid at alle kort skulle legges på bordet, og etter en måneds tid fikk selskapet de opplysningene det ba om.

KONTO FOR ANDRE INTEKTER

I notatet heter det:...«Av sistnevnte opplysninger fremgikk reder- og fornyelsesrabattene slik det senere framkommer i PPCNs brev av 1. ds (oktober?) og slik PPCN visstnok var blitt informert av politiet om i august. De har overfor oss opplyst at reder- og fornyelsesrabattene ikke fremkommer på plattformenes assuransekonti, men er blitt bokført som på konto for «andre inntekter».

TILRÅR AT FORLIK INNGÅES

Etter at det var ført forhandlinger reduserte Phillips sitt krav til 1,25 millioner dollar. Advokatfirmaet som Stavanger Drilling hadde engasjert rådet sin oppdragsgiver til å inngå forlik.

For som det sies i brevet til kommandittistene: «Dessverre er vi kommet til at en domstol antakelig vil måtte komme til at Stavanger Drilling burde forstå at PPCN hadde ydet for høy betaling...»

På denne bakgrunnen sa Stavanger Drilling ja til forlik.

FORTSATT ETTERFORSKNING

Politietterforskningen er ikke avsluttet før om et par uker, opplyser politiinspektør Inger Kristine Trætteberg ved Stavanger politikammer. Hun sier at meldingen om at den allerede er sendt over til statsadvokaten må bero på misforståelser. Aftenbladet hevder torsdag at statsadvokaten har fått saken med anbefaling fra politiet om at det reises tiltale. I følge avisen mente imidlertid statsadvokaten at det ikke var tilstrekkelig grunnlag for dette. Derfor fortsetter etterforskningen, blir det sagt.

(Faksimile Rogalands Avis)

[11] Johansen: 1983

CARSTEN GOWART-OLSEN, A. GOWART-OLSEN & CO

Av Christer D. Daatland, 29.8 2016, Stavanger.

PERSONALIA

Alder: 63 år
E-postadresse: c-gowart@online.no

BRUK OG GJENNOMFØRING

Intervju ble gjennomført over flere sesjoner, den siste 6/2 2016.
Intervjuere: Marie Smith-Solbakken, Hans-Jørgen Wallin Weihe, Else Tungland, Christer D. Daatland. Christer satt sammen flere notat til ett notat.
Notat oversendt til korreksjon 18. april.

Samtykket i at notat fra samtalen offentliggjøres og inngår i minnesamling som overleveres til Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek. Godkjent 29/8 2016.

BAKGRUNN

Jeg var født inn i en familie som har drevet rederi i over 70 år. Min bestefar hadde stiftet selskapet Brødrene Olsen, og da han døde ble det etter hvert min far som i ung alder overtok etter ham.

Da jeg var ferdig med gymnaset og militæret studerte jeg på BI, og jobbet i Nordsjøen om somrene, fra 1971 til 1979. Jeg var på Zapata Nordic, og jeg jobbet også om bord på Henrik Ibsen og Aleksander Kielland som heliguard i 1978 og 1979. Trekvart år før Kielland gikk rundt var jeg om bord. Det var stort sett å ta ut bagasje og fore pilotene med cola. Jeg var ferdig med studiene i 79/80 og skulle begynne på diplomoppgaven (mars 1980) da Kielland gikk rundt. Jeg skulle skrive om levetid på H3-rigger. Utstyrsutviklingen gikk nokså raskt, så riggene ble fort foreldet. Levetiden var vel på 10 år. Jeg manglet svar hjemmefra, men forsto at ting ikke var som de skulle hjemme. Så sa mor at jeg måtte komme hjem. 'Du må komme hjem og hjelpe'.

BRØDRENE OLSEN

Brødrene Olsen (min bestefar og hans bror) etablerte i 1911 et personlig rederi som gikk konkurs i 1921. Min bestefar hadde skrevet alle eiendeler på sin kone, på særeie. Hans bror gikk personlig konkurs og rømte landet. Han reiste til Argentina. Min bestefar tok seg av familien hans. Pga. alle konkurser så dannet han aksjeselskapet Brødrene Olsen AS.

MIN FAR

Min far var språkmektig, og snaket både engelsk, tysk og fransk. Han var på Grini under krigen. Han ble fangenes valgte leder og måtte være tilstede ved alle henrettelser, stå mellom tyskere og de arresterte.

Etter krigen fikk min far en T2-tanker av Pentagon, som erstatning for de mange tap rederiet hadde lidd under krigen. Han fikk en av de som ble bygget under krigen på 24 timer. Den ble forsterket med nytt stål og satt i fart i ca. 4 år før den endte sine dager på en skipsopphugging i Nederland.

Redernes ekspansjon etter krigen

Det var ingen hemmelighet at rederne hadde hemmelige bankkontoer. Man kan ikke tro at norske rederes ekspansjon etter krigen skyldtes at rederne hadde blå øyne - de hadde kommisjonskonto.

- Skipsmeglere ga en viss prosent til reder
- Skipshandel ga en viss prosent til reder
- Utstyrsleverandører ga en viss prosent til reder

Dette dannet egenkapitalen – ellers var de 80 % belånt fra verftet.
Kontraheringsstoppen, som ble innført av regjeringen Gerhardsen, ble de norske rederienes store hodebry, og ga grekerne grunnlag for sin ekspansjon. Grekerne gikk sin skole i Norge, blant annet hos Jahre i Sandefjord. Onassis gjorde det stort på hvalen. Norge fredet hvalen, men ikke grekerne, så Onassis ble rik på hvalen i Sørkinahavet.

Bergesen og Rosenberg

Bergesen satt i Stavangergruppen sammen med blant annet min far og en rekke av Stavangers kjøpmenn. Stavangergruppen bød på Rosenberg, men Bergesen bød en krone mer. (1942-43). Bergesen fikk kjøpe det for en krone mer enn Stavangergruppen, og kontrollerte dermed Rosenberg fram til 1970, da Kværner overtok.

Sigval Bergesen dy hadde med seg et konsept for serieproduksjon av tankbåter, som han hadde tatt fra sitt opphold hos A. P. Møller i København, før krigen. Ok sa min far – 'bygger du den første, så bygger jeg den neste'. Min far bygde tre, Dy fem- seks. Min far fikk hele prisstigningen på sin båt, men ikke DY. Bare en omgjøring av lånet fra 2. prioritet til 3. prioritet fra Andresens Bank reddet finansieringen. Banksjefen satt på Grine under krigen sammen med min far.

Familiens eierskap og engasjement gikk gjennom følgende selskaper:
Brødrene Olsen
A. Gowart Olsen & Co (AGO)
Skipsaksjeselskapet Solvang
Skipsaksjeselskapet Ledaal
Skipsaksjeselskapet Kongsgaard

A. Gowart-Olsen & Co ble stiftet ca. 1950, pga. lovendringer. A. Gowart-Olsen & Co hadde den største og bredeste virksomheten - disponent, reisebyrå, m.m. *Sverre Bjørn Nilsen* begynte i reisebyrået. Han var flink og jobbet seg oppover, og ble etterhvert partner i A. Gowart-Olsen & Co.
Fortsetter med Solvang

A. Gowart Olsen & Co.

Far bygde aldri skip uten kontrakt i andre enden. I 1971, etter oljeboomen, hadde far fått bygd en 40 000-tonner på Rosenberg. Den var ledig på markedet, *Kongstank*. Min far så dollartegnene i øynene, en lykke var å ha en sånn båt på løsfart, den tjente like mye på en tur som kostnadene på båten. Supertankerne til Dy ble tjent inn på tre turer.

Men min fars båt grunnstøtte på Formosa (Taiwan). Den ble reparert i Japan. Da var Suezkrisen over og prisene gikk ned igjen. Han hadde gått glipp av kjempeinntekter. Det var mye uklart med reparasjonene av Kongsvang. Det ble betalt for veldig mye stål, og jeg tror Sverre Bjørn Nilsen tok kommisjon og lurte forsikringsselskapet. Det var også underlige

årlige utbetalinger fra Indonesia. Vi fikk $10 000 i året, og ingen visste for hva. Jeg tror Sverre Bjørn Nilsen og Brun, som var generalkonsul i Indonesia, brukte Brødrene Olsen som front for våpensmugling til Vietnam.

Min fars død

Min far døde i 1972. Da overtok min bror Gudmund og min fars høyre hånd Sverre Bjørn-Nielsen.

Da min far døde viste det seg at flere bankkontoer var tømt. På det tidspunktet satt Sverre Bjørn Nielsen med styringen på rederiet. Han påstod at han hadde penger til gode. Hvis du ikke var fullmektig på konto fikk vi ikke greie på noen ting. Vi vet at det var sekssifrede beløp.

Min bror kom rett fra sjøen i 1970, min far hadde vært syk de siste fire årene. Sverre Bjørn Nilsen satt med hele innsiden. Han hadde hele oversikten. Min bror ble aldri satt inn i dette.

Oljeriggene Aleksander Kielland og Henrik Ibsen

Kontraherer på 70 tallet to oljerigger i Frankrike, de ble organisert som kommanditselskaper. I 70-årene, etter oljekrisen, ble det nye finansieringsmodeller for at de norske rederier skulle kunne omstille seg til offshore, som var en helt annen størrelsesorden enn skip, I Kommanditselskap er det slik at går du inn med 5-10 % kan du skrive av innskuddet i eget selskap. 99 % av riggen var eid av kommandittistene. Aksjeselskapet eide normalt 1 %.

Det ble dannet to kommanditselskaper:

Stavanger Drilling 1 AS.co (Alexander Kielland)
Stavanger Drilling 2 AS.co (Henrik Ibsen)

Skibsaksjeselskapet Solvang eide 20 % i begge riggselselskapene.

Resten ble, slik jeg husker det, fordelt på:
Brøvig Rederi – Farsund (10 %)
Mosvoll Rederi – Farsund (10 %)
K. S. Platou AS (10 %)
Rederiet Klavenes (10 %)
Forsikringsselskapet Storebrand (10 %)
Rederiet Havly – Skien (10 %)

A. Gowart-Olsen & Co var driftsselskapet, men ble på en merkelig måte satt til side. Det var rart, det var der alle ansatte var. Det ble dannet et eget driftsselskap, Stavanger Drilling AS, som skulle drive riggene. Sverre Bjørn-Nielsen var sjefen. Han ansatte Alf Kaasen, som var telegrafist og seilte til sjøs på våre skip, før han ble ansatt i mannskapsavdelingen i Brødrene Olsen AS.

Nede på Skansen hadde vi fire kontorbygninger. Stavanger Drilling leide av Brødrene Olsen AS. Sverre Bjørn Nilsen satt på sjefskontoret i Brødrene Olsens lokaler. Jeg syntes det var underlig at det var Sverre Bjørn Nilsen som overtok min fars kontor, og ikke min bror, Gudmund.

Alle ombord var ansatte i KS-selskapene. Disponenten skulle være A. Gowart Olsen & Co.

OM OLJEBRANSJEN

Det var en ny bransje. Det var ingen i Norge som hadde erfaring. Det meste kom fra den mexikanske gulfen. De riggene holdt jo ikke i det hele tatt. Norske redere begynte med å bygge større og kraftigere supplyskip og serviceskip. Flere av rederiene så store muligheter i den nye næringen. Riggene ble utviklet av verftene, som Aker (H3). Rederier hadde lang erfaring med driftsorganisasjoner og forsikring. Det var den maritime næringen som gikk inn i den nye næringen. Det var ikke så komplisert, utenom den tekniske delen. Det var rederiene som drev riggene, men oljeselskaper og serviceselskaper som sto for boreansvaret. De leide inn amerikanere med erfaring fra gulfen. Nordmenn ble opplært etter hvert. Mange var bønder som hadde fri om vinteren. Det var en langvarig prosess å bygge opp ekspertisen. Amerikanerne bodde på Esso motorhotell. Noen ble store etter hvert. Lærdom gjennom mange tiår hadde gjort norske rederier konkurransedyktige. Nordmenn drev det veldig rimelig, de var mer effektive enn amerikanerne. Jeg jar selv vært med, og var aldri imponert over amerikanerne. De var presset, det gikk på tid og penger og de kom fort på kant med nordmennene. Jeg var med på sit down. De sendte ferskinger som aldri hadde vært ute før rett opp flooren uten erfaring. En gang opplevde jeg en ung Stavangermann som fikk foten ned i borehullet. Da ble det bråk. Det var ingen dans på roser.

OM ULYKKEN, SNUING OG KAMP OM KONTROLL

Da riggen gikk rundt var jeg selv ferdig på BI i Oslo, men holdt på med diplomoppgaven. Jeg ble tilkalt for å komme hjem. Det var full forvirring. Min mor sa du må hjem, det er ting som ikke stemmer, min bror var ikke oppdatert.

Jeg reiste hjem i mai. Det ble fullt trøkk for meg i ti år fremover. Da jeg kom hjem var det første jeg grep fatt i at det var dannet et nytt selskap - Stavanger Drilling AS. Dette selskapet var eid av Sverre Bjørn Nielsen og Alf Kaasen med 50 % hver. Det kontrollerte driften. Dette var i strid med retningslinjene. Sverre Bjørn Nilsen hadde ikke anledning til å investere og opprette konkurrerende virksomhet.

Da Stavanger Drilling AS ble dannet var det et nytt selskap, bare navnet var likt. Det var Sverre Bjørn Nilsen og Alf Kaasens selskap. De inngikk kontrakt med Elf om vedlikehold. Elf ble ført bak lyset, de trodde de hadde avtale med det gamle Stavanger Drilling I AS. De tjente penger på den kontrakten. Det var det som utløste ultimatumet mot Sverre Bjørn Nilsen, om at han ikke hadde anledning til å gå inn i konkurrerende virksomhet. Sverre Bjørn Nilsen ble avskjediget på stedet av de andre partnerne i juni 1980. Da ble også managementselskapet oppløst. Da Sverre Bjørn Nilsen ble oppsagt forsvant også forpliktelsene, da betingelsene inneholdt klausul om at ved Sverre Bjørn Nilsens avgang ville også management-avtalen med A. Gowart-Olsen & Co opphøre.

Jeg sa da til høyesterettsadvokat Tor Helliesen, som var styreformann i Brødrene Olsen AS, at det ar i strid med selskapet han var partner i. Sverre Bjørn Nilsen fikk brev om at vi krevde at aksjene ble overdratt til A. Gowart Olsen & co. Han avslo dette. Da kalte jeg ham inn på kontoret og avskjediget ham med øyeblikkelig virkning.
Da jeg kom inn på min fars kontor, fantes det ikke et dokument igjen i filene. Alt var tatt. Det viste seg i ettertid at den disponentavtalen mellom Stavanger Drilling 1 og 2 og A. Gowart-Olsen & Co var utformet slik at hvis Nielsen fratrådte, så opphørte disponentavtalen. Disponentavtalen var aldri forelagt partnerne i A. Gowart-Olsen & Co.

HENRIK IBSEN

Mai 1980: Ved reparasjon i Risaviken var det en galning i mannskapet, en som hadde åpnet mannskapsluken, da den skulle senkes ned glemte de å tette luken, så den ble fylt med vann. Det er så grunt i Risaviken, at den ble stående på bunn. Hele byen kjørte til Risaviken for å bivåne sensasjonen. Først Kielland så Ibsen. Den skulle overhales og vedlikeholdes før den skulle ut på nye oppdrag. Pga. det uhellet benyttet oljeselskapet anledningen til å kansellere kontrakten med Ibsen.

Storyen går videre.

HEVING ELLER SENKNING?

Eierne måtte velge om man skulle prøve å snu riggen, reparere den og få den i drift igjen, eller om man skulle erklære total loss og ta forsikringspengene. Da ville forsikringspoolen overta eierskapet av riggen. For Sverre Bjørn Nilsen, som eide halvparten av driftsselskapet Stavanger Drilling AS, lå pengene i videre drift, og han kjempet for det.
Vi visste at vi aldri ville få en sjømann om bord på Ibsen og Kielland. Ingen er mer overtroisk enn sjøfolk. Det minst lønnsomme ville være å snu riggen.

Vi fikk hjelp av Tor Daae Hellesø, en gammel kaptein som visste alt om havari. Han var tidligere ansatt som kaptein i Brødrene Olsen AS, og hadde ført lastebåten Henrik Ibsen (den eldste båen vi hadde igjen fra krigen) til opphogging i Nederland i 1956 og ble værende der. Han ble ansatt i Scandinavian Underwriters. De drev med havari og forsikringsoppgjør. Det er veldig komplisert, og det er egne firma som driver bare med havarioppgjør. De hadde eget kontor i Antwerpen. Han var sjef der i 25 år. Han kom hjem som pensjonist, samtidig med ulykken. Vår advokat (Helliesen) kjente ham og kalte ham inn til et møte. Vi sa at vi var nokså hjelpeløse. Han ville først avklare det med sin venn Sverre Bjørn Nilsen. Da hadde Nilsen fått sparken. Men han tok jobben og det var vel hans faglige tyngde, med hans hjelp visste han hvordan vi skulle angripe det. Han overbeviste de andre om at ingen ville gå om bord i Aleksander Kielland igjen. Vi laget beregninger på alternativene, og risikoen ved å reparere. Jeg argumenterte sterkt for å avskrive den. Jeg kunne vise til at den også ville bli foreldet. Aleksander Kielland hadde ikke utstyret om bord, bare drillingtårnet. Alt det andre var tatt på land. Det var bedre å få penger igjen med fortjeneste. Jeg laget kalkyler for rater for når Kielland ville gitt avkastning. Det ville krevd titalls millioner i investeringer, og det ville gå over 20 år for å få avkastning. Sverre Bjørn Nilsen kunne ikke dette og kunne ikke argumentere i mot. De prøvde sitt beste for å overtale eierne, men da det kom til allmøtet var saken avgjort.

KS-selskapet (eierne) erklærte total loss etter møte mellom eierne høsten 1980. Selskapet kom sammen og innlegg fra Tor Daae Hellesøe og Carsten Gowart-Olsen overbeviste dem om at de skulle erklære total loss og be om utbetaling av forsikringen. Forsikringspengene ble utbetalt direkte til eierne. Alternativet hadde vært å snu plattformen, reparere den, og få den tilbake i drift igjen.

Skipsaksjeselskapet Solvang (hvor 33 % ble eid av Gowart-Olsen-familien), eide 20 % av K/S Stavanger Drilling I. Solvang fikk rundt 70 millioner kroner. Det var en veldig gunstig situasjon. Erstatningen ble utbetalt i britiske pund, som hadde steget mye siden havariet – det var en betydelig valutagevinst pluss gode renter. Totalt sett var det et veldig gunstig oppgjør. Når det kommer til penger må alle tenke hva som er best for dem selv, og de man representerer. Enden på visen var at vi fikk erklært total loss. Det var veldig viktig for Skipsaksjeselskapet Solvang, Sverre Bjørn Nilsen fikk ikke en krone ut av det.

FORSIKRINGSAVTALEN

Jeg har aldri sett forsikringsavtalene for riggene. Det skal mye til, men hvis management med forsett har utvist forseelser, kunne det kommet til avkortning. Skips/riggforsikringer er et veldig komplisert felt. Man skal nesten ha jobbet med det halve livet for å forstå det. Menneskelig feil er en del av dette, og vil ikke føre til avkortning med mindre det kan bevises forsett.

I vårt tilfelle ble det aldri gjort noen avkortning. Forsikringspoolen overtok eierskapet av vraket, og ønsket senkning. Storebrand var vel leader i poolen. De tegnet hovedforsikring og satte så opp reassuranse i London. Sannsynligvis hadde Storebrand bare en liten prosentandel.

KAMPEN OM SKIPSAKSJESELSKAPET SOLVANG

Skipsaksjeselskapet Solvang ble eid med 33,6% av Gowart Olsen familiene. Nest største aksjonær var Storebrand, Hjalte Nymann var Storebrand sin representant i styret. Resten var eid av mindre aksjonærer. Storebrand ønsket å selge seg ut. Jeg tror de så at det var problematisk at de satt både som eier og forsikrer.

Jeg hadde en samtale med Hjalte Nymann, som tilbød meg å kjøpe Storebrand sine aksjer. Vi var enige om prisen på rundt 3 millioner kroner, med svar innen en fast dato. Poenget var at på det tidspunktet var det ingen som kunne stable opp 3 millioner på dagen. Det fantes ikke likviditet i systemet.

Jeg satt hjemme hos min mor og tenkte. Hva skal vi gjøre med dette? Vi får ikke låne. Gode råd var dyre. Jeg benyttet meg av en gammel forretningsforbindelse – jeg ringte Petter Sundt og fortalte at Solvang var utsatt for fiendtlig innkjøp. Bare kom til meg, ta første fly, sa han. Han sa Petter Sundt her må du handle raskt. Det spiller ingen rolle hva det koster. Du får låne pengene av Sig. Bergesen d.y..

Jeg hadde finansiert aksjene! Jeg ringte Hjalte Nymann før fristens utløp. Han svarte at aksjene i Solvang solgte jeg i går. De solgte han til Tarald Brøvig i Farsund. Brøvig satt også i drillingstyrene, han var medeier med 17 -18 %. Så tok jeg aksjonærlisten og ringte rundt og kjøpte aksjene. Vi fikk oppringninger fra fremmede aksjonærer, en fra Geilo blant annet. Han hadde fått oppringninger fra Alf Kaasen. Jeg ringte opp, jeg ringte til alle aksjonærene. Til slutt hadde vi klart å kjøpe oss opp til 50, 4 %. Jeg fikk en sjekk på 3 millioner av Petter som jeg gjorde opp med.

Den som fikk kontroll på Solvang kontrollerte også drillingselskapene. Sverre Bjørn Nilsen jobbet knallhardt for at riggen skulle snus, repareres og settes i drift. For han lå pengene i driften, ikke i eierskapet.

Sverre Bjørn Nielsen var ut av bildet. Det var en annen liten skygge i horisonten, Tarald Brøvig. Mest kjent for Tandberg og Norsk Data. Det var fetterne som drev Brøvig i Farsund. De hadde kjøpt flere skip av oss.

Da jeg satt hos Petter Sundt for å få kontroll på aksjene, fikk jeg opplyst at de har solgt til Brøvig. Du kjenner Tarald Brøvig, vi har studert på Harvard i sin tid. Han er en hvit mann med komplisert tankegang. Da begynte Norsk Data å gå til himmels, han reddet Brøvig-rederiet. Så jeg hadde et problem, greit at jeg hadde 50 % i Solvang, men vi hadde en minoritetsaksjonær, han hadde greid å skaffe seg 45 % av aksjene med 20 % fra Storebrand.

Med denne oppkjøpsgaloppen. Man kan ikke ignorere en minoritetsaksjonær. Han ville også kunne blokkere ethvert vedtak i Storebrand. Det ville endt med katastrofe, Solvang ville lide. Solvang ville vært uomsettelig på børs. Siden Tarald Brøvig hadde nær forbindelse med Sverre Bjørn-Nielsen, aksjeoppkjøpet stod de sammen om. Tarald hadde sagt at han ville ikke gjøre noe som var i strid med Gowart Olsen for han ville ikke gjøre et fiendtlig oppkjøp. Jeg hadde gått inn sammen med min bror. Min bror satt som partner i A Gowart-Olsen, & Co Brødrene Olsen AS og Solvang. Carsten Gowart-Olsen var disponent i Brødrene Olsen AS. Gudmund la Sverre Bjørn-Nielsen og Alf Kaasen for hat.

Om Aleksander Kielland før ulykken

Marie: AK ble jo klargjort for drillingoppdrag?
Ja, men den måtte slepes på land og klargjøres på land. Alt utstyret måtte jo om bord igjen. Det ville vært veldig irrasjonelt å tenke at den ville kunne gått rett ut uten å ha vært inne på land. All pipen kommer jo oljeselskapene med. Kan umulig ha blitt lastet om bord, mens den lå på Ekofisk-feltet. Det er ikke bare å laste om bord når det ligger der. Det har med stabilitet å gjøre. Det ville vært helt uansvarlig. Det var ingen i Stavanger Drilling som hadde den nødvendige kunnskapen. Det ville være så uansvarlig å laste riggen før den skulle slepes til land.

Marie: Kranføreren i Phillips satt på Edda og heiste boreutstyr om bord på Kielland. Andre sier at det var mye utstyr på plass, blant annet boreblokken.
Den eneste grunnen jeg kan tenke meg er for å spare tid. Men oljeselskapet skal godkjenne det. Det kan være for å spare penger ift kontraktstidspunket. At de ikke ville nå å komme fram i tide.

Marie: De hadde lite tid – de skulle være på plass 1. april.
Det kan være en god del av årsaken til ulykken. Det kan ha endret tyngdepunktet. For hvert kilo du løfter opp, jo høyere blir tyngdepunktet, og jo mer ballastvann må de pumpe i.
Det var en av plattformsjefene der som jeg undret meg utrolig på hvordan han hadde greid å få jobben der ute. Ikke Hauge. Halvorsen var mer til kaptein. Han kunne sitt fag. Sæd var flink. Det var en annen som jeg mistenker aldri ville være i stand til å beregne center of gravity. Det var ikke topp crew om bord på den riggen der. Det var ikke kompetanse. Ingen av de var kompetente som riggsjef. Forskjell på maritim og drillingsjef. Det var en av de der som jeg ikke ville gi mange poeng for å beregne tyngdepunkt. Hvis han har vært ute (husker ikke navnet, bare utseendet)… Han var en sånn type som gjorde akkurat det de i land ba ham om. Ikke en skikkelig kaptein, som ville satt foten ned. Det var ingen av de, veldig få av de som hadde lang riggerfaring.

Hvis de ikke hadde folk med erfaring om bord, så kunne det vært en viktig årsak til ulykken. Det dreier seg om å balansere hvis du hiver om bord så mye utstyr. Det vil jo ha ramlet overbord, så man vet ikke hvor mye som var der. Det må ha vært ganske mange titalls tonn. Hvis de om bord ikke har den rette kunnskapen til å balansere den med ballastvann, og det begynner å rykke i beina når det stormer, så kan det ha revet av beinet.

Else – en gammel sjøkaptein, sa det samme.
Jeg har aldri tenkt på dette. Men dette er mitt første ankepunkt. Det kan ha veldig store konsekvenser. Riggen skulle antakelig vært senket ned, for stabiliteten. Hvis andre har stilt spørsmålstegn ved det. Hvis man endrer tyngdepunktet så får man helt andre krefter. Nedsenkning og mer ballast ville også endret belastningen på stagene.

Marie – Ville det påvirket forsikringen?
Det ville ikke påvirket forsikringen. Det er mange skip som har gått med på den måten. Menneskelig feil er med i beregningen.

OM SVERRE BJØRN NILSEN
Han ble ansatt som 20-åring i reisebyrået i Brødrene Olsen AS. Gikk raskt over i shipping/befraktning. Viste stort talent. Steg i gradene, ble min fars høyre hånd, og tatt opp som partner (medreder) i A. Gowart-Olsen og Co i 60-årene. Fikk lønn i A. Gowart-Olsen & Co. Siden kom min mor og bror inn som partnere, men det var begrensninger på hva de kunne befatte seg med. Nilsen var meget sentral i oppsettingen av Stavanger Drilling-selskapene.

Min far døde i 1972. Det var Nilsen som sammen med meglere og andre utformet ideen om Stavanger Drilling, og sendte ut innbydelse til tegning av andeler i kommanditselskapene (delvis av A. Gowart-Olsen og R. S. Platou). Sverre Bjørn Nilsen var en smart type. Da riggene ble bygget i Frankrike var det snakk om manipulasjoner i avtalene med norske underleverandører. Det gikk veldig detaljert for seg. Det har vært rykter. Hvor mye penger han hadde i utlandet da han døde, det vet vi ikke. Da dette skjedde så tok det ikke lang tid før vi ble kontaktet av pressen og NRK. Kjell Gjerseth fra Stavanger Aftenblad og Lars Sigurd Sunnanå fra NRK var på jakt etter havariet på Kongsvang, og utskifting av stål. De regnet med at vi satt med papirer, men Sverre Bjørn Nilsen hadde passet på at det ikke var ett papir igjen etter ham. Null som kunne vise noe som helst. De fortalte at Sverre Bjørn Nilsen hadde vært under oppsyn fra riksadvokaten. De greide aldri å få noe på ham. Han fikk kun en skattesmell. Kontorsjefen fortalte at de måtte aldri undertegne med fyllepenn, for blekket kunne dateres. Sverre Bjørn Nilsen var en ren profesjonell kjeltring. En tjuv og en kjeltring. Det skjedde ofte i 50- og 60-årene at små rederier ble overtatt av tiltrodde høyrehender som svindlet selskapene til seg fra enker o.l.

Jeg var ung og forbannet, min bror var redd ham. Jeg ble rasende, hadde vel hørt en god del rykter om at han ikke var vår mann, at han melte sin egen kake.

I etterkant leide Stavanger Drilling AS nabobygget. De ble værende der til de flyttet ut til Dusavik, da vi fikk dem ut fra nabobygget. De hadde ingen rigger lenger, så hva de har drevet på med, det vet jeg ikke. Forstår det var mer et finansselskap.

Sverre Bjørn Nilsen satt i Skansegaten 11. Der var det safe og stort arkivskap, nøkkelen sto i døra. Da han måtte gå så flyttet han over til naboeiendommen. Da var det ikke et papir igjen, etter 30 år på rederikontoret – ingenting! Han har nok aldri oppbevart sensitive dokumenter på det kontoret i det hele tatt. Han kan ikke ha hatt tid til å flytte på ting. Pressen trodde jo at de kunne finne masse dokumenter da Nilsen var ute.

Nilsen omkom på jakt. Han var vel 60 år gammel. Han var på rypejakt og fikk hjerteinfarkt.

CARSTEN GOWART-OLSEN, OM DRIFT OG EIERFORHOLD I REDERIET

Av Ellen Kongsnes 27.5.16

PERSONALIA
c-gowart@online.no

SELSKAPENE
Splittelsen mellom Sverre Bjørn-Nielsen og A. Gowart-Olsen & co hadde sin bakgrunn i flere forhold:
Far Alf G-O døde i 1972.
Alf Gowart-Olsen (AGO) var et såkalt disponentselskap som bla skulle disponere Stavanger Drilling I og II, basert på en avtale. Det skulle forhandles fram en avtale med komnandittene. Denne avtalen ble aldri formalisert, til tross for at vi etterlyste dette flere ganger.
Solvang var største eier i AGO.

Sverre Bjørn-Nielsen SBN ble avskjediget fordi det ble oppdaget at det var etablert et nytt selskap i Stavanger Drilling. Det leste vi i lysningsbladet. Det var eid av SBN og Alf A Kaasen (AAK). I partneravtalen SBN hadde med AGO heter det at han ikke har anledning til å eie i andre selskaper.

SNB ville ikke overføre aksjene til oss. Dermed gikk vi til oppsigelse.
Disponentavtalen fantes jo aldri. Alle papirer er nå makulert. I øyeblikket han fikk sparken, innkalte han til møte med kontemplarene og han ble ansatt. Han hadde allerede inngått avtale med Elf, som trodde de hadde inngått avtale med SD, men i stedet var ført bak lyset til å inngå en avtale med det nye SD som var etablert. Det var en lukrativ vedlikeholdsavtale, med millionoverskudd.

SBN døde i 1984 (sjekket i dødsregistre)
Da han ble oppsagt måtte han flytte fra leiligheten han disponerte i Dronningens gate 24. Han kjøpte da hus på Stokka. SD holdt hus i Skansegata 9, flyttet senere til nytt kontorbygg i Dusavika, eid av det nye selskapet i SD.

AGO var et disponentselskap, ikke et eierselskap.
Det var vedtektsfestet som disponentselskap for Solvang, som var største eier. Vedtektene ble endret i nyere tid.

AGO gikk inn i de to riggene med 20 prosent eierskap. Norges største skipsmegler på den tida, RS Platou etablerte et konsortium der de inviterte med sine kunder, bla Klaveness, Mosvold, Brøvig mfl. Storebrand eide 20 prosent i begge riggene. De var også nest største eier i Solvang.

Alt var forsikret i London. Ingen norske var store nok til å bære en slik forsikringsavtale.
Trenering av disponentavtalen var et sololøp fra SBN. Alle andre trodde han drev forhandlinger med AGO.

AGO ble oppløst i 1982/83.
Bakgrunn:
Solvang ble splittet i tre: Dagens Solvang, Gezina og Skipsaksjeselskapet Aktiv.

Samtidig ble vedtektene endret og AGO ble fjernet som disponent. Etter hvert ble hele selskapet oppløst. Det var et partnerskap, og når partnerne døde og gikk ut – min søster Randi – var det ingen partnere igjen.

Brødrene Olsen var et 100 prosent eid familieselskap som ble grunnlagt i 1911 av bestefar Gudmund og hans bror Johannes. Han var skipsmeglerutdannet i Tyskland, mens Gudmund var sjøkaptein.

Brødrene Olsen gikk konkurs i 1920-åra under skipskrakket i 1922. De hadde kontrahert mange måter i Nederland og kunne ikke gjøre opp for seg. De gikk personlig konkurs. Gudmund reddet verdiene ved at han hadde overført alt på kona. Johannes rømte fra gjeldsfengsel, til Argentina. Rømte fra kone og to barn. Kom hjem etter tjue år og døde i Stavanger. Det sies at han levde av sjekker han fikk hjemmefra. Gudmund tok også vare på kona Astrid og barna.

Like etter konkursen kunne han starte på nytt og dannet Brødrene Olsen AS med tre aksjonærer; Gudmund, kona Alma og en annen stavangeraksjonær, Alf Wathne. Han ble senere kjøpt ut.

For å ikke gjenta feilen fra forrige gang, ble skipene eiet i separate AS-selskaper.
Gamle Carsten – Alfs far? – død i 1932.

Alf overtar rederiet i en alder av 19 år og med fullmakt fra mamma i lomma.
Det første han gjorde var å kontrahere Ledaal, Kongsgaard og Solvang. Skipene ble torpedert under krigen. Eneste som klarte seg var Ledaal. Den gikk til opphugging i 1950-åra.
Rederiet drev med tankskip helt fram til de kontraherte riggene ALK og HI. Da solgte de for å frigjøre kapital.

AGO var disponentselskapet, etablert allerede på 1930-tallet.
Ansatte var i Brødrene Olsen fram til ALK.

SBN ble partner i AGO i 60-åra. Da kom han fra Brødrene Olsen.
Alf Arne Kaasen kom fra hyrekontoret til Brødrene Olsen til SD. Ble ansatt som førstemann i SD for å bygge opp en administrasjon sammen med SBN.

Ble ansatt i SD etter bruddet med AGO.
Etterpå var ikke Gudmund og SBN+AAK på talefot.
Bruddet skjedde i juni 1980. Indirekte hadde det sammenheng med Kielland. Da ulykken skjedde var Carsten i Olso og studerte. Mor ringte og sa at de ikke hadde noen info om ulykken eller finansene. Det var ingen disponentavtale. De var bekymret for inntektene og finansieringen og ba meg komme hjem og nøste opp ting. Carsten ansatte Tor Hellestø, ekspert på havari-forsikringer.

I banken i London fikk vi vite at kontoen var tømt og overført til en annen bank.
SBN og AGO var uenige om snuing. SD og SBN ville snu og få riggen i arbeid igjen. Vi i AGO forstod vi at ingen noen gang ville jobbe på denne riggen. Overtro og sjømenn skal du ikke tulle med.

I AGO ville vi erklære riggen totalhavari og få forsikringsutbetalingen. Da kunne vi dekke gjelden.

Da pundet også steg i verdi, økte forsikringssummen betydelig. Da var det lettere å overtale de øvrige eierne om å be om totalhavariutbetaling, total loss. Det skjedde høsten 1980.

Fikk full erstatning, over 400 millioner kroner.
Gjelden ble innfridd, Eierne satt igjen med 100-150 mill som utgjorde egenkapitalen.
SBN eide ikke i riggen.

Han eide kontorbygget i Dusavika gjennom SD management As. Han gjorde også stor økonomisk gevinst på Elf-kontrakten. Ren svindel i forhold til kommandittene.

Kontrakten med Shell: Carsten og mener det var en treårig kontrakt med Shell. Men har aldri sett selve kontrakten. Kanskje partnerne Mosvold, Brøvig eller Platou har en kopi?

SVERRE BJØRN-NIELSEN OG ALF KAASEN, STAVANGER DRILLING 1982

Av Terje Johansen, 27. mars 1982 [12]



For første gang etter ulykken står administrerende direktør Sverre Bjørn-Nielsen (t.v.) og viseadministrerende direktør Alf Kaasen fram i et åpenhjertig intervju. Begge er overbevist om at "Kielland ville vært snudd i dag dersom ikke regjeringens stoppordre hadde kommet da riggen var snudd nesten 90 grader. Tegning: Bjørn Røed.

BRUK OG GJENNOMFØRING

Tilstede under intervjuet var det to journalister fra Rogalands Avis og en fotograf. Fotografen måtte gå, fordi Sverre Bjørn-Nielsen og Alf Kaasen nektet å la seg avfotografere. Sverre Bjørn-Nielsen åpnet samtalen med å si "det er vel ikke et revolverintervju?"
Det ble laget en tegning av Bjørn Røed av de to som fulgte intervjuet som ble trykt 27. mars 1982.

"Kielland" kunne vært snudd i dag

Vraket av Alexander L. Kielland ville vært snudd i dag dersom ikke snuoperasjonen hadde blitt stoppet av regjeringen. Det er adm. dir. Sverre Bjørn-Nielsen overbevist om.Ingen av dem ville si direkte om de syntes at riggen skulle snus eller senkes. Rent teknisk ser de ingen hensikt i å snu den, da årsaksforklaringene allerede er kartlagt av granskingskommisjonen. De rent menneskelige sakene ved en ny snuoperasjon vil de ikke kommentere.

RA: - Hvile følger har Kiellandforliset fått for Stavanger Drilling?
BJØRN-NIELSEN: - Konsekvensene var selvsagt store. Ulykken skjedde på et tidspunkt da markedet var på oppadgående. Vi hadde skrevet kontrakt for ett års boring med "Alexander L. Kielland" i britisk sektor. . Senere ville vi kunnet fått en langtidskontrakt til langt høyere rater.
RA: - Det fikk vel og betydning for rederiets goodwill at det ble innblandet in katastrofe som dette ?

[12] Johansen: 1982b

BJØRN-NIELSEN: - Det er klart det har hatt enormt mye å si.
KAASEN: - Det fikk ikke slike konsekvenser som dere kanskje sikter til: At ulykken skjedde kan ikke tilbakeføres til svikt hos eierne av riggen. Rent markedsmessig har det ikke hatt noen betydning for selskapet bortsett fra at vi mistet en rigg. Men det er klart at arbeidet med å få til et snuingsopplegg bandt rederiets organisasjonsapparat i tida som kom etter ulykken og hindret oss i å gjøre andre ting.
RA: - Har Kielland-saken vært en stor personlig påkjenning for dere?
BJØRN-NIELSEN: - Det sier seg selv at den har vært en enorm påkjenning. Vi var nærmest lamslått til å begynne med. Kunne nesten ikke forstå at det virkelig var skjedd. At ulykken krevde så mange menneskeliv gjorde ikke belastningen mindre.

Egentlig ikke vår baby lengre
RA: - Det er gått to år siden Kielland-ulykken, og Stavanger Drilling står ikke lenger som eier av riggen. Betrakter rederiet seg som ferdig med Kielland-saken?
BJØRN-NIELSEN: - Nei, vi føler oss egentlig ikke ferdig med den, selv om Norsk Oljeforsikringspool har overtatt eiendomsretten. Så lenge riggen ligger der, så lenge det ikke er tatt noen avgjørelse, har vi den i tankene. Vi kan ikke bare ikke si at dette egentlig ikke er vår baby lengre, enda det strengt tatt er det faktiske forhold
RA: Ser dere helst at riggen nå blir senket, slik at en får saken ut av verden?
BJØRN-NIELSEN: - Her er det mange hensyn å ta. Både granskingskommisjonen og politiet er fornøyd med de undersøkelser som er er gjort. Bakgrunnen for ulykken er slått fast. Derfor har det, slik jeg ser det, ingen hensikt å snu riggen ut fra den vurdering at det vil bringe fram noe nytt om årsakssammenhengen. Den menneskelige siden av saken er noe helt annet, men dette vil ikke jeg uttale meg om.

Ikke mange omkomne om bord ?
Sverre Bjørn Nielsen vil ikke si noe som kan såre de etterlatte. Hvor mange omkomne som fremdeles befinner seg i plattformen, er et ømtålig spørsmål. Forstår vi Bjørn-Nielsen riktig, mener han at alet ikke kan være så mange. Han tror at de etterlatte har overdrevne forventninger i denne sammenheng.
RA: - Granskingskommisjonen sier flere steder i sin rapport at det den endelige svar først kan gis når riggen er hevet.

Ikke bygd til å stå imot
BJØRN-NIELSEN: - En granskingskommisjon vil naturlig nok ta slike forbehold, etter dom den ikke har sett alt. Men den har sett staget, den har sett hydrofonen og konstatert hvordan sprekken har utviklet seg. Det er riktig nok kommet fram opplysninger om at dører sto åpne og kabler var strukket gjennom dem. Jeg tror riggen ville tippet uansett. Riggen tok kanskje inn vann raskere enn den ville ha gjort med disse dørene lukket. Men slev om dørene hadde vært stengt, ville ikke dette kunnet stoppe ulykken. Riggen var ikke bygd for å kunne stå i mot et vannpress av slike dimensjoner når den krenget så mye som den gjorde.
RA: - Alexander L. Kielland hadde altså åpenbare svakheter?
BJØRN- NIELSEN: Jeg tror aldri vi får oljerigger som er helt perfekte, det samme gjelder andre tekniske installasjoner og fartøyer. Selv om Sjøfartsdirektoratet nå stiller strengere krav til oljeplattformer, vil ingen kunne stå fram og si at det ikke blir flere havarier. Det er umulig.
RA: - Før ulykken var likevel mange villig til å gå langt i sine beskrivelser av pentagon-riggens fortreffelighet

Henrik Ibsen kan ikke velte
BJØRN-NILSEN: - Det som har var sagt om pentagon-riggen, er at den var en meget stabil rigg.
KAASEN: Det kan dere spørre arbeidstakerne om. Nye regler som har kommet etter Kielland-ulykken, krever at alt som ligger under vann i fall riggen skulle krenge, kal være vanntett. Dermed kommer det ikke vann inn i skroget som kan endre tyngdepunktet. Dette vil forhindre at den krenger mer enn 35 grader
RA: - Hvis det ene benet falt av "Henrik Ibsen" ville den altså ikke velte?
KAASEN: - Nei, da ville krenginga stoppe før den kom opp i 35 grader
RA: - Var det riktig av myndighetene å stanse snuforsøket høsten 1980?

Riggen kunne vært snudd i dag
BJØRN- NIELSEN: - Jeg tror ikke det var riktig. Stavanger Drilling fikk bare beskjed om om at bergingsforsøket var stoppet, uten at vi hadde fått anledning til å si vår mening. Ingen forela saken for eierne, assurandører eller bergingsselskapene, før av gjørelsen ble tatt. Beslutningen ble fattet over hodet på oss som satt med ansvaret for snuforsøket. Avgjørelsen ble tatt en fredag under en pause i snuingsarbeidet. Det var ikke bestemt når operasjonen skulle fortsette, derfor var det tid nok til å innkalle de involverte partene til et møte.
KAASEN: - På dette tidspunkt hadde bergingsselskapet Neptunville satset sitt renomme på noe de på forhånd trodde var dømt å mislykkes. Assurandørene, Neptun, og Stavanger Drilling hadde da dette skjedde gått sammen med SD Marine og Nicoverkens folk om å utarbeide en ny prosedyre for den videre operasjonen. Derfor er vi overbevist om at riggen hadde vært snudd i dag.. om operasjonen hadde fått fortsette.

Hull? Bare tull
RA: - Hva med påstander om at det skal være store mengder narkotika om bord i Kielland, og hull i skroget.
BJØRN-NIELSEN: - Hvor Norske Olje og Energimedarbeideres Fellesorganisasjon (NOEMFO) har dette fra vet jeg ikke. Politiet og granskingskommisjonen har sagt at de ikke kjenner til disse ryktene. Vi kjenner dem ikke. Jeg går ut fra at NOEMFO vil komme med en utgreiing. Det er tatt så mange videoopptak av riggen, at noen må ha lagt merke til hullene, hvis de er der.
KAASEN: - Før jul gikk det rykter om at det var fortsatt sveising om bord i Kielland for å utbedre en sprekk. Bare ryktemakeri.
BJØRN-NIELSEN: - Jeg synes ikke det går an bare å gripe ting ut av luften. De som har noe håndfast å fare med, får legge det på bordet.
RA: Ville det ikke vært en fordel å få snudd riggen, om ikke annet for å stanse rykteflommen?
BJØRN-NIELSEN: - Så lenge vi vet hva som er var hovedårsaken til ulykken, synes jeg egentlig det må være nok. Riggen fikk ganske sikkert skader da den kantret, og kanskje også i forbindelse med snuforsøket, men dette hadde jo ikke noe med kantringsårsaken å gjøre.

Uforstående
KAASEN: - Før det overhodet ble satt i gang snuingsforsøk, ble riggen nøye undersøkt for å få vite hvilken tilstand den var i. Jeg stiller meg helt uforstående til at skader skal ha oppstått. Avstanden mellom hvert plattformbein ble målt på millimeteren. , for å fastslå om det var skjevheter i bena etter påkjenningene. Det viste seg at det som skjedde med den avrevne leggen ikke hadde påvirket de andre. De var slik de skulle være etter tegningen.
RA: Dersom riggen blir senket, tror dere ryktene vil gå til bunns med den, eller vil dette bare gi grobunn for rykter?

KAASEN:- Jeg er overbevist om at rykteflommen vil stoppe dersom ”Alexander L. Kielland” blir senket. Den offentlige interessen vil avta ganske fort etter operasjonen er avsluttet.

RA: - Det har også vært hevdet at redningsmateriell som livbåter og lignende skal ligge nedgravd på en søppelfylling her i distriktet?
KAASEN: - Alt utstyret som ble tatt opp, ble transportert til Tananger og plassert på Aker Norsco basen. Politiet holdt vakt, og ingenting av materiellet ble frigjort før granskingskommisjonen var ferdig med arbeidet sitt. Deretter ble alt det som var skrap, solgt som skrap. Den ene av livbåtene ble gitt til en folkehøgskole og Oljemuseet fikk frie tøyler til å plukke ut det som måtte være av interesse. En av livbåtene hadde brukket i to. Den ble kjørt på fyllinga på Tasta., men etter det vi kjenner til skal ikke noe annet være begravd.

RA: Hva synes dere om myndighetenes og pressens behandling av denne saken.
BJØRN-NIELSEN: - Myndighetene har behandlet saken på en seriøs og forsvarlig måte. Blant annet la kommisjonen ned et enormt arbeid. Også politiet var sterkt inne i bildet, og var representert i kommisjonen. Når det gjelder pressen, skulle det bare mangle at ikke en slik forferdelig ulykke skulle oppta pressen. Men jeg synes det er synd og beklagelig at det skal versere rykter i ettertid. Jeg tror det er viktig for dem som har mistet sine at denne saken kommer ut av verden. Uansett hva Stortingets avgjørelse vil bli, bør alle akseptere denne avgjørelsen som den endelige. Det viktigste nå er at det kommer en hurtig beslutning.

RA: - Hva med Stavanger Drilling i framtiden. Har dere planer om nykontraheringer?
KAASEN: - Vi hadde planer om nykontrahering før ulykken skjedde. Men den ble kansellert. I dag er det ikke marked som tilsier nykontraheringer. Antall ansatte ligger i underkant av 200, mens vi ulykkesdagen hadde 250-300 ansatte. For øyeblikket er helikopter og brannvaktene på ”Henrik Ibsen” permittert i forbindelse med at den ble tatt inn til Horgefjorden. Noen av permisjonene er trukket tilbake, det det pågår vedlikeholdsarbeider om bord i påvente av nye oppdrag.

ALF KAASEN OG SVERRE BJØRN-NIELSEN, 1983

Av Dan Tagesen, *Stavanger Aftenblad* 12. august 1983. [13]



16 Fredag 12. august 1983

«Kielland-aktører».

Hardt prøvet selskap

Lyse utsikter da Stavanger Drilling brått møtte «veggen»

Av DAN TAGESEN

Et mildt, men bestemt nei fra administrerende direktør Sverre Bjørn-Nielsen i Stavanger Drilling A/S.

– Jeg føler ingen trang til å diskutere «Kielland»-saken i avisen nå, sier han.

Bjørn-Nielsen og hans høyre hånd, viseadministrerende direktør Alf Kaasen, opptrer meget sjelden med uttalelser i avisene. Hva angår «Kielland»-katastrofen har de bare én gang stått fram i et såkalt åpenhjertig intervju. Den bedriften sto Rogalands Avis for på to-års-dagen for ulykken, altså 27. mars 1982.

Det var Stavanger Drilling som eide «Alexander L. Kielland». Mer presist, Stavanger Drilling I. Men mer om dette senere.

Stavanger Drilling var en av de få involverte som slapp unna kritikk fra Granskningskommisjonen som vurderte årsakene til havariet.

Viseadministrerende direktør, Alf Kaasen.

Bestilling

11. desember 1973 bestilte Stavanger-rederiet A. Gowart-Olsen & Co. A/S to boreplattformer ved det franske CFEM-verftet i Dunkerque. Begge av typen Pentagon.

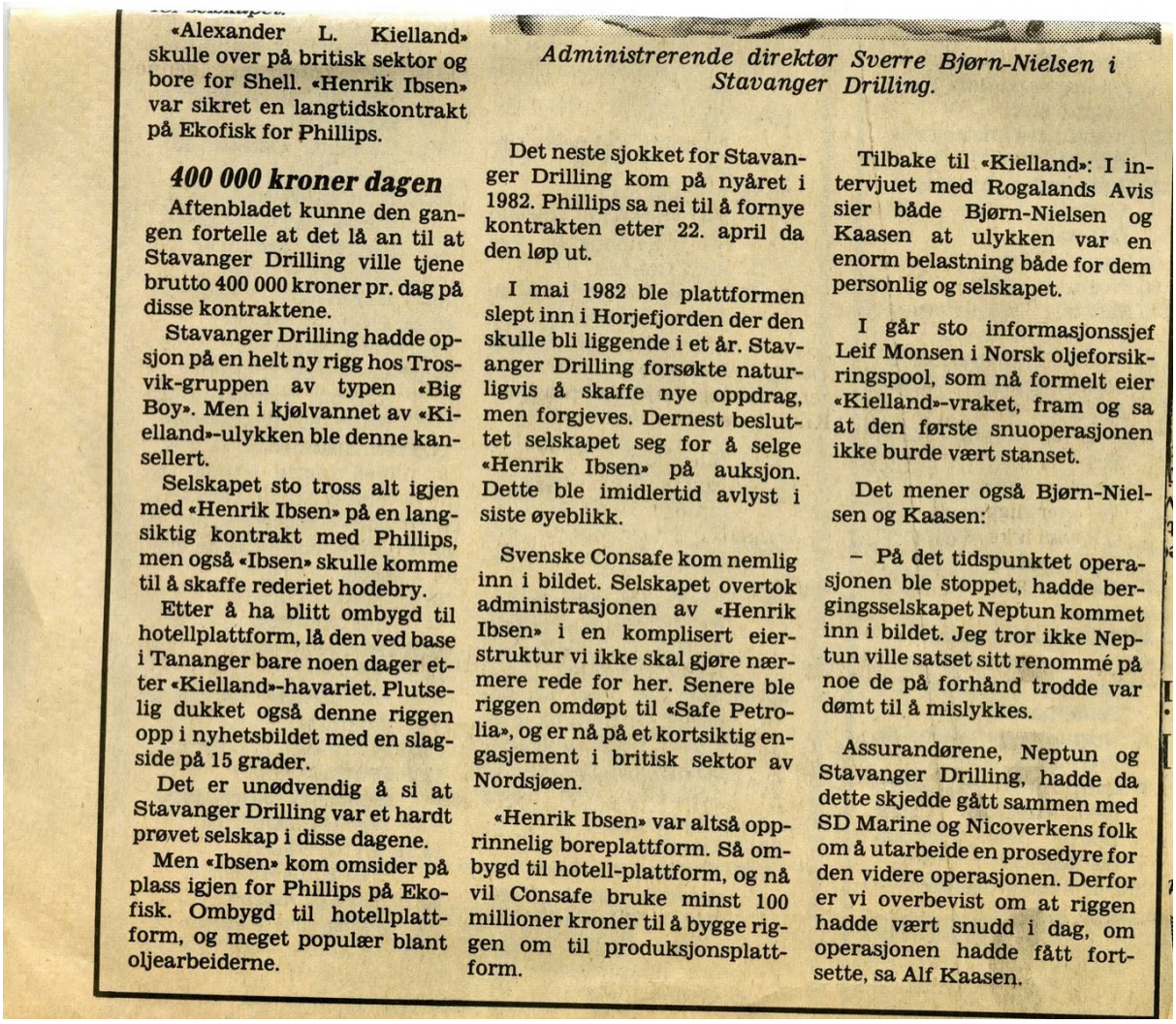
Kontrakten ble undertegnet av Skipsrederne Sverre Bjørn-Nielsen og Gudmund Gowart-Olsen.

I juli 1975 ble «Alexander L. Kielland» levert fra verftet. «Henrik Ibsen» kom i februar året etter.

Det ble opprettet eierselskaper for de to riggene, Stavanger Drilling I og II. I januar 1980, to måneder før «Kielland»-katastrofen, ble Stavanger Drilling A/S stiftet. Et selskap som skulle drive forretningsvirksomhet med hovedvekt på salg av varer og tjenester til offshore-industrien, og dessuten stå for utdannelse av boremannskaper.

I mars 1980 tipper så «Kielland» rundt. Det skjedde i en periode da Stavanger Drilling virkelig hadde fått vind i sei-

[13] Tagesen: 1983



«Alexander L. Kielland» skulle over på britisk sektor og bore for Shell. «Henrik Ibsen» var sikret en langtidskontrakt på Ekofisk for Phillips.

400 000 kroner dagen

Aftenbladet kunne den gangen fortelle at det lå an til at Stavanger Drilling ville tjene brutto 400 000 kroner pr. dag på disse kontraktene.

Stavanger Drilling hadde opsjon på en helt ny rigg hos Trosvik-gruppen av typen «Big Boy». Men i kjølvannet av «Kielland»-ulykken ble denne kansellert.

Selskapet sto tross alt igjen med «Henrik Ibsen» på en langsiktig kontrakt med Phillips, men også «Ibsen» skulle komme til å skaffe rederiet hodebry.

Etter å ha blitt ombygd til hotellplattform, lå den ved base i Tananger bare noen dager etter «Kielland»-havariet. Plutselig dukket også denne riggen opp i nyhetsbildet med en slagside på 15 grader.

Det er unødvendig å si at Stavanger Drilling var et hardt prøvet selskap i disse dagene.

Men «Ibsen» kom omsider på plass igjen for Phillips på Ekofisk. Ombygd til hotellplattform, og meget populær blant oljearbeiderne.

Administrerende direktør Sverre Bjørn-Nielsen i Stavanger Drilling.

Det neste sjokket for Stavanger Drilling kom på nyåret i 1982. Phillips sa nei til å fornye kontrakten etter 22. april da den løp ut.

I mai 1982 ble plattformen slept inn i Horjefjorden der den skulle bli liggende i et år. Stavanger Drilling forsøkte naturligvis å skaffe nye oppdrag, men forgjeves. Dernest besluttet selskapet seg for å selge «Henrik Ibsen» på auksjon. Dette ble imidlertid avlyst i siste øyeblikk.

Svenske Consafe kom nemlig inn i bildet. Selskapet overtok administrasjonen av «Henrik Ibsen» i en komplisert eierstruktur vi ikke skal gjøre nærmere rede for her. Senere ble riggen omdøpt til «Safe Petrolia», og er nå på et kortsiktig engasjement i britisk sektor av Nordsjøen.

«Henrik Ibsen» var altså opprinnelig boreplattform. Så ombygd til hotell-plattform, og nå vil Consafe bruke minst 100 millioner kroner til å bygge riggen om til produksjonsplattform.

Tilbake til «Kielland»: I intervjuet med Rogalands Avis sier både Bjørn-Nielsen og Kaasen at ulykken var en enorm belastning både for dem personlig og selskapet.

I går sto informasjonssjef Leif Monsen i Norsk oljeforsikringspool, som nå formelt eier «Kielland»-vraket, fram og sa at den første snuoperasjonen ikke burde vært stanset.

Det mener også Bjørn-Nielsen og Kaasen:

– På det tidspunktet operasjonen ble stoppet, hadde bergingsselskapet Neptun kommet inn i bildet. Jeg tror ikke Neptun ville satset sitt renommé på noe de på forhånd trodde var dømt til å mislykkes.

Assurandørene, Neptun og Stavanger Drilling, hadde da dette skjedde gått sammen med SD Marine og Nicoverkens folk om å utarbeide en prosedyre for den videre operasjonen. Derfor er vi overbevist om at riggen hadde vært snudd i dag, om operasjonen hadde fått fortsette, sa Alf Kaasen.

(Faksimile Stavanger Aftenblad)

SVERRE BJØRN-NIELSEN, STAVANGER DRILLING 1984

Av Terje Johansen, *Rogalands Avis* 12. april 1984 [14]



Stavanger Drilling direktøren kunne ikke gjøre rede for [illegible]

Bjørn-Nielsen dømt for skatte-snyteri

Administrerende direktør Sverre G. Bjørn-Nielsen i Stavanger Drilling er dømt til 60 dagers fengsel og en bot på 25.000 kroner for skattesnyteri.

Det er Stavanger byrett som har avsagt dommen mot direktøren som er best kjent for sin forbindelse med Alexander L. Kielland-saken. Det var Stavanger Drilling som eide «Kielland»-plattformen.

På bakgrunn av Bjørn-Nielsens alder (64 år) og det at det har gått forholdsvis lang tid siden han gjorde seg skyldig i det straffbare forholdet, har retten gjort straffen betinget, med to års prøvetid.

□ Av TERJE JOHANSEN

Forholdet ble oppdaget i forbindelse med boksettersyn i Bjørn-Nielsens firma, Stavanger Drilling, høsten 1981.

I selvangivelsene for 1979 og 1980 hadde Bjørn-Nielsen oppgitt et rentefritt lån på 250.000 kroner fra broren i Canada. Da fylkesskattesjefens revisor ba han dokumentere lånet, ba han om utsettelse.

Ikke lån, salg av kunst

Etter at fristen var forlenget, møtte Bjørn-Nielsen påfylkesskattesjefens kontor i november 1981. Han kunne opplyse at det ikke var snakk om et lån fra broren, men at det hadde sammenheng med salg av malerier, tepper og sølvtøy. Han kunne ikke si hva slags malerier det var eller hvor de skrev seg fra, men antydet at sølvtøyet var innkjøpt i England. Hvem som hadde kjøpt gjenstandene kunne han heller ikke si noe om, men nevnte at de var solgt til amerikanere. Betalingen hadde bare skjedd i form av kontanter.

Fylkesskattesjefen skrev i januar 1982 brev til Bjørn-Nielsen og gjorde det klart at han mente denne hadde gitt uriktige opplysninger. Han ga også beskjed om at han ville overveie å sende saken til påtalemyndigheten.

Til dette svarte Bjørn- Nielsen:

«... Som jeg tidligere har opplyst, har jeg i mange år samlet på malerier og andre kunstgjenstander, og av disse har jeg solgt det meste i de siste år. Jeg har aldri betraktet dette som inntekt.

Jeg er fullt klar over og beklager meget den måte dette ble oppført på i min selvangivelse. Når det gjelder det virkelige lån fra min bror som har løpt i mange år, står det nå til rest med kr. 50.000.»

Lånet på 50.000 kroner sto oppført i hans selvangivelser i årene 1974-78. Fra 1979 er lånet påplusset 200.000 kroner.

Endret forklaring

I politiavhørene holdt Bjørn-Nielsen fast på at han hadde gitt uriktige opplysninger til likningsmyndighetene og at de 200.000 kronene hadde med salg av kunst å gjøre.

Lån fra Panama

Etter at tiltale var reist, dukket det opp tre dokumenter som angivelig skulle vise at Bjørn-Nielsen hadde fått lånetilsagn i januar 1979. Det gikk fram at broren hadde operert som mellommann da lånet ble gitt. I følge skrivene var det en mann i Panama som var den egentlige långiveren.

I nye avhør innrømmet Bjørn-Nielsen at dokumentene ikke var riktige. Broren var den virkelige långiveren likevel!

Bjørn-Nielsen sa det samme i retten, men ville ikke gi nærmere opplysninger om lånet, fordi hans bror nektet.

Broren rasende

I et brev som Bjørn-Nielsen fikk fra broren i fjor sommer, skriver broren:

«Jeg ble sjokkert etter telefonsamtalen. Hadde ikke drømt om at min reaksjon over at du hadde oppgitt meg som långiver skulle føre deg ut i en slik forferdelig situasjon. Men la meg gi deg noe av bakgrunnen. Som innvandrer her i [illegible] gjort mitt beste for å rette meg etter lover her, og da du i fjor fortalte meg at at du hadde oppgitt mitt navn til norske myndigheter, ble jeg rasende fordi lånet ikke var gitt av meg - jeg bare ordnet det gjennom andre og har selv ikke oppgitt transaksjonen...»

Retten trodde ikke på hans forklaring

Retten fant det bevist at tiltalte forsettlig hadde overtrådt skattelovens paragraf 118. Retten kan ikke feste lit til Bjørn-Nielsen forklaring, og mener det dreier seg om penger han har skaffet seg på annen måte og kamuflert som lån for å oppnå skattemessige fordeler. Det er umulig å få brakt på det rene hvordan han har skaffet seg pengene, sier retten.

(Faksimile Rogalands avis)

[14] Johansen: 1984

BENTE SYNNØVE JONASSEN LINKJENDAL, STAVANGER DRILLING

Av Marie Smith-Solbakken og Hans-Jørgen Wallin Weihe, 30.12.2015, Lindesnes.

PERSONALIA

F: 1955
benteslink@gmail.com
90125759
Materialforvalter og Mannskapssjef 1980 i Stavanger Drilling AS
Daglig leder fra 2006-2008 i Stavanger Drilling AS

GJENNOMFØRING OG BRUK

Det ble gjennomført samtale den 30.12.2015 hjemme hos Bente Synnøve Jonassen Linkjendal på Lindesnes. Notat fra samtalen er sendt til gjennomlesing og korrigering. Notatet er korrigert iht merknader gjort 16. februar i tillegg ble det gjort noen tilføyelser etter telefonsamtale 11.juni 2016. Korrigert notat oversendt 21.juni 2016 hvor det bes om samtykke til å bruke notatet som bakgrunnsnotat i fremstillinger av Alexander L Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer.
Bente Synnøve Jonassen Linjendahl svarer at hun har mottatt revidert notat, og ber samtidig om at dersom noe av dette skal brukes i boka, vil hun ha det tilsendt på mailmail for endelig godkjenning.

Samtykket til at notat fra samtale offentliggjøres som inngår i en minnesamling som oversendes Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek slik at ettertiden får del i dette. (mail 18.12.2018)

BAKGRUNN

Jeg startet i Stavanger Drilling som ung i 1976, var 21 år den gang. Etter Kiellandulykken arbeidet jeg mer med finansielle ting, kjøp, salg og investeringer. Begynte som sekretær og ble etterhvert materialforvalter og mannskapssjef. Jobbet 33 år i selskapet. Var der helt frem til 2009, var da daglig leder, styreleder og jeg avviklet selskapet. Selskapet opphørte med meg.

MARS 1976

Jeg begynte i 1976. Det var ikke mange på kontoret den gang. De som var der da var: Alf Kaasen, Sverre Bjørn-Nielsen som satt hos Gowart Olsen, sekretær Astrid Botnen, Ingeniør/inspektør Christen Magne Jensen. Jan Erik Geirmo hadde nettopp begynt hos oss. Alf Kaasen og Sverre Bjørn-Nielsen utgjorde ledelsen.
Vi hadde nå fått levert Henrik Ibsen og fikk også levert Alexander Kielland etter at jeg begynte, husker Riggene fikk ikke borejobb, så det ble mye arbeid å bygge dem om til boligplattformer og mye arbeid for verksted CFEM (verftet i Frankrike).
Riggene var organisert i et kommandittselskap for Alexander Kielland og et kommandittselskap for Henrik Ibsen.

STAVANGER DRILLING AS

Stavanger Drilling AS opprettet 29.februar 1980, på skuddårsdagen. Selskapet hadde vedlikeholdskontrakt på Friggfeltet og fikk også en borekontrakt med Elf. (Først vedlikeholdskontrakt så borekontrakt.) Etter Kiellandulykken blir det et eiendomsselskap og finansselskap. Se i vedtektene til Stavanger Drilling AS.

STAVANGER DRILLING 2

Stavanger Drilling 2 rammes av at Kielland velter, forsikringen går til Stavanger Drilling 2. Mannskapet som arbeidet på Alexander L Kielland og på Friggfeltet var ansatt i Stavanger Drilling AS. Stavanger Drilling 1 var kommandittselskapet som eide Henrik Ibsen. Riggene var organisert i et kommandittselskap for Alexander Kielland og et Kommandittselskap for Henrik Ibsen.

27. MARS

Vi hadde utrolig mye å gjøre og jeg jobbet overtid den kvelden. Alf Kaasen kom tilbake til kontoret. Like etter ringte de fra Phillips og sa at det var skjedd noe. Vi fant frem telefonen som gikk direkte ut til riggene og prøve å ringe Kielland. Det gikk ikke, vi oppnådde ikke kontakt.

Vi ringte så etter Sverre Bjørn-Nielsen. Kaasen og Sverre Bjørn-Nielsen reiste til Phillips. Ikke lenge etter så kom det på nyhetene, og folk som hadde gått fra kontoret den dagen kom tilbake igjen. TVen stod på hele tiden, og viste hvor fryktelig dette var. Det var vanskelig å komme gjennom på telefonen. Veldig mange ringte inn på kontoret, og all verdens presse skulle ha svar.

Gikk på autopilot, for å overleve dagen og natten og de neste dagene. Jeg ble flere netter på kontoret.

Gunnhild Lande kjørte mannskapsbilen, og var og hentet overlevende som kom inn fra riggen. Husker at jeg var nede i mannskapsavdelingen i første etasje. Der stod de i kjeledresser og var ganske tause. Gunnhild tok dem med i klesbutikk og fikk kledd dem opp etter hvert som de kom inn til heliporten. Tror at det var "Hauge på torget" vi handlet klær hos.

PRESSEN

Veldig pågående presse. Jeg jobbet med en som bodde på Hundvåg, en Geir Gustavson hette han, han visste ikke om han orket å gå hjem. Her ligger pressen i buskene, sa han. Steinar Ytreland, Krøllisen er død (Eivind Dahl) de var også på kontoret.
Alf Kaasen fortalte at Erling Borgen ville intervjue han den natten. Alf ville ikke det. Borgen hadde tatt tak i slipset og sagt, og Alf svarte ja om du holder sånn under intervjuet . Pressen var fæl, vi opplevde oss trakassert.

RYKTER I ETTERTID

Mye rykter om all slags. Ulykker trigger. Vi fikk mange rare henvendelser. Det var hele tiden noe i avisene, alt fra narkorykter til rykter om at Co2 flasker hadde eksplodert. Hva var det som foregikk, vi forstod ikke hva det var. Jeg husker at det var veldig belastende der og da. Akkurat som du følte at du hadde skyld i noe som du ikke hadde skyld i, det aller verste som kunne skje hadde skjedd. Veritas hadde ikke sjekket. Alt skulle være i orden.

BEGRAVELSER

Mange fra selskapet gikk i begravelser. Reiste også til Sørlandet for å delta. Vi hadde ansatt mange sørlendinger. De fleste var nettopp begynt. Plattformsjef Torstein Sæd omkom også. Jeg deltok også i begravelsen hans.

HVA SKJEDDE MED STAVANGER DRILLING
Vi hadde en rigg til i bestilling. Måtte si den fra oss. Fortsatte med jobbene på Friggfeltet, vi hadde vedlikeholdskontrakter der, men vi måtte redusere antall ansatte. Hadde nylig opprettet base i Aberdeen for å hendle borekontrakten med Shell. Det kom en driv og optimisme i selskapet, og borefolka som vi hadde ansatt kom til kontoret i friperioder og vi gledet oss alle til å komme i gang med boring. Vi var et norsk selskap med norsk mannskap. Så velter den.

KONSEKVENSER
Jeg var gladere person før. Vi ble skurkene. Det var vår rigg. Vi burde absolutt nok hatt noen å snakke med. Det ligger der og verker. Jeg kjenner det når vi tar det opp nå. Vi var syndebukkene. Pressen var fæl. Ivar Johansen sa hvorfor var det ingen som så oss, hvorfor fikk ikke vi noen å snakke med. Vi ble glemt.

REME
Han var på tiggerferd, mange reagerte på han, han tigget penger.

STERKESTE MINNE
123 mennesker omkom.

FORSIKRING
Helt logisk å heve forsikringen fordi vi holdt på å klargjøre riggen til boring. Vi hadde fått borekontrakt med Shell og satte opp boreutstyr. Brakkene skulle tas av, og utstyr skulle pakkes ned og i land, og Alexander L Kielland skulle over på britisk sokkel.

HALDOR HOLGER BOGE, STAVANGER DRILLING

Av Else Tungland, 15. Februar 2016, Gamle Rytterstien 74

Samtykket på SMS 5.februar 2019.

TILKNYTNING
Plattformsjef på Ibsen i 1980, ansatt i Stavanger Drilling

BAKGRUNN:
Han reiste til sjøs som 18-åring.
Tok senere 3 år på sjømannskolen og har bl.a. jobbet som sjømann, styrmann, kaptein og plattformsjef.

Jobbet i Stavanger Drilling fra desember 1978. Forlot firmaet i mai 1983 og begynte i Mobil hvor han bl.a. jobbet med logistikk, flotell og Supply båter fram til desember 1986
De siste 23 yrkesaktive årene var han i Statoil.
Har også jobbet 3 år på cruiseskip i kariben og på et svensk skip i Kina under kulturrevolusjonen.
Under Vietnam krigen var han på et stykkgods skip som gikk mellom. Saigon (Vietnam) – Japan. (Båten var norsk og het Ascot. Det var godt betalt, skattefritt og med krigs tillegg (1968-69). Ringte hjem til kona etter hver tur for å si at alt var greit. Hun var gravid. Det var den gang de måtte søke om å få telefon og stå å venteliste i ett år, men da hun fortalte at hun var gravid og at mannen seilte på Vietnam, kom de på dagen.
Plattformsjef på Veslefrikk. Utstasjonert i Kina 6 år: 1995- 2001. Utstasjonert i Angola 3,5 år (2003-2006). Angola var ikke et trivelig land å være utstasjonert i. Fint hus med basseng, men innegjerdet. Kunne ikke bevege oss fritt. Hørte skyting. Kunne ikke kjøpe noe der. Bodde der sammen med kona. Hadde voksne barn på det tidspunktet. Før Angola oppholdet jobbet han på Forus 1,5 år og hadde over 100 reisedager i året. Angola-Paris-London-Pau. Bedre å bo på stedet.

HVOR VAR DU DA ULYKKEN INNTRAFF?
Jeg var på Ibsen da jeg ble informert om Alexander Kielland ulykken. Det var omvisning for publikum. Riggen (som var en søsterplattform til Kielland) var ombygd til å kunne ta imot 600 passasjerer fordelt på 300 lugarer. Det var en flott plattform, med en helt annen standard enn den på Kielland. Phillips ville at jeg skulle stille i kaptein uniform den dagen. Jeg gikk og viste folk rundt da det kom en telefon og jeg ble bedt om å komme til krisesenteret. Jeg trodde det var en øvelse, men det var det ikke. Ble værende der i 1,5 døgn.

Vi hadde kommunikasjon med Edda. På krisesenteret var ledelsen i Phillips og Stavanger Drilling og representanter for forsikringsselskap. Pressen var veldig til stede utenfor lokalene. Vi var blant annet bekymret for at ankerveierne på Ibsen kunne ha blitt skadet og ryke og at AK kunne drive inn i Edda. Katastrofen kunne da ha blitt enda større enn det den var.

HVA HUSKER DU BEST?
Det var en forferdelig natt da Alexander Kielland kantret. Det var påsketider.
Etter krengeprøven på Ibsen var avsluttet fikk jeg avløsning av Haugvaldstad. Så reiste vi på Hytta i Suldal. Vi hadde ikke TV på hytta, så jeg reiste ned til svigerforeldrene mine på Sand for å se på nyheter. Jeg ser da at riggen min ligger på halv åtte. Da var det rett til Stavanger igjen.

Grunnen til at Ibsen krenget var at staget rundt hydrofonene skulle sandblåses. Vi gjorde dette for å sjekke om det var sprekker. Noen mannlokk måtte åpnes for å komme til stedet for sandblåsingen, og da riggen ble trimmet litt for mye til en side kom vann inn gjennom et slikt åpent mannlokk og dermed rant det vann inn i ei søyle og plattformen fikk slagside. I avisene skrev de at den ville ha tippet rundt dersom det ikke hadde vært så grunt, men det stemmer ikke. Det var bare så vidt svake avtrykk på bunnen.

At de skrev så mye rart i pressen er noe av det som forundret meg mest. Det var ufattelig mye tull som ble skrevet!

KLASSING AV ALEXANDER L. KIELLAND

Veritas utførte klassing av AK, og jeg tror neste 4 års klassing på AK var planlagt i april 1981. Ved siden av de 4 års klassingene, gjennomførte Veritas også årlige inspeksjoner, men disse var ikke så omfattende.

Planen var at AK skulle ut som borerigg, når Ibsen overtok som hotellplattform.

Ibsen skulle rett ut etter at stabilitet-testen var gjennomført i Tananger. Riggen har propeller og kan bevege seg i sjøen sjøl, men det går veldig seint. Slepebåt ble derfor brukt i tillegg. Turen ut fra Tananger ville ta ca. 2 dager.

ETTER ULYKKEN

Ibsen mistet sertifikat hos Sjøfarts-direktoratet. I det opprinnelige designet på pentagon rigger (slik AK og Ibsen var konstruert) manglet stagene på nederste plan, mellom søyle B og C og mellom C og D. Det kom nå krav om at det skulle settes på ekstra stag her på Ibsen. For å styrke oppdriften kom det i tillegg et krav om "halvmåner" med skum på siden av pongtongene på utsiden av søylene.

Ibsen ble tatt til verksted i Dunkirk. Representanter fra Veritas og Sjøfart direktoratet godkjente ombyggingen, og representanter for fagforeningene aksepterte at Ibsen etter modifikasjonene kunne tas i bruk som flotell igjen. Flotellet ble nå godkjent for 400 personer.

Ibsen ble etter dette brukt som flotell på Ekofisk i ca. 1 år fra april 1981. Etter dette fikk ikke Stavanger Drilling fornyet kontrakten med Phillips.

Phillips hadde ikke behov for Ibsen lenger. Flotellet (boligkvarteret) ble solgt til Russland og tatt til Leningrad og satt på en lekter. Ibsen ble bygd om til borerigg igjen. På dette tidspunktet hadde riggen fått nye eiere.

Ulykken førte til en mental forandring. Jeg kunne ikke forestille med at dette kunne skje. Jeg hadde alltid følte meg trygg på riggen. Fikk ikke noen problem etterpå heller, men det utenkelige hadde skjedd.

STAVANGER DRILLING

Etter ulykken var Stavanger Drilling i forhandlinger om bestilling av en ny rigg sammen med Jahre, men Stavanger Drilling trakk seg ut før den kom i drift. Snart var det bare kapital igjen å styre i Stavanger Drilling. De ble et kapitalforvaltningsfirma.
Bente var sekretær, materialforvalter og også i en periode mannskapssjef. Hun og Kaasen styrte butikken.

PLATTFORMSJEF SÆD SKAL HA SETT SPREKKER PÅ A.K. UNDER OPPSIKT? KJENTE DU TIL DETTE?
Nei, det har jeg aldri hørt. Vi hadde ledermøter i Stavanger Drilling og jeg kan ikke huske å ha hørt noe sånt ble nevnt.

Kjente Sæd. Han var en rolig kar. Dersom det var noe feil ville han ha sagt ifra. Christen M. Jensen, som var teknisk inspektør ved Stavanger Drilling, var den første han ville ha rapportert om bekymringsverdige sprekker til.

Vi (besetningen) hadde fått rutiner fra rederiet for periodiske inspeksjoner av søyler og stag, blant annet for å se etter sprekkdannelse, korrosjon, etc.

ER DET MULIG Å INSPISERE STAGET SOM BRAKK NÅR RIGGEN LIGGER I SJØEN?
Ja, det var mulig, men da må riggen opp på et mye mindre dypgående. Dette kan bare gjøres når den er i smult farvann.

Riggen ligger vanligvis med dypgående på ca. 22 meter. Ved dårlig vær tas den opp til 18 meter så bølgene ikke skal slå inn under dekk. Det er kontrollroms- operatørene sin oppgave er å sørge for ballasteringen og rett dybde.

SNUING
Boge var rederiets representant under det første snuingsforsøket av AK. Det første forsøket med Scott Cobus i hovedrollen ble stoppet. Det lot seg ikke gjøre å snu riggen på denne måten mente ministeren (Bolle). Var i møte med regjeringen i Oslo, sammen med forsikringsselskap og kontraktører. Bolle – sa nei og vi måtte slippe riggen ned igjen.

Ugland klarte til slutt å snu den, med da jobbet jeg ikke i Stavanger Drilling lenger.

ANDRE AKTØRER
Kielland fondet: De var bare ute etter penger.

Storebrand: var hoved assurandør, men var re-forsikret i en rekke selskaper. MRF Andrews var det engelske forsikringsselskapets representant.

Plattformsjefene hos Stavanger Drilling var: Hauge, Sæd, Odd Halvorsen, Haugvaldstad, O. Wiik og Boge.

CHRISTEN MAGNE JENSEN, STAVANGER DRILLING

Av Marie Smith-Solbakken, 3. februar 1980, Stavanger.

PERSONALIA

f. 1935
Ingeniør/inspektør Stavanger Drilling 1980
Christen.jensen@lyse.net

BRUK OG GJENNOMFØRING

Intervju gjort i Jens Zetlitz gate 42, 3. februar 2016.
Gjennomlest 27.februar 2016. Samtykket i at sitater fra reviderte intervju av 2.mars kan brukes. (Mail 02.03.16).

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 får del i dette. (mail 09.01.2019)

BAKGRUNN

1952: Maskinsjef utenriksfart
1968: Veritas
1974: Stavanger Drilling
1981: Statoil

STAVANGER DRILLING

Begynte i Gowart Olsen som ingeniør. Fulgte opp byggingen i Frankrike, var rederiets mann der nede, så seinere rederiets mann i Stavanger.

VERFTET I FRANKRIKE

Fulgte opp og var rederiets representant.
Ulike seksjoner ble bygd ved andre verft, og seksjonene ble montert i Gravelines. Gravelines ligger ca. 2 mil øst for Dunkqurke.

Arbeidet ble fulgt opp /kontrollert av verftets egenkontroll og Veritas.

Kontakten går mellom verkstedet og Veritas. Plattformen skal leveres iht. til kontrakt og regelverk. Veritas gjennomfører kontroller og utsteder sertifikater. Eier (Stavanger Drilling) skal ha en plattform som oppfyller de krav fra som Oljedirektorat, Sjøfartsdirektorat, Veritas, Elektrisitetstilsyn, Luftfartstilsyn. Det er verftets ansvar at de leverer iht. krav. Tilsynene kom ned og gjorde inspeksjoner.

CFEM: Rederiets representanter forholdt seg til verftet ved kontakt med ledere/ingeniører og formenn. CFEM's hovedkontor lå i Paris og hadde kontakt med rederiets sjefer i Stavanger, A. Kaasen, S. Bjørn Nielsen. Kontakten dreide seg bl.a. om finansielle forhold, fremdrift og kontrakt. Dunkerque verftet gjennomførte bygging og rapportere status til Stavanger.
Forex Neptune: De var leid inn av Stavanger Drilling som konsulent og hadde en person stasjonert ved verftet. Personen var med i hele prosjektet med fokus på boreutstyrssiden.
Forex Neptun eide/opererte samme type plattform som Kielland.
Se historien på nettet på Forest Neptune.

Stavanger Drilling leide inn en sveiseinspektør fra "Institut de Soudure" som skulle følge opp sveising på riggen.

Siste del av byggingen kom plattformsjefer og tekniske sjefer ned til verftet. Det var Plattformsjef Torstein Sæd, plattformsjef Rolf Halvorsen, Teknisk sjef Leif Barkved, Teknisk sjef Sverre Kristensen. Plattformsjef Holger Boge på Ibsen var i Stavanger Drilling på slutten. Akkurat på katastrofedagen var han i Tananger.

Plattform skulle bygges iht. til godkjente tegninger og kontrakten. Hydrofonen står på tegningen.

Røret (som knakk) kom fra underleverandør. En underleverandør hadde sveist inn hydrofonen.

Årsak: Viser til konklusjoner fra undersøkelseskommisjoner og Veritas.
Plattformer ble ombygd etterpå. Mange ble ombygd pga. økte kravene til sikkerhet, flyteelement, og krengning. Mange verksteder fikk store oppdrag.

KAN TVERRSTAKET KONTROLLERES INNENFRA I ÅPEN SJØ?
Det var en stor åpning i staget ut til sjøen, for kontroll måtte plattformen inn i smult farvann.

FORHALING OG ANKRING
Oppankringen ble godkjent av Veritas.

KLASSING
Etter fire år skal de til dokk og kontrolleres. Fire års klassingen ble utsatt et år etter godkjenning fra Veritas.

STAVANGER
Husker ikke at den skulle til Stavanger.

27. MARS
Om kvelden fikk jeg beskjed fra Kaasen og Bjørn-Nielsen. Vi fikk beskjed mens vi var med sønnen på et arrangement på Yndlingen.

Kaasen hentet meg, og sa Kielland har kantret. Det var stille. Vi satt i bilen noen minutter på kaien i Tananger før vi gikk inn.

Vi gikk opp i beredskapsrommet til Phillips. Phillips styrte det. Det gikk rolig og ryddig for seg.

BJØRN-NIELSEN TALERØR
Det var definerte beredskapsmenn som hadde kontakt med beredskapen ute. De hang opp plakater på veggene over status på hva som skjedde. Jeg var der hele natten.

KONSEKVENSER
Plattform ble forsterket og det ble satt nye krav til sikkerhet, styrke og stabilitet.
Verksteder fikk oppdrag etter nye krav. På Ibsen ble det bl.a. montert 2 ekstra stag.
Har aldri hørt at Sæd hadde oppdaget sprekker. Han sa aldri det til meg.

Han ville eventuelt også ha snakket om det på plattformen til kontrollromsoperatør og teknisk sjef.

SVERRE KARL KRISTENSEN, STAVANGER DRILLING

Av Marie Smith-Solbakken, Gråsteinveien 3, 22. februar 2016.

PERSONALIA

Sverre.karl@live.no
Gråsteinveien 3, 4027 Stavanger
Onsdag 17. Februar klokken 12
F. 1935, Stavanger

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale korrigert og samtykket i at notat fra samtalen kan brukes til forskningsformål, 23. august 2016.

BAKGRUNN

Tek sjef i Stavanger Drilling.
Utdannet Maskinsjef på skip og teknisk sjef på borerigger
Halle og Pettersen som sjømann, Borgestadrederiet som maskinsjef
1975: Stavanger Drilling som teknisk sjef

STAVANGER DRILLING

Teknisk sjef
Ansvar for alt det tekniske, maskinrom, og det tekniske utstyr
Oppsyn med alt utstyr om bord

ADMINISTRASJONEN I STAVANGER DRILLING

Geirmo, Jensen, Kaasen ansetter meg.
Rapporterte til Christen Magne Jensen.
Bjørn-Nielsen (reder) døde på Hardangervidda på jakt. Kaasen (toppsjef) fikk kreft, død.

1975

Ansatt på Alexander Kielland, med ansvar for det tekniske utstyret. Jobbet på riggen. Tok riggen ut fra CFEM verkstedet i Dunkerque sammen med kaptein Torstein Sæd.

Gjorde oss kjent med riggen, så overlot de franske riggen til oss. Jeg hadde vært der en måned eller to.

Jeg kom fra et amerikansk firma, Global Marine, som boret etter olje over hele verden. Det var ikke mange den gang som hadde peiling på borerigger. Jeg hadde vært to år i Australia og fire år i Aberdeen, i Middelhavet og i Suezdeltaet. Vi boret over alt. Vi fant Beryl-feltet utenfor Shetland med boreriggen Glomar 5. Basen var Aberdeen i Skottland og Darwin i Australia.

SLEPET

Alexander Kielland ble slept til Ekofisk. Satte på containere (tror det var ute på Ekofisk feltet de ble montert). Det var nok til å bebo 400 til totalt 450 mann.

RIGGEN
Livlig. Folk likte seg om bord. Sørstatsamerikanerne satte sitt preg på miljøet. De lagde BBQ med svære feite kjøttstykker. Kunne sitte ute og spise. Skar ut midten, heiv resten. Vi frådset i god mat.

Ansatte fra Stavanger Drilling bodde i mannskapslugarer, mens beboerne bodde i containerne som ble satt om bord. Jeg delte lugar med Torstein Sæd.

TEGNINGEN AV EIVIND EGELI JANUAR 2016
Stemmer slik Eivind Egeli har tegnet opp stak og ankerplan.

IBSEN
hadde vært om bord der en halv time. Noen hadde glemt å skru igjen mannlokken. Det rant inn vann i pumperommet i søyle C. Det var de pumpene jeg hadde ansvar for.

27. MARS 1980. KIELLAND VELTER
Var ute for å kontrollere den fantastiske riggen med min kone – Henrik Ibsen – superhotellet. Vi var der halv syv. Fikk høre det der ute, at Kielland holder på å velte. Jeg og min kone holder på å gå om bord. Vi gikk om bord. Så kikket vi på riggen. Så går vi hjem og ser på nyhetene.

Helt ufattelig, akkurat som noen skulle si at domkirken falt. Vi fikk vite det der ute, men ingen trodde på det. Fikk vite det på nyhetene

Jeg hadde friperiode, og skulle ut igjen om fire dager. Så velter riggen. Da stod jeg på mannskapslisten for å reise ut, men jeg ba om avspasering. Osaland var ute for meg, en haugesunder.

Vi hadde livbåtmanøvrer, ukentlige. Jeg var livbåtfører på båt 2. Min assistent var Lothar Apostel. Han ble drept. Noe som hang seg opp i wiren. Jeg ville stått der han stod.

Satt og tenkte, kunne ikke tror det. Ufattelig. Så gikk jeg å la meg. Jeg mistet mange venner. Reve, Apostel og Sæd.

Egeli overlevde, han sa ”de vil ikke ha meg enda”. Det var Håkon Jarl som dro han opp av vannet. Hårtustene stakk opp, og Håkon Jarl dro han med seg etter håret.

Riggen fungerte hundreprosent. Ankervinsjer og maskineri alt var i stand.

VINSJINGEN
Det var trent mannskap som visste å slakke og visste når de skulle stramme. De holdt kontakt med kontrollrommet. Operasjonen ble styrt fra kontrollrommet. Kapteinen visste hva han gjorde. Da vi halte fra, slakte vi på motsatt side. Rutinejobb, gjorde det mange ganger.

KONSTRUKSJONEN
Når vi var om bord kom det noen merkelige lyder, vi kalte det for franskmannen. Reagerte på de ”grisehylene” det var vel noe som gnisset. Det var det vi kalte for ”franskmannen”. Vi kunne si ”Nå er franskmannen ute igjen”. Det kan være metall som gnisset mot hverandre. Hvor det kom fra visste vi ikke.

Reve hadde sagt Delta søylen beveger seg mer enn de andre. Han hadde full kontroll der han satt i kranførerhuset og kunne se alt ovenfra. Han sa det til meg, og jeg tok det som lått og løje, og vi lo av det i kontrollrommet. Det var ca. en måned før Kielland kveltret. Det var helt utenkelig. Vi snakket bare om det, men ingenting ble rapportert. Det er D søylen som detter av, for meg var det utenkelig. I ettertid har jeg tenkt på at Reve var inne på noe.

Bjørn Loui Semann, elektriker fra Karmøy, han kan si mer om de merkelige lydene.

SÆD
Var veldig aktiv og veldig fysisk sterk. Når han kom hjem var han to ganger rundt Mosvannet hver dag før andre hadde stått opp. At Sæd var rundt for å kontrollere, er rimelig. Han var rundt overalt. Han var omgjengelig og grei. Rolig, men full kontroll. Han var høyt og lavt. En gang var han på toppen av boretårnet.
Plattformen ble hevet og senket mange ganger, også når jeg var om bord. Jeg hadde jobben med å koble inn generatorene når de gjorde det. Vi brukte tre generatorer under heving. Totalt hadde vi fire generatorer.
Sæd var stresset over alle modulene som ble heist om bord. Han var engstelig for stabiliteten på riggen. De hadde full kontroll Veritas og Phillips, ble det sagt

Einar Rønneberg forlot riggen en halv time før riggen kantret. Det går an å spørre han.

Tormod Wigestrand, kontrollromsoperatør, han vet kanskje mer.

At verdens største rigg kunne forlise er helt utenkelig. Skulle inn til Stavanger for få av boligkvarteret, så ut. Eller så ville de ta av boligmodulene med kranfartøy for å rekke kontrakten. Vet ikke helt. Men viktig var det å holde tidsfristen for kontrakt.

Det er ikke bare for Sæd å si nå går ikke denne riggen an å operere pga. sprekk. Det var en milliardkontrakt en skulle nå. Oljekontrakt på engelsk side var stort.
Boreutstyr og mannskap var på plass. Riggen var under klargjøring - alt var på plass. Riggen var oppdatert for å bore på engelsk side, hundreprosent klar. Geirmo hadde full kontroll med mannskap.

Geir Gustavson superintendent. (kan også høre med han)

STAVANGER DRILLING
Kaasen var han som fikk til kontakter med Phillips. Han var forhandler på joggesko, bokstavelig talt. Han gikk rundt på joggesko, amerikanerne er ikke så nøye sånt. Kaasen var telegrafist og flink forretningsmann
Bjørn-Nielsen var han som satt bak mahognibordet. Han var eier og reder

Veitas – kontrollerte hele veien, kontinuerlig. De stakk frem og ut av stakene rett som det var.

ÅRSAKEN
Sammensatt. Dårlig konstruksjon, det manglet et stak og to.
De vinsjet, så kommer det en stor bølge som belaster hele riggen, inklusivt D staget som er svekket. Da går det galt.

MINNE
Verste at jeg mistet kolleger og venner

JAN ERIK GEIRMO, STAVANGER DRILLING

Av Marie Smith-Solbakken, BP, 30. november 2015

GJENNOMFØRING OG BRUK

Intervju gjennomført 30. November 2015. Notat sendt til gjennomlesing og korrigering 8. desember 2015. Korrigert notat mottatt 8. desember 2015. Notat oversendt Geirmo på nytt med forespørsel om å kunne bruke utvalgte sitater i fremstillingen vår fremstilling av Alexander L Kiellandulykken, herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer 14. Juni 2016. Korrigert notat mottatt, se mail av 14. Juni 2016. Alle rettelser innarbeider.

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 får del i dette. (Mail 13.01.2019)

FØLGENDE SITAT VURDERES BRUKT I ESSAY:

«De mistet en rigg, mange ansatte og 123 mennesker omkom på deres rigg. En belastning som et lite selskap knapt kan være i stand til å bære. Tenk den effekten det er på selskapet, og arbeidsmiljøet å miste en hel rigg og mange nære kolleger og at så mange som123 mennesker omkommer der. Belastningen slutter ikke umiddelbart, den varte. "(Jan Erik Geirmo, mannskapssjef i Stavanger Drilling fram til 1979.)

«Stavanger Drilling ble avviklet som riggselskap. Stavanger Drilling som boreselskap senkes med Kielland." (Jan Erik Geirmo, mannskapssjef i Stavanger Drilling fram til 1979.)

Og følgende sitat vurderes brukt i polyfoni:

"Det var forferdelig. Da navnene på de omkomne kom hadde jeg en stund for meg selv. Jeg hadde vært med å ansette flere av de i Stavanger Drilling." (Jan Erik Geirmo, mannskapssjef i Stavanger Drilling fram til 1979.)

Det var et jordskjelv. Det medførte uten tvil nye og strengere regler innenfor sikkerhet, ikke bare for den maritime siden, men også for faste innretninger. (Jan Erik Geirmo, mannskapssjef i Stavanger Drilling fram til 1979.)

Samtykke til å bruke opplistede sitat er gitt mail 14. Juni 2015.

BAKGRUNN

1974: Personaladministrasjon fra HiS
juni 1974: North Sea Exploration Services (Personaladministrasjon)
juni 1976- januar 1979: Stavanger Drilling (Mannskapssjef)
januar 1979-dd: BP (Stillinger innen personal, administrasjon og kommunikasjon.
Etter fullførte studier på HiS 1974 ble jeg ansatt North Sea Exploration service (NSE). Jobbet med ansettelser, lønn og personalkoordinering. NSE hadde kontor i Strømsteinen. Sommeren 1976 ble jeg ansatt som mannskapssjef i Stavanger Drilling og var der til januar 1979. Begynte deretter i BP og har vært der siden i forskjellige stillinger innen personal, administrasjon og kommunikasjon.

JOBBEN I STAVANGER DRILLING

Jeg jobbet med arbeidsgiver og arbeidstakerforhold samt ansettelser, utleie av offshorepersonell og mannskapsbytter.

Jeg var med på å bygge opp en ny driftsorganisasjon og ansette personell. Vi etablerte en liten driftsavdeling som drev med drift, vedlikehold og tilsyn med innretningene. Vi tilsatte maritimt mannskap som plattformsjef, teknisk personell, styrmenn, radiooperatører osv. Catering ble innleid. I tillegg ansatte vi boremannskap.
Det viste seg at det var mer behov for sengeplasser offshore pga. utbygging eller ombygging av faste installasjoner enn borebehov. Husker at vi jobbet for å få oppdrag. Det ble da bestemt å bruke boreriggen Alexander Kielland som boligplattform. Vi fikk ut containerbrakker på Alexander Kielland og gjorde om de to riggene vi hadde til boligrigger.

Jeg tok initiativ overfor ledelsen til å leie ut mannskap. Vi var i en mellomfase. Jeg hadde ansvar for å søke fylkesarbeidskontoret om tillatelse. Vi fikk tillatelse til å leie ut personell mens vi ventet på å komme i gang med boring..

Stavanger Drilling var et selskap som var dyktig i å forvalte verdier. De var også innovative. De var de første på norsk sokkel som endret bruksområdet for borerigger og benyttet dem som boligplattform. Årsaken var at det ikke fantes boreoppdrag. Istedenfor at riggene lå i opplag og at personell ble permittert eller oppsagt ble riggene leid ut som boligplattformer, også bemanningen ble leid ut. Selskapet tjente gode penger på dette.

Hver morgen arbeidet daglig leder Alf K Kaasen opp mot børsen i Luxemburg og flyttet valuta. Han var flink å forvalte verdier og skape avkastning. Han var utdannet radiooperatør, men hadde sansen og forstod seg på penger og hvor det var penger å hente.

DUNKERQUE

Dunkerque var byggeplassen for Pentagone-riggene. Jeg reiste til Paris og med tog til Dunkerque. Alt var paddeflatt og Alexander Kielland riggen var godt synlig. Vi fikk omvisning på riggen, skulle bli kjent med forholdene om bord.

KVELDEN 27. MARS 1980

Ekstranyhetssending kom, jeg satte meg ned ble iskald og sjokkert. Det var ekstrasendinger hele kvelden. Jeg fikk også telefoner hjem til meg. Kjente på at det var en lettelse at jeg ikke var der. Følte med situasjonen for de det gjaldt. Det var forferdelig. Da navnene kom hadde jeg min stille stund. Jeg hadde vært med å ansette mange av de omkomne. Leif Reve fra Klepp omkom. Harry Vige (overlevde) fra Jørpeland kom aldri ut igjen. Kaptein Torstein Sæd, en rolig sindig kar fra Sørvestlandet, som hadde en stor personlig autoritet, hadde vært på verftet, seilt ute noen år, var plattformsjef på Alexander Kielland hvor han omkom.

STAVANGER DRILLING ETTER ALEXANDER KIELLAND

Vet ikke noe om forsikringsutfallet, men Alexander Kielland var et jordskjelv for alt som hadde med Stavanger Drilling å gjøre. Resulterte i at de ikke ville gå inn i borebransjen med en ny rigg. De valgte heller å konsentrere seg om driften av Henrik Ibsen, og skape verdier av det som var igjen etter Alexander Kielland. De gjorde også gode penger etterpå.
Det er det selskapet som har hatt det største tap av menneskeliv på norsk sokkel. De mistet en rigg, mange ansatte og 123 mennesker omkom. En belastning som et lite selskap knapt kan være i stand til å bære. Tenk den effekten det vil ha på arbeidsmiljøet å miste en hel rigg og mange nære kolleger og at 123 mennesker omkommer der. Belastningen sluttet ikke umiddelbart, den varte; deltakelse i begravelser, utbetalinger av forsikringer, møte med pårørende og de mange spørsmål.

Henrik Ibsen ble fullstendig ombygd til boligplattform, og Stavanger Drilling ble avviklet som riggselskap. Avhendet og avviklet fra sine opprinnelige gjøremål, og heller konsentrert om å maksimere restverdi. Stavanger Drilling som boreselskap senkes med Kielland. Ansatte var seriøse folk og ble leid ut med fortjeneste, utstyr ble leid ut med fortjeneste, kapital ble flyttet og det ble investert og opprettet flere selskaper. Dette vil Bente kunne fortelle mer om. Hun arbeidet seg opp fra resepsjonen til å bli med på eiersiden og ble styrerepresentant i flere styrer.

JAN REIDAR HEGDAL, STAVANGER DRILLING

Av Marie Smith-Solbakken, 30. november 2015, Stavanger

PERSONALIA

1951
Jan.r.hegdal@gmail.com

BRUK OG GJENNOMFØRING

Samtykket i at notat fra samtalen offentliggjøres og inngår i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken som overleveres Norsk oljemuseum, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv for at ettertiden skal få del i dette. (mail 10.01.2019)

BAKGRUNN

30. november 2015
1978-1981: Personalkoordinator med følgende arbeidsoppgaver: lønn, ansettelser, utleie, koordinering av skiftordninger.

STAVANGER DRILLING

Jan Erik Geirmo var mannskapssjef og kamerat av meg. Han ansatte meg. I tillegg til de to riggene de drev, hadde Stavanger Drill satt i gang med utleie av personell til Friggfeltet. Forex Neptune var ansvarlig for boreaktiviteten på Frigg feltet, og Stavanger Drilling leverte personell.

Vi ansatte boremannskap og leide det ut videre til Forex Neptune. Hadde kontrakt på at vi skulle bekle alle posisjoner fra derickman og nedover. Etter hvert utvidet vi og leverte også toppene; driller, toolpusher og tourpusher. Folka var ansatt hos oss. Lederen, i Forex Neptune var Jean Chaix.

Vi måtte ta minibuss-sertifikatet alle sammen for å kjøre mannskaper til/fra heliporten. Gunnhild Lande ble ansatt for å gjøre dette, i tillegg til å gjøre sekretær arbeid. Hun begynte også i Statoil senere. Hun er kirketjener på Bryne nå.

Alf K. Kaasen, direktør, og Sverre Bjørn-Nielsen, reder, ledet selskapet. De to bygde de to pentagonriggene; Alexander Kielland og Henrik Ibsen i Dunkerque. Det skulle vise seg at det ikke var oppdrag for dem som borerigger. Det ble dermed installert boligmoduler på riggene og begge ble utleid som boligrigger til Phillips Petroleum på Ekofiskfeltet.

ENGLAND ELLER NORGE?

Den skulle over på britisk sektor å bore for Shell. Alle systemer på riggen ble gjennomgått for å gjøre riggen klar for boring. Mange av de jeg hadde ansatt på Friggfeltet ble med over på Kielland. Tiden var begynt å bli knapp og holdt på å springe, så det var meget mulig at riggen skulle over på britisk sokkel, og ikke inn til Norge som var opprinnelig plan. Dette er ikke noe jeg vet, og vil uansett bare framstå som spekulasjoner.

Kaasen og Bjørn-Nielsen er døde, Inge var ansatt for at Kielland skulle over på britisk sektor for å bore. Bente Synnøve Jonassen, jobbet som sekretær for Kaasen. Hun vet mer om dette.

Det var et lite firma, kjekt å jobbe der, og var borti alt mellom himmel og jord. Hyggelige folk å jobbe med.

SPREKKDANNELSER
Mannskapet spøkte når det smalt i konstruksjonen og sa: "Det var han jævla franskmannen som gikk igjen". Pentagon-riggene var regnet som de mest stabile riggene. De var utrolig stabile.

KVELDEN DET SKJEDDE
Spilte aktivt fotball, hadde vært på trening, og kom hjem fra trening og hadde radio på, eller noen sa noe til meg at det var skjedd noe med Kielland. Raste ned på jobben.
Raste på jobb alle, kom inn både plattformsjefer og tekniske sjefer, ingen skjønte hvordan det kunne skje. Stjerneplattformsjefen i Stavanger Drilling var Halvorsen. Han kom ned på kontoret. Mange kom.

Vi fikk mer detaljer der. Riggen var gått helt rundt.

PÅ KONTORET
Meg
Ivar Johansen død (Tok over som mannskapssjef etter Geirmo)
Alf K. Kaasen
Bente Jonassen
Inge
Halvorsen
Sikkert også flere, men husker ikke dette. Kan også være at ikke alle disse var til stede.

Vi gikk i gang med en gang. Det hadde nettopp vært mannskapsskifte, vi visste hvem som var om bord og hvem som ikke var om bord. To var sendt ut på sin første tur i Nordsjøen, vi fikk jevnlige rapporter fra redningstjenesten om hvem som var funnet i live. Hørte ikke noe før dagen etterpå om førstereisguttene. Da viste det seg at de to der var blitt satt av på Edda plattformen (kan også være en annen plattform – husker ikke sikkert) pga plassmangel. De kom aldri over på Kielland. Den ene islandsk, og den andre en lokal gutt herifra.

Det vi slåss med, var å vite, hvor mange hadde vært om bord? Siden at riggen lå med gangvei til Edda-plattformen, og det er bevegelse hele tiden mellom dem, var det vanskelig å fastslå sikkert. Det var trackingsystem, man visste hvor mange det var, men det var alltid forbundet med usikkerhet. I ettertid ble det laget bedre trackingsystmer, når det var en rigg med gangbru. Viktig å vite hvem som var hvor til enhver tid. Vet at det ble forbedret i ettertid. Vi fulgte bare med på våre folk. De respektive selskap fulgte opp sine folk.

PRESSEN
Torstein Sæd: Vi visste at han var om bord og vi hadde ikke fått noen opplysninger om at han var i live. Vi snakket med fru Sæd om det vi visste flere ganger utover kvelden. VG ringte henne og ville ha bakgrunnsinfo om mannen hennes. Jeg husker at hun ringte til oss og grein. Merker at når jeg snakker om dette blir jeg dårlig. Omtrent som at de skulle skrive nekrologen med en gang. Ivar ringte til VG og ba de bruke vett. VG behandlet han som han var mindre begavet over at han kunne klage på noe sånt.

Jeg husker når vi tok imot de, når de kom til Sola. De overlevende kom til en hangar. Pressen fikk lov å komme inn i hangaren, mot at de var bak en tausperring. Det klarte de ikke. De heiv seg over de som gribber. En fra politiet fikk ryddet opp i dette ganske fort, han var ikke nådig.

Gikk på jobb torsdag kveld, så gikk det i ett til søndags morgen. Vi jobbet i ett, så var det alle begravelser vi var i etterpå. Det var endel av de. Kjente alle disse folka. De jeg kjente aller best var de jeg hadde ansatt på Friggfeltet, og var overført på Kielland. De gikk og trødde i dørene her.

De døde kom til en hangar. Telefonene ringte hele veien, vi satt kontinuerlig hele veien i telefonen. Ringte med de som ringte inn, og hadde en liste til alle pårørende. Ringte suksessivt nedover, fortalte det jeg visste. Ringte selv om jeg ikke visste noe.

Heldigvis - til å holde ut - så kunne vi komme med en god opplysning inni mellom.

Mat? Skansegata er ved Victoria Hotel. Det kom en jevn strøm med smørbrød.

Overlevende

De kom inn i orange kjeledresser. Vi tok de med på byen og kledde de opp. Noen lå på sykehus og var skadet. Regnskapet var helt åpent for de ansatte som kom i land. De var like lite forberedt.

Husker jeg ringte kona til Edmund, husker det veldig godt. Husker jeg ringte til Island. Husker og et par jeg ringe til på Jørpeland, snakket med kona deres. Snakket med kona til Harry Vike.

Oskar Olsen berget Edmund Mongstad. Edmund ble klemt når riggen bikket over, masse raste, han ble klemt inn i skottet. Oskar klarte å få han løs, og tilnærmet bar han ut, samtidig som han åpnet døra, og fikk han bort til en livbåtstasjon, spente han Edmund fast og seg selv fast.

En historie (husker ikke navnet på han) en liten tett kar, tror han jobbet som motormann. Han og noen andre hadde da riggen bikket over, klatret på en av ostene. Det som holdt riggen var en av ankerwirene. Når riggen gikk rundt, var det fordi ankerkjettingen røyk. Wiren kom som en sveip, mange ble truffet. Han og et par til ble ikke truffet.

Konsekvenser for Stavanger Drilling etter ulykken

Fortsatt var Ibsen ute, og fortsatt var det masse folk ansatt, alt i alt. Hun som hadde mannskapsregnskapet var Ingebjørg Rønneberg. Hun var gift med Einar Rønneberg som var maskinsjef på Ibsen eller Kielland.

Livet fortsatte, det var masse skriverier i aviser og masse spekulasjoner. Det var en belastning. Vi var i begravelser til alle våre ansatte, i Farsund og rundt i området her.
Det var en del av de. Selskapet gikk videre. Vi hadde fortsatt Ibsen.

Kielland etterfulgt av Ibsen var spikeren i kisten for Stavanger Drilling som riggselskap. Trodde ikke det var mulig at Ibsen fikk slagside. Etter dette var ansatte skeptiske. Egentlig fikk Stavanger Drilling den endelige spikeren i kisten da Ibsen ikke ble akseptert av fagforeningene i Nordsjøen.

Fant ut at jeg ville søke på noe annet. Søkte først en jobb i Statoil, kalt inn til intervju, sa nei til den. De ble veldig overrasket og kontaktet meg på et senere tidspunkt. Konsekvensen var egentlig at jeg kunne jobbet videre i Stavanger Drilling til det evt ikke var mer aktivitet, men valgte likevel å slutte i Stavanger Drilling for å begynne i Statoil.

Traff Kaasen på byen senere 1987 /88. Da eksisterte de. Bente fortsatte å jobbe i SD.

Kontoret flyttet fra Skansegata til Tasta. Fikk bedre kontorplass der oppe.

EIERNE OG REDERNE
Ingen ting som sitter igjen at de signaliserte noen ting som helst. Kan ikke huske at de som ledere tok tak i oss på noen som helst måte, og fikk oss som gruppe til å fungere. Vi var selvgående.

FØR OG ETTER KIELLAND
Det er to tidsregninger for sikkerhet i Nordsjøen – før og etter Kielland.
Kun realkompetanse før, ikke formalkompetanse. Praktisk opplæring, så kommer Kielland da blir det krav med Leiroutvalget.

Reagerte voldsomt da jeg så riggen snudd, den så ut som en spøkelsesby.

GUNHILD EDITH LANDE, STAVANGER DRILLING

Av Marie Smith-Solbakken, 11. februar 2016, Bryne kirke

f. 1954
mobil
gunhildlande@gmail.com

GJENNOMFØRING OG BRUK

Marie Smith-Solbakken. Foto ikke gjennomført. Samtale gjort 11. Februar i Bryne kirke.

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 får del i dette. (Mail 30.01.2019)

BAKGRUNN

1978- nov 1982: Stavanger Drilling
Sagt opp i 1982, ikke kontrakter mer. Overtallig.

ARBEIDSOPPGAVER OG ARBEIDSFORDELING I STAVANGER DRILLING

Gjorde mye av det de andre på kontoret ikke gjorde. Ordnet med overlevelsesdrakter; leverte de til renseri, hentet de og sorterte de i størrelser. Bestilte hotellrom, kjøpte billetter ordnet med billetter dersom forsinkelser og hentet posten. I tillegg var jeg
Sjåfør. Vi hadde en knallgul Ford Transitt som det stod Stavanger Drilling på. I den rommet 12 stykker sammen med bagasjen. Det var meg som kjørte de til flyplass, til ferjen og jernbanen og hentet og brakte de til Forus etter behov. Jeg kjørte de vanligvis ikke hjem, men til nærmeste kommunikasjonsport.

Jeg var en forlengelse av personalsjefen. *Geirmo* var en av lederne. Han ansatte meg, *Ivar Johansen* (død) han tok over etter Geirmo, så var det *Jan Hegdal* som hadde ansvar for personalavdelingen.

Bente Jonassen: Innkjøpsleder for riggen, kjøpte inn varer, hadde med material, hun var forlenget arm til Kaasen. Hun tok hånd om innkjøp og hadde direkte kontakt med de på riggen og tok hånd om post fra riggen.

Astrid Botnen: Sekretær for begge lederne, Alf Kaasen og Sverre Bjørn-Nielsen.

Liv : fra Bjørnøy, hun var sekretær for Christen Jensen på teknisk avdeling.

Ingebjørg Rønneberg: På lønn.

Oddlaug:

MORGENEN TORSDAG 27. MARS

Denne morgenen hentet jeg de kvart over fem halv seks på StSvithun i Klubbgaten.
Kjørte de ut til Forus til Heliporten, den gamle helikopterflyplassen. Noen av de plukket jeg opp langs veien. De var nokså stille, det var tidlig om morgenen. Det var utreise den dagen, om morgenen var de som regel nokså stille.

KIELLAND HAR VELTET

Fikk beskjed via kolleger at Kielland var på hove *Oddlaug Stiland Strand* hun kom hjem til meg, hun bodde rett ved politistasjonen, og at det var skjedd noe med Kielland, at jeg måtte ringe ned med engang. Ringte med engang, sprang i bilen, hadde en koffert (mobiltelefonkoffert) ringte ned til kontoret. De sa at jeg måtte komme ned med engang.

Alle var samlet der Astrid, Kaasen, Sverre Bjørn-Nielsen, Bente og flere kom etter hvert. Folk var nokså tafatte. Var der på kontoret til neste morgen, og gjennom natta. Så begynte noen å komme inn om morgenen. Jeg kjørte og hentet de enten på Forus eller på Sola. Det var Bente – hun koordinerte det hele. Hun og Kaasen koordinerte telefonen sammen med selvfølgelig personalsjefen.

Vi gikk i et vakuum, og vi var helt på siden av oss selv. Vi var tafatte, jeg var nummen. Vi jobbet på spreng og vi kunne ikke ta det innover oss, vi jobbet bare for å være tilstede for de som kom inn.

Det var gjort avtale om at våre folk skulle få klær på en av de fine forretningene i byen. Det var i Kirkebakken, midt i Kirkebakken like rett før opp –Valberg tårnet. Parkerte på høyre side. Betjeningen stilte opp og var der til langt utover ettermiddagen og stengetid. De ble kledd opp fra innerst til ytterst. Det var en anerkjent butikk – ikke billigbutikk. Jeg husker ikke navnet.

Jeg var også og hentet noen fra sykehuset og kjørte de til dit de skulle. Jeg snakket også med de som kom inn på kontoret, henta de og fikk videre, og fikk høre på hva de hadde opplevd. Det var noen som fortalte, og det var de som ikke fortalte. De fikk fortelle hvis de ville fortelle om det. En ser at tydelig at når en har opplevd noe sånt, hvor skjørt livet er. Kan ikke si at de var bitre, de var spørrende hvorfor kunne dette skje? De var triste men ikke bitre.

Det var mange pårørende som ringte. Det var Bente, Ivar, Kaasen og Hegdal som svarte. Kaasen var ikke så mye involvert som personalsjefen, men Bente var veldig sentral. Hun var veldig dyktig, selvfølgelig har jeg alltid vist hvor hun har stått hen. Hun var skvær.
Vi trakk et lettelses sukk for hver som vi fikk vite var i live.

Ragnvald Ofte; det sitter enda i bakhodet. Han grein mens han fortalte. Han hadde gått av vaktskifte, og hadde nettopp lagt seg på køya og lå han der og slappet av og leste i et blad. Plutselig så merket han at noe skjedde, riggen krenget, sprang ut, og at de sprang ut i livbåten. Han fortalte at han fikk hoppet i en av livbåt, og at det lå mange folk i sjøen. Han var så fortvilet, glemmer det aldri. Så fortalte han om ei hånd til en som prøvde å bli reddet. I det Ragnvald skulle ta han, var han ikke der lenger, 40 cm fra, da forsvant hånda, og den hånda kom ikke opp igjen. Det sitter igjen. Han kom barbeint og i kjeledress.
Det var en av de sterke historiene.

Andre fortalte at de var ned i mudrommet, to ble reddet, og to fikk noe over seg. *Oscar Olsen* hentet jeg på sykehuset. Han sa ikke mye. Han var taus. Jeg kjørte han til ferja. Han var stille. Han var medtatt av opplevelsen.

Noen var innom kontoret, det var han som bodde bak sykehuset, husker ikke hva han hette. Han gikk helt til grunne. Han druknet seg i alkohol.

DAGENE SOM FULGTE

Jeg kom hjem natt til søndag. Det var fire etasjer på Stavanger Drilling. Personalavdelingen var i første etasje. Ledelsen satt i andre etasje, teknisk i tredje etasje og fjerde etasje var oppholdsrom. Vi sov innimellom i fjerde etasje når vi trengte å sove. Jeg var på kontoret helt frem til kl. 24 natt til søndag, og mange med meg. Jeg var så lenge de trengte meg. Jeg gikk tre døgn på 7 timers søvn. Husker nesten ikke når jeg la meg. Sov veldig lenge. Mandag gikk vi i spenning hele tiden, og tenkte på hvor mange har overlevd? Vi fikk ganske snart greie på hvor mange det var fra Stavanger Drilling som hadde omkommet. Det var mange, det smertet.

Helt ufattelig at noe sånt skulle skje, med så store bein, at de skulle rives av som ei fille. Jeg hadde ikke vært på Kielland, men var innom Ibsen og skjønte at det var digre greier.

ETTERTANKER OG MINNER

Vi snakket om helt vanlig ting. Visst var det rart, en tomhet bredte seg. Jeg hadde kjørt de ut til og hentet de i fire år på heliporten. Av og til hadde jeg måttet stoppe noen som hadde vært på byen for lenge, men ikke den morgenen. De var avhengig av en person fra kontoret som gjorde det jeg gjorde. Jeg var den siste på kontoret som hadde sett de, og den siste fra kontoret som hadde snakket med de. Det var helt utenkelig at noe slikt kunne skje, og det kjentes så tomt å vite at det var siste gang jeg hadde sett de. Visste ikke hvordan jeg skulle takle det. Jeg var helt nummen i hele meg.

Jeg ser fortsatt ansiktene foran meg sånn de så ut da jeg reiste fra de og sa hade. Bildet har festet seg. Ekstra sterkt var det å se for seg de personene som ikke kom tilbake, de jeg ikke skulle se igjen. Jeg kan se hvordan de de heiv den blå bagen over skuldrene med survivalsuiten og gikk inn. Jeg fulgte med de inn på heliporten for å sende posten, og sa hade. Når ulykken var skjedd, så jeg disse ansiktene for meg. Jeg visste ikke hvem som kom tilbake. Den nummenheten jeg fikk i kroppen, glemmer jeg aldri. Når jeg snakker om det nå, ser jeg fortsatt ansiktene foran meg.

Oscar Olsen har lyst hår og bart. Ragnvald Ofte snakket fort, alltid full speed, Lerbrekk skulle aldri ut igjen, Ofte aldri ut igjen. Sæd, Reve, Apostel og Moseid mistet vi.

STERKESTE MINNE

Du kjører ut og du vet ikke hva befatning de var i. Du har fått beskjed om å hente, og få på de klær. Du sitter der og venter, og vet ikke hva som venter deg. Jeg kan ikke engang huske om jeg ga de en klem. Det verste var at jeg var så maktesløs, og jeg visste heller ikke hvordan jeg skulle oppføre meg. Det viktigste var at jeg var medmenneske. Det verste var å komme dit ut og ikke vite hva befatning de var i.

BEGRAVELSENE

Moseid i Farsund

Så kom Ibsen på kant. Det var et enda et slag for Stavanger Drilling. Ibsen gikk til reparasjon i Frankrike.

Vi flyttet til nye kontor, og mange sluttet. Vi måtte finne andre jobber.

Samholdet i Stavanger Drilling var viktig. Vi har i over tjuve år – treftes en gang i året. Gikk enten ut og spiste eller var hjemme hos noen.

Bente flyttet til Sørlandet, Astri er pensjonist og Oddlaug bor i Hellas nå,

Jeg kom inn i Stavanger Drilling etter jeg mistet jobb på Sørlandet i en ferdighusfabrikk. Så mistet jeg jobben i Stavanger Drilling etter alt som skjedde etter Kielland og Ibsen. Jeg var uten arbeid i 3 måneder, så fikk jeg jobb i Statoil og var der i 31 år. Jobbet på regnskap i 25 år. Mistet så jobben i Statoil i mai 2014. Jeg fikk pakke. Utfakturering kunne utfases. Vi lærte de opp i Praha, og så ble vi oppsagt.

Fikk så jobb i kirka på Bryne. Her er jeg nå.

HARALD INGE HÅVIK, SAS CATERING

Av Marie Smith-Solbakken 19. November 2015.

PERSONALIA

47620048
Mælandsvågen 42, 5430 Bremnes

BAKGRUNN

Leder med personalansvar under West Gamma havariet og pårørende, mann til Aslaug Norun Håvik. Driftsansvarlig for catering på Henrik Ibsen.

GJENNOMFØRING OG BRUK

Telefonsamtale 19. nov. 2015. Harald Inge Håvik og Aslaug Håvik møte med Tord F Paulsen og Else M Tungland på Resq i begynnelsen av desember 2015. Notat sendt til gjennomlesing og korrigering.

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. (Messenger 03.02.2019)

ALEXANDER L KIELLAND ULYKKEN

Jeg var ikke i oljeindustrien da. Drev Hovden fjellstue. Fikk meldingen på nyhetene, og fulgte med det som skjedde. Det var ikke klart i starten hvor mange som var gått i havet. Det ble verre og verre. Som gammel marinemann og sjømann var jeg den eneste som heiste flagget på halv stang der oppe.

OLJEINDUSTRIEN

Begynte i SAS catering September i 1982. Vi hadde kontor på Forus ved heliporten. Da hadde vi et besøksrom for alle som reiste ut og inn. Vi fikk sabla god kontakt med folk og eventuelle uklarheter ble veldig lett ordnet opp i denne tiden.

HVORDAN VIRKET KIELLAND PÅ NÆRINGEN

Alle måtte ha sikkerhetskurs. Alt personell som skulle ut i Nordsjøen måtte ha sikkerhetskurs, også de som skulle på korte vedlikeholdsoppdrag. Når jeg begynte i september 1982 var det kommet på plass med overleveringsdrakter og sikkerhetskurs.

For det første måtte alle ha fjortendagerskurset og så bedriftsinterne opplæringer i forskjellige firma. Det siste er som regel et dagskurs på enkelte bedrift. På flyterne var det kurs om bord.

Sikkerhetsopplæringen var udiskutabelt. Det var mulig å kunne komme om bord på dispensasjon. Jeg reiste på disp helt frem til 1990. Da tok jeg kurset. Det var så mye om og men etter hvert. Jeg kom ut på disp fordi jeg hadde erfaring fra sjøhavari fra sjøforsvaret.

STAVANGER DRILLING

SAS catering hadde Stavanger Drilling som kunde på Henrik Ibsen. Det var grei kundekontakt. Litt masete var det jo etter Henrik Ibsen tippet. Det var jo bare noen uker etter. På Ibsen var alt fjernet som hadde med boring å gjøre. Den var et ferdig fantastisk fint hotell, mens på Kielland hadde de boligmoduler ved siden av boring. Det var containere som ble bygd sammen. Ibsen var en flott og moderne innretning.

Ibsen ble liggende i opplag i Horgefjorden. Den ble liggende der etter diskusjonen som oppstod etter Kielland og pentagonrigger. Ibsen var kanskje ut på et bitte lite oppdrag, så i opplag i Horgefjorden. Ibsen var en pentagonrigg, samme konstruksjon som Kielland, og dersom noe skulle gå galt, kunne det gå like galt som Kielland? Det var spørsmål som ble stilt. Det ble stilt spørsmål om hotellkonstruksjonen var for stor. Operatørselskapene skydde den som pesten.

Ca. vinteren våren 1983 pakket vi ned alt utstyr der og overførte utstyr til Kårstø. Da var det slutt. Vi hadde hatt mannskap på Ibsen for Stavanger Drilling. Det var folk som drev vedlikehold.

Vi hadde var god dialog med Stavanger Drilling, det var et greit kundeforhold. Når Ibsen gikk i opplag (vi hadde ganske store mannskaper om bord som skulle ta catering for 600 personer) måtte mannskapet permitteres. Men vi fikk omdisponert personellet ganske raskt og vi slapp dermed oppsigelser. Heldigvis fikk vi oppdrag på Vallhall for Amoco og flere ble omdisponert fra Ibsen til Vallhall. I tillegg fikk vi West Vanguard for Smedvig, og fikk dermed rokert på personellet.

Kundekontakt fra Stavanger Drilling: Prøv økonomiansvarlig Finn Hoff (SAS catering)

1982-1990
Jeg var driftssjef i Stavanger. Bygget på HR systemer, QA, HMS systemer i SAS catering. Det kom også flere ulykker. OD var tydelige på at de ville ha et mer systematisk HMS. Beskjeden fra OD var klar. OD begynte å revidere og inspisere på arbeidsplassene. Da begynte oljeselskapene å sparke nedover. Da fikk leverandørene press på seg for å vise til kvalitetsstyring og drive systematisk HMS arbeid. Vi var datterselskap til flyselskap, så for oss var det ikke noe nytt. Vi fikk mye gratis fra flyselskapet SAS.

Her ”heiv en gud bråde med konsulenter seg inn på dette”, og det måtte være en manual for alt. Vi måtte vurdere hvorfor vi ikke vi hadde manual på hvordan vi lagde fårikål. Kvaliteten ligger i ansettelsen av en sertifisert kokk. Må ikke lage en manual på det. Det var litt gjengs over i det tekniske. Dette tok aldeles overhånd med hyllemeter på manualer på hvordan ting skulle utføres.

De første som reviderte oss var Golar Nor. De tok revisjon på driftspakken vår. Andre hadde tatt revisjoner og inspeksjoner om bord, de hadde vært på kontoret med enkeltinspeksjoner, om vi overdrev overtidsbruk, om folk jobbet for mye iht. forskrift. De som kom fra disse oljeselskapene ble litt flirfulle. De skjønte at vi ikke hadde råd til å kjøre folk på overtid.

At vi hadde papirene i orden mht. helsesertifikat og sikkerhetskurs, måtte dokumenteres. Vi drev forskjellige rigger. Det var en amper periode på 80 tallet spesielt fra Phillips sin side. De kjørte kontraktene ut på anbud annet hvert år. Det var slitsomt. Cateringsselskapene hadde forskjellige ansiennitetssystemer. Phillips hadde anbud på hver enhet. Det var en heisen tid. Den som ikke hang med i svingene der ble det slitsomt for. Kunne være fire cateringselskap samtidig som drev Ekofisk (Norske Chalk, CD catering, SAS servicepartner, Stavanger catering).

SMEDVIG
Smedvig hadde kjøpt / overtatt Dyviriggene. Dyvi var et Osloselskap, og Smedvig overtok Dyvi alfa, Dyvi beta, Dyvi gamma. Dyvi dreiv catering selv om bord. Fikk forespørsel fra

Smedvig siden vi var på West Vanguard på West Vision. Overtok smitt og smule fra de fra september 1989. Da lå Gamma på Ekofisk, enten på senteret eller hotellet.

Da gikk driften videre og frem til høsten 89. Våren 90 ble Gamma jekket ned og tatt til vedlikehold i Rotterdam på verftet. Den hadde vært på slepetur før. Sommeren 1990 var det slepetur igjen. Den skulle ned til B11 på vedlikeholdsoppdrag for Phillips. Avgjørelse om når den skulle dra og vind og sånt vet ikke. Jeg var engasjert i at riggen trengte skikkelig nedvask. Var enige om at vi kunne ha 13 personer om bord for å gjøre nedvask underveis. Ikke mange dager før den skulle mannes opp på B11.

WEST GAMMA HAVARERER
Opplevde:
Vi hadde et driftsmøte i Bergen den dagen da vi fikk beskjed i ett to tiden. Helge Skjelbreid ringte meg at det var en hendelse på Gamma, og at Gamma var i drift. At helikopterdekket var tatt av en brottsjø. Det var umulig å for helikopter å gå inn og ta ut folk. Da var det stand by for oss til halv fire på natten ca. Da ringte Helge igjen og sa at de hadde hoppet i sjøen. (Oppringingen det irriterte meg at operatørselskap ikke kunne notere seg vakttelefon. Helge ble ringt opp privat, selv om Phillips hadde vakttelefon)

Det vi gjorde da, jeg og Mortensen (adm dir). Vi bestilte første fly fra Bergen til København tok med oss Torunn Straumøy (HVO) videre til Billund og så til Esbjerg. Da hadde Smedvig ordnet mottakelse av disse. Var på Hotel Britania. Mannskapet kom i ett to tiden. De kom med supplybåt og standby båt.

Etter det var det og ta seg av og hjelpe våre ansatte. Samtidig som vi informerte kontoret på Vibemyr. Vi ringte til pårørende når vi hadde fått bekreftet at våre var tatt opp.
På Vanguard ringte vi de pårørende før det kom på radio.
Vi har alltid hatt gode rutiner på dette, eget kapittel i driftsmanual på hvordan vi håndterer ulykker.

DETALJER
Sissil og Helge hadde kontroll på personellbiten- de ringte folk.
Smedvig tok kostnadene med at de pårørende fikk reise til Stavanger å ta imot de som hadde vært med på ulykken.

DEBRIEFING
Jeg har vært med på 3-4 hendelser, alltid forundret meg på hvorfor ikke SAS servicepartner fikk være med på debrifing. Tar inn personellet og lukker dørene. Vi som arbeidsgiver ble ikke invitert til å være med.

West Vanguard hendelsen: kom inn til Trondheim, samlet dem på et hotell der. Vi hadde 7 personer om bord, det var bare Statoil og Smedvig folk som fikk være med å bidra og observere hva som hadde hendt. Forunderlig.

SURVIVALSUIT
Vi hadde besluttet at i skulle ha neoprendrakt, fordi de trenger ikke flytemidler da. Denne drakten kan du ta med deg og knytte den rundt livet, så flyter du mye bedre enn med Helly Hansen drakten, for den måtte du ha et flytemiddel i tillegg. Når våre folk hoppet fikk de beskjed fra safety om at de skulle ha livvest når de gikk i sjøen. Det fikk ikke alvorlige konsekvenser, men det kunne ha medført at de blåste vekk og ikke ble funnet. De fløyt så

høyt i sjøen, et helikopter over og det blåste orkan. De fløy av gårde som portugisiske krigsskip. De sleit.

JOHN DAGFINN BEISLAND, NYMO AS

Av Marie Smith-Solbakken og Marie Smith-Solbakken, 24. november-4.februar 2016, Nymo, Grimstad.

PERSONALIA

dagfinn.beis@gmail.com

BAKGRUNN

Ansatt i 1959,
Daglig leder fra 1975 til 2001, AS NYMO
Styreleder fra den tid

GJENNOMFØRING OG BRUK

Nymo, 24. november 2015. Notert fra samtale. Fotografering gjennomført. Telefon John Dagfinn Beisland 4. Februar. Notat oversendt til gjennomlesing og korrigering. Det er gitt samtykke til å kunne bruke notatet som et bakgrunnsnotat i våre fremstillinger av Alexander L Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer.

Samtykket i at notat fra samtalen offentliggjøres og inngår i minnesamlingen om Alexander L. Kiellandulykken som overleveres til Norsk oljemuseum, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden skal få del i dette. (sms 12.01.2019)

OIS

JDM: OiS, (NYMO, Øgreid, Høvåg, Scandia Mandal, Skruefabrikken, Ventilasjon sør og flere). Startet opp i 1972.

Enkelte bedrifter var for små å stille opp i markedet, organiserte OiS (*Tore Wise Hansen* startet det, *Bjørn Lislegard* var hans høyre hånd. Skeigruppen med mange bedrifter på sørlandet var OiS. De (OiS) tok kontrakt og vi stilte med folk.
For vår del var OiS kontraktspartner, og vi en leverandør av arbeidskraft til OiS. Mange av de ansatte var fra andre distrikter. Ulykken satte ikke like stort preg på NYMO som i OiS. De som var offshore, jobbet ikke på verksted. Vi hyrte ut arbeidskraft som vi var deleier i.
OiS styrte skiftordningen. De administrerte og hadde direkte kontakt med Phillips
Bjørn Lislegard var Adm dir (NK var *Tore Wise Hansen*)
Det var hans kontrakt. Det var han som hadde kontraktsansvar. Han bar ansvaret. Han var en bauta.

Satt i hovedkontoret i Amalienborg (Kirsten Flagstad sin bolig) Det var der de dannet en gruppe av ledere fra OiS bedriftene. Det ble dannet senter i Amalienborg, en representant fra hver av bedriftene var der. Det funnes et bilde der Listegard har møte.
Det var nokså kaotisk, mørkt og nattetid. Etter hvert fikk vi greie på hvem de var. Satt alene hele natten –styreformann kom inn på morgenen, trengte ikke noen da.

STAVANGER I DAGENE ETTERPÅ - IDENTIFIKASJON

Jeg reiste til Stavanger. Vi kom til Stavanger andre dagen. Tungt å komme til Stavanger å se alle likene som var der. Det var full oversikt da over overlevende og omkomne. De hadde samlet de døde på Somaleiren. Der ble de identifisert. Var med å gjøre det.. Var inne å så likene som lå der. De var pakket inn, de holdt på å stelle de.

HVA SKJEDDE MED NYMO ETTER ULYKKEN?
Vi kunne ikke sende ut for mange offshore, vi hadde en begrensing for å ikke svekke vår kompetanse. Vi var det første verkstedet i Norge som hadde en borerigg på reparasjon. Det var Ocean Prince den fikk så mye sprekker. Bygd etter amerikanske regler i England. Vi brukte 400 000 arbeidstimer på å forsterke den. Den sank.
Det kom stadig nye regler på stålkvalitet og sveisekvalitet
Vi bygde et første Living quarter til Eldfisk B. Det var som det var i Amerika. De var mest interessert i softis.

Denne ulykken initierte at det ble strengere regler. I alle OiS bedrifter ble det satt i gang tiltak og sikkerhetssystemer ble gjennomgått.
For meg personlig som hadde jobbet der i 12- 15 år og satt i bedriftens styre i mange år er det noe du ikke glemmer. Det satte preg på det daglige i hvert fall de første årene, etter hvert kommer det inn nye folk og det vannes ut.

OVE ANDERSON, NYMO AS

Av Marie Smith-Solbakken og Hans-Jørgen Wallin Weihe 24. november 2015.

PERSONALIA

BAKGRUNN

Ansatt på NYMO 1958,
Regnskap- og personalsjef, økonomisjef i mange år

GJENNOMFØRING OG BRUK

Nymo, 24. november 2015. Fellessamtale med representanter fra selskapet (John Dagfinn Beisland, Ove Anderson, Kai Ånonsen på Nymo mellom Hans-Jørgen Wallin Weihe, Marie Smith-Solbakken og Tord F Paulsen. Foto gjennomført. Notat basert på notater fra HJWW og oppfølgende telefonsamtale 04.02.2016 fra MSS Anderson.

Notat oversendt til gjennomlesing og korrigering. Samtykke til å kunne bruke notatet som et bakgrunnsnotat i våre fremstillinger av Alexander L Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer.

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 for del i dette. (tlf 12.01.2019)

FINSKE SVEISERE

Jeg hadde regnet med at Kulama ville overleve. Han var idrettsmann fra Finland.
Kulama sin bror var lege. Han forlangte at når kista kom til Finland skulle den åpnes, han ville forvisse seg om det var hans bror.

Jeg var i Finland og møtte familiene. Dro til familiene ville bare hilse på de familiene. Knut Kulama var fra en fin familie, broren lege, Kulama er begravet i Finland.
Var inne hos Lethienen som bodde innenfor Turkum. Det var som å være bortimot 100 år tilbake til tida. Det var en fin slekt, ca. 40-50 mennsker som deltok da jeg kom. Det var fra bedriftens side å følge opp.

Lethien er begravet her. Konen var fra distriktet.
Noen snakket finsk og noen snakket svensk. Var i badstue både med damer og herrer. Ut etterpå, en liten dram, og inn igjen så en kald dusj. Når jeg var i Finland var det en måned eller to senere.

27. MARS

Når jeg kom hjem til min frue Tove, springer hun ut imot meg og sier: ”Nå har det skjedd en ulykke i Nordsjøen.” Jeg reiste rett til jobben her (NYMO i Grimstad). Det strømmet det inn telefoner. Satt alene på mitt kontor.

Når jeg fikk høre det, så sa tror jeg ikke det var så mange vi visst noe om. Tror ikke det hadde kommet så mange inn. Satt alene hele natten til morgenen.

Gjennom hele natten var det å underrette og ta imot meldinger. Hele natten gjennom ringte de. Fra OiS får jeg beskjed om at din mann (NYMO sin) er funnet. De kunne ikke opplyse om

han var levende eller død. De (pårørende) ble irritert over hvorfor jeg ikke vet det. Overlevende ringte de og.

Det var nokså kaotisk, mørkt og nattetid. Etter hvert fikk vi greie på hvem de var. Satt alene hele natten –styreformann kom inn på morgenen, trengte ikke noen da.

REAKSJONER

Kom først seinere, grein mye, det gjør jeg nå og. Du måtte ikke skape falske forhåpninger, spesielt på morgensiden var det hardt.

Kom seg jo litt, heldigvis, når jeg fikk snakket med guttene som overlevde. Vi kjente de veldig godt. Hver gang de kom hjem, kom de på kontoret og skulle ha lønningen si. Oppgjøret skulle skje samme dag som de kom hjem. De kom med timelisten og så var det sjekk. De var godt betalt. Noen kom dagen etter de kom hjem.

Ikke lenge siden jeg snakket med *Madshaven*. Det var han som skulle vært ute, Lethinen gikk i isteden for. Det var hans redning.

KNOLL OG TOTT

Fra Kragerø, hadde vi de som ble kalt Knoll og Tott, de berget seg begge to. De klatret ned på pongtongen. Anders Helliksen og Alf G. Taraldslien (de var alltid sammen).

En av de som overlevde som ville ut igjen, men når han kom i kantinen klikket det for han. Det normaliserte seg raskt.

Det første døgnet var vanskeligst. Etter at de pårørende fikk beskjed, roet det seg. Men så måtte det løses opp i det praktiske. Vi betalte snitter til begravelsen. Jeg dro til Finland på vegne av meg selv, men også på vegne av bedriften. Vi var representert i alle begravelser. Kona tok det greit.

FORSIKRING

Gikk et rykte om at amerikanske advokater hadde kommet over og engasjert pårørende og overlevende. Vi måtte være oppmerksomme på de. Helge Eneberg og Alf G. Taraldslien reiste til Bartlesville. Men har ingen kunnskap om det.

Prinsippet var en sum fra NYMO, hoveddelen kom fra Phillips sammen med at pensjonen innebakt. Hva Phillips ga av ytelser var ukjent.
Lethinen (enke etter Marko Lethinen) tok kontakt med oss. Det trakk ut noen uker, var i kontakt noen ganger. Lethinen var bekymret for økonomien.

KONSEKVENSER

Bransjen endret seg totalt etterpå.

Sikkerhetskurs på alle på treningssentret på Birkeland. Livbåtopplæring på flere havneområder i Kristiansand.

Krav til sveisesertifikat og prosedyrer, tok helt av. Mange bedrifter som hadde bakgrunn i skip, og hadde erfaring med helt andre materiell og andre måter å gjøre det på. Det var nødvendig med sertifikater på alt.

ANFINN ØKLAND, HdG (HAUGESUND de GROOT OFFSHORE A/S & CO)

Av Else M. Tungland, 9. desember 2015, Haugesund.

PERSONLIGE OPPLYSNINGER

Tlf.: 905 19 019
Anfinn.okland@aibel.com

GJENNOMFØRING OG BRUK

Haugesund 9. Desember 2015
Intervjuer: Else
Fotograf: Tord
Notat fra samtalen sendt til korrigering. Samtykke til bruk gitt 16.12.2015. Tord fotografert. Godkjent høst 2016.

KATASTROFEN

Dette var en unødvendig hendelse (katastrofe), som nok har preget meg og min yrkeskarriere mer enn jeg helt har vert meg bevist.

MANGE FRA HAUGESUND

Rundt 50 av de som omkom på Alexander Kielland var sendt på jobb i Nordsjøen av HdG. Anfinn var den første som kom på til HdG sitt kontor ulykkesdagen og var her i flere timer alene. Sjefene som egentlig skulle vært der satt værfaste i Haugesund. Ferjene var innstilt på grunn av dårlig vær.

HdG (Haugesund de Groot Offshore A/S & Co) var et joint Venture mellom Haugesund Mekaniske Verksted A/S og det nederlandske de Groot sitt norske firma de Groot International Contractors Norway.

YRKESFAGLIG BAKGRUNN

Anfinn begynte sin yrkeskarriere med 2-3 år til sjøs. Deretter gikk han tilbake til skolebenken og utdannet han seg til ingeniør. Siden det var dårlig med jobber å få tok han fagbrev som mekaniker i HMV i 1970-71. På midten av 70-tallet jobbet han også offshore som mekaniker og bodde både på Kielland og Edda.

Han jobbet på kontoret til HdG i Stavanger og pendlet til Stavanger fra Haugesund i ca. 10 år. I 1990 fikk han igjen arbeidsplassen sin lokalisert i Haugesund. Et halvt år etter dette ble han HMS og KS leder for Aibel nasjonalt og internasjonalt.

Anfinn Økland har, i løpet av sine 45 år i (HMV) Aibel, jobbet med HMS i 35 år og har 25 års bakgrunn som industrivernleder. Anfinn tilskrives en stor del av æren for sikkerhetskulturen som i dag er et viktig kjennetegn for Aibel. Han ble i 2015 tildelt hedersdiplomet fra Næringslivets Sikkerhetsorganisasjon (NSO) for sine mange års arbeid med HMS og industrivern.

Han er nå egentlig pensjonist, men de vil ikke gi helt slipp på han ennå.
Kompetansen hans er etterspurt, så han går fortsatt på jobb noen dager i uken.

HVA SKJEDDE ULYKKESDAGEN?
I 1980 jobbet Anfinn på tegnesiden med kvalitetssikring, sveising og HMS på HdG sitt kontor i Stavanger. Han ukependlet fra Haugesund og hadde hybel på Storhaug. Han hørte på Dagsnytt at det hadde vært en ulykke på Edda:

Jeg visste at vi var der. Jeg hadde bil og kjørte ned på kaien og så at det var folk på kontoret til Stavanger drilling (som holdt til i Stavangerske sitt bygg ved siden av den gamle hurtigbåtterminalen). Jeg skjønte at det måtte være noe alvorlig siden det var aktivitet der. Jeg reiste da til kontoret vårt som var i Erling Johnson bygget i Østervåg 911. Jeg låste meg inn på kontoret. Telefonen ringte da jeg åpnet døra.

HVEM VAR DET SOM RINGTE?
Han husker hvem det var som ringte. Dette er ikke noe han har tenkt så mye på i ettertid – detaljene er ikke så klare lenger, men var trolig pårørende som ville vite hva som hadde skjedd med sine nærmeste. Han svarte på mange telefoner den kvelden.

Folk reagerer forskjellig i slike situasjoner. Det var hele skalaen fra de aggressive til de som var oppløst i tårer.
Ledelsen i Haugesund kom seg ikke ned til Stavanger. De satt værfaste i Haugesund på grunn av dårlig vær. Ferjene var innstilte. Det var noe skikkelig styr.

Anfinn hadde ingen opplæring i hva som skulle gjøres i en krisesituasjoner som denne, så han måtte improvisere.
Jeg lagde meg en liste over hvem som ringte inn og hvem de spurte etter og fikk på den måten en oversikt over hvem som var savnet av sine.
HdG hadde bare lister over hvem som var ute, men ingen oversikt over hvem som bodde hvor. Det var Phillips som hadde bemanningslister over hvor folk befant seg, men dette var ingen fullstendig oversikt. Det var ikke nok senger der ute, så folk sov sjelden 2 netter på samme sted. Det hendte ofte at så snart noen forlot en køye, ble den umiddelbart tatt av personer som kom av et annet skift, såkalt: “hot-bedding”.

Fikk opprettet kontakt med Phillips.
Etter en stund kom det også en fra Grootcon, som var de som hadde ansvaret for britisk personell.

De som ble reddet ble kom på TV. Etter dette ble det en ekstra storm mot oss.
Utover natta fikk de også inn folk som ble sendt ut til mottakssenteret for å ta vare på personell og folk fra underleverandører.

Det eneste folk ønsket var å komme seg hjem så fort som mulig.
Vi fikk gjort en avtale med en klesforretning der folk kunne få komme inn og kle seg opp. Jeg husker en som kom med en bunke sedler og spurte om jeg kunne veksle dem fordi de hadde blitt våte.

En hadde slått beina, så de var som svulne at han ikke fikk på seg sko. Han gikk med plastikkposer på beina.

Etter hvert ble det opprettet mottak også i Haugesund, der folk fra HMV måtte forulykkende når de kom med båten fra Stavanger.

Det var 33 fra HMV og underleverandører som omkom, men med de fra Grootcom ble det over 50?

Hva lærte dere?
Alexander Kielland ulykken var veldig unødvendig. Vi gjorde det beste ut av situasjonen.
Ulykkes håndtering består av faser:
Mobilisering
Innstas
Normalisering.

Normaliseringsdelen er viktig. Allerede dagen etter var det noen som spurte om når de kunne komme ut igjen. Etter AK stoppet alt opp. Vi hadde ikke folk ute på en uke. Det viktig å kunne komme i gang igjen så fort som mulig. Hvis du ikke tør, mister folk jobben.
Alle kom innom kontoret før vi sendte dem ut igjen. Vi sjekket om alt var greit med dem.
Noen var bekymret. Det var ikke rett fram for alle. Jeg traff på flere som hadde vært på Kielland ute senere, og det så ut som om de hadde taklet det bra.
Anfinn mener at HMV var rause med å gi erstatninger. Summer på opp mot 2 mill.?

SIKKERHET FØR OG NÅ
Tidligere kunne profitt gå på bekostning av sikkerhet.
Nå er HMS integrert i produksjonen.
Bra sikkerhet er et konkurransefortrinn.
Dårlig ulykkesstatistikk er ikke bra overfor potensielle kunder.
Ett kutt i fingeren medfører fort 10.000 kroner i erstatning og utfylling av skjemaer og mye styr. Slikt må bare ikke skje!

STEIN INGE HORRNES, EINAR ØYGREY, OIS

Av Marie Smith-Solbakken

Personalia
1955
si_horrnes@hotemail.com
Samtykket til at notat fra samtalen offentliggjøres.

BAKGRUNN

Personalkoordinotor for Einar Øygrey som var et underselskap for OiS. Hadde ansvar ansvar for alle Øygreiansatte i Nordsjøen. Vi hadde 250 mann ansatt i Øgrey i den sammen i den tida. Vi mista 10 % av arbeidsstokken vår. 23 mann mistet vi.

SATT HJEMME PÅ DAGEN DEN KVELTRA

Faren min Sverre Horrnes, var direktør i det firmaet jeg jobbet. Jeg ringte min far og sa at Kielland var kveltret. Jeg hadde sett det på nyhetene. Min far sa nei. Den har fått slagside. Jeg sa, jo det er sånn, og heiv meg i bilen og reiste til Kristiansand. Bodde bare et kvarter unna.

OIS ADMIRASJONEN I KRISTIANSAND

Kom ned der. Telefonen kimte i ett. Det var bare to stykker da jeg kom. Folk ringte fra radio, tv og aviser. Ektefeller, kjærester og foreldre ringte.
To av de som kom på døra og ville inn, var journalister. De ville ha navn på overlevende og de ville ha navn på omkomne. Det var en vanskelig og uvirkelig situasjon.

VI VAR TRE GUTTUNGER ,

Vi var to eller tre stykker som kom på jobb, tre guttunger. Vi var tre personalkoordinatorer som kom på jobb. Ingen fra ledelsen til å begynne med.

Vi var bare tre guttunger som var der. Alle var under 25 år. Det var tøft. Vi snakket med pårørende, og med de som skulle ha reist ut. De av våre ansatte som var hjemme, og som ikke hadde reist ut fordi det var tåke.
Vi svarte d: ”Vi vet ikke hva som har skjedd, vi må få lov å komme tilbake.”

Vi fikk aldri tid til å ringe, vi måtte bare ta telefon, og så la vi på telefon fra media.

Det var pårørende som ringte og kalte oss for drapsmenn og mordere for at vi hadde sendt sønnen og mannen deres i Nordsjøen. Det var vondt. Det sitter fortsatt fast i meg.

OM KVELDEN

Etter en stund kom to av direktørene, de hadde med seg media da de kom. De tok med media inn som vi hadde stoppet i et par time. De gikk inn i et stort kontorfellesskap og tok hver sin telefon opp til øret, fikk summetone, og pekte på et ark med hver sin pekefinger, og gjorde som om delegerte og jobbet med ulykken. Se gjorde som de var på jobb. De var redde. Sånt var det. Det bildet kom i avisen, som om de hadde tatt kontroll med situasjonen.

OM MORGENEN

Om natten eller på morgenkvisten fikk vi opplysninger om overlevende og døde. Om morgenen fikk vi mer opplysninger. Jeg ringte bare og fortalte at din mann lever.

ETTERPÅ – DET SLIPPER ALDRI TAKET

To døgn som var surrealistiske. Noen ringte et par dager etterpå og klandret oss for hvorfor vi ikke hadde kommet på besøk til dem som hadde mistet mannen sin. Det var en fryktelig posisjon å sitte i som leder.

Husker lite av tiden etterpå, vi prøvde bare å jobbe.

Det gikk over til det gikk 30 år. Det var et minneprogram på TV. 30 år etter Kielland. Da ble jeg syk. Jeg kjente alt for mange av de. Det slipper aldri taket.

Det er enda noen som ringer og sier takk for at du ikke sendte meg ut. Jeg stoppet de pga. tåka.

SKYLD

Det har vært fryktelig. Jeg har følt på skyld. Vi fikk veldig sterke beskyldninger mot oss. Jeg har prøvd å fortrenge det. Ikke bitter på de som sa det. Jeg har aldri tenkt på at det var dumt gjort av de. Men kombinasjonen av desperate og ulykkelige mennesker, journalister som krevde opplysninger, og vi som ikke visste noe og ingen fra ledelse til stede, var forferdelig. Det har satt spor.

Jeg har i de senere årene gått til psykolog og jobbet med det. Har nå fortalt om min opplevelse med Kielland til veldig mange bare for å få det ut.

SVEIN SAMUEL KROSSEN EINAR ØGREY AS

Av Marie Smith-Solbakken, 3. Februar 2015, Samtykket (sms)

PERSONALIA

Mob: 91602263
svein.krossen@outlook.com

BAKGRUNN

f.1944
1961: Platearbeider og sveiser
1970-1973: Teknisk skole
1973: I ledelsen i Einar Øgrey AS Søgne til pensjonist
1986: Adm dir på Einar Øgrey AS Søgne mekaniske verksted i Søgne
Leder i Einar Øgreid

Startet som femtenåring i Einar Øgrey, og har vært der siden. Ble med over i National Oilwell og var der frem til pensjon, høst 2015.

BRUK OG GJENNOMFØRING

Samtale gjennomført 3. Februar 2016. Notat sendt til gjennomlesning og korrigering. Korrigeringer innarbeidet.

Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken som overleveres Norsk oljemuseum, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden skal få del i dette. (mail 26. Februar) 2019

ALEXANDER KIELLAND

Det var en tragisk ulykke, berørte firmaet voldsomt, 123 mistet livet, vi mistet rundt 20 personer deriblant en Skomedal. Vi hadde faren og brødre i bedriften.
Det gikk inn på alle voldsomt

EINAR ØGREY

Jobbet tett med han og vært der siden.
Einar Øgreyd startet opp i 1955 med bedrift i Farsund. Han stod for den kulturen om å ta vare på mennesker. Det ble bedriften styrt av. Han tok inn folk den gang, ga de en sjanse.
Han drev også en hjelpeorganisasjon i Kristiansand. Hver fredag tok de inn folk som gikk på gata, til kaffe rundstykker og andakt. Han gjorde mye for folk som sleit i livet i Kristiansand.

Kulturen var å hjelpe mennesker. Frem til 2002 var kulturen slik i bedriften. Einar Øgreyd har styrt og bestemt og har kunnet gitt bort om han ville, han var alene eier, og kunne gjøre det. Han hjelp folk og han støttet opp om folk. I 2002 ble Einar Øgrey solgt til National Oilwell. Den kulturen er annerledes. Eieren er i Amerika, og ledere som styrer i Norge må følge retningslinjene fra eier.

MEG SOM LEDER

Einar Øgrey har sporet til å følge samme linje, ærlig og redelig overfor folk som jobber her. Å følge hans fotspor har ikke vært lett, ansatt.

EINAR ØGREY SOM LEDER OG PERSON

Eianar Øgrey var omsorgsfull person. Han har gått til folk med julepakker i alle år. Vet han gikk mye der hos Skomedal og hjalp mora og kona videre. Han har alltid vært til stede for sine ansatte og for folk som har trengt hjelp. Han døde for noen år siden.

SATT I LEDELSEN

Teknisk direktør var den som hadde ansvar for de folka i Nordsjøen. Sverre Hornes hette han, han er død. Det gikk hardt innpå oss alle, vi sleit med dette i lange tider. Vi fulgte opp familiene. Hovedpersonen var Einar Øgrey. Det er bare ta hatten av for det han gjorde. Han hjalp folk og fulgt opp koner og barn.

27. MARS 1980

Dette skjedde sent på kvelden. Fikk greie på det 22-23 om kvelden. Jeg var sammen med Øgrey om natta. Vis var på kontoret på Andøya i Kristiansand og holdt kontakt med politi og OiS. Visste når det skjedde, men ikke hva som foregikk, var opptatt av å følge opp de pårørende.

OiS var representerte oss i forhold til oljeselskapet. Bjørn Lislegard var leder (1923-1998), Tore Vise Hansen var nestkommanderende. Han er den som kan fortelle mest om ulykken fra OiS sin side. De hadde kontor hos oss på Andøya, vi jobbet tett sammen,

STERKESTE MINNE

Vondt, bare veldig veldig vondt, i lang tid, og alle begravelsene jeg var i og alle familiene som fikk et tøft liv.

SPOR I BEDRIFTEN

Det var mange år med triste minner. Mange av de familiene som hadde mistet noen av sine, jobbet fortsatt her. Det var vondt lenge. Vondt lenge. Fremdeles vondt når vi tenker på den ulykken. Den dukker opp med jevne mellom rom.

TOM ARNE

Kjente han om en ansatt som jobbet på verksted, kjente faren hans og broren, flere av disse Skomedalsguttene var arbeidskolleger av meg. Ole jobbet på verksted, dyktig mann, broren Per var leder på maskinverkstedet.

Å miste en sønn kan ikke beskrives, du kan ikke få det verre. Det er tøft, det vet jeg.

OLAF CHRISTOPHERSEN

født 18061932 – død 18122017
Av Marie Smith-Solbakken, 15. juni 2015

BRUK OG GJENNOMFØRING

3 samtaler gjennomført, notater fra samtaler 15. juni 2015, 15 oktober 2015 og 7. november 2015. Olaf Christophersen tok kontakt med meg etter avisoppslag om Kielland-ulykken. Samtykket til å kunne bruke notatet som grunnlagsnotat i fremstillinger om Alexander L. Kiellandulykken og redningsarbeid til sjøs, og at det kan overleveres Norsk oljemuseum. (7. november 2015)

BAKGRUNN

Militær bakgrunn
Luft artilleriet
Maskinist, skreiv reisebrev for Stavangeren (avis)
Skipsingeniør
Arbeidet på Gøtaverket
Ferdigstilte båter
5 år teknisk sjef maskinhus på kommunalt slakthus i Malmø
Arbeidet på fabrikk i Lund
Arbeidet i Phillips og Statoil innenfor HMS

BEGYNTE I OLJEVIRKSOMHETEN I 1973

Begynte i oljå som operatør på Ekofisk etter opplæring i 1973. Drev med inspeksjonsprogram av rørledninger.

LIVBÅTKAPSLER

Spesielt ansvar for livbåter. Hadde jobbet med Whitaker exploration som hadde livbåter. Det var overbygde livbåter. De kapslene ble spesialkonstruert i Mexicogulfen allerede i 1965. Formen er slik at den er tilpasset den kritiske fasen som er under låringen. Vind og sjø kan ødelegge livbåter mot plattformen. Formen gjorde den robust, slag ”prellet av”. Jeg hevdet at det var den beste. Jeg drev ”on the job training”.

Sjøfartsdirektoratet var skeptiske til disse kapslene, de lignet ikke på båter. Selv om du klarer å berge deg om bord, vil du fryse i hjel. Du må ha overbygde livbåter.

I Hardanger bygde de ”Harding” overbygd livbåt. Grei på slip, men ikke på plattformer. Skip kan snu seg, så livbåtene kan låres ned i le, det går ikke på plattform.

Livbåtene er festet med en krok foran og en krok bak. Når det er sjøgang klarer du ikke få de vektløse på en gang.

Engelskmennene har brukt den opprinnelige Whittaker-kapselen. Phillips søkte Oljedirektoratet om å få godkjent disse som livbåter. De fikk midlertidig dispensasjon til å bruke de. Phillips skiftet de ut med Harding båter med to kroker. Nå er det krav om frittfall-båter. Det er en katastrofe egentlig. Det er en kasse som skytes ut, og gir falsk trygghet.

Det tar 15 minutt å fylle den, bare to kan operere båten, kan kastes tilbake til skroget, de andre som skytes ut kan kræsje med den som allerede er.

LIVBÅTTYPER
Rangert i denne rekkefølgen:
1. Whittaker lårelivbåt med en krok
2. Harding med to kroker
3. Fritt fall livbåt (nordsafelivbåt) det er stuplivbåt

Vil ikke gå så langt som å si det er korrupsjon, men det er folk som blir betalt. Frittfall-livbåt er ikke det beste. Over halvparten av de jeg intervjuet var imot stuplivbåt.

I utgangspunktet vil de ha en båt som kan lande flere meter borte fra plattformen, som ikke kan støte i plattformen. Men de kan risikere å få pålandsvind, vinden imot seg. Den må ha en viss vekt. Den må fylles opp. Den må ha en viss tyngde for at den skal opptre som forventet. Den er testet i basseng, ikke i rom sjø.

Folk må ha tiltro til livbåten. Et begrep i oljeindustrien "kost – nytte"

ALEXANDER KIELLAND
Alexander Kielland hadde Harding båter. Kun noen få klarte de å få på vannet. De hang skeivt, og det var ikke mulig å løse de ut, uten at de ligger vannrett, og det gjorde de ikke når plattformen hadde slagside. Vinsjene lå slik at de kunne ikke låres.

LIVVESTER
Jeg prøvde i Mobil og skrev til Sjøfartsdirektoratet. De hadde regelverk om livredningsutstyr. Kasser med konvensjonelle vester. De tjukke livvestene, de er livsfarlige. Hopper du fra 30 m med de, så brekker du nakken. Det er sånn oppdrift. Ba om at vestene ble erstattet med nitrogenbaserte livvester, slik som pilotene hadde underkrigen. Sjøfartsdirektoratet skjønte problemstillingen, men det var operatør sin plikt å sørge for at personell ikke hoppet over bord i en nødsituasjon.

Når skrev du det brevet? Brevet ble skrevet før Kielland i 1977/1978 (7.november 2015)

LIVBÅTER
Det er folk som foretar kost-nytte vurderinger. Noen sier at Wittaker-kapselen er livsfarlig. Fordi brannen på Ekofisk Delta 1. november 1975. Øye Gjerde: Kulturminne Ekofisk, 1975. http://digitaltmuseum.no/011015072184/laring-av-whittaker-kapsel-livbat

Under Bravo-ulykken var det Whitaker-livbåten som ble brukt. Det er den eneste livbåten som har evakuert en hel plattformbesetning. Før Kielland søkte Phillips om tillatelse til å bruke Whittaker istedenfor Harding. Men myndighetene ville ikke gi godkjennelse til Whittaker som livbåt. De ga tillatelse til å bruke den. Det var tidlig på Ekofisk.

Whittaker-livbåten ble tatt ut. Nå skulle de heller støtte norsk industri. Det var en kjent sak at man skulle støtte norsk industri.

Den engelske livbåten, Whittaker, er eggformet, den har den sterkeste motstandsevne, ingen form som er så sterk som egget. Er World wide og brukes på britiske installasjoner og i verden, men ikke i Norge.

I Norge brukes Harding. Harding er primært bygget primært for skip.

STATFJORD C
Dødsulykke med Harding. (7. november 1993)
Mangelfull opplæring.

KIELLAND-ULYKKEN
Det ble aldri foretatt obduksjon av omkomne etter Kielland-ulykken. Jeg snakket med flere i det britiske redningsmannskapet etterpå. Vi kan takke britene at vi klarte å redde så mange. Vi har avtale om gjensidig assistanse. Britene hadde flere helikopter.

At de druknede hadde brukket nakken har flere engelske redningsmenn, som trakk opp nordmenn med redningsvester, fortalt meg. De hadde brukket nakken, det ble ikke foretatt obduksjon. Ulykken var så stor.

Vi hadde mange helikopter-ulykker og heisekran-ulykker. Gikk der sammen med kollega på Ekofisktanken så kom det et rør i en fart, 3 tonn, den datt ned og knuste. Vi måtte gå over med piasavakost etterpå.

LIVBÅTHISTORIE
"Uræd" er den første overbygde livbåten Ole Brude, bygde den i 1904. Den ble kalt "Brudeegget". Det var sammenheng mellom "Brudeegget og "Wittaker-kapselen"? Se boka om Uræd.

Er skeptisk til dagens livbåter (frittfall-livbåter). Det tar tid å evakuere. De har aldri vært testet i grov sjø og stort vindfang. Kan bli kastet tilbake til installasjonen. Du er fastspent, og det vil ikke være lett å redde seg i en slik båt. Kan ikke ta sårede om bord. Utsetter nakke og skuldre for et visst antall G. Når man forlater en installasjon, er det ofte at det er sårede folk. Man kan ikke ta med en mann med skade i nakke og rygg i en fritt-fall-livbåt. Det er så mange minus

Eneste årsaken at de finnes om bord er at det er ukvalifisert personell som er satt til å velge dette utstyret.

Det er sagt at man skal støtte norsk industri, at norsk er best, bare tullete. Det er politisk. Å velge er ofte politiske avgjørelser.

Statoil et statlig selskap.

HVA ER BESTE LIVBÅT?
Enkabel lårelivbåt, produsert av survival systems international.

ALEXANDER L. KIELLAND
Alle ble ikke funnet, det var så stort omfang, vi hadde ikke nok leger.
Kontakten med britisk coastguard, det var avgjørende. De bidro med hjelp. De plukket opp en rekke mennesker fra helikopter, redningsmenn gikk ned, de hukket opp de som lå bevisstløse i vannet. De som hadde redningsvester hadde de som var fullt med kork, ikke med nitrogen. De har en oppdrift på over 7 kilo pound. Mange av disse omkom fordi de brakk nakken i fallet. De vestene var pålagte av Sjøfartsdirektoratet. De fikk ikke lov å bruke de som var i forsvaret (pilotvestene, de oppblåsbare).

Phillips kjøpte inn oppblåsbare vester med nitrogenpatron til formennene. De som jobbet på stillas fikk tilgang til de.

Dette var av de ting som bidro til at Sjøfartsdirektoratets bestemmelser bidro til å drepe mennesker.

Det har aldri kommet i media, fordi det ikke ble foretatt noen obduksjon.

HVA LÆRTE MAN AV DET?
Lærte svært lite.

Alexander Kielland ble bygget i 1976. Fraktet og plassert på feltet som et midlertidig hotell for de som arbeidet på Ekofisk. Det hadde broforbindelse til fra den til andre plattformer. Når været var stygt, tok de broen vekk.
Det er noe gammelt at det ikke skulle være så mye redningsutstyr om bord. På de gamle passasjerbåtene var det 30 redningsvester. På Kielland lå redningsvester i kasser på dekk.

Livbåtøvelser: i dag drives det øvelser på Ekofisk. Det er viktig å kunne ting i søvne. Viktig i en stress-situasjon

HVOR VAR DU NÅR KIELLAND VELTET?
Var på Stord når den veltet. Husker at jeg sprang inn til en av boresjefene som reiste ut med en gang.

ÅRSAKEN TIL VELTET?
Slitasje rett og slett. En borerigg er bygget etter andre premisser enn et flotell

HVA HUSKER DU AV ETTERVIRKNINGENE?
En god venn som var kaptein på Henrik Ibsen; sa ”De er ikke kvalifiserte sjøfolk, de sender ut byråkrater”

Gabrielsen: ”Sprekker” og manglende vedlikehold.

KONSEKVENSER FOR REDNINGSHELIKOPTRENE VAR UBETYDELIG
Skuffet, veldig skuffet. Mange av de ting som skulle utbedres, ble det ikke gjort noe med, likevel. Helikoptervirksomheten for eksempel. Sjef for redningssentralen, var med Roaldsøy tidligere jagerflyger. De hadde holdt på i årevis med å få myndighetene til å øremerke midler til å oppjustere redningshelikopter. Grunnen var at tidligere var det justisdepartementet som ledet redningstjenesten og justisdepartementet legger føringer for hva utstyr som skal brukes. Men det er ikke de som betaler. Det er forsvarsdepartementet.

NOTATER FRA 15.10.2015
Takke engelskmennene for at de norske ble redda.

Det var engelske piloter og helikopter som reddet mange. Det er det blitt lite snakket om.

Redningsvestene var svære og klumpete. Det viste seg at mange brakk bakken pga. de. Engelske redningsarbeidere fortalte det på møte i Aberdeen. Det er ikke gjort obduksjonsrapport, men det var sånn det var.

Det brukes samme utstyr som på fartøy, men det er en annen virkelighet. På oljeinstallasjoner er dekket 20 m over havet, og det fungerer ikke å hoppe med korkvester.

Livbåtene ble knust mot plattformen. Det var umulig å låre dem da plattformen kantret

Amerikanske båtene og whittakerkapslene er spesielt konstruert til plattformer.

NOTATER FRA 7. NOVEMBER

Kjente han som ledet granskningskommisjonen. Thor Næsheim.

HELIKOPTER

Fikk vi nye helikoptre etter ulykken? Bare prat, det ene var Forsvarsdepartementet og det andre Justisdepartementet. Justisdepartementet ledet Hovedredningssentralen, men pengene var hos forsvarsdepartementet. Forsvarsdepartementet ga faen i hvor mange redningshelikopter vi hadde. De var bare interessert i kuler og krutt.

Gravdal var leder av Hovedredningssentralen, Norge hadde to Sikorski s61 helikopter. Det ene stod som regel fast pga. vedlikehold. Det er det som flyr i dag, som de holder på å lappe sammen. Vi har fått sånne super Puma. På den tiden var det ingenting.

Når Kielland-ulykken inntraff hadde vi inngått et samarbeid om gjensidig assistanse. Hovedsaken var at det var mest britiske helikopter som kom til unnsetning. I en helikopteraksjon må det være et fly oppi luften som koordinerer og leder de. Det kan komme tåke i Nordsjøen. Det hadde britene, de må ha en kommandosentral.

GRUPPE FOR BEREDSKAP I NORDSJØEN

Jeg var med i gruppen i Nordsjøen (Norge, UK, Sverige, Danmark, Skottland) siden jeg var beredskapsleder i Mobil. Det var posisjonen jeg hadde i Mobil som gjorde at jeg var i den gruppen. Kielland var i 1980. Da var jeg i Mobil, var der fra 1977 til Statoil overtok hele organisasjonen i 1986.

Aberdeen; traff en del folk der, ble presentert for en redningsmann han fortalte at ”some invidual had broken the nack” pga redningsvestene som var fulle av kork.

ETTER KIELLAND

Dieter (bor han i Sandnes?). Han kan alt om helikopter. Midten av sekstiårene.

Roaldsøy: Ledet redningsskvadronen på Sola. Var jagerflyger fra statene og fløy helikopter i Nordsjøen. Er død nå. Han var med å redde folk på Kielland. Vi hadde planer om å skrive noe om helikopter i Nordsjøen.

Hadde problemer med å få utstyrt Sikorskiene – varmesøkende- så det var mulig å finne folk i sjøen. Helikoptrene er mer fokusert på å observere folk, rapportere til båter og få folk opp. Roaldsøy hadde også kjennskap til nakkebruddene. Fikk ikke penger til å oppgradere helikoptrene, særlig dette med varmesøkende. To departementer å forholde seg til

Gravdal, Arne Hoel: (leder på hovedredningssentralen): 47505698, 90208162. Kan få avtale med, ringe et par dager i forkant. Christophersen ordnet avtale med Gravdal.

Bang Andersen, også hovedredningssentralen.

STATFJORD A

Jeg var på Statfjord A da de bygget organisasjonen. Så var jeg inspektør og reiste rundt på nye installasjoner, var på britiske installasjoner. Jeg hadde med beredskap og testing av livbåter, testing av brannvern og alt som hadde med beredskap. Det var mange systemansvarlige som det het. Da var vi ansvarlig for å inspisere og teste og påse at det var i orden. Var det noe som ikke stemte kunne vi skrive ut arbeidsordre, nå finnes ikke den stillingen mer. Nå inngår oljeselskapene rammekontrakt og kontraktørene er ansvarlig for at det stemmer og er i orden, så skaffer de underkontraktører og de skviser de. Resultatet er at man til slutt for ufaglært personell.

STATOIL ET STORT UHYRE

Statoil setter premisser. Egentlig burde Statoil være inne å styre, ikke bare sitte der å kritisere. Statoil er et statlig selskap. Det er ingen som tør å blande seg inn. I dag nagler man politiskere som tør å stå frem. Enten man beholde Statoil som det er, eller selge det ut, det betyr ingenting. Fagforeningen sitter bare og vifter med halen og går ledelsens vei. Det største ansvaret ligger hos politikerne.

Statoil gjør en kost-nytte vurdering, men forutsetningen er at vedkommende som gjør beredskapsvurderingen har kjennskap til produktet. Hele veien har det vært en omorganisering. Det er ikke noe kontinuitet.

GRANSKINGEN ETTER KIELLAND

Leder i granskingskomiteen, Næsheim.
Ideen var bra, Næsheim var hyggelig og bra, og kunne få folk til å jobbe. Kjente ikke de som var der. Det kom ut av en masse ting som media skrev om. Det kom løfter om forbedringer, men realiteten var at lite skjedde. Det som skjedde var av liten betydning.

I Statoil hadde vi sikkerhetskurs for alle ledere til og med de på land. Hva skjedde, det behøver jeg ikke. Hadde en revisjon tok alle enhetene i Statoil og spurte om de hadde kurset, bare 7 % hadde kurset av de lederne som skulle ha kurset. Hensikten med kurset. Phillips var nummer 1. De gikk inn for sikkerhet i Nordsjøen. På syttitallet allerede måtte man gjennomgå kurs med livbåt. Det var mange av leverandørene som ikke hadde kurset, men Phillipsansatte hadde.

LIVBÅTER

Livbåter – de konvensjonelle livbåtene er at det er en krok forut og en krok akter. For at krokene skal åpnes, må krokene være vektløse på samme tid. Det krever en veldig trening for å løse ut båten. Britene hadde bare med en wire, da unngikk de problemet. På Kielland hadde livbåtene to kroker.

Det var ikke på grunn av livbåten, men pga. at plattformen veltet at de ikke klarte å løse ut livbåtene.

De båtene med bare en wire er sterkere. De som er eggformet. Også er de billigere en stuplivbåter og Harding. De valgte Harding-båter fordi de er norske. Vi tror vi er verdensmestere.

OLF (Norsk olje og gass, NOG) skal vurdere hvilken type utstyr som skal kjøpes. De fant ut ved sammenligning at med lårelivbåt og stuplivbåt, at stuplivbåter var best. Da spurte jeg: Hvilken type lårelivbåter? De svarte det er bare en og den er norsk. Sjøfolk blir aldri spurt. De vurderte altså ikke whittaker-kapselen.

REDNINGSVESTER
De skiftet ikke ut redningsvester selv om det viste seg at korkvestene ikke fungerte. Sjøfartsdirektoratet skrev brev til Mobil at de oppblåsbare kunne defineres som arbeidsvest/redningsvest. Sjøfartdirektoratet var klar over problemet, men det var operatørens plikt å passe på at folk ikke hoppet over bord.

Senere ble det Oljedirektoratet, nå Petroleumstilsynet.

STAVANGER DRILLING
Eierne: Alf Gowart-Olsen startet det. Døde ung i midten av femtiårene.
Sevild giftet seg med Turid Gowart Olsen. På hytta i Høgsfjorden, der de pleide å være, hang det halvnakne damer, på hans utedo hang det Audi.

Alexander L. Kielland og Henrik Ibsen var boreplattformer men ble brukt til bolig, og ble hele tiden forhalt. De trøttes ut.

Materialtrøtthet, dårlig stålkvalitet – vet ikke??? Det var nok et mer sammensatt bilde, enn det som kom frem.

KIELLAND-ULYKKEN
Når det skjedde, en forferdelig ulykke, så slo folk seg til ro med at det var en stor ulykke, så en granskingskommisjon, som seg hør og bør, så går tiden, så går tiden i glemmeboken. Vi lar oss ikke forhaste.

Det var dyktige sjøfolk på riggene. Men hvordan ble vedlikehold drevet? De møkkete og så jævlige ut. Det koster penger å drive vedlikehold. Det er penger, penger som betyr mest.

Fagforeningene var inne – greit på en måte og en vederstyggelighet på den andre siden. De har gjort så mye dumt.

Snakk med Kjell Tendenes om det.

SAMTALE MED FRODE FJELD (26 år i 1980)

Sted: Oljemuseet, 17. februar 2022
Intervjuer: Else M. Tungland

Notat sendt til gjennomlesning. 18.02 .2022
Kommentarer tatt inn 18.02.2022
Kommentarer tatt inn 21.02.2022
Godkjent for publisering i e-post 22.02.2022

Yrkesbakgrunn
Bakgrunn fra forsvaret, 6 år i marinen.
Jobbet i OiS i 1980.
Har hatt en rekke oljerelaterte jobber blant annet innen supply change, logistikk og bemanning.
Hadde en birolle i Lykkeland.
https://www.facebook.com/frode.fjeld.75

Bruk
Frode Fjeld er informert om bruk av intervjuer og har samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i Minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken, slik at ettertiden får del i dette.

Bakgrunn for å ta kontakt
Frode ville fortelle det han vet og om sine opplevelser rundt ulykken. Han snakker gjerne med pårørende dersom noen har behov for kontakt noen fra arbeidsgiversiden.

Arbeidet i OiS
Jobbet i Verksgata 34 for OiS i 1980. Frode hadde ansvaret for personell. OIS jobbet over hele Ekofisk, men folkene bodde på Aleksander Kielland. De shuttlet dit om kveldene. OIS hadde 1500 mann i rotasjon på Ekofisk på det meste.

Tilreisende som skulle ut i Nordsjøen overnattet gjerne på Alstor før tidlig utreise. De brukte hele kjelleren der. Den første utreisen var klokka 04.00-04.30 om morgenen, den såkalte «Champagneflighten». De siste kom med fly fra Kristiansand klokka 23.00, og fra andre deler av landet tidligere på kvelden.

Det var fysisk promillekontroll på Forus Heliport den gang, men ingen blåsing. Man skulle være edru når man reiste ut, men det var ikke så strengt. Noen ganger måtte de som hadde fått for mye stoppes. PPCO aksepterte at det ble drukket alkohol på Alstor for de som ble snudd på vei ut, mens de ventet på hva som skulle skje neste dag.

Hadde hatt jobben i 3 måneder da ulykken inntraff.
En brite som egentlig skulle ha overnattet på Kielland ulykkesdagen, kom seg ikke over før de tok gangbrua. Fjeld ba han derfor om å overnatte i en container på Edda i stedet for. Det var en fyr som jobbet i Mapel LTD NTD. Dette var et UK-firma som drev med kontroll av rør og røntgen fotografering av sveiser.

Rundt klokka 18.30 fikk Fjeld en telefon med beskjed om å komme seg ut til Phillipsbasen øyeblikkelig. Der ble han møtt av Phillips sin Marine offiser, en norsk mann med haugesundsdialekt, som han ikke husker navnet på.

De var 4-5 stykker i rommet og fulgte rednings-aksjonen og meldinger fra båter som kom inn fra en høyttaler på veggen. De var 4-5 stykker i rommet. Blant annet en pressetalsmann. Her ble de i 2 døgn uten søvn. De fikk rundstykker inn på kontoret.

De som kom i land i lite klær fikk plukke seg det de trengte på Hauge på torvet.
Frode hadde mobiltelefon i en koffert. Han ringte til klesbutikken (der Burger King ligger i dag) og gjorde en avtale med dem om at alle fra Kielland kunne komme innom og kle seg opp der. De åpnet butikken. Regningen havnet nok hos Phillips til slutt.

OiS ledelsen i Kristiansand kom til Stavanger så fort de kunne.

Frode husker ikke om han var hjemom før han måtte reise ut til Soma-leiren å identifisere lik. Heldigvis kjente han ikke mange av dem godt, siden han var relativt ny i jobben, men noen kunne han identifisere. Det er en opplevelse som har gjort inntrykk. Likene lå der med oppsvulmede mager og det kom alle slags lyder fra dem.

Han snakket ikke med noen pårørende. Phillips som skulle ta seg av dette. Det var Hviding begravelsesbyrå som tok seg av kroppene. Likbilene kjørte i kø. Å gå med dødsbudskap ble overlatt til politi og prester.

Frode Fjeld ble kalt for «Mr Field» eller «Mr Fix it» (BP tida).
Bilde under er rett etter Kielland-ulykken, av en journalist som snek seg inn på kontoret hans.



Dan Craig PPOCN Edda, COD H7, B19

Construction Manager Dan Craig var den som hadde hovedansvaret for driften på Edda. En amerikaner som verdsatte bibelen, familien og Phillips Petroleum Company omtrent like høyt. Når alt var greit med disse partene, var alt greit.

Etter ulykken var han opptatt av at produksjonen ble holdt i gang. Folk som var på vei ut i Nordsjøen da ulykkesdagen, fikk beskjed om å vente på Alstor (Atlantic?). Han sa: «Gi dem vodka!» Ingen ble sendt hjem, men noen reiste hjem likevel.

Den første flighten med arbeidere ut til Ekofisk gikk om ettermiddagen dagen etter ulykken.



INTERVJU MED KJELL JACOBSEN (48 år i 1980)

Tid og Sted: 24.02.2022, Norsk Oljemuseum

Sendt til gjennomsyn 26.02.2022
Godtatt for publisering i e-post 28.02.2022

Intervjuer: Else M. Tungland

Yrkesbakgrunn:
Kjell Jacobsen jobbet på engroslager i 22 år. Her var han blant annet reisende selger i Rogaland, deler av Hordaland til Flekkefjord i sør.

Etter dette utdannet han seg til frisør og jobbet i salong til armene ikke ville mer og han måtte finne seg en annen jobb.

Dette var på slutten av 70-tallet da oljenæringen hadde sin oppblomstring. Kjell så at Phillips Petroleum søkte etter folk. Han sendte inn en søknad og fikk jobb som security officer. Han ble værende i denne jobben i 10 år og fikk være med på å utvikle sikkerhetssystemet i bedriften. Etter dette takket han ja til et bra tilbud om en tilsvarende jobb BP. Her var han ansatt frem til han ble 60 år og han fikk førtidspensjon med full lønn til han ble 67.

Kjell synes han har vært heldig og at han har hatt et godt yrkesliv. Kielland-ulykken er noe av det han husker best.

Kielland tipper
Den 27. mars 1980, begynte han på jobb som vanlig klokka 16.00. Jobben best blant annet av å gå vakt-runder og passe telefonen som gikk ut til plattformene. Phillips hadde kommunikasjon med dirkete linjer ut til alle sine installasjoner på Ecofisk via satellitt telefon. Det var regelmessige kontroller av at kontakten med plattformene fungerte som den skulle. Nødtelefonen ble testet hver dag.

Arbeidspulten til Kjell var i tilknytning til resepsjon og sentralbord, der også ordinære telefoner inn til bedriften ble mottatt, men etter klokka 16.00 var han alene på jobb.

Etter ulykken var de alltid 2 mann på vakt samtidig, da fikk de også et eget kontrollrom, men den 27. mars 1980 var det ingen andre i nærheten da nødtelefonen ringte. Telefonen kom fra Edda. Han vet ikke hvem som ringte:

«Nåååå – åå tipper Kielland» var alt som ble sagt før forbindelsen ble brutt.

Da var klokka 18.30.

Kjell skjønte med en gang at noe fryktelig galt hadde skjedd. Han sprang av gårde til noen lokaler bortenfor der amerikaneren satt.

Dette var ikke folk Kjell hadde så mye med til daglig. De sa hei og hade når de gikk, men det ble ikke så mange samtaler og trening i å snakke engelsk. Men han visste hvor de satt, fra inspeksjonsrundene på bygget.

Mens Kjell løp lurte han på hvordan han skulle si «at plattformen tipper» på engelsk. Heldigvis fant han 2-3 amerikanere som ennå var på kontoret. Han brukte ordet kollapse, og det skjønte de.

«Da ble det liv»

Redningsaksjonen startet, så kom telefonene.

Hektiske dager
De ble svært hektisk. Kjell var på jobb til klokka 12.00 dagen etter ulykken, kun avbrutt av en liten pause da det kom inne nye folk.

De ringte fra hele verden til og med Australia. Kjell videreformidlet samtaler og beskjeder, men hadde instrukser om ikke selv å innlede samtaler med noen. Dette var en situasjon ingen hadde gått på kurs og trent på. Dette måtte de finne ut av selv.

Det som gjorde mest inntrykk var når det kom inn meldinger om omkomne:
De ringte som regel i 5-6 tiden og sa at vi har funnet har funnet 3 mann, eller vi har funnet 4 osv.
Det var jo godt at de ble funnet, men vi grudde oss alltid til de telefonene.
2 dager etter hyrte de 3-4 fiskebåter med nett der likene ble tatt opp.
Det var helt forferdelig. Det ble mange tårer.

Mer om jobben på Phillips Petroleum
Etter Kielland-ulykken ble det mer fokus på sikkerhet og det ble flere regelmessige tester av sikkerhetsrutiner.

De siste årene i Phillips var Kjell verneombud og samarbeidet en del med Øyvind Krovik, leder av Ekofisk komiteen.

Husker at Phillips leide inn folk fra et engelsk firma som het Mapel. De var ganske store.

Narkotika
Det gikk rykter om at det hadde vært narkotika om bord på Kielland, men dette ble aldri bekreftet. Kjell kan likevel fortelle at de fant stoff på installasjoner på Ekofisk.

Han var med politiet på flere slike inspeksjoner i Nordsjøen. Han reiste ut sammen med 2 politimenn og narkohund. De sjekket lugarer. I ett tilfelle markerte hunden på en arbeider som gikk forbi. I lugaren hans fant de stoff i søppelbøtta. Tror at det var stoff som de blandet inn i tobakk og røykte. Da ble det rassia på alle plattformene. Etter det Kjell husker var det 2 personer som mistet jobben på grunn av narkotika. Begge var norske, bosatt i Stavanger.

Besøk av kong Olav
Kjell likte veldig godt å jobbe for amerikanere:

De var gode arbeidsgivere. Utrolig greie å jobbe for. De imponerte meg, for de skrytte alltid av hvor flinke vi var. Jeg fikk følelsen av at de var interessert i deg, spurte alltid etter familien, om kone og barn osv.

Så ble jeg spurt om råd når det skulle bygge nytt beredskapsrom.
Da kongen skulle komme på besøk var det jeg som fikk i oppgave å vise ham rundt.

På bildet under ser vi Kjell sin sjef Ellingsen til høyre for kongen med Kjell i uniform ved siden av. Helt til høyre er Kjell sin kollega Leif Larsen, også i uniform. Til daglig hang uniformen i skapt, men den ble brukt ved spesielle anledninger.



FAGBEVEGELSEN

GERD KRISTIANSEN, LO

gerd.kristiansen@lo.no
F: 1955

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjennomført av Marie Smith-Solbakken med Ger Kristiansen på LO leders kontor 28. Januar 2016. Notat sendt til gjennomlesing og korrigering sammen med noen tilleggsspørsmål. Svar mottatt på mail 30.6.2016 fra Andre Nerheim (95876597) med noen utfyllende kommentarer. Bearbeidet notat sendt til Andre Nerheim med spørsmål om samtykke til å kunne benytte notatet som et 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 2.06.2016, samtykket i at sitat kan brukes 7.10.2016.

Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i en 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 17.01.2019)

BAKGRUNN

Hjelpepleier og Hovedtillitsvalgt for Norsk Helse- og Sosialforbund ved Universitetssykehuset i Tromsø
2002 Nestleder i Norsk Helse- og Sosialforbund i Troms
2003 medlem av arbeidsutvalget i Fagforbundet
2005 1. Nestleder i arbeidsutvalget i arbeidsutvalget i Fagforbundet
2009 Nestleder i LO
2013 Leder i LO

ALEXANDER L KIELLANDULYKKEN

Alexander Kiellandulykken traff meg gjennom TV, og traff meg som menneske. Jeg bodde i Nord Norge og ble ikke berørt på samme måte som folk fra andre landsdeler. Jeg kjente ingen som var der.

HVA INNVIRKNING ULYKKEN HAR HATT PÅ NORGE, NÆRINGEN OG ARBEIDSLIVET

På tross av alt det negative ulykken medførte fikk vi bygd opp et solid og fungerende HMS system på sokkelen, både gjennom økt myndighetskontroll og at partene i arbeidslivet medvirket.

Vi trengte samhandlingsarenaer, hvor grunnlaget ikke bare var sikkerhet, men å bygge konkurransekraft for å opprettholde arbeidsplasser. Sikkerhetsforum i Ptil ble og er en viktig samhandlingsarena hvor sikkerhetsspørsmål og standardisering er dagsorden. Vi vet at der kompetanse og kunnskap samles, har det lett for å bli selskapsspesifikke løsninger. Sammen med Fellesforbundet, Industri Energi og El & IT forbundet har vi kommer frem til mer standardiserte løsninger.

Hadde ikke fagbevegelsen vært pådrivere til at selskapene utviklet seg, med standardiserte løsninger og bidratt til å drive ned kostnadene, hadde mange av de prosjektene vi i dag har, ikke vært drivverdige. Vi har vært og er opptatt av den enkeltes ansattes helse og sikkerhet, samtidig som det skal være arbeidsplasser. Hele tiden har fagbevegelsen hatt fokus på kostnadskontroll og holdt fast på HMS regelverket. Innenfor denne rammen er løsningen. Vi må passe på hver eneste dag, og det har vi modeller for i Norge.

Samhandlingen mellom bedrift og tillitsvalgt har gitt oss konkurransefortrinn.
Likevel ser vi at den norske modellen har vært under sterkt press under ulike politiske konstellasjoner. Når vi i dag har et parti i regjering som uttrykker at disse monopollignende sentrale organisasjoner skal bort, og at den enkelte arbeidstaker skal stå friere, da utsettes den norske modellen for press.
Trepartsmodellen, på nasjonalt nivå er sterk og god, på lokalt bedriftsnivå kunne den vært bedre. Du hører stadig vekk fra selskapet få vekk byråkratiet, men det handler om sikkerheten til folk. Det trykket har vi i hele arbeidslivet.

Vi er de som står på barrikadene for sikkerheten for våre medlemmer. Vi skal både ta vare på sikkerheten og inntjeningen til selskapene. Oljeindustrien her til lands er et av de områder (etter jernbanen) som har høyest organisasjonsgrad, og loven til å stoppe farlig arbeid ligger der. Da blir det vår oppgave å lære opp verneombudene og styrke dem og gjøre dem i stand til å stoppe farlig arbeid.

GLOBALISERINGEN

Verden er i evig endring og det samme er internasjonal fagbevegelse. Globalisering, utveksling av erfaringer, grenser som blir visket ut gir mange utfordringer, men minst like mange muligheter. Et godt eksempel er HMS og oljesektoren. LO har en rekke prosjekter der vi deler våre erfaringer med andre land. Land som er der nå, som vi var for 30 år siden. På den negative siden ser vi at faglige rettigheter utfordres på en ny måte. Selskap organiserer seg på måter som gjør det vanskelig for ansatte å kreve grunnleggende rettigheter. Her er det viktig med sterk nasjonal lovgivning.

MINNER OG TRAUMER

Når jeg hører smell, tenker jeg 22. juli. Det blekner, men en blir hele tida påminnet.

FORSIKRINGSOPPGJØRET

Kan forstå at det oppstår bitterhet i ettertid, men det må også ses i lys av slik det var da. Det var en krevende og annerledes tid. De valg som ble gjort var kompliserte. Det er umulig i etterpåklokskapens navn å si hva som var rett og galt.

LARS ANDERS MYHRE, INDUSTRI ENERGI

Av Ellen Kongsnes, 27.5.16.

LARS ANDERS MYHRE - NOPEF-LEDER

Grunnlegger av fagforeningen Nopef, senere IE etter sammenslåing NKIF (Norsk kjemisk industriarbeiderforbund)
Utdannet geolog. Fra Karmøy. Arbeiderpartipolitiker. ILO-representant. Tidligere styreleder i Lyse mm.

BAKGRUNNSHISTORIE:

Nopef ble stiftet i 1977. I oktober samme år holdes første landsmøte og bare en måned senere skjer helikopterulykken ved Ekofisk der 12 mennesker omkom. Et halvt år senere omkom 18 i en ny helikopterulykke, ved Statfjord.
Alle sikkerhetskonferanser på denne tida handlet om helikoptersikkerhet og transport offshore.
Det ble lagt fram mange, fantasifulle transportløsninger med båt.
Hele, denne diskusjonen ble lagt død da Kielland-ulykken skjedde.
Sikkerhetsdiskusjonen snus ofte av begivenheter – slik som Kielland: ulykken som ikke skulle skje.
LAM har selv vært om bord i ALK i forbindelse med fagforeningsmøte. Den utmerket seg som en rotete rigg.
Men etter ulykken ble det innført mange endringer:
Mannskapslister fantes ikke i tilstrekkelig grad. Disse kravene ble strengere. Livbåtkravene ble endret. Krav til utstyr som overlevelsesdrakter også. Kinostolene var ikke engang festet til golvet, slik kravet var på land. Nå ble de det. Opplæring av ansatte om bord.
Hele offshorevirksomheten ble snudd opp ned. Alt det som var galt kom fram.
Det ga en veldig fart i sikkerhetsarbeidet. Vi snakker om et før og etter Kielland-ulykken. Den var en vekker.
Noen har betalt en høy pris for den sikkerheten vi har i dag.
Vet ikke om vi lærte like mye på konstruksjonssiden. Det skjedde først for alvor etter Piper Alpha i 1988. Da lærte vi å skille - separere bolig og produksjonsenhetene på plattformen.

ANKLAGEN MOT DET FRANSKE VERFTET:

Det gikk på den franske ære løs.
Sveinung Sletten og en kollega i RA fikk demonstrert i Skottland, lenge før kantringen av Kielland at pentagontypen kunne krenge og ikke var så stabil som konstruktøren sa.
En ny livbåttype ble tatt i bruk etter ulykken. De var et veldig kritisk punkt i ulykken.
ALK-plattformen bar preg av dårlig orden.

HAR VI FÅTT DEN FULLE FORKLARINGEN PÅ ULYKKEN?

Jeg er ikke brennsikker på det. Men det var denne diskusjonen Willoch ikke ville ha da han fikk plattformen senket.
Narkotikateorien. Ryktene sa at det ble røyket en del hamp der ute. Det ble sagt at lekterne kom med narkotika ut til plattformen.
Hvis jeg hadde vært det franske verftet, ville jeg argumentert med at de har brukt riggen annerledes enn det den var konstruert for.
Hvis Phillips har inngått et forlik, er det en grunn til det. Den franske undersøkelseskommisjonen hadde nok et poeng.
Stavanger Drilling, Sverre Bjørn-Nielsen & co: Åge Bærheim, IEs ansvarlige for borerigger, vet mye om dette.

En katastrofe utløses alltid av mange faktorer, som ikke er avgjørende hver for seg, men som slår inn samtidig. Slik var det også på Kielland. Dette kjennetegner enhver katastrofe.
Derfor er det ingenting som er detaljer i sikkerhetsarbeid, ingenting er mindre viktig, for alle faktorer kan bli viktige i en årsaksrekke.
Rolf Wikborg har bakgrunn både fra OD og Phillips. Viktig informant.
Pål Mitsen var opprinnelig Phillips sin advokat. Han er en troverdig informant i ALK-sammenheng.

I alt sikkerhetsarbeid er det dessverre en erfaring at hvis det går lang tid uten hendelsen, faller farden og man blir mindre oppmerksom.
Deepwater Horizon-ulykken viser at stygge ulykker også skjer i moderne tid. Mye stygt ble avslørt i kjølvannet av denne.
De 11 ble ofret på grådighetens alter.
De 123 i ALK ble også ofret på grådighetens alter. Det er jo slik bransjen driver.
Ekstra krevende i en bransje med høy inntjening?
Men mye av forklaringen på den gode sikkerheten i offshoreindustrien, skyldes også den høye lønnsomheten. Det er når lønnsomheten går ned at sikkerheten er truet.
Sikkerhet er summen av alle faktorer som kan gå galt. Derfor er fokus på det svakeste leddet i kjettingen så viktig. Kjettingen er aldri sterkere enn det svakeste leddet

LARS ANDERS MYHRE, 2019

Av Tor Gunnar Tollaksen, 28. mars 2019 publisert i Stavanger Aftenblad [15]

39 år etter «Kielland-ulykken»: – Industri Energi må med for å få ny gransking
For å få på plass en ny «Kielland»-gransking, er det helt nødvendig at Industri Energi og LO er med på laget.

– Hovedårsaken er at det er for mange uavklarte spørsmål som gjør det uklart om hele sannheten er kommet fram, og det kan vi ikke ha stående i et sivilisert samfunn, sier den tidligere fagforeningskjempen Lars Anders Myhre om sitt engasjement for å få på plass en ny «Kielland»-gransking eller gjennomgang av ubesvarte spørsmål.
I et debattinnlegg i Aftenbladet oppfordrer Myhre og andre tidligere sentrale samfunnstopper, blant dem Gunnar Berge, og tidligere LO-topp Svein Muffetangen, nå Industri Energi til å ta til orde for å få svar på alle de ubesvarte spørsmålene i "Kielland"-saken og stille seg bak kravet om ny gransking.

Politisk drahjelp

Brevet har også støtte fra «Kielland»-nettverket med Odd Kristian Reme i spissen, Kåre Bjørn Våge fra Nasjonalt Støttegruppenettverk, Ap-politikerne Øystein Langholm Hansen, Torstein Tvedt Solberg og Hege Haukeland Liadal, samt SVs Solfrid Lerbrekk.
Tidligere statsminister Kåre Willoch og Magne Ognedal, tidligere tilsynsdirektør i Petroleumstilsynet, har i Aftenbladet tidligere gitt beskjed om at de begge støtter en ny gransking.
27. mars var det 39 år siden «Alexander «L. Kielland» tippet rundt i Nordsjøen. 123 mennesker mistet livet, 89 overlevde.

Mange spørsmål

I 1977 var Myhre en av grunnleggerne av Nopef, Norsk olje og petrokjemisk fagforbund, som han ledet helt fram til 2000, før han deretter gikk over i en annen rolle i forbundet og senere i Industri Energi, som er en sammenslåing av tidligere Nopef og Kjemisk Industriarbeiderforbund.
Myhre mener at de mange ubesvarte spørsmålene, som er avdekket blant annet gjennom Universitet i Stavangers omfattende Kielland-forskning de siste årene, må besvares. Han er også tydelig på at stortingspolitikere må på banen for å ta initiativ til at hele sannheten kommer fram og at det blir full åpenhet rundt «Kielland»-saken.
– Vi trodde jo alle at denne saken var over. Etter «Kielland»-ulykken kom det på plass et helt nytt sikkerhetsregime på sokkelen som gjør at vi snakker om før og etter «Kielland» når det gjelder sikkerheten. Men alle de nye opplysningene som er kommet de siste årene, gjør at spørsmålene i saken på langt nær er besvart. Når 123 mennesker omkommer og mange flere etterlatte sitter igjen med ubesvarte spørsmål, syns jeg ikke vi skal la norgeshistorien største industriulykke bare svinne hen uten at vi får svar på alle spørsmålene og full åpenhet rundt saken, sier Myhre.

Han understreker at uten Industri Energi og forbundsleder Frode Alfheim med på laget, blir det vanskelig å nå fram, men han minner om undersøkelsen som «Kielland»-nettverket tidligere har gjort, hvor et stort flertall blant pårørende og overlevende som har svart på undersøkelsen, stiller seg positive til ny gransking.

[15] Tollaksen: 2019c

Leder Frode Alfheim i Industri Energi er klar over at forbundet må med for at LO-maskineriet skal bevege seg i retning av ny «Kielland»-gransking. Tidligere har forbundet avvist initiativet.

– Vi hadde diskusjon i forbundsstyret vårt i desember 2016. Da var det to ting som gjorde at vi ikke støttet dette. Det ene var situasjonen næringen var i med gjennomgang av HMS-arbeidet på norsk sokkel og gjennomgangen av Petroleumstilsynet. I tillegg var det internt hos oss et flertall som tenkte på de pårørende som ikke ville ha en gransking, sier Alfheim.

Alfheim er imidlertid klar på at saken må opp til organisatorisk behandling i Industri Energi.

– Når dette nå er oppe, må vi ta stilling til dette hos oss i løpet av våren, sier Alfheim.

Førstkommende lørdag holder «Kielland-nettverket» årsmøte i Stavanger, hvor den videre veien drøftes. Men det er på det rene at nettverket er avhengig av politisk drahjelp, ikke minst fra et unisont Ap, om målet om ny gransking skal nås.

DEBATTINNLEGG AV GUNNAR BERGE, LARS ANDERS MYHRE, ØYSTEIN LANGHOLM HANSEN, KÅRE BJØRN VÅGE, TORSTEIN TVEDT SOLBERG OG HEGE HAUKELAND LIADAL.

Publisert i Stavanger Aftenblad, 28. mars 2019 [16]

Undertegnede med bakgrunn fra arbeiderbevegelsen vil med dette be LO-forbundet Industri Energi om å slutte seg til kravet om en ny granskning av Kielland-katastrofen i 1980. «Kielland-nettverket» består av overlevende og flere generasjoner etterlatte etter ulykken. Til sammen 113 etterlatte og overlevende støtter kravet om en ny granskning. Dette utgjør over 86 prosent av etterlatte og overlevende som er blitt spurt – 4,4 prosent har svart nei, mens 8,8 prosent er usikre.

Kielland-nettverket har hele tiden framholdt at den norske granskningskommisjonen har levert viktige bidrag for å forstå ulykkens årsaker gjennom kommisjonsrapporten fra april 1981. Rapportens viktigste bidrag var likevel først og fremst en rekke anbefalinger knyttet til organisering og gjennomføring av sikkerheten offshore, fremmet av LO sin representant i kommisjonen Aksel Kloster. Dette har hatt en avgjørende betydning for at Norge er blitt verdensledende på sikkerhet offshore.

Kommisjonen nedla imidlertid seg selv allerede høsten 1983. Den franske granskningskommisjonen framla sin rapport i 1985 med andre konklusjoner. De påpekte at ulykkens årsaker var sammensatte, og pekte først og fremst på feil drift av plattformen. Den franske rapporten har aldri blitt vurdert eller behandlet av det offisielle Norge, verken av regjering eller storting. Den er ikke en gang oversatt til norsk.

I 2017 og 2018 framla forskere ved UiS nye opplysninger og nye vitneutsagn, gjennom to bøker i serien «Råolje» – finansiert bl.a. av Industri Energi. Forskerne gir klart uttrykk for at en ny granskning er helt nødvendig – dersom vi skal få en tilnærmet full forståelse av katastrofens årsaker.

I tillegg til støtte fra tidligere og nåværende representanter for arbeiderbevegelsen, støttes kravet bl.a. av tidl. oljedirektør Magne Ognedal, Kåre Willoch og Den norske kirkes bispemøte.

Hensikten med en ny granskning handler først og fremst om å stå for et grunnprinsipp som må gjelde for alle ulykker – ikke minst arbeidsulykker – som fører til død og skade: Å avdekke ulykkens årsaker så langt det er mulig. Hvis dette ikke gjennomføres for Norgeshistoriens største arbeidsulykke, svekkes troverdigheten også i forhold til senere og kommende ulykker.

I Kielland-nettverkets videre arbeid er det helt avgjørende å oppnå støtte fra LO til nettverkets hovedkrav om en ny granskning. Vi kan ikke se noen tungtveiende grunner til at ikke en samlet arbeiderbevegelse stiller seg bak dette.

[16] Berge; Myhre; Hansen; Våge; Solberg, & Liadal: 2019

LEIF SANDE, INDUSTRI ENERGI

Av Marie Smith-Solbakken, 12. September 2016, Stavanger.

BRUK GJENNOMFØRING

Kort samtale mellom Marie Smith-Solbakken og Leif Sande. Tord F Paulsen fotograferte. Samtykket til at foto og sitat brukes i fotoboka. Notat sendt til gjennomlesing og korrigering, korrigert 11.01.2019.

Samtykket i at notat fra samtalen offentliggjøres og inngår i minnesamling som overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden skal få del i dette. (Messenger 12.01.2019)

VARSLING

Før Kielland uansett årsak og ikke årsak, Kielland ble en vekkelse for bedre sikkerhetsarbeid. Arbeidsfolk ble lite hørt på , det endret seg i etterkant. Problemet i dag er ikke at folk ikke tør å si i fra, problemet i dag er at folk sier ifra, men de blir ikke hørt.

ÅRSAKEN

Av de konklusjonene om de ulike årsakene som ble trukket frem, var den som ble valgt som den offisielle forklaringen, den mest bekvemme for Norge. Selv tror jeg det er den rette.

MONSTERBØLGEN

Angående COSL ulykken, som skjedde lille nyttårsaften så de varslet om at det er for kort avstand mellom dekk og sjø for liten, men de har ikke blitt hørt. Det har vært en snakkis. Folk har i ettertid at det var ikke rart at det skjedde.

KARI R. STRAUMØY, INDUSTRI ENERGI

Av Marie Smith-Solbakken, 30.10.2015, Dickens, Bergen

Personalia
f. 1957

BAKGRUNN

Oljearbeider fra 1981og har jobbet på Statfjordfeltet som renholder og fagleder. Resepsjonist og radiooperatør på flyterigger.
Tillitsvalgt fra 1982 i NOPEF og Industri Energi frem til 2014.

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjennomført 30. oktober i Bergen. Samtale oversendt og korrigert 17.06.2016. Samtykket i at notat fra samtalen offentliggjøres og inngår i minnesamling som overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden skal få del i dette.

KIELLANDS BETYDNING

Når sikkerhet kommer opp som et tema i møter og diskusjoner så blir ofte Kielland ulykken nevnt. Den blir dratt frem som eksempel på hvor viktig det er med vedlikehold i forhold til sikkerhet. I diskusjoner selv så mange år etter ulykken, er det fremdeles mange som kjenner eller har bekjente som arbeidet med noen av dem som mistet livet, eller overlevde.

Vi har i de senere årene sett at vedlikehold har blitt nedprioritert, da får man av og til assosiasjoner til Kielland ulykken. Vi må ikke komme dit hen at vi får en slik tragisk ulykke igjen.

Det er heller ikke alltid at nye offshorearbeidere forstår viktigheten av sikkerheten ute i havet, forståelig nok så lenge de ikke kjenner historiene. De har gjerne jobbet en del år på land hvor det ikke er like stort fokus på sikkerhet som det er offshore.

Det går et par år, så er de nye også «up to date» og har fått med seg god erfaring og hørt mange historier. Da er de like takknemlig for at sikkerheten faktisk er så streng som den er i dag offshore.

Vil bare minne på om at bak enhver ny sikkerhetsregel, ligger det gjerne flere hendelser eller nesten ulykker bak. Oljeselskapene innfører ikke regler uten grunn. Ulykken ligger i ryggmargen til de «gamle» olje-arbeiderne, og – selskapene.

Blant veteranene i Nordsjøen vil Kielland alltid bli husket som den største ulykken noensinne. Vi vil aldri glemme alle de liv som gikk tapt den gang, og heller ikke de som overlevde. Lurer på hvordan det går med de som overlevde ulykken og som sluttet offshore. Noen av dem sluttet fordi det ble rett og slett for tøft å fortsette karrieren sin offshore. Det var også en del som valgte å slutte fordi det ble for vanskelig for familiene som barn og ektefeller. Hvordan har de det i dag og hva gjør de på?

Det er vår plikt, vi som tilhører Kiellandgenerasjonen, å sørge for at de unge arbeidstakerne som går inn i næringen nå får med seg historien, at de forstår rekkevidden av det som har skjedd og hva som kan skje. Den eldre generasjonen i fagforeningene var banebrytende i forhold til sikkerheten og framtidige arbeidstakere. De store oljeselskapene som Statoil og

Hydro lærte av ulykken og tok med seg og inkluderte fagforeningene i arbeidet for å forbedre sikkerheten på Norsk sokkel. Fagforeningene sammen med oljeselskapene har gjort en god jobb i forhold til dette. Tidene har forandret seg, i dag snakker vi bare om å spare. Store bedrifter profilerer seg med gode HMS statistikker, sier at sikkerheten går først og framfor alt. Men vi som jobber offshore, vet at det ikke alltid er sånn. Små investeringer og lette tiltak blir alltid raskt utbedret. Større investeringer for å bedre sikkerheten er bedriftene mer tilbakeholden med. Det er greit at ting koster og det må legges inn i budsjetter men det hender at det tar opptil flere år før utbedringer blir gjort.

Vi som var der og har vært ute siden 1970/ 80 tallet har med oss historien. En del av oss kjente noen av de omkomne, og vi møtte igjen folk som overlevde. De delte sine historier med oss og prentet inn i alle hvor viktig det er med sikkerheten og HMS. Mange av oss mistet arbeidskamerater og venner. Vi fikk historien fortalt stykkevis og delt. Litt nå, og litt da. Vi ble mange ganger helt satt ut og vi tok det innover oss. Sånn formet ulykken oss.

Jeg vet at mange sliter den dag i dag når det river i riggen grunnet dårlig vær. Mange tenker hva skjer nå? Vi vet hva folk gjorde for å overleve, de klatret opp på det høyeste punktet. Noen hoppet i havet, andre gikk i livbåtene som ble knust, og vi vet hvor dem som ikke overlevde var.

Jeg kjenner en mann i seksti årene som virkelelig slet, men tok seg sammen. Han fortalte at han hadde overlevd Kielland, og at det var tungt fordi han hadde mistet mange gode kolleger. Selv var han bare heldig, ifølge han selv. Han ble tatt vare på av kollegene og miljøet han arbeidet i. Alle kjente vi til hans historie, og at han var preget av ulykken. Likevel hadde han alltid godt humør og mye humor i det daglige. Sånt gjør inntrykk, man blir både ydmyk og får respekt for dem som klarer å komme seg videre etter en slik ulykke. Det er beundringsverdig at han har klart å holde på humøret og humoren, samtidig som han har delt sin historie med oss andre, slik at vi har kunnet lære og videreformidle viktigheten av sikkerhet og vedlikehold.

OMMUND STOKKA, INDUSTRI ENERGI

Av Marie Smith-Solbakken, 9. juni 2015, Stavanger.

F: 1981

Personalia
Ommund.Stokka@industrienergi.no

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjennomført på Martinique Stavanger, 9. juni 2015 etterfulgt av noen oppfølgingssamtaler. Foto er gjennomført. Notat fra samtalen sendt til gjennomlesing og korrigering 10. juli 2016. Det bes om samtykke til å bruke notatet som grunnlagsnotat i vår fremstilling av Alexander L Kiellandulykken, herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av utsagn fra ulike personer.

Samtykke gitt 10.07.2016

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 for at ettertiden skal få del i dette. (mail 01.02.2019)

BAKGRUNN

Mekaniker fra Karmøy
Representant i forbundsstyrets arbeidsutvalg.
Tidligere forbundssekretær Operatør/boring/forpleining
Forhandlingsleder Oljeservice

BETYDNINGEN AV ALEXANDER L KIELLAND

Sier du Alexander Kielland til en godt voksen oljearbeider, kvekker han til. Det er som å skremme han med nøkken. Det er få som ønsker å snakke om Alexander Kielland. Folk sitter ikke på jobb og prater om dette. Mange av de som var med på ulykken ble uføre. De som fortsatte har gått av og går av med pensjon nå. Det samme gjelder for den ledelsen som fikk fingrene så voldsomt brent. De har sluttet og går av med pensjon i det nærmeste. Tidsvitnene er på vei ut.

Nå stilles spørsmål hva er godt nok? Før var målsettingen å stadig bli litt bedre hele tiden, hver gang. Nå spørres det trenger vi alle de livbåtene? Det er spørsmål som aldri hadde blitt stilt det første og andre tiåret etter Kiellandulykken. Nå er det mulig, hva skjedde? Hva glemte vi, hva vil vi huske?

HAUGALANDET

Kielland var tsunami over Haugalandet. Det traff alle. Ingen var uberørt. HMV hadde folk på Ekofisk, som bodde på denne ombygde plattformen. Førresfjorden var berørt, men også mange fra Haugalandet. Alle kjenner noen.

SIKKERHET

Når det gjelder hjertestans i Rogaland er dødsraten mindre enn resten av landet. Når Sleipner gikk på grunn var det flere oljearbeidere om bord. Alle de overlevde. Sikkerhetskulturen har smitta over til det samfunnet utenfor arbeidsplassen. Denne effekten handler også om hvordan man vurderer risiko og hvordan man er utrustet til å håndtere utfordrende hendelser.

KIELLAND EFFEKTEN HAR AVTATT

Nå begynner det å bli en avstand. Kielland er ikke i dagligtalen og ikke lengre bak i oljearbeidernes bevissthet. Vi må fremkalle minnet.

Hørte om Kielland første gang på førskolen. Pappen til en fortalte om det å være oljearbeider. Han viste det med sukkerbit i kaffen, og hvordan kaffen ble dradd inn for å forklare hvordan oljereservoar fungerte.

Det er farlig å være i oljen. Det er farlige operasjoner som krever årvåkenhet og oppmerksomhet.

Vi må vite hva vi holder på med. Vi bygger store prosessanlegg ute i havet. Har snakket med flere amerikanere som har jobba i Nordsjøen, de var livredde når de kjente kulden, når de kjente bølgene og når de kjente vinden. Det er kaldt langt fra land, og du jobber på en stålholme.

Skjer det en ulykke, er det stor sjanse at det skjer med en av dine beste kamerater. Han blir rammet, du må være brannmann, røykdykker, mønstre på livbåten og ambulanse på en stålholme langt til havs.

MINNER OG LÆRDOM

Folk er ikke sure på sikkerheten, men på fjollete styring.

Bruk av midlertidig ansatte er en risiko, veien inn nå i oljeindustrien er gjennom midlertidig ansettelse.

Jeg har lært av Kielland, at det verste som du kan tenke deg kan skje, det skjer. Det du står på kan rase sammen. Da gjelder det å være trent og kjent.

Mye av grunnen til det voldsomme fokuset oljearbeiderne har på HMS er fordi oljearbeidere er redd for det mest dyrbare man har. Livet.

Det er to parallelle historier om hvordan historien om Kielland treffer den nye generasjonen oljearbeidere. Det er en historie om det at den ikke blir diskutert hver tur og som gradvis viskes ut og det er historien om en ny generasjon oljearbeidere som ikke har den innpå seg, men som får den etter et par år.

MINNER OG MARKERING

Hvert år har det vært kransenedleggelse på minnesmerket, men ikke i år. De hadde ikke kapasitet.

Det blir litt som krigens dager. Fagbevegelsen har alltid hatt respekt for historien. Vi har alltid måttet forankre nåtiden i fortiden. Vår oljehistorie kom ikke uten offer. Vi må hedre gjennom handlinger. Vi skal ikke huske gjennom minnesmerker, men vite hva som skjedde, hva

konsekvensene det fikk, hvordan vi reagerte og hvordan vårt HMS system er organisert og forankret i industrien og vår styringsmodell.

Det er viktig og nødvendig å gjenta historien om ofrene, og minne om de konsekvensene det fikk for den enkelte, for berørte familier, arbeidsplasser og lokalsamfunn og for næringen og nasjonen for øvrig.

Sikkerhetskursene, overlevingsdraktene og verneombudssystemet er minnesmerkene etter Kielland. De møter vi daglig og er innvevd i våre gjøremål.

KONSEKVENSER

Industri Energi har en stor HMS avdelingen fordi den industrien vi jobber med er risikofylt. Storulykkefaren henger over oss.

Alexander Kielland skremte i gang utviklingen av verneombud offshore, og verneombudene ble integrert i selve driften og styringen av næringen.

Like så viktig som å ha et organisert verneombudssystem er det at vi har arbeidere som tør å si ifra. Verneombud kan stanse arbeidet uten yrkesmessig sanksjon, men ansatte må også ta ansvar for varsle om arbeidsprosesser de opplever som farlige.

Som eksempelvis Piper Alpha, hvor man står og ser på brannen fra naboplattformen, og ikke trykker på stoppknappen. Trygge arbeidstakere som tør å gi beskjed er avgjørende. Det skiller norsk arbeidsliv fra nigeriansk, engelsk, og amerikansk arbeidsliv.

VIKTIGSTE FAGLIGE KAMPEN NÅ?

Vi er inne i en forsvarskamp med politikere som distanserer seg fra arbeidslivet. På britisk sektor innføres rotasjon med 3 uker på og 3 uker av. Arbeidstakere sies opp, flere og flere blir midlertidig ansatt, andre driftsmodeller overtar, og nye aktører går inn i næringen med andre erfaringer og tradisjoner enn de som har vært der fra syttitallet.
Oljearbeiderne om bord i skip som i dag arbeider med undervannsoperasjoner på sokkelen er ikke omfattet av noe lovverk, verken sjøfartslovgivning eller arbeidsmiljøloven.

Å påta seg tillitsverv og håndheve rettigheter blir vanskeligere under usikre ansettelsesforhold og når samspillet mellom partene endrer karakter. Vi må kjempe for opparbeidede rettigheter. Vi bruker Kielland til å fange folk sin oppmerksomhet for å skjønne viktigheten av sikkerhet, lovgivning og faglige retter.

Vi trenger aldri en ny Kielland. Men vi trenger å plassere den i vår kollektiv bevissthet, og vite at et resultat av ulykken var en omforent samling fra alle parter om å bruke trepartssamarbeidet som styringsmodell. Arbeidstakere som deltar og medvirker til sikre arbeidsprosesser er en nødvendig bærebjelke. Å beholde og styrke trepartssamarbeidet er den viktigste faglige kampen vi står i nå.

JØRN EGGUM, FELLESFORBUNDET

Av Marie Smith-Solbakken, 7. januar 2016, Lilletorget, Oslo.

PERSONALIA

Født 1972
Leder i Fellesforbundet

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjennomført hos Fellesforbundet i Oslo. Foto gjennomført både av Mohammad Afzal og Jørn Eggum. Notat utarbeidet og sendt Mohammad Afzal med spørsmål å videresende det til forbundslederen for gjennomlesing og korrigering 10.6.2016. Det bes om samtykke til å bruke notatet som et bakgrunnsnotat i vår fremstilling av av Alexander L Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni.

Samtykket til at notat fra samtalen offentliggjøres og inngår i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk oljemuseum, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden får del i dette. (Mohammed videreformidler mail 08.01.2019)

BAKGRUNN

Utdannet gullsmed fra Bergen Lærlingskole i 1989 og har svennebrev som korpusmontør innen gullsmedfaget. Jobbet som sølvsmed ved Br. Lohne Sølvvarefabrikk i Bergen fram til april 2004. Samme år ble han valgt til nestleder i Fellesforbundet avdeling 5 i Bergen og samtidig ansatt som faglig sekretær i avdelingen. Ansatt som distriktssekretær ved Fellesforbundets kontor i Hordaland 2007. Sekretær i Samfunnspolitisk avdeling med arbeidsoppgaver innen olje og gassrelatert virksomhet offshore fra 2010. Jørn Eggum har vært styremedlem for Arbeiderpartiet i Bergen.

ULYKKEN

Bergen berørt, Alexander L Kielland er født i Stavanger og død i Bergen
Jeg satt stille og hørte.

Vi hadde en nabo som var blant de omkomne. Kielland var nesten som en krigsopplevelse. At dette skjedde i Norge gjorde inntrykk. Min far var jobbet på BMV, og kjente mange i Nordsjøen.

Det var synd på henne som ble alene med flere barn Hun gikk til grunne, sorgen slapp aldri. Det er det jeg forbinder jeg først og fremst med AK

KONSEKVENSER AV ULYKKEN

Hvordan har det preget oss som samfunn? Det har ift. andre sektorer Norge hatt mindre ulykker og dødsfall. Det er basert på at det ble tatt rev i seilene.

Ble gjort slik at det ble utviklet regelverk under Ptil som er funksjonelt hvor man jobber med beste praksis basert på arbeidstakermedvirkning. Det var helt annen måte å tenke på hvor ansattes medvirkning er nødvendig for å gjennomføre sikre arbeidsprosesser innen utbygging, produksjon og vedlikehold.

Hele tiden må man sjøl være med som medarbeider å se etter forbedringsmuligheter, og alltid søke måter å gjennomføre arbeidsoppgaver på en sikrere og bedre måte.

EN VEKKER

Alexander Kielland ulykken fikk øynene opp for oss. Vi ser at enkelte andre sektorer ser mot Ptil lovgivningen for å forsterke sikkerheten som ligger under arbeidstilsynet.

Nå ser vi at kost nytte tenking er mer og mer fremtredende. Har vi alt for mye byråkratisk regelverk som drar opp kostnadene istedenfor å heve sikkerheten? Må vi fylle ut for mange skjema og kreves det for mange kurs? Det er selskapenes argumentasjon, at vi har fått et unødvendig byråkrati.

Ptil har ligget i Stavanger og ligget utenfor der lover og regler utvikles. Det har vært en styrke. Det er en stolt arbeidskultur innenfor veggene i Ptil

MOHAMMAD AFZAL, FELLESFORBUNDET

Av Marie Smith-Solbakken, 7.1.2016, Oslo.

PERSONALIA

mohammad.afzal@fellesforbundet.no

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjennomført hos Fellesforbundet i Oslo. Mohammad Afzal sendte i tillegg dokumentasjon 8.1.2016. Notat utarbeidet og sendt Mohammad Afzal til gjennomlesing og korrigering 10.6.2016. Det bes om samtykke til å bruke notatet som et bakgrunnsnotat i vår fremstilling av Alexander L Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni. Samtykke gitt 16. Juni 2016, se mail.

Samtykket til at notat fra samtalen offentliggjøres og inngår i minnesamling som overleveres Norsk oljemuseum, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden får del i dette. (Mail 05.01.2019).

BAKGRUNN

F: 1965
Gjennomførte skole i Mandal og tok læretid Egersund Kværner som sveiser og rørlegger
Arbeidet på OiS fra 1995 i Kristiansand
Tillitsvalgt 2002 for Mekanisk avdeling i Fellesforbundet
HMS sekretær innenfor Ptil´s område
Sitter i Sikkerhetsforum som er av ledet av direktør Anne Myhrvoll i Ptil og i Regleverksforum som er ledet av juridisk direktør Anne Vatn i Ptil

TILDELINGSBREVET

I første tildelingsbrev fra Robert Eriksson var setningene om at Norge skulle være verdensledende innenfor HMS tatt vekk. Denne viktige setningen var fjernet, resten var en kopi av forrige tildelingsbrev. Jeg varslet Arve Bakke, og vi undersøkte. Forbundet sendte brev til departementet og gjorde dem oppmerksom på at setningen manglet. Vi spurte om regjeringen ikke hadde ambisjoner om å være verdensledende lengre. Det ble sagt noe som at det måtte sees i et større perspektiv. Jeg ga meg ikke med det. I mai 2014 ble vi kalt inn til Ptil med sosial og arbeidskomiteen. Vi ble intervjuet av Ptil. Alle ble stille da vi gjorde alle i møtet oppmerksom på, at den setningen om å være verdens ledende på HMS som har stått siden 2011 manglet.

VISJONSENDRINGEN

Samarbeid for sikkerhet
Tok opp visjonsendringen i begge forum.

Jeg og en kollega fra rederiforbundet var på vei hjem, hadde vært på møte i Ptil. Satt og pratet om løst og fast og budsjett. Det skal vel skjæres og kuttes overalt, var det vi snakket om. Vi oppdaget det på flyplassen i Stavanger at tildelingsbrevet ikke var det samme. Vi var på vei hjem fra møte i Ptil. Ambisjonen var tatt vekk. Jeg tok det opp med forbundet straks jeg var på kontoret igjen.

Følgende skjedde:

1) Brev til departementet arbeid og sosialdep fra ledelsen Arve Bakker (
2) Møte med arbeid og sosialkomiteen i Stavanger hvor også Roy Erling Furre var, tok det opp i møtet med politikerne. Politikerne reagerte, fikk ikke svar, det så ut som de ikke var klar over det
3) Dag Terje Andersen fra arbeids og sosialkomiteen stiller skriftlig spørsmål til statsråden (svar kost nytte)
4) Fredrik Holen Bjørndal fra Arbeiderpartiet leverte interpellasjon til Stortinget
5) November samme året hadde LO kartellet i Statoil konferanse i Oslo og da tok jeg opp hvorfor setningen var tatt bort med statssekretæren Kristian Dahlberg Hauge som var til stede. Nå har vi svart så mange ganger at vi skal være verdensledende, at det er gjeldende. Da må du love å ta det inn igjen. Noe han bekreftet.

Fellesforbundet tok det opp fire ganger med departementet før det ble tatt inn igjen.

SE OVERSENDELSE AV DOKUMENTASJON:
Mail: Bjørdal Fredric: Interpellasjon i Stortinget om HMT på sokkelen, 12. Juni 2014.

Odnes Fellesforbundet: Tildelingsbrev 2014 – Petroleumstilsynet til Statsråd Robert Eriksson Arbeids og sosialdepartement. Oslo 4.juni 2014
Lederne, Fellesforbundet, Industri Energi, SAFE.

Skriftlig spørsmål fra Dag Terje Andersen (A) til arbeids- og sosialministeren Dokument nr. 15:890 (2013-2014 Innlevert: 04.06.2014 Sendt: 04.06.2014 Besvart: 13.06.2014 av arbeids- og sosialminister Robert Eriksson.

Robert Eriksson: brev til Fellesforbundet 20. juni 2014

SVEIN MUFFETANGEN, FELLESFORBUNDET

Av Marie Smith-Solbakken, 14. desember 2015 -7.11.2018.

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjennomført på telefon14. desember 2015. Det er gjort noen oppfølgingstelefoner. Notat fra samtalen er oversendt til Muffetangen til gjennomlesing og korrigering. Det bes om samtykke til å bruke notatet som grunnlagsdokument i vår fremstilling av Alexander L Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av av ulike utsagn fra ulike personer. Samtykke gitt høst 2016 på telefon. Samtykke gitt til å bruke dette i Arbeiderbevegelsens årbok gitt 7.11.2018 på telefon.

Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling og overføres Norsk oljemuseum, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at offentligheten skal få del i dette.

BAKGRUNN

Platearbeider
Klubbformann på verftet i Kragerø, med spesielt ansvar for offshore
Jern og Metall med olje som ansvarsområde

MISTANKER OG SPEKULASJONER

Det verserte mistanker om at Alexander Kielland hadde vært en mellomstasjon av smugling av narkotika, og at sabotasje av plattformen hadde sammenheng med det. Tror ikke noe på det. Sammenheng

SNUING

Det var en som ville bruke ping pong baller for å snu den. Vi fikk avtalt et møte med Reiulf Steen som var handelsminister, og fortalt at denne metoden var bare tull. Hensikten var egentlig å senke den.

SENKET

Like etter ble den var snudd og Undersøkelseskommisjon hadde vært om bord og fikk sett, så ble den senket, lynraskt. Først er det brukt millioner på å få snudd den, så skulle de sende den ned igjen. Det var om å gjøre å få den til bånns.

27. MARS

Når den kantra da befant jeg meg på fjellet utenfor Hamar. Tror jeg fikk greie på det via radio. Så begynte telefoner.

DIN ROLLE

Jeg jobbet i Jern og Metall. Nordsjøen var mitt ansvarsområde. Ble involvert siden HMV, OiS, NYMO, Siemens ble hardt rammet. Vi hadde møter på plattformer i Nordsjøen. Kjente noen som overlevde. Helge Eneberg og Anders Helliksen

KONSEKVENSER

Skjerpet sikkerhetskrav, krav om overlevelsesdrakter, bedre livbåtdekning og standby båter

AVLYTTING
Jeg hadde noe kontakt med Kiellandfondet etter at plattformen var snudd.

Jeg oppdaget at jeg ble avlyttet på telefon på kontoret. Jern og Metall hadde kontor på Youngstorget. Kontor mitt lå ved siden av Ronald Bye sitt. Jeg hadde samtale med Knut Børseth. Legger på røret så får jeg høre telefonsamtalen på nytt. Hadde callingsystem, kallet på Jan Balstad som var forbundsleder da, han hører samtalen og alt som var blitt sagt.

Statssekretær Hans Henrik Ramm fikk greie på det, og fløy til pressen med det. Jern og Metall gikk til Lundkommisjonen og ekspertene, (Scotland Yard) konkluderte med at jeg var avlyttet – av hvem vet vi ikke, men det ble konkludert med at det var private aktører.

Synes det var fælt, hadde mistanker om at jeg ble lyttet til hjemme også. Hjemmetelefonen hadde mange rare lyder. Når jeg skulle snakke fortrolig med folk da ringte jeg fra naboen. Sentralbord på jobb sa at det var rare lyder. Hadde på følelsen av at noen hadde vært innenfor skjorta min. Det var et innbrudd i mitt privatliv.

Tror det hadde med Kielland å gjøre, merket ikke noe etter at Kielland var senket.

BETYDNING
Preget mye av tankegangen om sikkerhet, forferdelig ulykke, det var fælt. Fikk mye å si for krav til sikkerhet og for krav til arbeidsforhold, nye krav til livbåter monteres.
Innskjerping av sikkerhet

ÅRSAKER
Eksplosjon ble fremsatt som årsak til havariet. Jeg reagerte på bildene av stagene som ble vist fra ingeniørene fra Trondheim. Så bildene og det minnet om slik man åpner en hermetikk boks. Jeg tør ikke å si hva som var årsaken. Jeg vil ikke mene noe.
Jeg hadde noe kontakt med Kiellandfondet etter at plattformen var snudd. Kiellandfondet var av den oppfatning at en eksplosjon forårsaket havariet.

7.11.2018
Plattformen var bare så vidt oppe som en fisk som vaka, før de fikk den ned igjen.
Det var om å gjøre å få den så fort som mulig ned.

SVEIN MUFFETANGEN, 2024

Holmestrand, 19. april 2024



- Fortell litt om din karriere, du bodde jo i Kragerø og begynte som tillitsmann på Tangen Verft i Kragerø, og så ble du klubbformann der. Hva skjedde videre?

Jeg ble valgt inn som sekretær i Fellestillitsmanns-apparatet i Aker. En dag kom en henvendelse fra Lars Skytøen[17], som da var formann i Norsk Jern og metallarbeiderforbund, om jeg kunne tenke seg å begynne der.

Der, på Youngstorget i Oslo, hadde jeg ansvar for tariff og miljø, alle verftene samt for offshore-aktiviteten til medlemmene.

Etter hvert sluttet jeg i Jern og metall (som nå heter Fellesforbundet), for å drive Maritimt Forum, som fortatt eksisterer.

- Hvor var du 27. mars 1980?

Da var jeg fortsatt ansatt i Jern og metall, og var på påskeferie på Høsbjør ved Hamar. Jeg ble helt slått ut av nyheten. Det var fælt; det går nesten ikke an å beskrive…

NRK tok veldig snart kontakt med meg, siden OIS (Oil Industry Services) og Aker bl.a. hadde mange av de som omkom organisert i Jern og metall. Og jeg hadde stått på for å få i stand personlig overlevelsesdrakt til alle. Det kom først i stand *etter* Kielland.

Da Kielland kantret var det handelsminister, jeg tror det var Reiulf Steen[18] som hadde ansvaret for sikkerheten i Nordsjøen, jeg hadde flere møter med ham.

- Det var mye som manglet på sikkerhet i Nordsjøen, og Kielland-nettverket har en følelse av at det er mye som er skjult rundt hva som skjedde. Hva tenker du?

Det tror jeg du har rett i! Og det var så mange rare teorier som kom fram, jeg ble nedringt av flere. Det var eksplosiver og narkotikasmugling og mye mer. Det var til og med en møbelsnekker fra Nesodden som mente at Kielland manglet sarg!

- Og så ble du telefonavlyttet, ble du ikke?

Det stemmer! Jeg hadde en merkelig opplevelse, da jeg satt i telefonen på mitt kontor i Folkets hus. Jeg la på røret, og løftet det av, for å slå et nytt nummer. Da hørte jeg min egen stemme fra den samtalen jeg nettopp hadde avsluttet. Jeg tilkalte Jan Balstad, han var forbundsleder den gang, og han hørte det også; så jeg har et vitne!

---

[17] Senere industriminister, fra 1979 til 1981.

[18] Handels- og sjøfartsminister, fra 1979 til 1981.

Avlyttingen ble meldt inn til Lund-kommisjonen, og de koplet inn Scotland Yard! Men, myndighetene fant aldri ut hvem som sto bak.

- Hva tror du selv? Du kan jo si det nå, etter så mange år.

Jeg har jo hatt mine tanker… Phillips, Stavanger Drilling, - hvem vet…

- Siste spørsmål: Hva er ditt sterkeste minne omkring Kielland?

Det må bli da jeg fikk høre om ulykken, da ble jeg helt satt ut, eller jeg vet ikke; jo jeg vet: Jeg begynte å grine. For jeg hadde jo vært om bord på Kielland; og tenkte fort; hvem er det jeg kjenner? Jeg kjente jo en del, og husker særlig Helge Eneberg, siden han også var fra Kragerø. Men Helge overlevde, heldigvis.

INTERVIEW WITH SVEIN MUFFETANGEN

Holmestrand, April 19 2024



- Tell us a bit about your career. You lived in Kragerø and started as a union representative at Tangen Shipyard in Kragerø, and then you became the union leader there. What happened next?

I was elected as the secretary in the Joint Union Representative Committee at Aker. One day, I received an inquiry from Lars Skytøen[19], who was then the chairman of the Norwegian Iron and Metalworkers' Union, asking if I would be interested in working there.

There, at Youngstorget in Oslo, I was responsible for tariffs and environmental issues, all the shipyards, as well as the offshore activities of the members.

Eventually, I left the Iron and Metalworkers' Union (now called the United Federation of Trade Unions) to run the Maritime Forum, which still exists today.

- Where were you on March 27, 1980?

I was still employed in the Iron and Metalworkers' Union and was on Easter vacation at Høsbjør near Hamar. I was completely devastated by the news. It was terrible; it's almost indescribable…

NRK quickly contacted me, as OIS (Oil Industry Services) and Aker, among others, had many of the victims organized in the Iron and Metalworkers' Union. And I had been advocating for personal survival suits for everyone. That only came about after the Kielland disaster.

When the Kielland capsized, it was the Minister of Trade, I believe it was Reiulf Steen[20], who was responsible for safety in the North Sea. I had several meetings with him.

- There was a lot lacking in terms of safety in the North Sea, and the Kielland network has a feeling that much is hidden about what happened. What do you think?

I think you're right! And there were so many strange theories that emerged, I was flooded with calls. There were stories of explosives, drug smuggling, and much more. There was even a carpenter from Nesodden who claimed that the Kielland lacked a coaming!

- And you were wiretapped, weren't you?

That's correct! I had a strange experience when I was on the phone in my office at the People's House. I hung up the phone and picked it up again to dial a new number. Then I heard my own voice from the conversation I had just finished. I called in Jan Balstad, who was the union leader

[19] Minister of Industry from 1979 to 1981

[20] Minister of Trade and Shipping from 1979 to 1981

at the time, and he heard it too; so I have a witness!
The wiretapping was reported to the Lund Commission, and they involved Scotland Yard! But the authorities never found out who was behind it.

- What do you think? You can say it now, after so many years.
I've had my thoughts… Phillips, Stavanger Drilling, - who knows…

- Final question: What is your strongest memory regarding Kielland?
It must be when I heard about the accident; I was completely shattered, or maybe not… yes, I was: I started crying. Because I had been on board the Kielland, and I quickly thought, who do I know? I knew quite a few, and I particularly remember Helge Eneberg, as he was also from Kragerø. But Helge survived, fortunately..

STEIN BREDAL, SAFE

Av Marie Smith-Solbakken, mai 2014, 8. mars 2016, Stavanger

PERSONALIA

stein.bredal@gmail.com

BRUK OG GJENNOMFØRING

Diverse samtaler mai 2014. Foto gjennomført. Foredrag i Biblioteket på UiS høst 2015.
Notat fra samtale godkjent 8. Mars 2016.

Samtykket i at notat fra samtale kan offentliggjøres og inngå i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk oljemuseum, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv for at ettertiden får del i dette. (mail 07.01.2019).

BAKGRUNN

F: 1950
Tillitsvalgt i Loffland Brothers AS 1980
1982-85: Ditlef Simonsen, Wildcat Engelsk sokkel, materialforvalter
1985: Statoil materialforvalter Gullfaks A
1994-1999: Hovedverneombud
1999-2008: Konserntillitsvalgt
Tillitsvalgt 1986 i Safe/OfS-2008
Medlem i styret i Statoil: 2000-2006

27. MARS 1980

Stein Bredahl var ut på Ekofisk feltet i oppdrag som tillitsvalgt. Han hadde reist ut samme dag. Landet først på Ekofisk Hotel. Klokka 12.00 tok vi av med et annet helikopter mot «Edda», men på grunn av dårlig vær ble vi omdirigert til Eldfisk Alfha.

ULYKKEN VARSLES

Halv syv om kvelden var jeg igjen ikledd overlevelsesdrakt for å gå ombord i et helikopter som skulle ta meg over til Edda. Vi stod og ventet i radiorommet. Da brøt Mayday-ropene bryte inn over radioanlegget.

Flere hundre oljearbeidere var på Ekofisk-feltet. Alle hadde behov for å ringe hjem. Det måtte gjøres gjennom radiorommet. Det var før mobiltelefonens tid. Etter å ha stått lenge i kø, fikk vi tre minutter hver.

Jeg fikk ringt min kone, etter en stund, to dager sjekk, som heldigvis var hjemme med vår nyfødte datter. Det var lang kø på telefonen, for alle skulle ringe hjem. Hun hadde sittet i spenning og ventet på telefon fra meg. Da jeg kom hjem noen dager seinere, fikk jeg vite at mitt navn også hadde stått på listene over savnede i avisene.

INFORMASJON

Bodde på en annen boligplattform. Det merkelige var at selv om vi lå rimelig nær Kielland og Edda umulig å se. Informasjonen for oss ble som for resten av befolkningen gjennom NRK. Fikk litt opplysning over høyttalere og radio. Men mest NRK.

JEG KJENTE KAPTEIN SÆD

Jeg hadde jobbet med Sæd før i uvær. Samme morgen som jeg reiste ut fra Forus så jeg mange kjente blant dem Torstein Sæd som skulle til Edda /Alexander Kielland deriblant Torstein Sæd som jeg hadde jobbet for Glomar Grande Isle. Early morning flight 0530. Da vi forlot engelsk farvann og skulle nord for Shetland og ned til Cork i sør Irland kom vi ut for et forrykende uvær. Den amerikanske skipperen om bord fikk mer og mindre sammenbrudd, og styrmann Sæd måtte overta kontrollen. De norske mannskapet tok over kontrollen, rygget bakover, fordi riggen hadde et høyt noretårn, og vi måtte redusere vinnfanget. Vi var meget takknemlig over at vi hadde en styrmann vi stolte 100 prosent på. Han fikk mye skryt etterpå. Jobbet

Vi snakket med Ånen Valan (tillitsvalgt), han endte på Cod. Første tur.

SNUING OG SENKNING

Overraskende for mange at de hadde snudde den og tok den ut og dumpet på 700 meters dyp.

KIELLAND FORANDRET MEG

Kielland forandret meg, etter Kielland var det sikkerhet som ble det viktigste for oss, før hadde det vært penger som var pønsjen.

SIKKERHET

Leiro kom med 1,2,3. Det var mange unntak for sikkerhetskurs. Det kom krav om tre ukers kurs. Det gjorde at noen av selskapene godtok at folk som hadde vært der noen får fikk et-to dagers kurs.

Fortvilelse hos en del oljefolk at de ikke kom ut fordi de ikke sikkerhetskurs. Mange oljearbeidere med lang erfaring som ikke kommer ut det blir kø – stor butikk for sikkerhet.

HVORFOR VI ENES OM IKKE GRANSKING

Det er ingen som ønsker at saken kommer opp, eller granskes. Grunnen til det er ofte er staten storeier i store selskaper. Ledelsen ønsker ikke å bli dradd til ansvar, og selv fagforeningene ønsker ikke at dette skal komme frem, da det setter deres arbeidsplass i et dårlig lys. For at en sak skal bli etterforsket av økokrim, må det først være store oppsalg i DN som tvinger Økokrim til å gå inn.

VILLE IKKE HA SØKELYS PÅ DISPENSASJONER OG UTSETTELSE AV KLASSING

Myndighetenes omfattende dispensasjoner av sikkerhetskurs til ansatte, at det var gitt tillatelse til utsatt klassing, var ikke noe myndighetene i ettertid ønsket å ha fokus på.

DA IBSEN KRENGET

Svein Tang Wa hadde bursdag, du vil ikke tro det, HI holder på å velte. Det var så grunt, at den stoppet.

SAMTALE MELLOM ODD KRISTIAN REME, STEIN BREDAL, MAGNE OGNEDAL OG MARIE SMITH-SOLBAKKEN

Av Leif Stang

Hei,

og tusen takk for at dere stilte opp for oss i går.

Under her finner dere det jeg har skrevet. Jeg vil sette stor pris på om dere klarer å gi en tilbakemelding om dere ønsker endringer eller om det er ok før dere legger dere i kveld.

Jeg har skrevet langt og kan ikke avgi noe løfte om at alt kommer på trykk.

Med vennlig hilsen

Leif Stang
Journalist
leif.stang@dagbladet.no

Samtykket i at artikkel kan overleveres Norsk oljemuseum, Statsarkivet i Stavanger, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek slik at ettertiden får del i dette. (mail 06.01.2019).

STAVANGER (Dagbladet): Stormen herjet rundt oljeinstallasjonene på Ekofisk. Gangveien mellom «Alexander Kielland»-plattformen og den faste produksjonsplattformen «Edda» ble hevet og «Kielland» ble forhalt noen titalls meter bort.

Stein Bredal reiste ut til feltet med et Sirkorsky-helikopter fra Forus klokka 05.00 torsdag 27. mars 1980, den første turen om morgenen som oljearbeiderne kaller for «the early morning flight». Han var tillitsvalgt for borearbeiderne i Loffland Brothers og skulle ut til «Edda» for å snakke med sine medlemmer om det forestående tariffoppgjøret.

«MAYDAY, MAYDAY»
- Vi landet først på Ekofisk Hotel. Klokka 12.00 tok vi av med et annet helikopter mot «Edda», men på grunn av dårlig vær ble vi omdirigert til «Eldfisk Alfa». Ved 18.30-tida om kvelden var jeg igjen ikledd overlevelsesdrakt for å gå ombord i et helikopter som skulle ta meg over til «Edda». Vi ventet i radiorommet. Det var da vi hørte Mayday-ropene bryte inn over radioanlegget, forteller han.

Katastrofealarmen hadde gått. Oljearbeidere og sjøfolk på de mange plattformene og skipene på Ekofisk-feltet forstod at noe svært alvorlig var i ferd med å skje. På «Edda» skrek alarmen gjennom korridorene. Arbeiderne løp ut på dekk. Der så de at «Kielland»-plattformen lå på skrå i sjøen. Vind og bølger kastet livbåtene mot plattformen og knuste dem. Folk hoppet ut i den kalde og frådende sjøen. Det var mørkt og vanskelig å se hvor det ble av dem.

Dagbladet har samlet fire personer som på hver sin måte har levd med den dramatiske historien. Stein Bredal var tillitsvalgt, Odd Kristian Reme var prest og hadde en bror som var på «Kielland»-plattformen da det skjedde. Magne Ognedal begynte som sikkerhetsdirektør i

Oljedirektoratet én uke før katastrofen. Marie Smith-Solbakken er forsker som skriver bok om den tragiske ulykken og sikkerhetsarbeidet i oljeindustrien.

- I utgangspunktet skulle min bror Rolf være hjemme denne påsken. Jeg var på veg hjem til mor, men stanset på vegen for å besøke venner i Kristiansand. Om kvelden hørte vi en melding om at noe hadde skjedd på Ekofiskfeltet. Jeg ringte til min mor, men hun var på besøk hos noen andre. Min søster tok telefonen og fortalte at Rolf hadde reist ut for å bistå en kollega som materialforvalter, men hun visste ikke hvilken plattform han skulle til. Det var første gangen han reiste ut på ekstratur da han egentlig var hjemme på en friperiode, forteller Odd Kristian Reme.

DØDSBUDSKAPET

28. mars kom han hjem til Stavanger i 1200-tida. Ingen hadde hørt noe fra Rolf Reme.

- Vi begynte å ringe, først til Phillips Petroleum som arbeidsgiver. De visste ikke noe, og det gjorde heller ikke Stavanger Drilling som eide riggen. Vi ringte politiet, som fortalte at vi måtte ringe til Phillips Petroleum. Jeg spurte om politiet om de ikke hadde lister over personer som var reddet og savnet. Politimannen spurte om jeg kunne ta imot informasjon om min bror som offisiell melding. Jeg bekreftet, og forstod at han hadde dårlige nyheter om min bror Rolf. Jeg måtte gi dødsbudskapet til min mor og resten av familien.

Magne Ognedal hadde jobbet i Oljedirektoratet siden 1974. Han har vært den øverste lederen for sikkerhetsarbeidet i oljesektoren siden han ble sikkerhetsdirektør i mars 1980 og seinere som direktør i Petroleumstilsynet fra 2004. Våren 2013 pensjonerte han seg, 70 år gammel.

- Jeg var hjemme da telefonen ringte om kvelden torsdag 27. mars 1980. Det var helt umulig å forstå hva mannen som ringte meg ville fortelle. Etter at jeg hadde klart å roe han noe ned, forstod jeg at noe alvorlig hadde skjedd med «Kielland»-plattformen. Da det begynte å gå opp for meg, ringte jeg en kollega i Sjøfartsdirektoratet. Det var de som hadde myndighetsansvar for riggen. Jeg fikk som svar at de ville ta tak i dette over helga. En halv time seinere fikk jeg en telefon fra en direktør i Sjøfartsdirektoratet. De hadde forstått alvoret.

Stein Bredal ble værende på «Eldfisk Alfa» og den mobile hotellplattformen «Safe Astoria» i flere dager.

- Ulykken skjedde på et tidspunkt da mange arbeidere var på veg til og fra «Kielland». Noen skulle dit for å spise og sove, andre var på veg bort til andre installasjoner for å jobbe. De ble fraktet med helikoptre. Det viste seg snart at operatørselskapet Phillips ikke hadde peiling på hvem som var hvor. De antok at det var mellom 200 og 210 personer ombord da den gikk rundt, forteller Bredal.

SANK TIL 70 METERS DYP

Oljearbeiderne på de andre installasjonene på Ekofisk-feltet fikk mest informasjon fra NRK. De satt i TV-rommene og hørte informasjonssjef Per Erik Bjørklund i Phillips fortelle at ett av de fem beina til plattformen var blitt borte. Plattformen hadde kantret og lå opp-ned. Bare fire pontonger vistes over havflaten. Opprinnelig var det fem pontonger som skulle holde plattformen stabil i sjøen.

- Om kvelden fikk vi høre at rundt 60 personer var funnet i live. Mange var fremdeles savnet.

Ingen omkomne var funnet den første kvelden. Bjørklund fortalte at vi stod overfor en uhyrlig og alvorlig ulykke. Det var mørkt, 50 til knops vind og store bølger. Det gjorde redningsarbeidet vanskelig, nesten umulig.

Noen hadde klart å svømme til en flåte som var kastet ut fra «Edda». Andre forsøkte å henge seg fast i en kurv som var senket ned av mannskaper på «Edda», men drakten de hadde på seg var for tung av vann til at de klarte å holde seg fast. De falt ned i sjøen igjen og sank etterhvert dypere ned i havet, til 70 meters dyp. En mann ble pukket opp av supplybåten «Tender Power», andre hadde klart å komme seg livbåter som ikke hadde blitt ødelagt. De ble plukket opp av helikoptre og fraktet til land.

Flere hundre oljearbeidere var på Ekofisk-feltet. Alle hadde behov for å ringe hjem til sine kjære. Det måtte gjøres gjennom radiorommet. Det var før mobiltelefonens tid. Etter å ha stått lenge i kø, fikk de tre minutter hver.

- Jeg ringte min kone som heldigvis var hjemme med vår tre måneder gamle datter. Hun hadde sittet i spenning og med mye uro ventet på telefon fra meg. Da jeg kom hjem noen dager seinere, fikk jeg vite at mitt navn også hadde stått på listene over savnede i avisene.

Hårene på armene til Stein Bredal reiser seg når han forteller. Den dramatiske opplevelsen sitter fremdeles godt i, 35 år etter at det skjedde. Han mistet gode venner og kolleger.

- ADVOKATEN LØY

Faren til Odd Kristian Reme var på jobb i USA. Han kom hjem til Stavanger seint om kvelden 28. mars. Familien hadde ennå ikke hørt noe fra Phillips Petroleum, operatørselskapet som kun hadde tre ansatte på «Kielland». To av dem overlevde, den tredje var savnet.

- Da det hadde gått noen dager uten at vi hadde hørt noe fra Phillips, ba vi om et møte med dem. Da vi kom til kontorene deres, ble vi spurt om det var ok at de hadde med to advokater i møtet. Vi aksepterte. I møtet sa far at han hadde det amerikanske passet til min bror Rolf. Advokaten deres sa at han hadde frasagt seg det amerikanske statsborgerskapet og at han nå var norsk statsborger. Det hadde vi aldri hørt noe om. Vi kjørte direkte ut til Folkeregisteret for å undersøke denne påstanden.

I Folkeregisteret fikk Reme høre at representanter fra Phillips hadde vært der dagen før. Samtidig fikk de vite at Rolf Reme aldri hadde frasagt seg det amerikanske statsborgerskapet.

- Advokaten til Phillips hadde løyet for oss. Da skjønte vi at de fryktet et søksmål i USA.

89 oljearbeidere overlevde. 123 menneskeliv var gått tapt. 37 var savnet. Det ble antatt at noen av dem var igjen inne i vraket.

Magne Ognedal fikk en brå start på sin karriere som sikkerhetsdirektør i Oljedirektoratet.

- For oss var det viktig å holde fokus på redningsarbeidet den første tida. Det viktigste var å redde liv og ta vare på de pårørende. Deretter søkte vi etter årsaken til ulykken. Samtidig måtte vi se på hvordan vi selv var organisert. I alt 11 forskjellige tilsynsmyndigheter hadde roller å spille i oljesektoren. Vi måtte rydde opp, og fikk hjelp av Tormod Hermansen i

Arbeidsdepartementet. Alle etater med unntak av Oljedirektoratet, Helsetilsynet og Statens forurensningstilsyn mistet roller.

KIELLAND-FONDET

Norge fikk en helt ny myndighetsorganisering i oljeindustrien. I tillegg kom ny tilsynsfilosofi og regelverksfilosofi. Oljeselskapene ble ansvarliggjort for eget sikkerhetsarbeid og arbeiderne fikk rett til å stanse farlig arbeid ved bruk av aktive arbeidsmiljøutvalg. Et stort antall nye krav til konstruksjon, utprøving og sikkerhetsutstyr ble innført.

Odd Kristian Reme tok flere initiativ overfor myndighetene på vegne av de pårørende. For første gang etter en større ulykke organiserte de etterlatte og overlevende seg i en egen pressgruppe, som fikk navnet Kielland-fondet.

- Den første tida stolte vi på statsminister Odvar Nordli og olje- og energiminister Bjartmar Gjerde. Kåre Willoch overtok som statsminister i 1981. Da ble det vanskeligere å nå fram med våre krav. Vi hadde to likestilte mål. Det ene var å få snudd riggen for å få ut de døde som var ombord. Det andre var å finne årsaken til ulykken.

I tillegg ville han forfølge Phillips Petroleum rettslig i USA. I alt 165 klienter samlet seg og engasjerte advokat Leonard C. Jaques og hans firma i Detroit. Jaques hadde jobbet mye med maritim rett og blant annet vært engasjert av US Coast Guard.

- Den amerikanske advokaten fikk en dom mot seg uten at han varslet oss klienter. Da vi ble kjent med det, var ankefristen gått ut. Det var en tragedie det også, sier Reme.

En granskningskommisjon ble nedsatt dagen etter ulykken. De var raske med å konkludere. På en befaring fra båt inspiserte de det avrevne D-beinet på riggen. Den framstod med en tydelig sprekk på ett av de avrevne stagene. Kommisjonen forutsatte at sprekken i D6-staget var den utløsende årsaken, og undersøkte ikke andre mulige årsaker. Politiet overlot spørsmålet om ulykkesårsak til kommisjonen. Mye fysisk materiale ble destruert før kommisjonen hadde framlagt sin rapport i april 1981.

Rester av livbåtene ble gravd ned i en søppelfylling og ligger nå under et boligfelt på Sandnes og stag som ble hentet opp fra bunnen ble sendt til opphogging ved Jernverket i Mo i Rana bare noen måneder etter ulykken.

POLITISK MOTSTAND

Kommisjonens teori var at ett av stagene som holdt D-leggen på plass hadde røket på grunn av sprekken, noe som trolig var et resultat av for dårlig arbeid ved fabrikken i Dunkerque i Frankrike hvor «Kielland» ble bygd i 1976. Det 51 meter høye og 200 tonn tunge boretårnet, i tillegg til en fire etasjer høy boligmodul, bidro til et for høyt balansepunkt.

Etter mye politisk motstand fra Høyre-regjeringen vant Reme, Kielland-fondet og store deler av den norske fagbevegelsen fram med sitt krav i Stortinget om å få snudd plattformen. Det skjedde i august 1983. 15 september var snuoperasjonen gjennomført i Gandsfjorden. Seks omkomne ble funnet om bord.

En rekke fagfolk ble engasjert av Kielland-fondet og dels av NRK for å undersøke vraket. De mente de fant spor av en eksplosjon i et annet stag, D4. Det kan ha bidratt til at to stag ble

revet bort på D-beinet. Spekulasjonene var sterke om en mulig sabotasje, men det ble aldri bevist.

- Høyre ville senke riggen så snart vi hadde fått ut de omkomne. Vi allierte oss med Gro Harlem Brundtland som krevde opphogging stedet for senkning. Dagen etter at saken var behandlet i Stortinget stod det i Dagbladet at Willoch brukte rå makt. «Alexander Kielland» ble senket på 712 meters dyp i Nedstrandsfjorden 18. november 1983. Årsaken til ulykken ble aldri fullt ut belyst fordi det ikke ble gjennomført en skikkelig befaring i vraket, forteller Reme.

- KOLLEKTIV TRAUME

Forsker og historiker Marie Smith-Solbakken ved Universitetet i Stavanger sier at det som skjedde etter ulykken representerer den største endringskraften i norsk arbeidsliv.

- Det var et kollektivt traume for hele nasjonen. En katastrofe som kanskje er blitt vår sterkeste endringskapital, og som har bidratt til et sikrere arbeidsliv og en mer robust oljenæring. Ringene i vannet er flere enn de åpenbare, sier hun.

- Med denne ulykken fikk også resten av landet et innblikk i hvor farlig denne industrien er for arbeiderne. Den har gitt læring til mange, også langt utenfor Norges grenser. Det gjelder å vedlikeholde dette også i tider når industrien skal spare kostnader, sier Stein Bredal.

- Vi er blitt verdens beste på sikkerhetsarbeid i oljebransjen som en følge av endringskraften vi fikk etter ulykken, men det er ikke skrevet i stein at vi fortsatt vil være best om vi ikke hele tida følger på med nye krav i forhold til den teknologiske utviklingen, sier Odd Kristian Reme.

- Da jeg ble kjent med omfanget av denne ulykken, bestemte jeg meg for å fortsette å jobbe for myndighetene med det mål å sikre at en slik ulykke aldri skulle skje igjen. Jeg har fått mange tilbud fra oljeselskapene, men har alltid takket nei. Nå blir jeg spurt av folk som jobber i oljebransjen om årsaken til de mange reglene vi har laget for sikkert arbeid på oljeinstallasjonene. Jeg spør tilbake om de kjenner til «Alexander Kielland», og noen bekrefter at de kjenner til forfatteren.

Mens de lener seg til minnesmerket «Brutt lenke» på Smiodden på Kvernevik, kan Bredal, Reme, Ognedal og Smith-Solbakken si seg helt enige om en uttalelse: - Vi må aldri glemme «Alexander-Kielland»-ulykken.

DISKUSJON MELLOM STEIN BREDAL, LEIF STANG OG HALLGEIR LANGELAND OM ÅRSAKSFORKLARINGER

Av Ellen Kongsnes, 09.06.2016, Sølvberget.

Stein Bredal: Flere hundre risikerte å ikke komme tilbake i jobb. Det kom krav om sikkerhetskurs. Mange hadde gått på dispensasjon i årevis. Nå nektet selskapene å ta folk inn igjen fordi de ikke hadde kurs. Det ble arrangert «juksekurs» på to dager og fikk kursbevis for å ha gjennomført to ukers kurs. Kursvirksomheten - Leiro 1,2,3 – han var ute og intervjuet folk som hadde vært ute om hva som burde være med i et kurs.

Leif Stang: Etter at støvet la seg, ble det en veldig lærdom og krav om bedre sikkerhet.
De første teoriene: en forsyningsbåt hadde vært innom og levert noe hemmelig.
Narkotikateorien. Mange konspirasjonsteorier.
Verftet kom med manglende vedlikehold.
To versjoner: Fra Norge: å legge skylda på verftet.
Fra Frankrike: Mot det norske inspeksjonssystemet, hvorfor ble ikke riggen kontrollert. Dette var en belastning også for Veritas.
Bredal: Det så faan ikke ut på Kielland. Det var en nedslitt plattform. Stor kontrast til andre, ref Statfjord.

Hallgeir kom på stortinget i 1997. Da Norneulykken skjedde. Var mest opptatt av redningsaksjonen, det lette på feil plass.

Bredal: Var nede i Dunkerque og så på Ibsen. Ville gjerne se kontrollrommet (derriken) i ett av skaftene. Det så ikke ut der. Ingen forbedring var gjort.
Det gikk rykter om sprekker og plattformsjef Sæd. Var veldig respektert mann. Minnes at det var snakk om at Sæd hadde gått til Stavanger Drilling. Men det var så mange teorier og støy. Det var vanskelig å skille.

Scandinavian Star: Nå 25 år senere kommer det fram at det var to dansker som ikke skrev ting ned.
Hva ble etterforsket av politiet den gangen. De gikk alltid til OD. Selv hadde de ingen ekspertise.
Ingen fikk tiltale, hvorfor var det greit for fagforeningene.

Stein Bredal. Det var ei vanskelig tid. Muffetangen mente han var avlyttet.
Når du snakker om nasjonale interesser, så skulle jo Norge være det tryggeste landet å drive med oljevirksomhet. Vi hadde maritim kompetanse som skulle kunne dette. Vi hadde fagfolk på konstruksjon. Vi hadde fagbrev. Elektrikere, mekanikere. Amerikanerne hadde ikke det.
Når du får den største ulykken i Nordsjøen, så er det et nasjonalt nederlag. Det gjaldt å skylde på franskmennene.

Fagforeningene var forvirra for å si det rett ut. Det var den første store ulykken.
Ivar Garberg var en støykilde. Det var veldig uheldig at de tok ham inn i Kielland-fondet.
Vi hadde veldig tillit til Sintef og Veritas. Det var vanskelig å tro på alle ville historier. Vi hadde veldig tro på fagfolkene.

Det politiske spillet rundt snuingen tok mye oppmerksomhet.

Det var et enormt arbeid i fagforeningene med å støtte de etterlatte og de tragiske historiene, at vi overlot resten til fagfolkene. Det var så stor pågang og så mye følelser at folk var helt utkjørt.
I tillegg kom utfordringene med alle de som ikke fikk jobbe ute lenger pga. mangel på sikkerhetskurs.

1985: hvor var fagforeningene da den franske granskingskommisjonen kom med sin rapport? Vi var opptatt av sikkerheten. Andre har forsøkt å grave – Kjell Gjerseth – men fant aldri noe. Det var veldig vanskelig. Ville se framover.
Samme tid var lockout i arbeidslivet. oppmerksomheten var et annet sted. Jappetid.

Marie: Storebrand og forsikringsoppgjør, diskuterte dere det?
Bredal: Nei , vi viet ikke oppmerksomhet på Storebrand. Det var oppmerksomhet på erstatninger og bedre sikkerhet.

Mye kraft inn fra fagbevegelsen på at man skulle ikke lenger bygge om boreplattformer til boligplattformer. Om andre selskaper ikke ville søke nye lisenser på norsk sokkel. Det var hele tiden nye utlysninger. Det gjaldt nasjonalt å se framover, det var en ulykke, nå lager vi bedre sikkerhet. Dette var også fagbevegelsen interessert i.

Hallgeir Langeland: Problemet i Oslo i er at når ulykken er over så er det tilbake til hverdagen.
Eriksrud, Lodden og Hallgeir fremmet et dokument 8-forslag.

Bredal: vi lever i et falskt land.
Ref. rikdommen vår i dag og inntjeningen i korrupte land og kostnadsoverskridelser som får lov til å passere i det norske skatteregime.

Hallgeir Langeland: Mange er forsiktige med å pirke i denne industrien, Mange penger og arbeidsplasser. Vi blir servile.

Stein Bredal: Jeg er skeptisk til alle undersøkelser nå.

Hallgeir Langeland: Deepsea Driller. Et politisk spill for å få til gransking. Flertallet forsvant med å sitte i opposisjon og posisjon. Nasjonen er tjent med å la historien ligge.

Vil vi ha en ny gransking? Ja, sier Hallgeir. Vi må lære av historien. Det finnes mange eksempler på at vi ikke gjør det, eller ønsker å gjøre det.

Marie: Ble plattformen ble drevet for hardt, visste noen om sprekken?

Stein Bredal: Aps rolle i norsk samfunnsliv. Hva har det ført til av gutta boys muligheter i norsk næringsliv. Røkke i Ap.

Stein Bredal. Fagforeningen er ble mye mer opptatt av organiseringen av HMS og fagforeningsarbeid. Fagforeningsarbeid er ikke bare å streike for en halv prosent ekstra. Ulykken forandret meg for alltid. Vi fikk en opprydding. Den vekket oslofolk også.

ÅNEN VALAND, INDUSTRI ENERGI

Av Marie Smith-Solbakken, 20. mars 2016.

PERSONALIA

Østre Valand, 4500 Mandal
900 94 867
Driller Stavanger Drilling, tillitsvalgt

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjennomført på telefon 20.3. 2016. Notat fra samtalen er opplest til Ånen Valand på telefon 21.3.2016. Samtykket i at vi bruker dette notat i vår fremstilling av Alexander L. Kiellandulykken.

BAKGRUNN

F. 1944
Tillitsvalgt sammen med Stein Bredahl
Driller Morco
Driller Stavanger Drilling
Boresjef
Nå pensjonist

Begynte i Morco i 1968. Var på Ekofisk. Begynte på det laveste som roustabout, rougneck, driller i Stavanger Drilling og til slutt boresjef i Morco på Ekofisk Beta.

27. MARS 1981 MORNING FLIGHT

Jeg og Karl Otto Jacobsen ble satt av på Eldfisk Bravo. De trodde jeg var omkommet fordi jeg skulle være på Kielland. Stein Bredahl traff jeg på heliporten før avreise. Vi snakket sammen. Vi var tillitsvalgte begge to.

ELDFISK BRAVO

Det var kø på helikopter. Vi satt og ventet for å bli tatt over på Kielland. Skulle bo på Kielland. Været var dårlig. Det var mye vind og tåke.

KVELDEN OG NATTEN

Vi fikk lite informasjon om hva som var skjedd. Det var lite opplysninger. Vi fikk det på radioen og TV.

Vi så lyset fra alle båtene om natten, vi hadde kamerater der og vi var ikke særlige gode. Vi sov ikke. Vi var oppe og så utover havet.

Vi gikk også opp i kontrolltårnet og så, det var kø der. Det var også der vi ringte hjem. Jeg fikk tatt telefon hjem, og sagt at jeg var i live.

NESTE MORGEN

Så det dagen etterpå, da pongtongene lå opp ned, det var ikke noe hyggelige greier. Godt gjort at noen skulle overleve det der, tenkte vi. Jeg hadde venner som jeg mistet. Det var arbeidskameratene våre.

Stemningen var ikke god. Vi synes bare vi hadde vært heldige at vi ikke var der.

ETTERPÅ
Reiste ut like etterpå.

ÅRSAKEN
Det var konstruksjonsfeil, sa de. Oppbyggingen av selve plattformen var ikke god nok. Plattformene var ikke konstruert for det været.

KAI ÅNONSEN, FELLESFORBUNDET

Av Marie Smith-Solbakken, 24. november, Nymo verft Grimstad.

PERSONALIA

Kai.aanonsen@jjuc.no
Klubbformann og senere personalmann
Ansatt på Nymo september 1976
Klubbformann fra
Personalavdeling fra

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale på Nymo, 24. november 2015, korrigering og samtykke 28. Januar 2016. Notat oversendt til gjennomlesing g korrigering og det bes om samtykke til å kunne bruke notatet som et bakgrunnsnotat i våre fremstillinger av Alexander L Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer.

Samtykket til at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i en minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken som overleveres til Norsk oljemuseum og Nasjonalbiblioteket for at ettertiden kan ta del i dette, telefon 19.12.918.

VARSLET OM ULYKKEN

Var på hytta i Vegårshei. Skjønte hva som var skjedd, var ikke så involvert de første dagene. Kom om morgenen inn til Ove. Det var så gale det kunne bli.

FORSIKRINGSOPPGJØRET

Jeg var med med på forsikringsoppgjøret. Det var en del å gjøre. Har inntrykk av at det gikk greit. Det var en veldig diskusjon på størrelse. Dette var i starten av OiS. Det ble nye forsikringsordninger, prinsipper og summer for beregning av ulykkesforsikring. Ansatte på NYMO var Samvirke medlemmene. Alle var organisert i LO, Jern og Metall. De hadde Livsforsikring gjennom Gruppeliv og kollektiv ulykkes forsikring. Det var Karl Nandrup Dahl, LO, som styrte det. Det var to kategorier: De som omkom, De som overlevende og det de hadde tapt

KONTAKT MED ETTERLATTE

Lethinen (enke etter Marko Lethinen) tok kontakt med oss. Det trakk ut noen uker, var i kontakt noen ganger. Lethinen var bekymret for økonomien.

FAGFORENINGENES ROLLE

Vår rolle som fagforening var å følge opp medlemmene og rettigheter og ordninger ift. medlemmer i Jern og metall. Dette gjaldt både enker og overlevende og om det skulle bli en uføresak.

Det var mest LO´s juridiske kontor som håndterte erstatningssakene. Vår rolle var mest å være bindeleddet mellom de skadde og berørte og LO. Siden var oppfølgingen å følge opp de i verkstedklubben som overlevde. Noen fikk senvirkninger.

Etter Kielland ble det etablert en felles vernetjeneste for medlemsbedriftene som opererte offshore. Det ble etablert et felles forhandlingsutvalg som forhandlet på vegne av alle medlemsbedriftene i OiS.

MINNE

Jeg var nyvalgt, uerfaren og ung klubbformann. Glemmer aldri når jeg kom ned på bedriften og tok kontakt med personalsjef og skjønte hva som hadde skjedd og hvor sterkt vi var rammet. Det var et sterkt øyeblikk som har satt seg fast i minnet.

KONSEKVENSER

Jeg var sveiser. Det ble dramatiske endringer i hvordan arbeidet ble organisert og utført. Sveiseprosedyrer ble underlagt et strengt og rigid kvalitetssystem. Det ble mer regler, mer oppfølging og mer kontroll av sveiser. Det ble et adskillig sterkere system på kvalitetskontroll. Arbeidsdagen på verkstedene endret seg dramatisk i etterkant av Kielland. Vi merket vi som jobbet på land at det ble satt et helt annet fokus på kvalitet med krav om dokumentasjon på kvalifikasjoner og sertifiseringer. Alle arbeidsoperasjoner skulle dokumenteres. Det måtte dokumenteres at en kunne utføre jobben og at en hadde de sertifikatene som trengtes til å sveise på ulike materialkvaliteter og tykkelser.
Det var absolutt et markant skille i fokus på at sveiseprosedyrer. Den norske arbeidsstyrken ble bedret rustet og mer forberedt. Vi måtte følge med og gjøre det riktig.

JERN OG METALL

Jern og Metall reagerte. Nytt område for fagforening. Jern og Metall var ikke forberedt. Oljeindustrien hadde nettopp startet opp, startet i 1973, og for fullt i 1976. Jern og metall hadde ikke tilpasset seg. OiS var sentrale på Verkstedoverenskomsten offshoreavtalen.

HILDE-MARIT RYSST, SAFE

Av Marie Smith-Solbakken, 14. 01.2016, Stavanger.

PERSONALIA

(f.1974)
hilde-marit@safe.no

GJENNOMFØRING OG BRUK

Intervju/samtale: 14. januar 2016. Notat sendt til gjennomlesing og korrigering på mail. På bakgrunn av tilbakemelding 30.6 2016 er det gjort tilføyelser. Korrigert notat sendt til gjennomlesing 3.7.2016 hvor det bes om samtykke til å kunne bruke notatet som et bakgrunnsnotat i vår fremstilling av Alexander L Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer.
Samtykke gitt 03.07.2016.

Samtykket til at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling som overleveres Norsk oljemuseum og Nasjonalbiblioteket for at ettertiden kan få del i dette.
Telefon før jul 2018.

BAKGRUNN

Begynte som instrument lærling i 95, fagbrev i 97 på Statfjord C og ansatt fast i Statoil.
Ble TV i 97, og vært det siden. Var HTV på Statfjord og styremedlem i SAF og Sentralstyremedlem i OFS.

Ble valgt HVO på heltid på Statfjord for SAFE (2005, tror jeg), og var det frem til 2010 hvor jeg ble Konserntillitsvalgt i Statoil og nestleder YS i Statoil.
Valgt Forbundsleder SAFE juni 2011.

ARVEN ETTER KIELLAND?

Jeg husker ikke stort fra Kielland ulykken. Vi snakket ikke om det hjemme, men jeg fikk vite at det var en plattform som hadde kantret.

Det var på sikkerhetskurs i 1995. Her ble både Kielland og Piper Alpha adressert som hendelser som har resultert i den sikkerheten vi har i dag. De ble brukt som eksempel på at det var viktig å ha den høye sikkerheten, og at man må redde seg selv i slike situasjoner.
Lærte om Piper Alpha at de som overlevde var de som ikke gjorde det instruksen sa.
Det er viktig å skjønne at man er nødt til å ha et forhold til rømning og brannslokning. Jeg gikk to ganger på kurs og følte meg deg ganske trygg på meg selv etterpå.
Dagens grunnkurs er kuttet ned til 4 dager. Spørsmålet er om dette er godt nok og om sikkerheten svinger med konjekturene i oljebransjen?

KOST NYTTE – SIKKERHET

Glad for at isfjellfilosofien ikke brukes lengre. Den var med på å bygge oppunder den vanvittige byråkratiseringen av målinger, rapporteringer, hms resultater som vi holder på med nå. Fokus fra det som er reelt farlig forsvinner.

Vi opplever en byråkratisering og kostnadsøkning av sikkerhetsarbeid, men ikke høyere sikkerhet og definitivt mindre arbeidseffektivt. Folk blir fortvilet, de blir hengt opp i prosedyrer, rutiner og papireksersiser som oppleves som unyttig arbeid, som ikke hever sikkerheten. Dette er ikke motiverende, men demotiverende.

Den norske modellen er under press

Flytter man all myndighet fra hav til land, er det med på å svekke sikkerheten på havet, fordi man da sitter på land og bestemmer over ting man ikke kjenner på kroppen. Engasjementet avtar når alt blir overstyret fra land, uavhengig av enighet ute mellom ledere og ansatte. Medvirkningsprisnippet blir uthulet og påvirke til beste praksis hensiktsløst. Da er det ikke lenger noe poeng å være med å kontinuerlig forbedre sikkerheten.
Denne måten vi nå ser konturene av å organisere arbeidet på bryter med troen på påvirkning og medvirkning, og troen på den norske modellens slagkraft.

Den norske modellen står under press og er under angrep. Et illustrerende eksempel er at Statoil nå har byttet ut det som ble kalt for HMS med SSU, Safety and Sustainability på norsk sikkerhet og bærekraft. Vi opplever en nedbygning av vernetjenesten og verneombud (VO) rollen og et stadig press mot økonomi og styring. Arbeidstakeres medbestemmelse forvitrer og mange frykter for å miste jobben. Færre, noen ganger er det ingen, som vil påta seg verv, stikke hodet frem, eller være varsler. Den fryktkulturen som vi nå ser er et alvorlig sikkerhetsproblem. For fagbevegelsen er HMS arbeid der arbeidstakerne står sentralt og verneombudene kan stoppe farlig arbeid helt grunnleggende. Den norske modellen med tett samarbeid mellom fagbevegelsen og bedriftene er en av grunnsteinene for både vårt arbeidsliv og vår velferdsstat. Alexander L Kielland ulykken var en tragedie som rammet hardt. En aktiv fagbevegelse og skolerte verneombud som kan sette foten ned når det gjelder har gitt oss større sikkerhet for at vi ikke fikk slike ulykker igjen.

COSL- ulykken 2015

En stor bølge under en vinterstorm slår inn et boligkvarteret. En dør og to blir skadet, i tillegg til dette kommer belastningen for de som er om bord. Det er en ny installasjon 2011. Har vi strukket marginene for langt? Det er umåtelig viktig å komme frem til hvordan dette kunne skje. Det skal ikke kunne skje. Andre plattformer tålte bølgen.

Storulykkene

Storulykkene har satt standarder på sokkelen og gjort arbeidsplassene mer robuste. Fagforeningene har vært viktige aktører i denne prosessen og har medvirket i utviklingen. Kielland ble en oppvåkning, og den norske modellen ble solid forankret i oljevirksomheten, og måten det ble organisert på oljeinstallasjonene ble en modell for resten av arbeidslivet. Den norske modellen har vi arvet og man har blitt lært opp av de gode gamle, hvordan det skal være. De nye som kommer nå, stiller ikke de samme spørsmålene. De er vant med at arbeidsforholdene har vært tilrettelagt og at andre (de gamle) tar tillitsverv. Det er mindre å gjøre nå, det er mindre prosjekter og de unge er ikke opplært i den norske modellen. Mange opplever også at det ikke er karrierefremmende å være tillitsvalgt, heller tvert imot.

Den gamle generasjonen trakk ikke stigen opp, men det er få som klatrer i den nå. Også mange tillitsvalgte og organisasjoner tar ikke dette innover seg. Før hadde vi også langt flere tillitsvalgte som medvirket i beslutninger på det operative nivået. Beslutninger forskyves bortover og tas på land. Og de på land har bare juridiske øyne. Denne måten å organisere arbeidet på bryter med ideen om deltakelse og medvirkning og svekker den norske modellens slagkraft.

Når myndighet flyttes fra hav til land, svekkes sikkerheten fordi man sitter på land og bestemmer over noe man i praksis ikke utfører. Vår modell og vårt HMS system er basert på

medvirkning og medbestemmelse og medansvar. Det har vært en overordnet strategi for å unngå alvorlige hendelser at partene i arbeidslivet samarbeider og aktivt deltar.

Bevisstheten om Kiellandulykken

Kielland virker ikke lenger, storulykken som rammet oss er ikke lengre levende i folks bevissthet. Vi må få frem denne historien igjen, så det ikke må en ny storulykke til for å gi oss perspektiv. Kielland ga oss retning og myndighet til å la sikkerhet ha den kostanden den måtte ha.

Hukommelsen om Kielland må fornyes!
Vårt mandat og mål må være å bidra til å vekke opp kolleger, og innse vårt ansvar og hvor viktige aktive medarbeidere er for å beholde den norske modellen som navet i vår bransje og i samfunnet for øvrig.

ROY ERLING FURRE, SAFE

Av Marie Smith-Solbakken, 23.11.2015, Stavanger.

PERSONALIA

roy@safe.no
F: 1957

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjort på kontoret hos SAFE 23. November 2015. Foto gjennomført. Notat sendt til gjennomlesing og korrigering 10. Juli 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 sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer.

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 skal få del i dette. (mail 12.01.2019)

BAKGRUNN

Stord
Ingeniørskole
1979: CD catering, som innlemmes i SAS catering og ESS
1993: Hovedverneombud i SAS catering
1996: Organisasjonssekretær OFS, med ansvar for HMS
2000: Andre nestleder for HMS i SAFE til dags dato

KIELLAND

Jeg var på Saudafjellet med venner den påsken. Det tikket inn venner, som reiste i Nordsjøen, og vi opplevde det som helt uvirkelig det som var skjedd i Nordsjøen. Den første tur etter det skjedde, var jeg på Ekofisk complex. Det var en dramatisk opplevelse for oss alle. Jeg hadde sett Kielland en gang, det var når jeg landet med helikopter på Edda. Det er det nærmeste jeg har vært. Så Ibsen på Gyda i 1990.

STEMNINGEN

Stemningen var lavmælt. Vi var alvorlige og bekymret da vi kom ut etter påsken. Det var vanvittig dramatisk hendelse. Det ble ikke holdt noe felles infomøte. Det ble ikke informert på noe organisert vis. Vi fikk det med oss i kaffebar. Det er rart å tenke på mht. alvor i situasjonen.

ÅRSAKER

Årsakssammenhenger er det viktigste etter ulykker. Vi hørte om teorier, om hydrofonen, og sitter igjen med mange spørsmål.

STØTTEGRUPPER

Kjenner Kian. Han dro i gang støtte gruppen i land. Han har hjulpet andre også i gang med støtte grupper og det er etablert en nasjonal støttegruppe som er beredskap for støttegrupper. Kian og Espen Valstad fra Scandinavian Star støttegruppe har vært pådrivere til støttegruppen for oss på Sleipner. Det henger masse uløste svar etter ulykken. Mange av de store ulykkene får vi ikke svar på. De bakenforliggende forholdene kommer sjelden frem.

SLEIPNER

Var om bord på hurtigbåten Sleipner da den grunnstøtte. Jeg var med etterpå å ta initiativ til støttegruppen. Jeg hadde kontakt med Kian, og fikk råd. Var opptatt av at ikke skulle slike ulykker gjenta seg. det er mange hendelse i Nord Norge som kunne ført til dette.
Jeg kjøpte aksjer i HMV og stilte på generalforsamling og reiste mistillit til ledelsen. Det var i en periode med store problemer. De gjenreiste selskapet økonomisk. Ulykken skjedde etter de hadde bygd ned selskapet. Selskapet hadde på dette tidspunktet en svak maritim kompetanse og lite maritim tenkning. Sjøfartsdirektoratet reagerte på flåteløsningen. Det var en 28 åring som ikke ville godkjenne flåteløsningen, men Sjøfarts direktoratet godkjente likevel. En telefon fra HSD til Sjøfartsdirektoratet overstyrte 28 åringen. Kapteinen ble dømt, og HSD frikjent.

LÆRDOM AV KIELLAND

Ette Kielland ble det banebrytende fokus på sikkerhetsnivå og fokus. Opplæring i beredskap var et annet fokus. Det ble hold jevnlige HMS møter med innhold. Alexander Kiellandulykken var et tidsskille, et paradigmeskifte. Kielland var viktig banet vei for krav om sikkerhet.

Hendelsen for Kielland er i dag fortsatt førende for hva sikkerhetsnivå samfunnet kan akseptere: ”*Norge skal være verdensledende for HMS”*, det er gjengitt i Ptil sitt årlige tildelingsbrev. Et brev som departementet sender til sine tilsynsorgan. (tipper den kom i 2001 i HMS stortingsmelding nr. 7, neste nr. 12)

SIKKERHETSARBEID

Når Blåblå 2013 regjeringen tiltrådte, manglet denne setningen. Vi påpekte det. De tok den inn. Det var mye kostnadskutt tatt med i regjeringserklæringen. Det var Mohammad Afzal 23063142, 91887149 gjorde meg oppmerksom på det. Vi hadde et samlet møte i Ptil sine lokaler med alle fagforeninger tilstede, og vi tok vi det opp. Arbeid og sosialkomiteen var ikke kjent med at ambisjonen om å være verdensledende innenfor HMS var tatt tilbake igjen. Det kom nytt tildelingsbrev og hvor ambisjonen var tatt tilbake igjen.
Næringen har vært opptatt av småskader og fylle statistikken med det, og feire at det ikke var fraværsskader. Transocans Deepwater Horizan de satt i kinosalen og så smalt det.

UTFORDRINGEN NÅ

Utfordringen nå er å komme gjennom denne krisen vi er i nå, uten at det skal skje noen katastrofer. Møter denne uken i kutt om fagplaner for sikkerhetsopplæring. Mange av de som har jobbet med HMS er borte. Sikkerhetsstillinger er borte. Bygger ned vernetjenesten. De som før jobbet med sikkerhet jobber nå med kostnadskutt og nedbemanning. HMS kompetansen forvitres.

HVO bygges ned antall på heltid. Store deler av verneombudsordningen er allerede nedbygd. Alle ansatte skal rullere og ikke være fast. Vanskelig å opprettholde tillitsmannsordninger og verneombud. Ordningen svekkes.

ØYVIND KROVIK, EKOFISK-KOMITEEN

Av Øyvind Krovik, Kopervik, 18. november 2015, 3. juli 2016, 7. januar 2019.

PERONALIA

o-krovik@online.no
f. 1950

BAKGRUNN

1974: Elektriker/Roustabout 1974
1975: Klubbformann 1975 i Ekofiskkomiteen
Hovedverneombud
1991:Driftsjef Eldfisk Alpha, Embla
1997: Personalkonsulent teknisk etat, overingeniør i eiendomsavdeling
2000: Driftssjef/flyplassjef Haugesund lufthavn.

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjennomført av Marie Smith-Solbakken i hjemmet til Øyvind Krovik i Kopervik, 18. november 2015. Notat fra samtale sendt til gjennomlesing og korrigering 3. Juli 2016. Samtykke til å kunne bruke notatet som et grunnlagsdokument i vår fremstilling Alexander L Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer. Redigert 07.01.2019.

Øyvind Krovik har utvidet notatet og 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 skal få del i dette. (mail 09.01.2019).

SKUFFET

Ekofiskkomiteen har hatt jubileum. Det ble sagt at Sjonfjell var Ekofiskkomiteen sin far, Sjonfjell brakte foreningen inn i LO. Han kom med lenge etter at jeg etablerte Ekofiskkomiteen som fagforening. Ekofiskkomiteen ble etablert i konkurranse med LO på Ekofisk. LO prøver å legge lokk på dette og ved å skrive om historien og ikke la dagens medlemmer møte fagforenings etablerer. Det var slik jeg mente LO alltid har oppført seg. De er seg selv nærmest og ser ikke andre. Jeg ble ikke invitert på Ekofiskkomiteens siste jubileum. Skuffet. Men jeg ble invitert på SAFE, gamle OFS sitt jubileum. For jeg var den som i sin tid kontaktet Mobil og Elf ansatte for at vi skulle danne det første OFS som da bare besto av operatøransatte.

Ekofiskkomiteen arbeidet fra dag en med å si at vi er ikke sjøfolk men industriarbeidere i motsetning til LO som ville ha oss inn i sjømannsforbundet og sjømannslovene. Vi ville ha arbeidervernloven gjeldende offshore. Vi fikk oljedirektoratet med oss og vi kjempet først gjennom kapitlet om verneombudstjenesten. Dermed kunne jeg av flertallsfagforeningen (Ekofiskkomiteen) utpekes som det første hovedverneombudet på sokkelen. Etterpå kjempet vi gjennom kapittel for kapittel. Når regjeringen til slutt sa at arbeidervernloven skulle gjelde på sokkelen, hadde vi alt gjennomført alle kapitlene. LO var da fortsatt opptatt av sjømannslovene. Tror de i dag ikke liker å bli minnet om det.

27. MARS 1980
Jeg var og spiste på KNA hotellet om kvelden, noen ringte til meg, og sa at noe alvorlig skjedde på Ekofisk, og jeg for rett ut til Phillips basen. Der ble jeg møtt av en krisestab. Ledelsen i Phillips i full vigør. Jeg var tilstede og informerte mine. Min funksjon var å se hvordan redningsaksjonen ble ivaretatt, og i ettertid se på hva vi kunne forbedre. Jeg hadde ingen beredskapsfunksjon. Men det var krav om å informere meg om alle alvorlige hendelser. Jeg hadde full adgang til alle beredskapsrom.

Jeg fulgte med, hadde dialog med redningsledelsen og de skaffet mest mulig folk og utstyr til å håndtere situasjonen. Båter og helikopter kom.

EDDA
Edda gjorde sitt med kraner, livbøyer. De fikk også omkomne om bord.

En fra Vea, var sammen med andre med å legge omkomne i plastposer. Han var helivakt på Edda, og kom aldri ut igjen. Han havnet i en «jobb» som han ikke hadde drømt om å gjøre. Litt av en historie. Han knakk sammen. Han var ansatt i Phillips, og han kom aldri mer ut, fikk han ikke engang i ferge over Boknafjorden. Satt og drakk i sjøhuset sitt. Han skilte seg til slutt. Ble aldri bra igjen. Han hadde problemer fra før. Han skulle aldri vært med på den typen arbeid. Men i kriser trør alle til og tenker ikke da så mye på seg selv. Jeg gjorde noen forsøk for å hjelpe han, prøvde å få han til advokat, prøvde å få kona til å overbevise han, men endte på sosialen på Karmøy. Han nektet å ta kontakt med firmaet og nektet å reise over fjorden selv om jeg lovet å følge han hele veien.

Han var på feil sted på feil tid, han var helivakt, du tar imot reisende, pakker og varer plutselig er det lik du tar imot. Jeg hadde flere møter med han. Jeg var nede på sjøhuset hans, var hjemme hos han, snakket med kona hans. Mange sa han hadde hatt problemer før, og det var «dråpen» som rant over. Vi ville hatt utredet om selskapet og arbeidsoppgavene hadde påført han en yrkesskade og dermed burde han fått erstatning og annen hjelp fra helsetjeneste. Jeg prøvde og hadde avtaler med han om at vi sammen reiste til Stavanger. Men han trakk seg alltid. I ettertid har jeg lurt på om jeg gjorde nok.

DE SOM VAR MED Å REDDE FRA EDDA
De på Edda gjorde en stor innsats. Noen av de som så seg rundt fikk satt på personalkorg på kranen og kranføreren fikk opp noen, og noen datt av. Kranfører fikk æresmedalje. De gjorde en helteinnsats.

BEREDSKAPSBÅT
Til å begynne med var det noen ombygde fiskebåter, når bølgene stod på hadde de mer enn nok med å berge seg selv. Supplybåtene som kom seinere var store, de kunne legge seg mot været og lettere kunne være med å berge. Før var det en ombygget fiskebåt til hver installasjon. Men med de større suplybåtene som var kombinerte supply og SAR så laget en soner med flere faste installasjoner som hver båt dekket, ikke bare en og en plattform. Hvor mye beredskap skal du ha inne var noe vi hadde oppe i arbeidsmiljøutvalget ofte. F.eks. etter Bravo utblåsingen så fikk en ut en flytende beredskapsplattform Phillips ss. Da ble det sagt at

nå var beredskapen høynet betraktelig. Men når den ble for dyr å holde og den ble fjernet da hevdet jeg at beredskapen gikk ned. Men det fikk jeg ikke forståelse for.

MIN ROLLE

Som fagforeningsleder og som hovedverneombud vil en inn i hjerte til det som foregår i bedriften. Være med å ta avgjørelser. Men når du er i møter eller utvalg med ledelsen vil du ofte være alene fra fagforeningen / verneombudssystemet sammen med flere fra ledelsen. Da hadde jeg som regel at jeg som fagforeningsleder eller hovedverneombud ikke ville la meg binde i møtene siden jeg ikke hadde samme mulighet som ledelsen til å ha all informasjon. Da forbeholdt jeg meg retten til å være etterpåklok. Med mindre det var formelle møter som i arbeidsmiljøutvalget eller jeg presiserte at dette vil jeg stå inne for.

PRESSEN – BRAVO OG KIELLAND

Det var stor tilgang fra pressen fra all verden og åpenheten fra Phillips var forskjellig fra starten av Bravo ulykken og Kielland katastrofen.

Forskjellen på pressedekningen på de to store ulykkene var slående.

Under Bravo så måtte pressesjef Håkon Blaauw svare til verdenspressen uten å få lov å si noe, de ville holde pressen på avstand. Så var det en fra VG som fortalte at vi får mer greie på dette fra Bartlesville. Da endret det seg. Endelig fikk de greie på hva som foregikk. Det var en voldsom sak.

UNDER KIELLAND KATASTROFEN

Einar Knudsen tidligere NRK og nå pressetalsmann fra Phillips etablerte ett pressesenter i første etasje i Phillips bygget. Han ble av enkelte i Phillipsledelsen kritisert for at han etablerte det for nært. Han mente at nærhet gjorde at ansvarlige i Phillips lettere kunne kommunisere med pressen. De første overlevende uttalte seg til pressen da de kom i land. Knudsen gjorde det i ordnede forhold, Einar Knudsen gjorde en kjempejobb i en vanskelig situasjon.

Bjørn Nilsen kontaktet meg og ba meg om å slippe han ut på plattformen uten at ledelsen visste. Det kan jeg ikke gjøre. Han presset meg, og sa at dersom jeg ikke gjorde som han sa så ville de andre fagforeningene få mer sendetid. Jeg sa jeg lar meg ikke kjøpe for sendetid, det sa jeg til han. Dette var under Bravo utblåsingen.

KONSEKVENSER – HENRIK IBSEN TERMINERES

Vi gjennom arbeidsmiljøutvalget til Ekofisk presset på for at ikke Henrik Ibsen skulle ut. Vi kalte den for ”Halte Henrik”. Henrik Ibsen, kom aldri ut på Ekofisk mer. Den hadde også muligens gått rundt når den lå ved land om den ikke hadde truffet bånn. Da mistet vi all tillit.

DYKKERNE

Dykkerne som dykket på norsk sokkel, før de norske dykkerne overtok kom ut med båt fra utlandet. De var utenom alt regelverk vi kjente til. Det var flere dødsfall der som vi hørte om men vi hadde ingen kontroll med det som foregikk fra båtene..

Også seinere har vi opplevd at når båter kommer offshore så har arbeidere jobbet på faste installasjoner som therepoddene som holder bruene oppe uten at de følger arbeidsmiljøloven.

Vi så at de ikke var gjorde det på en måte som vi ikke ville akseptert. Vi fikk svar at de var utenfor vårt regelverk og kunne gjøre som de ville. Vi tok kontakt med myndigheter og operatør og fikk det på vår måte selv om det ikke var omfattet av regelverket. Men vi stoppet dem når de kom på plasser som direkte var bundet til plattformen.

OLJEINDUSTRI – SJØFART ELLER INDUSTRI

"Vi er industriarbeidere tilfeldigvis i Nordsjøen, glem «sjømannsskatt»

Filosofien, om at dersom et stak ryker skal den fortsatt holde. Barriere tenkningen er viktig offshore. Både på konstruksjoner og spesielt på oljebrønner der det er snakk om flere barrierer.

SIKKERHETSFILOSOFI

Noen i phillipsledelsen var inne på å kvitte seg med livbåtene siden de ikke ble brukt, Det ble kontant avvist som en tanke av meg, de droppet den tanken. Husker ikke når.

Etter Bravo fikk vi skikkelig beredskap. Phillips hadde sin egen rigg Phillips Sedco SS. Den var spesiallaget i tilfelle blow out. Brukte den til verksted og bolig. Jeg har omtalt dette tidligere.

STAVANGER DRILLING

Hvorfor kom de inn? Jeg var aldri med i diskusjonene om hvilket firma Phillips leide inn. Så lenge de er godkjente og følger norsk lov og myndighetskrav. Men vi var involvert viss innleide firma ikke fulgte regelverket og vi har gjennom tidene påpekt mange forhold. Som operatør var Phillips ansvarlig for drillingen. Alle drillingaktiviteter skal godkjennes av plattformledelsen og verneombud og de som er med i aktiviteten skal være med å bli hørt.

MYNDIGHETSKRAV OG DOKUMENTASJON

Dokumentasjon er ikke godt nok i form av papirer. Papirer kan ofte tildekke ting. Setter myndigheter til å kontrollere en bunke med papir, men hva som egentlig er fysisk gjort kan tildekkes i papirbunker.

Noen tror at sikkerheten økes med papirhøyden, må ned på basic, at det er gjort skikkelige beregninger, og at når jobben gjøres må det være folk som er der og kontrollerer.

Uansett hva det gjelder, er spørsmålet hva har vi fysisk gjort? Folk kan ha sagt de har gjort ting, og sagt at de har skiftet gassdetektor, men de kan ha glemt det. Det går ikke å ha **en** mann som står for det. Vi må ha back up for det som er gjort.

Vi hadde en container på en supplybåt som var festet til båten for ikke å forskyve seg på veg ut til plattformen. Konteineren var tung og en valgte å bruke hovedblokk for tunglast . Men en glemte å løsne lasten fra båten slik at kranen fikk hele båtbelastningen med den følge at kranen brakk i pedestallen den stod på. Kranføreren døde. Vi lærte at vi måtte lage ny rutine, der en sendte en mann ned fra plattformen og sjekke at tunglasten er løsnet. Det en erfarte er at når det er gjort ei stund og alt er greit, så er det en eller annen som ikke sjekker selv siden alt har gått bra, og stoler på at noen på båten har gjort det. så går man heller og drikker kaffe med kapteinen. Det må tas hensyn til menneskelige feil i kontrollrutinene.

De som sendes rundt for å inspisere, hvor er de hen når en hel plattform ikke kan tas i bruk ? Yme plattformen. Skandaleplattformen. En hel plattform ble skrotet. Mange milliarder gikk tapt. I 2012 måtte den evakueres pga. sprekker i bærende konstruksjoner. Hvem tar regningen?

JAN OLAV BREKKE, LEDERNE

Av Marie Smith-Solbakken, samtaler fra mai 2014-oktober 2016.

PERSONALIA

F. 1950
jan@lederne.no

BRUK OG GJENNOMFØRING

Det ble kort orientert om prosjektet Råolje. Undertegnede er behandlingsansvarlig og at UiS er behandlingsansvarlig institusjon for prosjektet RÅOLJE, i tillegg er det knyttet databehandlere til prosjektet. Disse er statsviter Christer D. Daatland, Historiker og journalist Ellen Kongsnes, Sosiolog Else Tungland, Professor i sosialt arbeid Hans-Jørgen Wallin Weihe og master i kunst fotograf Tord Paulsen. Det ble gjennomført samtale, mai 2014, september 2015 og oppfølgingssamtale 5. oktober 2016.

Det er ført notat fra samtalen. Notatet er sendt til gjennomlesing og korrigering med forespørsel om at det kan benyttes i vår fremstilling av Alexander L. Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays, polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer.

Det gis samtykke til å kunne bruke notatet som et underlag for fremstillinger og at notat fra samtalen kan gis Norsk oljemuseum som kildeskrift. Samtykke gitt 05.10.16 se mail.

Samtykket til at notat fra samtalen offentliggjøres og inngår i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk oljemuseum, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv for at ettertiden skal få del i dette. SMS 06.01.2019.

BAKGRUNN

1977- 1981 Radiooperatør Wilh. Wilhelmsen
1981- 1984 Radiooperatør Mobil på Statfjord (Statoil operatøransvar 1986)
1984- 1993 Avdelingsleder i logistikk og transport/forpleining
1993- 1995 Heltidstillitsvalgt for Statoilansatte i NALF
1995- til dags dato leder i NALF og nå Lederne

MINNE

Jeg var på Frigg feltet på en H3 rigg, og fikk nødmeldingen over radio på 2182 Khz. Det var en utrolig opplevelse. Det var som at dette kunne ikke være sant. Det kunne ikke være reelt at Alexander Kielland hadde tippet rundt på Ekofiskfeltet, en veldig sterk opplevelse.

Det var nesten som det ikke var mulig å tro på det. Vi fikk også inn meldingen via andre kanaler og vi skjønte at katastrofen var en realitet. Vi reagerte voldsomt.

SPESIELL KVELD OG NATT

Er det faktisk mulig at en så stor og kraftig konstruksjon kan bryte sammen? Er dette noe som kan skje med andre installasjoner? Det var spørsmål vi stilte oss. Husker ikke når opplysningen kom at en av plattformbeina var mistet. Vi ble mer og mer stille etter hvert som vi innså alvoret. Jeg fulgte hendelsen utover natten fra radiorommet. Vi samlet oss i oppholdsrommet og fulgte med på fjernsyn. Vi fulgte med på alt som kom av nyheter utover

natten. Omfanget av katastrofen ble tydeligere. Det var en alvorlig stemning. Vi skjønte at vi hadde mistet mange kolleger. Vi spurte oss om noe slik kunne skje ved andre installasjoner.

KONSEKVENSER

Kielland ble startpunktet for systematisk HMS arbeid, og for å forbedre sikkerhetskultur og ledelseskultur. Vi er blitt flinkere til å dele hendelser. Utvikling av internkontroll, og ansvarliggjøring av selskapene ble vårt viktigste styringsverktøy. Vi har i dag et fungerende regelverk og en god kultur for å ivareta ansatte.

LÆRDOM

Den tekniske utførelse og kontrollregimet sviktet ift. konstruksjonen. Vi har fått en dramatisk forbedring av det i ettertid. I dag er det definerte bruksområder for installasjonene. Før kunne man plassere ny last mer vilkårlig på riggene. Etter Kielland ble det etter hvert flere reine flotell.

JAKE MOLLOY, OILC

Interview and transcription conducted by Christer D. Daatland.
Av Christer D. Daatland, intervjuet over telefon 25. og 31. januar 2016. Molloy er tidligere generalsekretær i fagforeningen OILC og for tiden regional leder i RMT. Korrigert av Jake Molloy 02.03.2016.

Personal Information

E-post: J.Molloy@rmt.org.uk

Personal memories

Please describe the PA catastrophe from your personal point of view - the situation before, during and after.

I was offshore, on Brent Delta, doing the dayshift. I heard the news of the accident. The radio operator told me he heard that as many as 6 people had been killed. I went to bed and only heard about the magnitude the day after. No one could believe the extent of the devastation. We all know of the inherent risks, but no one imagined that a platform such as PA could be destroyed like that. It was difficult to come to terms with it. There was no anger, just complete and utter shock. Everybody know people on board. Then later, in October, we had the Odyssey explosion/blowout, and later an explosion on Brent Alpha, and in 89 an explosion on the Brent Delta. That's when the anger started. We understood Piper wasn't an accident, but part of a wider problem. We needed change. It was a major management problem. All sorts of stories surfaced. We realised that many people had been killed, but it had only been reported locally. Anger began to grow late 88/89. It led to stoppages in the summer of summer 89, and calls for new HSE standards and a new regulator.

The Cullen report

The Cullen report was the longest inquiry ever in the UK. It was reported on daily. In November 89, the regulator (Dep of Energy) introduced new legislation, with Health and Safety representatives. The work force was given a degree of power. Knowledge is power. It was a possibility to influence things. The report gave a clear direction. Magne Ognedal from the Norwegian Petroleum Directorate was important. He talked about goal setting and the Norwegian system.

The recommendations in the Cullen report were all followed. There was no discussion. At the time we were very angry about the failure to get the Trade Union appointments written into the HSE. Instead there was election for Health and Safety representatives. The goal setting regime was an alien way of thinking. There was lot of scepticism about leaving so much up to the oil companies. There was no proper regulator then. Could the HS executive deliver? In the first years, while the HS Executive found their feet, there was great deal of focus and enthusiasm. There was a tremendous focus in the early 90s to bring those platforms up to scratch. There was a new belief. Then, from 1996 and onwards, after the introduction of cost reductions, we had some despair and disillusionment. The HS Executive was a passive regulator. Toothless tigers. This changed in early 2003. There was a far more stringent approach, some hard hitting reports that sent a clear message that the oil companies had to improve their game. In the last few years, many inspectors from the HS Executive started to work for the companies directly. But now they are back on level. However, there is still a lot to be done in terms of work force empowerment.

OILC

The OILC Started as a liaison committee, NOT a trade union. We organized stoppages in the summers of 89 and 90. The OILC was connected to the Piper Alpha Families' Association and the two organizations shared offices. The Families' Association worked hard to bring about prosecution of Occidental, but after 10 years' struggle it gave up and dissolved.

OILC symbol (which is reminiscent of the Polish *Solidarity/Solidarinosc*. The story: In 1988, Mrs. Thatcher met with Lech Walesa. She said Solidarity was the kind of union she liked, so we made our symbol look like them.

The OILC was wasn't a trade union initially. Oil Industry Liaison Committee. As a different kind of organization, we could work without the threat of sanctions from the government. We shut down the North Sea in the UK sector two years in a row. Later we became a trade union.





TRADE UNIONS IN THE BRITISH SECTOR

Before PA, there was nothing. If you mentioned trade unions offshore, you were in danger of losing your job. Most people worked for contractors, so it was easy for the companies to say they did not want this and that person to come back out. It was union busting, and it created a culture of fear. There was a complete absence of an organized work force, apart from among the catering industry.

Piper Alpha generated the creation of OILC. A number of activists got together and decided to create a body, but it was NOT a trade union. I was a liaison committee. It triggered some interest among workers. There were stoppages in 89, and more stoppages prepared for the summer of 1990. The OILS was essential for mobilization. It held meetings, collected of money, printed info sheets, etc. The industry just threw money at the problem. The hourly wage rose from £4.25 to £8.75 per hour in 18 months. But the disputes were not about money, but about getting influence. Efforts to keep work force organized was being hampered. There was a lot of money to be lost when salaries and benefits rose dramatically. The TUC decided it was over, and abandoned the OILC. A lot of workers were angry about that, and created their own union, so OILC became a trade union. We tried to fill a vacuum and used the press as a tool to keep the interest up. That kept them involved in the debates on HS and employment rights. If it weren't for OILC, the offshore world would be a different world today. We maintained the focus.

Today less than 40 % are unionized. Collective bargaining today is worthless. Oil companies do what they want. There is no direct engagement with the oil companies. We're keen to see the way trade unions work change. If we don't use this crisis to bring about change, it can take us back decades.

The rules on maritime vessels are virtually zero. They have marine crews from Philippines and such places. The regulations are very lax. Only organized among the divers and support crews.

Consequences of weak/lacking unions

Would things have been different if there were working unions?

Many of the oil workers came from ship building – Oil and gas was a completely different world. If unions had been working properly before Piper Alpha, I think the difference would have been that they would have protested at the idea of continuing to operate during maintenance. Their experience may have stopped that. Health and safety representatives may have influenced the activities.

Contractors didn't have the status to say what they thought. The marine Master role wouldn't tolerate 'second class' contractors. There was a 'them and us' culture. There was a subservient groups of contractors who were suppressed, who did what they were told.

On the difference between the Norwegian and the UK systems

The tripartite arrangement that was forced on the oil industry in Norway made a big difference, and it's what makes you still ahead of the game. The UK has a very weak workers' side. In November 89 we got the right to have elected Safety reps. Only in 2000 did we get collective bargaining. The Norwegian labour welfare law (AML) provides statutory powers and procedures, something the UK has avoided. Cullen improved things, but also gave the industry the power to push back against unions. HS + employment laws are different in the UK. It is getting worse here, as the regulations will be weakened once again. This government is re-enacting what Thatcher did – the changes are going through parliament just now. The oil companies will have the right to use agency workers to replace striking workers. Workers will not be allowed to strike if the work is considered to be a public service. Employers can take civil actions against workers. It goes from employment laws to criminal line. Striking workers can be arrested and charged unless every little detail is abided by. These are changes that the conservative government has planned for a long time. They are not a result of the present crisis.

Lack of consequences for the companies involved

There were reputational consequences for Occidental - extensive criticism of their way of operation. They did the smart thing and sold out and left. For the rest, there was nothing. All the attention was focused on Occidental. Most of the companies continue to work today. They were sheltered by Occidental taking responsibility (which Thatcher forced them to).

The lack of criminal proceedings

(In late 1989 the Lord Advocate decided that prosecution would not be in the public interest)

The government realized that pursuing any kind of charges would have dire consequences for the government. They may have persuaded Occidental to leave. The government had failed to regulate, to listen to expert opinions about how dangerous these operations were. They had been told 10 years earlier that in the event of a gas rupture there was no way of shutting it down.

Also the OIMs had it instilled in them that they had to keep up production no matter what. Naively they continued to fuel that fire. Only realized things at the big blast at 10 o'clock. That responsibility should never had been put on their shoulders.

Victims' organization

The Piper Alpha Families' Association (PAFA) was set up. Some of those involved had come off the Piper Alpha and were involved with it and with the OILC. Both organizations shared

the same offices. The PAFA wanted to keep the families together. They pushed for the recovery of the accommodation vessels, to find the remains of their loved ones. They achieved that. Then they pushed for prosecution of Occidental. To get justice and avoid repeats.

The OILC started out as a campaigning group. It worked for new regulation and worker protection. Health and Safety Justice campaign. These groups asked the difficult questions. The Cullen inquiry delivered elements of both, but never satisfied the demands for prosecution. The PAFA continued to campaign for another 10 years, but then had to give up. They needed to live new lives. OILC continued, but the trade unions were not going to support them anymore. The TUC never supported the demands for prosecution. Bob Ballantyne, who was very active, passed away recently with cancer. Many of the families and survivors have died. Some of the families keep in touch.

AFTERCARE FOR VICTIMS AND BEREAVED. RESEARCH ON SHORT AND LONG TERM EFFECTS OF MAJOR TRAUMAS.

Trauma was identified as a significant problem quickly afterwards. There were a lot of studies of the effects of the accident, and a lot of work of developing ways of dealing with it. Some of the psychologists at Aberdeen Infirmary went on to do other work. This is a great benefit of the accident. That would be the positive legacy. That society is better prepared to deal with such incidents, that we have developed ways of dealing with it.

UNINTENDED POSITIVE OUTCOMES

To my knowledge, there was nothing similar to Baste Fanebust's work with the Bolivian orphanages.

Ed Punchard came up with idea of a scholarship. The industry organized a major event/conference in 2013, a three day event. Ed Punchard launched the idea and the industry agreed to set up a Piper Alpha memorial scholarship for graduates to move into the industry.

PIPER ALPHA'S RELEVANCE TODAY

It used today as UK's example of how bad things can go wrong if we don't remain vigilant. At the time nobody thought that a platform can be totally destroyed. That is the major influence. It is the model of the worst consequences if you don't operate safely. It serves to make new people aware of the potential dangers. But there is a problem of getting them to understand. Those who weren't there don't have the same emotional attachment, they haven't felt it.

I had a beer with a new, female OIM of a big Shell installation recently. She knew of Piper Alpha, but she had never heard of Aleksander Kielland! We were the same young people back in 88. We were safety conscious, but we were naïve about the potential consequences. Getting into the minds of the young people today is difficult, they didn't have the shock, the emotional attachment to it. To see a platform completely destroyed and the lists of dead every day in the newspapers, that experience is very strong.

TRIPARTITE AGREEMENTS – COMMENTS ON THE NORWEGIAN SYSTEM.

We've got an EU directive coming in, after Macondo, and part of that directs every country to have a tripartite system. But is has to be holistic. It can't deal with only safety. There are

many interrelated issues that are in between safety and industrial relations. The companies only talk to us because of the regulations.

The trade unions have to take some of the blame for the situation. There was no collective bargaining until 2000. Before that act was introduced, there was a lot of work done by academics to pre-warn employers of trade unions. Many employers selected a trade union and entered into agreements, without involving the actual workers. The majority of oil workers have never had the right to select unions freely. That's had a detrimental effect on workers.

FINDING PEOPLE TO TALK TO.

It is difficult to find people. There was a film recently, 'Fire in the night', done by a journalist. He spent many months and years trying to track down survivors and families. He struggled to get people to come forward.

RESCUE VESSELS, 'SILVER PIT''

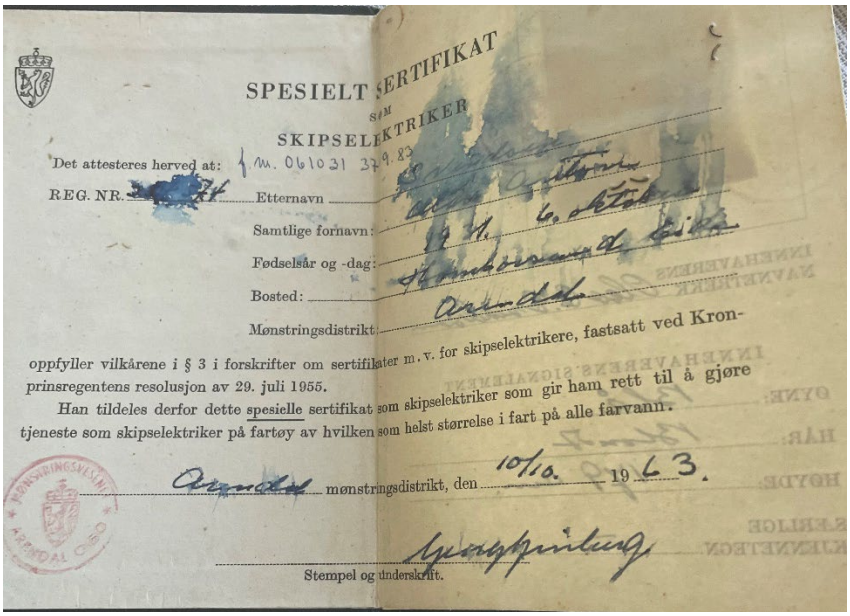
Most of the stand by vessels were converted fishing vessels, and the crews were ex-fishermen. It was a new industry that it was relatively easy to move into. The vessels were quite poorly equipped, but manned with very proficient sailors. That was one of the major changes that came about. They improved the stand by vessels and the equipment on board. The skipper of Silver Pit died last year. Sometimes the crew were stable for many years, but I don't know anything about the crew of Silver Pit.

OLAV ANTON SVENDSEN – HOVUDVERNEOMBOD BROWNAKER

av Anders Helliksen 29.06.22, skrive av Olav Yan Brattebø Holmane

BAKGRUNN

Uteksaminert ved elektrolinja på den Tekniske Skolen i Grimstad.
Forskjellige arbeide i industrien.
Autorisert skipselektriker på alle skipserfikatet dekker Safe Astoria og Kielland.



SPESIELT SERTIFIKAT
SOM
SKIPSELEKTRIKER

Det attesteres herved at: M. 061031 379 83
REG. NR. [redacted] Etternavn
Samtlige fornavn:
Fødselsår og -dag: 6. oktober
Bosted:
Mønstringsdistrikt:

oppfyller vilkårene i § 3 i forskrifter om sertifikater m. v. for skipselektrikere, fastsatt ved Kronprinsregentens resolusjon av 29. juli 1955.

Han tildeles derfor dette spesielle sertifikat som skipselektriker som gir ham rett til å gjøre tjeneste som skipselektriker på fartøy av hvilken som helst størrelse i fart på alle farvann.

mønstringsdistrikt, den 10/10. 1963.

Stempel og underskrift.

REISE TIL EKOFISK

Reiste ut i Nordsjøen for å fiksa ein generator, men endte opp med å bli verande. Den 5. februar 1977 vert Arbeidsmiljøloven vedtatt. På den tida budde eg på Kielland. Utpå våren kom formannen frå Jern og Metall (Seinare ein del av det som no heiter Fellesforbundet) og eit par andre som kom ut. Eg stod i grunnen i farten for å shuttle over til Eldfisk Bravo som me skulle til. Me kom ned og dei sa kven dei var. Då sa dei at Arbeidsmiljøloven skulle innførast i Brownaker. Så lurte dei på om me kunne overta og prøva å innføra det i plattformane det gjaldt. Det gjaldt alle plattformane Ekofisk og Eldfisk. Eg takka ja, då det høyrtes interessant ut. Eg fekk eit kontor på Kielland, som låg fortøya med Ekofisk Bravo. Det var den mest sentrale posisjonen egentlig sidan eg skulle shuttle over til dei andre plattformane. Då hadde eg eit lite Bell helikopter eg kunne reise over med når det passte. Så vert verneombod etablert på dei forskjellige plattformene. Eg lurte på om det var den tittelen eg skulle ha, for det hadde eg aldri vore før. Så fann eg ut at det blei koordinerande hovudverneombod med ansvar for alle plattformene, sånn alt skulle gå til firma og til land. Då vert eg det, og prøvde å få organisert litt. Det tok nærare tre år før eg vert ferdig, men eg hadde jo god kontakt med kapteinen Torstein Sæd spesielt. Eg såg at det var ganske mykje å setja fingrane i på Alexander Kielland. Spesielt den gong då det kom eit verneombod frå elektrikarane som kom ned frå kontoret og sa at dei var redde for å bruka gangbrua. Det var stor rørsle i ho då det var stiv kuling. Kielland rørte seg ganske mykje. Då eg gjekk opp for å sjå hang gangbrua – hønsestien som ho vert kalla – hang i krana og dingla på utsida. Dei prøvde å halda ho på plass, men dei hadde problem med det.

Sidan eg var hovudverneombod, gjekk eg opp til Sæd og sa frå om det. Eg la ned forbod mot å bruka gangbrua. Han vert noko irritert då han meinte eg blanda meg opp i jobben hans. Eg berre nekta våre folk å bruka ho, sa eg. Det gjekk han med på. Eg fekk støtte av Brownaker sin sikkerheitsoffiser. Me haldt vakt resten av dagen.

Med den tekniske bakgrunnen eg har ser eg ofte på instrumenter. Det er det fyrste ein ser på, og på tensionmeteret for vinsjane, det var jo vanlege måleinstrument med viser. På dei fire som var, var dei så langt visaren kunne koma. Maksbelastning er lenger før, og då skal alarmen gå. Eg høyrde ingen alarmar. Kven veit, det kan ha vore ei overbelastning på over 100%. Det gjaldt alle fire. Eg spurde kvifor det ikkje var fem, og då fekk eg svar at den femte låg ut mot den faste installasjonen. Då kunne dei ikkje få ankeret ut. Difor var det fire.

Det var ein vinsj for kvart bein. Det var for å halda han i ro. Det var eit stort tap økonomisk når dei ikkje kunne bruka han. Det enda med at dagskiftet ikkje kom tilbake på Kielland, og nattskiftet ikkje kom på jobb den kvelden.

Anders: Så du meiner at det var 100% overbelasting på dei fire vinsjane. Det er jo ganske betydeleg.

Ja. Regner med at det same skjedde på Edda ved forhaling. Ei slik overbelastning vil berre bli bruka for å redde liv, når alt anna er prøvd. Det var overbelastning som var skuld i havariet, det er eg heilt overtydd om. Det var også ein annar ting eg merka. Dei store mannlokka som gjekk ned til kvart bein låg laust, dei var ikkje skrudd fast. Eg spurde Sæd ei gong om det, og det var på grunn av at det var så mange skruer som måtte løysast kvar gong dei skulle ned og inspisera. Derfor sløyfa dei å setta på mutterane.

Anders: Kan du hugsa at det var noko arbeide som pågjekk på utsida av skafta?

Nei. Eg hadde vore der frå 1977 til rett før han havarerte. Han vert avløyst av ein plattform som heitte Safe Astoria. Men eg hadde vore på Edda ei veke før. Me hadde cateringa, og eg var oppe der då det var noko uro med dei. Eg hadde ein hjelm der det stod HVO. Eg traff på nokre som var veldig bekymra for tilstanden på Edda og Kielland. Dei var engstelege for å berre vera der. Dei var utanfor mitt område, men eg råda dei til å organisera seg og velja tillitsmenn. Det var det einaste eg kunne koma på for å hjelpa dei.

Anders: Kan du hugsa at det gjekk nokre oksygen- og acetylenslanger ned til mannlokka?

Nei. Det var det ikkje. Det var ikkje noko arbeid på Kielland. Ein annan ting som var bekymringsverdig var at dekket under der Kinosalen var vert det lagra reserveanker og ein del skikkeleg tunge ting. Det var ikkje fastsurra, men det var jo ingen som trudde Kielland kunne havarera. Så lenge han hadde alle fire beina låg dei jo sikkert der, men då han begynte å kantra skjedde jo det.

Dei begynte å ta inn ein del utstyr då han skulle begynna å bora etterpå. Det var forholdsvis midlertidig at han låg med Edda.

Anders: Du fortalte at alt var borte då du kom ut på kontoret ditt.

Det var ikkje då. Først kom Safe Astoria og då var eg på den. Så kom Treasure Supporter og så fekk eg flytta kontoret over på den. Det var rett før eg var ferdig med oppgåva eg hadde valt. Då eg kom ut siste gong på Treasure Supporter var alt borte frå kontoret. Alle notater, dagbok, til og med telefonen. Eg har berre eit par ting eg har teke vare på av eigeninteresse nærast.
Eg har eit brev frå Rogalandsforsking (No NORCE), der dei spør om skriftleg tillating om å bruka det eg skreiv. Eg skreiv mykje brev til Oljedirektoratet, Fiskeridirektoratet og Sjøfartsdirektoratet når det gjaldt shuttling og sånt.

Det var mykje feil som pågjekk i forbinding med shuttling. Som hovudverneombod var det min jobb å påvise det. Etterkvart som det vert verneombod og hovudverneombod på dei andre

plattformane skjedde det same der. T.d. jobbing over åpent vann etter mørkets frembrudd meinte Oljedirektoratet var heilt greit. Der har eg eit brev der eg påpeika at det var umogleg. Eg har også ein kopi av dei nye reglane som brukast no.

Me utføra ein test med ein oransje kjelerdress med flytelementer i frisk vind. Me kasta han på sjøen og det var berre veldig kort tid me kunne sjå han før han forsvann. Eg har kopi av svara eg har av myndighetane, og me protesterte på det. Det var ein veldig viktig sak sidan dersom nokon falt etter mørkets frambrot var dei borte. Det var mykje ting. Gassflasker og slikt var rusta og hetta var rusta så mykje i gjengene at hetta falt av dersom me skulle flytta dei. Det var veldig dårleg utstyr på Kielland og. Det betra seg men det var ganske ville tilstandar dei fyrste åra. Anders: Eg reiste ut i påska 1979. Kom ut 14 dagar seinare, og merka allereie då at det var stramma inn på lover regler og sikkerheit.

Brownaker hadde cirka 1000 mann, og det var eit nytt firma som var på Edda. Eg hadde ikkje noko myndigheit der, men der var det tilbake igjen mykje av det som me hadde fått orden på. Anders: Nils Gunnar Gundersen frå Arendal lagde driftsmanualen for alle riggane og han meinte at det skal vera 10 anker. 2 på kvar. Då me låg på Edda bruka dei berre 8. Han meiner det er ein av hovudårsakene.

Ein ting eg har tenkt på er at plattforma var bygd for boring. Då skulle alle fem ankera vera ute. Det vert heilt skeivt då ein berre bruka fire.

Det vert sagt at Kielland vert dratt ned ganske mykje då dei brukte alle fem ankera på same tida. Eg er ikkje sikker på kor mykje djupare i sjøen han vert dratt, det vert sagt ca. 3 fot. Dersom ALK var berekna for boring slik han var bestilt for, tviler eg på at franske ingeniørar – eg trur dei rekna etter fem anker ute. Då det berre vert bruka fire vert det ei skeivfordeling.

Eg høyrde ingen alarmar på instrumenta.

Anders: Trur du at dei kunne ha vore kopla ut?

Ja. Det skulle ha vore veldig bråk då ein berre brukte fire vinsjar. Det står ein stad i boka til Skretting at dei brukte viskelêr for å stoppa det. Det var eigentleg ikkje mitt bord heller. Det eg måtte konsentrera meg om var den gangbrua.

Anders: Det var ein tilfeldighet at du såg dei instrumenta?

Ja, men det var jo det at med den bakgrunnen eg hadde så ser ein fyrst på instrumenta. Då eg var ung var eg vitne til ekstremt overbelasta måleinstrument. Det fekk store fylgjer. Difor reagerer eg sterkt når dette gjentek seg. Eg reagerte ikkje på det før etterpå.

TORBJØRN MORK OFTEDAL

Fra: Oltedal.

Født: 30. august 1947

Dato for intervju: 7. oktober 2025.

Intervju godkjent: 10. oktober på e-post.

Intervjuet av: Tor Gunnar Tollaksen.

Torbjørn Mork Oftedal er gjort kjent med Universitetet i Stavanger sin minnebank, og innsamlingen av stemmer som var berørte etter «Alexander L. Kielland»-ulykken, eller som har erfaring fra «Kielland» som tidligere ansatt.

I mai 1977 var han med på å stifte Elf Aquitaine Norge Offshore Forening (EANOF) på Frigg-feltet. Omtrent samtidig inngikk denne husforeningen samarbeid med Ekofisk-komiteen og Stafjordansattes forening og dannet Operatørfagforeningens samarbeidsutvalg, OFS. I 1980 skiftet organisasjonen navn til Oljearbeidernes Fellessammenslutning.

Startet arbeidskarrieren hos rederiet Brødrene Olsen som 17-åring i 1964.

Jeg husker første turen jeg hadde. Den gikk med fly til Antwerpen, hvor jeg gikk om bord som messegutt tankeren «Kongsvang». Det var utskjellingsplassen, og som ny var jeg utsatt til for hogg.

Vi seilte fra Antwerpen til Baniyas i Syria, lastet olje og så tilbake igjen til Europa.
Jeg fant meg etter hvert godt til rette om bord. Jeg seilte med flere krigsseilere. Spesielt var det en matros som beskyttet meg. Jeg husker vi var innom verksted på Malta noe etterpå, og der var det på den tiden utbredt fattigdom. Som messegutt hadde jeg tilgang til kaffe, og folk kom for å bomme kaffe. Jeg ga dem ferdig kokt kaffe i metallbokser som de bar med seg i en hank av ståltråd. I retur fikk jeg vinflasker som jeg lagret på lugaren.

Mange av de tidligere krigsseilerne holdt seg noenlunde oppegående ved hjelp av alkohol. Selv likte jeg ikke vin, og han matrosen jeg nevnte fikk etter hvert greie på at jeg hadde et lager. Jeg ga han noen flasker og etterpå sto han skikkelig opp for meg og var en buffer mot mobben om bord.

Sjømannslivet gikk seg til for min del. Etter et par måneder som messgutt, startet jeg i maskinrommet.

I 1967 var jeg på «Kongsgaard» da vi seilte på Sør-Amerika og USA. Plutselig startet seksdagerskrigen. Jeg husker vi fikk hjelp av US Navy og seilte til Pearl Harbour på Hawaii. Jeg kunne ikke reise hjem fordi jeg måtte være ett år ute før jeg fikk gratis hjemreise. Da ett år var gått, hadde jeg glemt å si opp, og jeg var faktisk om bord i to og et halvt år sammenhengene før jeg dro hjem. Etterpå startet jeg på maskinistskolen ute i Kalhammeren.

Etterpå var det ut på «Kongsvang» igjen, før jeg var med på det siste fartøyet som ble bygget for Brødrene Olsen. Det var obosskipet «Kongshav» som ble bygget i Landskrona i Sverige og ble overtatt 10. oktober 1972. I 1973 var det skole igjen – denne gang maskinsjefskolen for å bli chief.

Jeg husker at jeg fikk lønn under utdanning, noe som var ganske uvanlig den gangen, i hvert fall

uten bindingstid. I 1975/76 måtte jeg inn i marinen, kunne ikke utsette militærtjenesten lenger. Jeg jobbet som førstemaskinist og «fungerende» maskinsjef på «Kongshav» etterpå, og var vel der fram til jul 1976.

Men, før jeg startet i oljeselskapet Elf var jeg en tur ut på «Alexander L. Kielland». Jeg hadde jobbet siden 1964, i 13 år, omtrent uten ferie, med unntak av skole- og marinetiden. I Gowart Olsen var det da Sverre Bjørn-Nilsen som var sjef, og jeg forstod vel ikke før senere at han egentlig ønsket å satse på Stavanger Drilling-selskapene med boreriggene «Alexander L. Kielland» og «Henrik Ibsen».

Alf Kaasen var sjef i Stavanger Drilling og ville ha meg til en jobb på «Kielland». Jeg hadde hatt det bra i Gowart Olsen, men arbeidsordningene var bedre i Stavanger Drilling. Jeg ville helst slutte og bevare gode bånd til Gowart Olsen, og jeg husker Sverre Bjørn-Nielsen ga uttrykk for at jeg hadde gjort min plikt og vel så det i rederiet.

Det bar av gårde med charterfly fra Stavanger til Esbjerg. Det var dårlig vært, og vi måtte vente. Men vi kom oss ut på «Kielland». Den lå da ved plattformen H7-Norpipe sør i Nordsjøen. Plattformen var en pumpestasjon for gassrørledningen til Emden. Jeg var der i forbindelse med oppkoblingsarbeidet og klargjøringen, før stasjonen ble satt i drift. Det var derfor en del folk der ute. «Kielland» lå som boligplattform for dem som arbeidet der.

Da vi kom ut, var «Kielland» koblet fra og gangbrua tatt vekk på grunn av det dårlige været. Dette var min første tur ut, og jeg skulle rett på nattevakt og overta for kontrollromsoperatøren. Vi hadde et par timer overlapping, før jeg var overlatt til meg selv.

Dette var første gang jeg var på en plattform, og jeg hadde ikke fått noen som helst opplæring. Jeg var vant med livet til sjøs, men jeg var ikke forberedt på det som møtte meg her. Men plutselig var jeg der som kontrollromsoperatør med ansvar for å holde riggen stabil og trekke ankere inn og ut.

Det måtte jeg gjøre noen ganger ved dårlig vær. Da slakket vi på den ene siden og strammet på den andre.

Var det noen operasjonsmanual du kunne forholde deg til?

Jeg kan ikke huske at jeg ble forelagt noen operasjonsmanual. Men jeg husker kaptein Torstein Sæd kom innom og forklarte at jeg skulle følge med på kontrollpanelet som viste hvor mye vann det var i tankene. Her skulle jeg åpne opp for å slippe inn vann eller ta ut vann av tanker for at det skulle være jevnt og stabilt. Sæd var en rolig mann og virket å ha god kontroll på det han gjorde.

Men jeg så ikke så mye til han, siden jeg jobbet natt. Ellers var det kort innføring før jeg tok over, og det var mer av sorten; «du gjør bare sånn og sånn ...»

Jeg må innrømme at jeg var ikke veldig høy i hatten, men jeg lot som jeg skjønte og hadde kontroll, og så gikk jo denne turen godt. Men etterpå var jeg klar for å starte i Elf. Jeg følte det var sikrere jobb og mer ryddige forhold å jobbe for et av de store selskapene. Dessuten var det mange tidligere kolleger fra Gowart Olsen som hadde begynt i Elf. Det var en fin arbeidsplass. Jeg vil også legge til en sak som jeg kom til å tenke tilbake på da jeg senere begynte som leder i Enaof, husforeningen for Elf-ansatte på Frigg-feltet. Den handler om viktige prinsipper som var styrende for mitt engasjement i fagforeningen.

Det var i 1976 hvor vi lå havn for 5 års klassing av kjele- og nøytralgassanlegget i Curacau i

Karibien. DNV hadde en representant om bord for å gjennomføre klassifiseringen. Uten gyldig sertifikat fra klassifiseringsselskapet vil skipet ikke få godkjent forsikring, og dermed i realiteten seilingsforbud og dermed inntektstap. I tiden før klassifiseringen hadde jeg bedt rederiet om nytt målesystem for nøytralgassen før den ble ledet til lastetankene/rommene. Nøytralgassanlegg er et system som renser avgassene fra dampkjelene for korrosivt gasser og reduserer O2-nivået til under den eksplosive grensen. Jeg hadde sagt opp i god tid før Curacao og skulle reise hjem derfra, men på grunn av min kunnskap til både kjøleanlegget og nøytralgassanlegget lovet jeg å bli ombord til etter Veritas hadde utført klassifiseringen. I byggeperioden ved Landskrona verftet hadde jeg hatt hovedansvaret med oppfølgingen av innstalleringen og oppstarten av både dampkjelene og nøytralgassanlegget så jeg var nå den som hadde best kunnskap om dets funksjoner. På den bakgrunnen visste jeg hvordan jeg kunne behandle anlegget på en måte som fungerte. De andre ombord og de som kom etter meg hadde ikke denne kunnskapen og det var dermed store sjanser for at anlegget ville bli operert på en usikker måte. Rederiet mente at anlegget var godt nok og ba meg fikse det slik at Veritas godkjente det. Med den kunnskapen jeg hadde visste jeg at det ville være totalt uforsvarlig. Det var store sjanser for at anlegget ville bli operert på en måte som lett kunne medføre et altfor høyt O2 innhold i lastetankene/rommene og dermed en uforsvarlig høy risiko for eksplosjon. Spesielt ville sprekker i tankene kunne slippe eksplosive gasser inn i mellomrommene tank skutebunn. Gnister kan lett oppstå ved friksjon i sprekker og påfølgende eksplosjoner. Dersom det skjedde, ville resultatet lett bli en rask undergang. Jfr. «Berge Istra». Dette var et stort problem for OBO-skipene (Oil, Bulk, Ore). Da Veritas-representanten kom om bord, gikk jeg sammen med han. Kjeleanlegget ble godkjent uten merknader. Jeg ga beskjed til Veritas-mannen at vi hadde feil på nøytralgass-systemet. Dette førte til at «Kongshav» ikke ble godkjent og dermed i realiteten ikke var sjødyktig. For meg var dette alvorlige saker, som det var min plikt til å gi beskjed om.

Etter at Veritas-representanten hadde vært om bord, reiste jeg hjem, sammen med kone og vår eldste sønn som hadde vært med om bord de siste tre-fire månedene. Jeg var en tur ut på «Kielland»-plattformen i januar 1977 før jeg startet i Elf vinteren 1977. Om våren det samme året, kom «Kongshav» til Stavanger for å gå i opplag. Jeg benyttet anledningen til å besøke min gamle arbeidsplass og hilse på gamle kolleger. Jeg gikk ned i maskinrommet, hvor jeg hadde holdt til, og der så jeg til min store forundring at det samme systemet som jeg hadde gitt beskjed om at ikke fungerte, fortsatt var i drift. Jeg spurte hva i alle dager dette var, og hvordan det hadde gått seg til at skipet kom seg videre uten å være gyldig klasset. Forklaringen jeg fikk var at Veritas-inspektøren hadde blitt tatt med om bord og blitt påspandert og etterpå hadde han signert papirene. Da Sverre Bjørn-Nilsen senere ville ha meg i en framtredende rolle i selskapet, selv om jeg var under 30 år, så viste han nettopp til at jeg var ansvarlig og en som sto opp for det jeg mente var riktig.

ARBEIDSKAMERATER I NORDSJØEN

ALLAN EDGAR CHRISTENSEN, ISENTA

Av Marie Smith-Solbakken og Hans-Jørgen Wallin Weihe

PERSONLIGE OPPLYSNINGER
f. 1940
Tidligere oljearbeider (1986-1990)
Kunstner

GJENNOMFØRING OG BRUK
Etablert kontakt gjennom Facebook. Samtale Munkfors, Sverige, 28.-29. januar 2016. Samtale gjennomført av Marie Smith-Solbakken og Hans-Jørgen Wallin Weihe. Notat fra samtalen sendt til gjennomlesing og korrigering 10. Juni 2016. Korrigert notat mottatt samme dag. Korrigert notat sendt tilbake med forespørsel om samtykke til å kunne bruke notatet som grunnlagsnotat i fremstillinger av Alexander L Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni. Samtykke gitt samme dag. Sendt forespørsel 13.12.2018 om samtykke til å offentliggjøre notat fra samtalen og overlevere notatet til Norsk oljemuseum og Nasjonalbiblioteket.

Samtykket i at notat fra samtalen offentliggjøres og inngår i minnesamling som overleveres Norsk oljemuseum, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek for at ettertiden skal få del i dette. (Messenger 06.01.2019).

BAKGRUNN
Utdannet motormekaniker, maskinmontør, sveiser Bonde i Sogn og Fjordane drev med Aberdeen Angus Kjøttfe og livdyr
Arbeidet i Nordsjøen 1986-1990 som isolatør i ISENTA, organisert i LO offshoreavdeling
Kunstner til dd: Utstilt skulpturer, foto og malerier med utstillinger København Charlottenborg, Rogaland kunstmuseum, Hordaland kunstnersentrum, [17] Galleri Brandsrud i Moss, Norske bilder på Oslo Rådhus, ulike steder i Frankrike**.** Utstillinger, nå i Sverige.

DET BLE SNAKKET OM SPREKKER PÅ KIELLAND
En kar som var med på Kielland, møtte han etterpå. Han drev med isolering. Husker ikke navnet hans. Han sa at det var ikke rart at det gikk galt, når du tenker på hvordan sveisene var. Han sa:
"Her var det fylt inn jern i sveisesporene og sveist over, ikke rart de måtte senke den."
Det var lagt armeringsjern og spett inn i hulrom før det ble sveist over. Det var ikke rart at de måtte senke den. Det snakket de om."

Samtalen mener jeg den fant sted på Heimdal på Elf-plattformen og samtalen oppstod i forbindelse med store rystelser i plattformen som skjedde ei natt. Vi ble redde og løp ut i korridorene men alle var samtidig rolige. Det ble like etterpå opplyst over høyttaler at det bare var borrekrona som hadde kjørt seg fast i steiner og en reverserte boret (fram og tilbake) slik at det kunne seg løs igjen. Det var snakk om rullesteiner i et gammelt elveleie, dypt nede

[17] Meyer: 1996

selvsagt. Hendelsen skapte som nevnt nerver og i den forbindelse kom samtaler i gang, den ene erfaringen etter den andre, blant noen av arbeiderne. Jeg kan ikke huske navnet på den som fortalte om fusk med sveis, men han var noen år eldre enn meg og han hadde også arbeidet på plattform ved, jeg mener han sa Afrikakysten. Det var lite sikkerhet der, sa han, og lo. Hendelsen han opplevde der var en gasslekkasje, og alarmen gikk. Det var sulfid-lekkasje, lukter råtne egg. ” Vi sov med gassmaske under senga” fortalte han og vi kom oss ut og klatra opp i høyden. Flere av de han kalte sjauerne, falt over bord og drukna, det var de farga arbeiderne, de skjønte ikke noe av dette, sa han. -”De hadde jo ingen opplæring eller annen info”. Heller hadde de ikke masker.
I alle fall, det ble oppfattet som positivt at admin/safety på Heimdal umiddelbart roet ned situasjonen med meldinger. Vi så jo for oss at et skip hadde kjørt inn i konstruksjonen.

STATFJORD
Mange snakket om at det var bedre når Mobil hadde plattformene. (Tilføyelse hvis du ønsker det:) Det var flere enn Magne/ Eller: Det var mange som snakket om forholdene før og etter. Altså at det var bedre behandling av arbeiderne under Mobil. Etter at Statoil overtok ble det mer ”amerikanske forhold” som man kalte det, kan kanskje kalle det et hardere klima. Temaet dukket opp flere ganger.

INSPEKSJON FRA OD
Vi stod oppe på rør i konstruksjonen, varme rør, vi isolerte – tok av den gamle og tok på ny, vi måtte skifte sko tre ganger til dagen. Skosålene smeltet, så varmt var det der vi sto, vi sklei på røra. En delegasjon fra OD gikk rett under oss, de så ikke på oss.
De bare gikk der hvor de ble vist de skulle gå og se. Vi registrerte flere ganger dette og vi ble etter hvert klar over at inspektørene fra OD ikke var å stole på. Hadde de kikket seg rundt ville de sett ”mye rart”, sett opp der vi arbeidet for eksempel, men på den andre siden var vi vel klar over at disse folka ikke hadde peiling på hva de så. De så bare det de ble fortalt å se. Vi fikk vel samme holdningen til disse fra OD som byråkratene ellers i samfunnet, som styrer og bestemmer men har lite grunnlag for å forstå virkeligheten.

ASBESTSANERINGEN PÅ ”TANKEN”, PHILLIPS.
Vi, firmaet ISENTA, hadde større mengder asbestsanering. I denne sammenheng var sikring av arealene faktisk en hovedsak og jeg var ekstremt nøye med gjennomførelsen av dette. (Forsegling av sanerings-områder) Jeg følte ansvaret både som menneske og som Hovedverneombud. Jeg mener å huske, da en av de store jobbene var gjort, og en ny ble gitt ordre på, fikk jeg henstilling av min formann om at jeg brukte for lang tid på forarbeidet/sikringen, det kosta for mye penger. Jeg nektet å følge henstillingen hans. Arbeidet ble satt i gang. Litt etter kommer formannen tilbake og henstiller på nytt, det vil si, han sa at hvis jeg ikke fulgte henstillingen ville han miste jobben. Jeg ba om forklaring og han fortalte da at Phillips hadde ringt vår sjef og klaget. Vår sjef, som helt sikkert var redd for å ikke få nye kontrakter, hadde da satt press på min formann. Vår formann var en fantastisk god og dyktig leder og jeg visste at ingen av folkene våre ønsket noen andre i den stillingen. Jeg følte et stort press og svarte at jeg skulle gjøre hva jeg kunne. Men, jeg gjorde det jeg skulle likevel.

Da denne jobben var gjort ble arealene frigjort og arbeidet med Silka startet. Det kom kartong på kartong, enorme mengder. Vi hadde vanlige arbeidsklær og var ferdig med verneutstyret som ble brukt for asbestarbeid. Etter ei stund roper en av karene på meg og sier at jeg må komme og se ned i en av kartongene. Jeg gjør det, og der ligger det A4 ark med tysk tekst og opplysninger om at det ikke er asbestfri Silka men isolasjonsskåler med Asbest**.**

De asbestfrie kartongene som kom ut til oss, godt merket utenpå med ”Asbestfrei”, inneholdt altså likevel asbest . Alt ble returnert til eller Tyskland eller Nederland. Men hva gjør vi da, eller hva kunne vi gjøre? Hva med alle oss som har arbeidet uten beskyttelse?

EGIL CHRISTIANSEN, BROWNAKER

Av Marie Smith-Solbakken, 24.11.2015

PERSONALIA

Healy1962@outlook

1980: Personalkoordinator ansatt av Tangen verft utleid til Brownaker.

GJENNOMFØRING OG BRUK

Det ble gjennomført samtale på NYMO 24. 11. 2015. Notat oversendt på mail til gjennomlesing og korrigering 11. juni 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 sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer. Samtykke gitt.

Samtykket i at notat fra samtalen offentliggjøres og inngår i minnesamlingen om Alexander L. Kiellandulykken og overleveres Norsk oljemuseum og Nasjonalbiblioteket for at ettertiden får del i dette. SMS 22.12.2019.

ELDFISK, TREASURE SUPPORTER

Jeg var på Eldfisk den 27. mars 1980. De som var om bord på Edda ble evakuert til Treasure Supporter. Jeg og mitt kontor, vi var to på dag- og to på nattskift, hadde blant annet koordineringen av cateringen. Dagskiftet skulle purre meg opp halv sju, men det ble først ti over halv da han måtte løpe opp igjen for at Alexander L Kielland antakelig hadde kanta. Det skjedde jo ca fem over halv sju.

Jeg ble vekket av dagskiftet. De purra meg opp halv sju. Jeg måtte løpe opp, fikk beskjed om at Kielland hadde kantret, begynte syv om kvelden. Hele Edda personellet ble evakuert til oss. De ble sittende i kantinen hos oss.

KRANFØRERENE

Kranføreren øste ut hva han hadde opplevd. Fra sin arbeidsplass i kranhuset på Edda hadde han hatt orkesterplass. Han store mannen satt og grein og fortalte med Eddafolket rundt seg hva han hadde opplevd.

Han senket basketen ned i havet. Etter hvert når basket var full av folk hevet han basketen. Det kom til folk til hele tiden. Basketen ble trukket opp og det var det en kar som hang seg fast på kanten av basketen og en kar som holdt seg faset i taustumpen under basket. Basketen ble ført inn over kanten på helidekket, da glapp han taket han som holdt seg fast i taustumpen under og forsvant ned i havet igjen. Han som hadde tatt tak i kanten var med inn på helidekket. Han måtte de brenne opp fingrende på for å få løs.

Folk strauk med. Folk stod og så på at folk krabbet ned langs leggene på Kielland, så rauk wiren og den sveipet over dem da det rauk. De ble delt. Sterke fortellinger jeg hørte på.

ALEXANDER KIELLAND

Jeg koordinerte cateringen om bord. Jeg kjente det faste crewet fra da jeg hadde vært der, og fikk vite at kapteinen om bord strauk med. Korridorene var glatte, med glatte bare vegger uten gelender. Det må ha vært glatt og vanskelig, nesten umulig å krabbe oppover golver og vegger når plattformen hellet, tenkte jeg.

Hørte om en skotte vært om bord et døgn, han var ikke kjent, han forsvant jo.

Husker jeg så på skissen over plattformen som hadde fem bein. Det viste seg senere at det beinet som ble dradd av. Det var ved var min livbåtstasjon. Jeg var ikke gamle karen 24 år. Det sitter hardt i meg. Jeg var blant de yngste som var der den gang. Ulykken gjorde et stort inntrykk. Det er en spesiell opplevelse, kunne ikke vært nærmere uten å ha å ha vært der. Jeg føler jeg meg heldig at jeg ikke var nærmere.

ORGANISERING AV PERSONELL

Medicen ombord hørte til cateringen som jeg hadde ansvar for. Vi sleit med å få tak i en ny medic. Vi fikk tak en skotte fra kontoret i land.

Personalkoordinator hadde ansattnummer og navn. Det var mange ganske like navn, ikke alltid en klarte å sette ansiktene på de rett menneske.

På Ekofisk dro de opp døde personer i flere dager etterpå.

Det var et stort arbeid med å identifisere dem, og vite hvem som var hvor.

HJEMME

Det var jo stor trafikk på Rogaland og Farsund radio naturlig nok. Fikk kontoret i land til å ringe hjem dagen etter, at alt var greit med meg. Min kone gikk rett i bakken

Jeg var på jobb, satt der. Ble holdt orientert. Hun satt hjemme. Det måtte være en stor belastning for de hjemme.

Når det ble lyst, kunne en se at beina til Kielland stakk opp langt borte.

ETTERPÅ

Jeg var bare en tur ut etterpå. Ville ikke være i Nordsjøen mer. Vi fikk barn og kona ville ha meg hjemme.

Sikkerhetsrutiner ble endret. Det ble et skifte, ja! Bedre sikkerhet.
Kiellandgenerasjonen er i ferd med å slutte nå.

EIVIND ØYRÅS, BROWNAKER

Av Marie Smith-Solbakken, 13. november 2015

BAKGRUNN

eoy@ablikk.no
f. 1952
Teknologiveien 1, Arendal

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjennomført på kontoret til Øyrås i Arendal. Det ble tatt notat fra samtalen. Notatet lest opp på telefon 16. Juni 2016 for Øyrås og det ble gjort noen korrigeringer. Det bes om samtykke til å kunne bruke notatet som grunnlagsdokument i vår fremstilling av Alexander L Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer.

Notat sendt til gjennomlesning. Korrigeringer gjort 08.01.2019. Samtykket i at notat fra samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken som overleveres Norsk oljemuseum og Nasjonalbiblioteket for at offentligheten får del i dette. (Mail 11.01.2019)

BAKGRUNN

Begynte som Personalkoordinator på Kielland i 1978 og var der frem til høsten 1979 inntil Kielland ble flytter fra Eldfisk Alfa til Edda. Arbeidet på Henrik Ibsen samme høsten (1979). I denne perioden jobbet jeg for Brownaker.

1980 - 1985 jobbet jeg for OIS som senior Personalkoordinator.

1985 - 1986 PMS Supervisor (Personal Movement System) for BP på Ulafeltet.

1986 - 1987 som flotellkoordinator for PPCO (utleid fra OIS) på løftebargen DB102 som lå på Ekofisk.

Når jeg jobbet offshore jobbet jeg for Brownaker. Når jeg begynte på land etter Kiellandulykken begynte jeg i OiS som personal og rotasjonsleder i slutten av mai 1980. Da jobbet jeg på land.

KIELLAND

Jeg var på besøk hos en kamerat da vi fikk vite om det på nyhetene på TV. Hadde vært på Kielland fra mai 1978 til oktober 1979. Når Kielland flyttet fra Eldfisk, flyttet jeg over på Ekofisk senteret. Jeg hadde altså vært på Kielland et halvt år før den veltet.

OIS

Ble personalkoordinator i OiS to måneder etter ulykken. Prosessen med pårørende var ferdig. Jeg ble med på prosessen med sikkerhetsopplæring, og var med på å bygge opp et personal og rotasjonssystem. Tidligere hadde alt gått på papirlister og håndskrevne lapper. Når du skulle finne tilbake noe fort, tok det tid. Det fikk vi erfare under Kiellandulykken. I etterkant av med de erfaringer tok ledelsen i OiS beslutningen om å at alt skulle legges inn på data. Det var den tiden med grønne skjermer.

OiS tok dette alvorlig Min jobb var mest å kvalitetssikre programmet og hvordan det skulle se ut. Vi visste at de crewene som reiste ut ble flyttet på, og vi måtte ha et system på å få beskjed og registrere det, så vi til enhver tid visste hvem av våre ansatte som var hvor.
Nå Kielland veltet visste vi ikke eksakt hvem som var hvor. Vi visste ikke hvem som var på Kielland og hvem som var på Edda. Det var det som var problemet.

KONTAKT MED
De jeg hadde kontakt med var de som reiste ut igjen. Det var *Helge Georg Knudsen* og *Gunvald Falk* (død for noen år siden) De hadde ikke synlige men.
Men hadde de det? Gunvald var brei i kjeften. Alle som var der, var prega. De var nok det.
Husker en av de som overlevde som fortsatte, som sa at hvis han skulle bo på søsterplattformen til Kielland, måtte ikke kona vite det.
En av enkene fortalte i ettertid at folk var mer opptatt at hun fikk erstatning enn at hun mistet mannen.

OM JOBBEN OFFSHORE OG ETTERPÅ
Jeg var sykemeldt fra romjulen 1979 og ut april. Jeg hadde en gammel idrettsskade. Hadde drevet med hopp, og tatt menisken.

KONSEKVENSER
Sikkerhetsopplæring kom veldig sterkt inn, og ble tatt seriøst. Alle fikk en god rakett i rumpa. Det ble en ordentlig sikkerhetsopplæring. Det var generelt for all virksomhet offshore.
Vi vet at alle som kom seg i livbåt, og fikk den på vennet, de overlevde. Kursene fokusert på å løsne livbåter.

FRANSKMANNEN
Tidligere telegrafist *Knut Nærbø* adresse og telefon (finnes ikke på gule sider og 1880) som forlot plattformen en halv time før den sank har fortalt i ettertid: ”Franskmannen hadde gitt lyd fra seg hele dagen”. Riggen var bygget i Frankrike og det gikk en historie på at det var en franskmann, gjenganger, som var sveiset inne og som ville ut. ”Han hadde vært flink til å dunke den dagen”. Franskmannen var en kjent mann, vi snakket og spøkte om han.

OVERLEVENDE
Harry Vike: (intervjuet) telegrafist da det skjedde. En nordlending med langt skjegg, han kom på en halv time før. Han overlevde og sluttet.

REDNING FRA EDDA
Atle Slettemark: adresse og telefon (finnes ikke på gule sider og 1880). Han var aktiv med å plukke folk opp. Bor i Kristiansand. Han fikk en hedersbevisning. Han kravlet ned i vannet og tok opp folk. Arbeidet som sikkerhetsmann.

SNUING AV KIELLAND
Etter Kielland ble slept inn, satt jeg sammen med en som hadde arbeidet som rørlegger og hadde sveiset litt på Kielland Vi satt og hørte på en som forklarte hvorfor de ikke hadde snudd riggen, som fortalte at det var fordi de ikke visste om den midlertidige temporære boligmassen tålte å bli snudd fordi de ikke visste hvordan den var festet. Han mente de kunne bare spurt de som jobbet der, han for eksempel. Han kunne fortelle at det var heftesveiset i alle hjørner. Det nyttet ikke å spørre de som var der, de skulle ha dokumentasjon for alt.

ARNE E NARVESTAD, BROWNAKER

Av Marie Smith-Solbakken, juni 2016.

PERSONLIGE OPPLYSNINGER

F: 1953.
Arne.narvestad@online.no
Ansatt som personalkoordinator i Brownaker på Ekofisktanken

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjort på telefon. Notat fra samtalen sendt til gjennomlesing og korrigering og bedt 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 sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer. Samtykke gitt 10.07.2016.

Det er gitt samtykke til at notat fra samtalen i sin helhet offentliggjøres og overleveres Norsk oljemuseum og Nasjonalbiblioteket slik at offentligheten i dag og ettertid skal få del meddelelsen. (mail 15.12.2018).

JOBBET PÅ EKOFISK TANKEN

Jeg jobbet for Brownaker den gang. Jeg var der som personalkoordinator. Jobbet med Shutling og crewskifter Vi hadde kontor på cellardekket til det den gang nye hotellet 2/4 H. Alt var normalt. Det var en normal kveld. Jeg hadde kontakt med de i radiorommet på Kielland ca. halv sju. Vi var linket opp på telefon. Halvsju er midt i skiftbyttet. Vi hadde crew som skulle hjem, og vi hadde sendt i land noen fra cateringen som var ansatt i Dolphin catering. Det var crew på vei ut som landet på respektive plattformer. Så begynte maskinene å shutle til de ulike enhetene. Mange av våre folk bodde på Kielland, men arbeidet på andre enheter. Og med alle de maskiner som var i luften, så kunne vi ikke til enhver tid vite hvor folka befant alle var.

LITT OVER HALV SJU

Klokka var litt over halv sju, jeg hadde nettopp snakket med de på Kielland og var på vei fra containeren på celladrekket til kantinen for å spise. Jeg var nesten kommet dit, da gikk det over PA ”Mayday Mayday Edda”, og med beskjed om at alle båtkoordinator skulle melde seg til safetykontoret.

Jeg bråsnudde, jeg kom inn på kontor og hørte på VHF. Momentant skjønte vi katastrofen. Det tok Ikke mange minutter før Phillips satte opp krisekontor. Det ble best om at representanter fra alle firma som var om bord måtte komme til 5 etasje på hotellet. Det var der de hadde kontoretasjen.

5 ETASJE PÅ EKOFISK HOTEL BLIR KRISESENTER

Da var meg fra som personalkoordinator fra Brownaker som representerte Browaker, og Ed Savage fra Brownaker som representerte Brown & Root. Vi gikk opp i 5 etasje. Det var kø alt når vi kom. Det eneste jeg husker var at en løp og hentet en flipover. Det var kaotisk. En indonesisk elektroingeniør hang over flipoveren og begynte å skrive ”Alexander Kielland minutt for minutt”.

Det var et åpent kontorlandskap. Folk var egentlig i kantina og spiste, og kom løpende opp. Ble stående. Folk fikk beskjed om å skaffe mannskapslister og det ble registrert hvem som

representerte hva firma. Du gikk der og lurte på om du skulle kaste opp, det var et helsikens kaos. Før folk tok seg sammen og fikk organisert seg.
I løpet av en halv time. Litt over syv, hadde alle fått klarhet i hva som var skjedd, og at hundrevis av personer kjempet for livet.

EKOFISKTANKEN
Ekofisk tanken var kontoret vårt. Det var der vi begynte å skrive opp navnelister og over hvem vi trodde var på Kielland, de var ikke offisielle. Listene vi utarbeidet var basert på flightliseter og shuttlelister. Det ble laget en lang liste over hvem som kunne vært om bord på det aktuelle tidspunktet. Det var et stort puslespill. Det var det verste tidspunktet det kunne skje. Halvsju er tidspunktet da folk kommer fra land og noen drar hjem, og noen kommer fra jobber fra andre plasser på Ekofisk, og folk står og venter på å shuttle. Vi fikk oversikt så fort det gikk an så lenge vi ikke hadde elektronisk hjelp.
Jeg visste at vi hadde en del folk på Kielland, og at vi hadde en maskin i lufta med folk fra Brownaker. Det skulle vise seg at de nettopp hadde tatt av fra Kielland.

PHILLIPS LEDELSEN
De var i sjokk. De spurte kjenner vi noen? Kjenner vi noen?
Etter vi hadde vært i 5 etasje var det en fra ledelsen som fulgte med ned på cellardekket. Vi dobbeltsjekket lister og gikk opp i skylobbyen og sjekket navner igjen.

Vi hørte på VHF'en at representant fra offshoremanager (OIM) spurte supplybåtene om de kunne få tauet vekk Kielland fra Edda. Han som meddelte den beskjeden var brydd. Da svarte en av skipperne fra supplybåtene. Det er klart vi skal taue vekk Kielland, men først har vi en jobb å gjøre, å redde folk !

UTOVER KVELDEN
Utover tidlig kveld, var det å få frem mannskapslister, det var papirkopier, vi fikk oversikt. Når klokken ble 2100, ble vi oppfordret til å komme opp med survival suite opp i sky lobbyen på hotellet.

Vi hadde medic om bord, de ble returnert, og deltok i redningen og førstehjelp som de kunne gi.

NATTEN
På kvelden og natten ble folk spurt om å stå opp og stå på broene og speide etter folk. Ekofisk complex strekker seg over halvannenkilometer. Det var organisert vi måtte holde utkikk over alt. Det var stort sett bare sengetøy vi så som kom drivende.

Det var noen vi oppdaget i vannet. De var døde.

Vi hadde kontakt med den livbåten, de som hadde klart seg å komme i den. Vi kjører i livbåt, bruk ressurser på å redde de andre, var det vi hørte.

Det holdt det på å skje flere ulykker. Helikoptre holdt på å kræsje med hverandre. Husker de skreik ut på VHF ikke stig til den høyden, hold deg der. Det er korridorer de skal fly i. Ekofisk flightkoordinator var ikke i stand til å koordinere alle de helikopter som befant seg der. Det kom fort et Nederlandsk krigsskip som ble kommandosentral for sjøtrafikken og et NIMROD fly som dirigerte luftrommet.

Til slutt måtte folk sove. Fikk oss en time søvn på natten.

Om morgenen etter

Det var stille neste morgen. Vi så over til Edda og så beinet som var løsnet. Haugevis med båter, fiskebåter, supplybåter som hadde plukket opp døde folk var på vei mot Ekofisk complex. Majoriteten av de omkomne ble sendt hjem fra helidekket på tanken. NRK kom ut neste morgen. Steinfeldt var der.

Omkomne tas om bord på Ekofisk tanken

Mellom tanken og Ekofisk hotell 2/4 H lå supplybåten med mange døde mennesker. Den ble brukt som en lagerplass. Det var en supplybåt med en dynamisk posisjonering som kunne ligge i ro, så kom de andre båtene som hadde plukket opp likene og leverte det til supplybåten. Vi hadde ikke annet enn en kran på tanken til å heise dem opp med .

Fiskebåten la seg så nærme supplybåten de kunne. De forulykkede ble bundet fast med tau og lagt i ned sjøen, mens mannskapet heiv tauenden over til de på supplybåten som igjen dro de om bord en etter en.

Der ble de lagt i bårene. Så var det kranen på Ekofisk tank som heiste de opp på helidekket på tanken. Derfra ble de lagt inn i hangaren. Det var ikke uverdig. Jeg hadde kontor på cellardekket på tanken. Vi stod og så på denne operasjonen. Alt foregikk stille og varsomt. Så var det å gjøre de klar for transport til land. De ble lagt på bårer brakt til helikopter og flydd i land. Det var vesentlig dag to. Jeg så det siden jeg hadde kontor på cellardekket på tanken.

Inntrykk som festet seg

Det var fælt. Du var maktesløs. Har tenkt på det mange ganger. Akkurat de to første dagene, gikk vi i sjokk. Vi var veldig skvetne. Smalt det i ei dør fikk vi panikk.

Det kom et fartøy med containere. De ble heist opp på og satt litt hardt ned. Vi lå og sov på dekket under. i løpet av 5 sekund stod alle fire på golvet og så skrekkslagne på hverandre. Vi måtte bare være der, vi måtte bare gjennom det.

Det var en umiddelbar hjelp for oss at vi kunne være der og prate med hverandre. Alle var preget av håpløsheten. Du er veldig maktesløs i en sånn situasjon.

LENNART LUNDHOLM, BROWNAKER

Av Marie Smith-Solbakken
Lennart.lundholm@gmail.com

PERSONALIA

F: 1952
Mobil: 99747044
Paulen på Flekkerøy, 24.10.2015

GJENNOMFØRING OG BRUK

Øystein Hakestad ordnet avtale med Lennart Lundholm, og fortalte om Råolje. Samtale gjennomført hjemme hos Lennart Lundholm den 24.10.2015 mellom Hakestad, Wallin Weihe, Smith-Solbakken og Lundholm. Smith-Solbakken og Wallin tok notater. Det ble gjennomført en kort oppfølgingssamtale 9.11.2015 samt tatt foto. I tillegg har Smith-Solbakken hatt flere telefonsamtaler (11.1.2016,12.01.2016 og sist påsken 2016) med Lundholm ifm at notat fra samtalene har vært oversendt Lundholm til korrigering. Lennart Lundholm har bearbeidet og delvis omarbeidet notatet.

Det gis samtykke til at notatet kan brukes som et grunnlagsdokument i fremstillinger av Alexander L. Kiellandulykken, herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av flere utsagn fra flere personer (Messenger fra Lennart Lunholm 24.4.2016).

Samtykket i at notat fra samtalen offentliggjøres og inngår i minnesamling om Alexander L. Kielland-ulykken som overleveres Norsk oljemuseum, Nasjonalbiblioteket og Arbeiderbevegelsens arkiv for at ettertiden får del i dette. (Messenger 22.12.2018)

BAKGRUNN

Tidligere oljearbeider og trubadur.
Materialkoordinator og personalkoordinator på Ekofisk.
Bodde på Alexander Kielland året før den kantret
Arbeidet i Nordsjøen frem til 1977- 1992

ALEXANDER KIELLAND-ULYKKEN

Hadde ikke tenkt så mye på Kiellandulykken på en lang stund, før jeg ble bedt om å bli med på et bokprosjekt. Dagen efter våknet jeg tidlig på morraen, og ble liggende å tenke. Og jeg ble så nervøs, og fikk sånne frysinger over hele kroppen av å tenke på det, og at jeg slapp unna med en hårsbredde, at jeg måtte stå opp. Riste av meg uhyggen.

TÅKE

Jeg skulle reist ut dagen det skjedde. Men det var tåke og dårlig vær på Ekofisk, så jeg ble holdt igjen av personalkoordinatoren på land. Jeg lå og sov, og min mor kom ”racende inn”. og sa: ”Alexander Kielland har kantret”. Kantret… Forsto ikke hva hun pratet om. Hva da kantret. Fikk jo sjokk da jeg sto opp til nyhetene. Hun var ikke bare kantret, men gått helt rundt. Forståelig nok ble min tur kansellert. Så jeg kan ”takke tåka for så mangt”. Den har jo og gjort at jeg har tjent mange penger til tider, de ganger man ble igjen der ute, med full overtidsbetaling. Men her redet den trolig livet mitt. Siden jeg hadde ”en av de fine lugarene” ombord, som lå på de nedre dekkene.

PÅSKEN PÅ TELFORD´S PUB

Påsken ble helt surrealistisk. Satt på puben Telford´s pub på Caledonian i Kristiansand sammen med mange andre nordsjøfolk. Satt i andektighet og hadde vondt av oss sjøl, vondt av hverandre og vondt av dem som var rammet. Og på fjernsynet rullet navnelister hele tiden. Med stadig nye navn. En kjente ham, en annen kjente ham osv. Hele helgen, ja hele påsken gikk med til det. Kjente på en slags *sensasjonsfølelse*. Vi hadde aldri vært nærmere en katastrofe. Katastrofen hadde rammet vårt miljø. Dette var ikke en flystyrt langt borte, hvor vi ikke kjente noen. Katastrofen skjedde på/med vår arbeidsplass, med våre arbeidskamerater. Og vi kjente jo så mange som var der, og som var meldt savnet, og som ble reddet. Vi så hele tiden etter kjente navn etter hvert som listene kom opp. Litt flaut og dumt, men samtidig spennende og gripende. Det gjorde et stort inntrykk. Jeg var materialkoordinator og personalkoordinator, noe som gjorde at jeg visste hvem de fleste var. Og husker jo nesten hele gjengen fra OIS. Jeg visste om 20-30 av dem i hvert fall, som var om bord just da. Noen av dem kjente jeg veldig godt.

KOLLEGER SOM OMKOM

En veldig god venn, Rolf (*Rolf Martinsen* 57 år fra Oslo) ble knust bak en livbåt. Han var en meget dyktig maler og vi var gode venner. (Han var sammen med fengselsvokter Rita i Kristiansand) Dette fikk jeg fortalt på puben noen år seinere, fra et øyenvitne som hadde vært til stede da det skjedde. Selv hadde han overlevd Kielland, men til hvilken pris? Han hadde ikke hatt det godt siden, og han var sterkt preget av ulykken. Når han fortalte det til meg fikk jeg frysninger over hele kroppen. Tenk knust av en livbåt. For en ironi. Han som fortalte det er død nå.
Og veldig mange av første generasjons oljearbeidere er jo borte nå. Og mange av dem som overlevde Kiellandulykken er døde. Den harde kjerne levde et hardt liv. Noen har drukket seg i hjel.

En av sjefene mine, *Rolf Reme,* skulle bare ut for noen dager. Akkurat denne fatale turen skulle han kun ha en inspeksjon på Ekofisk Tanken/Albuskjell Alpha. Han reiste ut bare for noen dager. Det var ikke plass for ham å bo på Albueskjell Alpha, derfor måtte han shuttle til Kielland. Og han omkom. Senere måtte jeg klippe opp låsen på skapet hans og sende sakene hans inn til basen. Nye verneskoa, lommeboka og noen småting. Og det var ikke bare ham jeg måtte rydde sammen sakene for. Men også for tidligere arbeidskamerater. Det opplevdes hardt og endelig. Jeg fikk også beskjed om at jeg måtte sende deres gamle slitte vernesko og kjeledresser hjem til de pårørende.. Hva faen skulle de pårørende med en gammel skitten kjeledress. Syntes det ble helt feil, så jeg sorterte ut det av verdi, og heiv resten.

ERFARINGEN MED KIELLAND

Kielland har gitt meg livserfaring. Noen ganger er du heldig, andre ganger ikke fullt så heldig. Jeg stiller meg ofte selv spørsmålet, hvorfor var jeg ikke der da? Enda jeg vet det jo. Jeg ble jo forhindret av tåka. Men sånt er jo så tilfeldig. Tankene surrer. Merker selv etter så mange år at jeg får grøsninger. Skallet har en egen måte å fungere på. Hvorfor hadde jeg sånn flaks, at jeg ikke var der? Jeg skulle jo ha vært ute. Og da hadde jeg bodd i de faste lugarene som lå under boredekket, hvor de færreste kom seg ut. Mange av lederne og det faste personellet bodde der, og få av dem klarte å komme seg ut derifra når plattformen krengte. Hadde jeg kommet meg ut? Om jeg ikke hadde lagt meg, men hadde vært i en av containerne og spilt poker, ja da hadde jeg kanskje klart meg? Det skal jeg stå på resten av mitt liv. Jeg hadde visst hva jeg skulle gjort. Jeg var i god form, og svømte godt. Jeg hadde hoppet lenge før, og svømt mot Edda. Jeg hadde aldri ventet på at livbåten ble låret. Jeg har heller aldri helt forstått

hvordan de fungerte. Og de fungerte jo ikke heller! I hvert fall ikke på de sidene som var på motsatt side av hellingen. De klarte jo ikke å låre dem, for de ble jo presset mot skaftene!

Visst har dette laget merker i oss. Selvfølgelig mest i dem som overlevde. Men og i dem som var hjemme på fritørn. 15 år i Nordsjøen har satt sine spor. Og Nordsjøen var ikke for smågutter på den tiden. Mange klarte bare en tur. Og skal en ha opp den "livsviktige" oljen må man ta sjanser. Og det ble gjort hele tiden. Jeg jobbet der for de jeg er fattig. Satset litt liv, for å få litt penger. Det var en dyd av nødvendighet. At det var en stor belastning for mora mi at jeg jobbet på en såpass farlig arbeidsplass, det vet jeg. Hun var tøff av legning, og Kielland traff henne jo ikke direkte, men den traff likevel. Det ble vel sagt at det ikke var min tur da, og hun visste godt at arbeid i Nordsjøen var farlig. Hun bekymret seg.

HVORFOR KANTRET KIELLAND?
Ulike teorier ble diskutert som:
Dårlig sveis?
Forhaling og forankring?
Svak konstruksjon?
Dårlig stål?
Materialtrøtthet.

Man endte opp med det siste.

Men, det gjorde et stort inntrykk på oss alle at et bein plutselig kunne brekke rett av. En teori som bygde seg opp og verserte i miljøet, var at årsaken til havariet skyldtes en kombinasjon av høye bølger, samtidig med at Kielland måtte forhale pga. dårlig vær. Den lå ellers opp mot Edda med en gangbro. Forhaling i dårlig vær er krevende. Det er en vanskelig jobb, og krever koordinasjon. Samarbeid mellom dem som gjør det. For noen må slakke ut, samtidig som andre strammer/vinsjer inn.

Snakket har gått på at det var i forhalingen det gikk galt. Spekulasjonene gikk steinhardt på at det ble vinsjet inn for mye på den ene leggen, eventuelt slakket for lite ut på en av de andre og at samspillet ikke fungerte, og at leggen av den grunn brakk. For om det ble vinsjet/unngått å slakke, samtidig med at plattformen ble løftet av en bølge, ville det bli enorme krefter på skaftene når bølgen sank. Men dette vil man aldri få vite. Og man risikerer å legge skyld på en eller flere som er døde, så det ble dysset ned. Og det ville være både feil og galt. Det var en alvorlig teori som vi aldri kom til bunns i. Men det er og hevet over enhver tvil, at materialtrøtthet også spilte inn. Bare at det er ikke sikkert det hadde skjedd, der og da, under så dramatiske forhold, og som ga et sånt fatalt resultat.

Og man kan vel si, at standarden generell ikke var av den store. Som for eksempel kinosalen. Der satt folk i kjeledress og mange lag med klær på. Veggene var bølgeblikk. Og det blåste rett gjennom. Lugarene var containere stablet oppå hverandre i flere etasjer med plass til seks i hver. Kaldt og jævlig og dårlig luft. Helt grusomt, helt forferdelig. Vel ble det tjent mye penger, men til hvilken pris.

LÆRDOM
Men…Alexander Kiellandulykken satte en standard. Nå skulle det være/bli trygt! Men du er aldri trygg i Nordsjøen. Men ulykken ga Phillips (og de andre oljeselskapene og for den del) et jævla trøkk. Skulle de ha ut folk, måtte folk være trygge. Og Ekofiskkomiteen satte steinharde krav. Og det ble sikrere/bedre kontroll. Men selvfølgelig genererte det bølger.

BANGLADESH

På den sammen tiden som Alexander Kielland ble brukt som boligplattform, lå og Henrik Ibsen der ute. Hun var av samme type. En "Pentagonrigg", med 5 skafter. Også den ble brukt til boligplattform. Og den var hakket verre. Det var regnet som ren straff å måtte bo der. Og hun gikk bare under kallenavnet "Bangladesh". Men efter Kielland ble den bygget om. Men før den ble bygget om sov folk 8 stykker på "lugaren", som jo kun var noen containere.

:::////*Enda verre var det på midten av 70tallet, på Friggfeltet.. Da kunne vi risikere at det bodde 12 mann i en "tyvefotscontainer". Vi la oss klissblaute, og sto opp klissblaute. Folk tørka "tåfisstrømper" på de elektriske ovnene, og hele containeren stinket. 8-10-man snorket, og man sov stort sett aldri. Det var rene helvetet. Nå om dagen har de kun enmannslugar og jobber kun en tredjedel av året*::://///

En gang vi var i luften i under shutling, i arbeidsklær, når vi plutselig, av en grunn jeg har glemt, måtte lande på Hendrik Ibsen. Det var vinter, rundt -1 grad, og orkan (noe som føles som -30). Hele plattformen iset ned. Ble kjempetung. Og vi måtte sove "rundt forbi", i skitne arbeidsklærne, med et eller annet over oss besetningen om bord klaret å hoste opp. Vi holdt på å fryse i hjel. Og orkanene/bølgene gjorde at vi trodde vi skulle gå ned med mann og mus. Det knaket og braket. Spesielt pga. ising. Det var hasardiøst mange ganger, men alt gikk på profitt. Dagen efter var det noen av oss som skulle reise hjem. Men været hadde ikke bedret seg. Så vi kunne ikke komme tilbake til plattformen vi bodde på, og der de private tingene/klærne våre fantes .. Så vi fikk utlevert hver sin rene kjeledress, og reiste hjem i dem. Jeg naken under, for jeg hadde kastet alt tøyet, inklusive undertøyet. Og man følte seg passelig dum, da man kom hjem til Kristiansand, kun iført en oransje kjeledress og vernesko. Til saken, som jo faktisk er litt morsom, er at det hadde snødd 1 meter på Sørlandet. Og folk kom bort til meg (pga. den oransje kjeldressen), og skjelte meg ut for den dårlige brøytinga.

Men efter Kielland satte Ekofiskkomiteen steinharde krav.. Også folket gjorde det. Skulle man bo på Ibsen, forlangtes det risikotillegg. Og mange turte rett og slett ikke å reise ut på den. Så den ble tauet til land, for "ombygging". Eller rettere, rivning av alt over dekk. Selve konstruksjonen (Pentagonrigg) var jo fremdeles akkurat den samme, som Kielland som gikk rundt. Så mange var fortsatt skeptiske. Men den kom ut igjen, med et nytt boligkvarter med flott standard. Og folk begynte å "glemme". Men rundene rundt Kielland, og det faktum at "jeg skulle vært der", og hadde bodd der et år, hadde satt spor "inni meg" som jeg ikke var obs på. En gang jeg var reist ut på Hendrik Ibsen, efter at den var ombygd, satt jeg stille og rolig på kontoret. Det var midt på sommeren, og nydelig vær. Helt utrolig for å være i Nordsjøen. Blankt hav, sol, og 25 grader. Var t.o.m. folk som gikk ned på skaftene og badet. Jeg satt der stille og fredelig, og plutselig kom et drønn. Og umiddelbart kom tanken.. Der røyk et skaft på denne også. Jeg var på vei til livbåten på et blunk. Opp og ut på dekk, vill i blikket. Da viste det seg at det bare var kranføreren om hadde misberegnet litt, og dundret en container i dekk, rett over der jeg satt. Men det tok laaaaaaaaaaaang tid før jeg fikk roet meg. Og dette selv om jeg ikke var med på selve forliset.

NORDSJØEN ER EN FARLIG ARBEIDSPLASS

Ja Nordsjøen var en farlig plass. Og jeg "lurte døden" på mållinja 3 ganger til. Like efter at et helikopter ramlet ned, og jeg mistet "kjentfolk" (skjedde faktisk to ganger), skulle jeg reise ut. Men det var så dårlig vær der ute, at vi ble lagt inn på Sola Strandhotell. Men så kl. 03.00 ble vi purret. Vi måtte ut. For de hadde begynt å fly. Når vi kom til Forus, var det bekmørkt, og blåste liten storm. Og alle tenkte nok på helikopterulykke kort tid før dette. Og alt når vi satt i helikopteret på bakken, "rugget" det noe forferdelig på seg. Og stemningen var spent. Det

merkets. Så kommer et kraftig smell. Og ut kom piloten med en lommelykt. Åpnet døra og gikk ut. Med rotoren i gang. Og vi så ham gå rundt og lyse opp på rotorfestet.
ALLE var store i øyene. Men så kom han inn, lukket døra, og gikk fram og satte seg. Uten å si en lyd til oss. Og vi tok av. Og vi hadde sterk storm rett imot. Dette var på vei til Friggfeltet. En tur som normalt tok 1 time +/-. Men nå skulle det vise seg at det ville ta bort i 2 ½ time. Noe som jo sier litt om vinden vi hadde imot.

Så, efter ca. 2 timer, begynte vi miste høyde, med stor dropp. Friskluftventilene spydde ut glovarm luft. Alle satt stive som pinner. Og nye dropp av høyde hele tiden. Utrolig skummelt. Eller rettere. Man var livredd. Og når vi kom frem til Frigg, var vi for lavt til å kunne lande på den plattformen vi egentlig skulle. Men vi hadde akkurat høyde nok, til å kunne lande på en flyterigg. 3 min flyging til, og vi måtte ha landet i Nordsjøen, med 8-10 m høye bølger. Og det kunne virkelig godt ille. Helikopteret var jeg sener med på å låre ned på en supplybåt. Det var helt ødelagt, motorene brent. Så det var meget nærme.

En annen gang sprakk plexiglasset over cockpiten på et Bell212. Da var vi i ca. 1000m høyde, og akkurat på vei til å stige enda høyere. Hadde vinden/luftmotstanden fått tak i plexiglasset, og kastet det opp i rotoren, hadde det vært god natt. Men piloten hev seg på stikka, og stupdykka ned til ca. 40-50 m over Jæren, og så putra vi tilbake til Forus. Og å se skrekken i pilotenes øyne, gjorde jo at man var sikker på at man skulle dø.

En gang ble jeg sittende på toppen av en heis, og kjøre den opp og ned i et skaft. 150 m ned. For knappene i heisen virket ikke. Så jeg satt på taket, på en sveisekasse, og holdt inne en knapp på motoren, med treskaftet på en stålbørste. Hadde kun et lite rekkverk av galvanisert stålrør å holde meg i, på den ene siden. Da var det en eller annen 100 m opp, som mistet en stor sjakkel. Heldigvis holdt jeg meg ikke i rekkverket. For det ble smadret. Noe som selvsagt hånden min hadde blitt, om den hadde vært der. Og, hadde sjakkelen kommet 40cm lengre mot venstre, hadde jeg vært død på flekken. Så jo… jeg har nok brukt opp flaksekvoten

JON HØVIK, BROWNAKER
Jon@hovik.org
95208821

7. april 2019. Godkjent

BRUK OG GJENNOMFØRING
Samtykket i at notat fra samtale kan 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.

JOBBET PÅ KIELLAND I 1978-79
Jeg var jeg 21 år skipsingeniørstudent. Jeg hadde et års pause og var timeskriver. Det er en type lavere funksjonær. Jeg jobbet for Brownaker. Var ansatt ved Tangen verft var, som var eid av Aker. Aker hadde samarbeid med Brown & Root. Jeg gikk med Brownaker på hjelmen, og vi jobbet som noen gærninger.

Jobbet på Kielland av og til. Min arbeidsplass der var på kontor. Jeg så at personalkoordinatoren på Kielland overlevde. Det trengte ikke betydd at jeg hadde overlevd, om jeg hadde vært der. Men jeg la nå merke til at han overlevde.

Jobbet med en skotte og en brit. Skotten Mac var en brumlebasse og briten Graham var en mer tander type. Traff de på min rotasjon. Har ikke sett dere navn koblet opp mot ulykken.

ELDFISK BRAVO
Da jeg var på Kielland lå den på Eldfisk Bravo. Kielland gikk senere over på Edda.

Jeg har vært på Kielland i dårlig vær. Riggen har vært utfor en del.
Jeg er skipsingeniør i dag, og har tenkt mye på Kielland-ulykken, og hva som egentlig var årsaken.

Når de lå på Eldfisk hadde de ballastert riggen. Den lå høyt i vannet for at de ikke skulle få ødelagt riggen under. Det er høsten 1978. Den ligger for seg selv og den ligger høyt.

Folk bodde der og shutlet over på de enhetene de skulle jobbe på.

SLAMMING
Det var høsten 1978. Da opplevde vi et voldsomt uvær. Skal se i de gamle breva til kona mi, så finner jeg nok datoen. Jeg står i messa. Husker det godt. Kikker ut mot havet som er voldsomt. Jeg synes det er spennende. Det slår noen ganger så hardt i riggen at det dundret. Da sang det i riggen. Kielland lå høyt i vannet. Stod der og kikket utover havet og uværet sammen to tre arbeider. De sa at de ville vi gå de gå til ledelse og kreve survival suit. Jeg sa slapp av. Riggen er beregnet for å tåle dette.

Vi kjente bølgene slå, og det smalt i riggen. På noen bølger smalt det enda mer. Og det var en bølge som traff så hardt at etter smellet, da vibrerte riggen, og jeg hørte riggen synge. Det er som å stå på en gitarstreng.

Hvis et skip går i høye bølger, da løftes rigg baugen opp, og det kommer en luftlue under. Skipet dette ned og bølgene slår opp, og det blir et voldsomt brak. Det kalles slamming. Slamming er en veldig stor belastning på fartøyet, og skal unngås.

Jeg så pongtongene på Kielland, og jeg så bølgene skyllet over. Det er når bølgene trekker seg tilbake. Riggen er løftet opp og går ned igjen, og vannet kommer opp, da smeller det. Det er store krefter som møtes.

UTMATTELSESBRUDD

Det var et utmattelsesbrudd, men hva var grunnen til at utmattingsbruddet kom? Kielland var brukt hardt.

Jeg har sett at riggen har fått slag under pongtongene. Hver gang bølgen traff, så ble det balstningsendringer. Riggen ble hardt brukt.

TORGEIR MOAN OG NTH

Jeg studerte på NTH når de holdt på med dette. De var lærerne mine de som jobbet med Kielland og skulle slippe meg gjennom.

Kan gi Moan rett at det var utmatting, men det er feil bruk fra operatøren som lar riggen brukes slik.

Sa ikke noe til mine lærere om det. Jeg var en av 70 studenter. Jeg burde gjort noe. Jeg burde sagt det. Den å høyt i vannet. Jeg leste i den orange boka at det var en som har sett som har sett at riggen stod å dirra, det trenger ikke være tull. Det kan være tilfelle. en rasjonalisering

Har tatt kontakt med Torgeir Moan nå. Har flagget hva jeg mener for han.
Vi må møtes en dag, sa han. Skal snakke med han neste gang jeg er i Trondheim.

CFD ANALYSE

I dag er det ikke vanskelig å gjøre den CFD analyse. Noen bør kjøre en slik analyse og gi den strukturen den belastningen den fikk, med bølger, forjaling og slag. Da får man et tall på hvor store krefter riggen var utsatt for. Og da kan man også mene noe om hvorfor trøtthetsbrudd oppstår.

MAGNOR ROSSELAND, SMEDVIG DRILLING

Av Marie Smith-Solbakken, 23. august 2016, Bryne.

PERSONALIA

F. 1946
magross@gmail.com

BAKGRUNN

Begynte i Smedvig Drilling på West Venture i 1973, den gikk i opplag senere. Fikk tilbud om å være med ut på Friggfeltet som Heli vakt, jeg ville til boring. Derfor begynte jeg i Stavanger Drilling som fortalte at ALK skulle få borekontrakt,

BRUK OG GJENNOMFØRING

Samtale 23.08.2016 på Bryne. Magnor har korrigert notatet og samtykket i at samtalen kan offentliggjøres og inngå i minnesamlingen om Alexander L. Kielland-ulykken og overleveres Norsk oljemuseum og Nasjonalbiblioteket for at ettertiden får del i dette (mail 22.12.2018).

ALEXANDER L. KIELLAND

Ansatt som Driller Assistant, for å vedlikeholde boreutstyret. Det var primært min jobb, ettersyn av boreutstyr.
Jobben tok ikke hele dagen, jeg var over på Edda og snakket med borefolk der, der ble jeg tilbudt jobb som Driller Assistent i Loffland Brothers.
Etter Edda begynte jeg på Nortrym som Driller. Jeg var på jobb den kvelden ALK kantret. Vi holdt på å teste utblåsingsventil (BOP), og hadde naturlig VHF kommunikasjon i den forbindelse.

MAYDAY

Så begynte de å rope på nettet. Kan ikke huske om de akkurat ropte Mayday. Satt og hørte på. Kjente på forferdelse, det var helt jævlig, jeg kjente de ombord, hadde jobbet 1,5 år på Kielland, gikk i bomull, det var helt uvirkelig.
Beskrivelsen, smellet, at den begynte å tippe over, låg med slagside.

Så husker jeg hva Oddbjørn Lerbrekk fortalte, han er kompis med meg. Han fortalte at plattformen tippet, og han brukte ankerwiren som rekkverk da han gikk ned søyla for hoppe i sjøen. Da wiren begynte å «synge» hoppet han.

Hørte på redningsarbeidet og fortsatte jobben med å teste BOP'en.

Kommunikasjon gikk på folk som hoppet i sjøen, og folk som ble dradd opp.

Kunne ikke se Kielland om kvelden, dis og dårlig vær, så den derimot om morgenen. Ett vanvittig trist syn.

ANKERHÅNDTERING

Foregikk som regel på ankerhuset. Det er ankerhus på søylene.

På Kielland er vi på VHF i kommunikasjon med plattformsjef og båter.

Kunne fra kontrollrommet betjene alle ankervinsjer. For å flytte plattformen til og fra Edda måtte man slakke på noen anker og stramme inn på motsatt side.

Hva om man skrudde feil vei på bryter og strammet istedenfor å slakke – begge veier. Da ryker foten. Det er hva vi snakket om, det er en oppfattelse i miljøet.

Det er hva folk tror at den ble trukket i fra hverandre.
Jeg nevnte det allerede første kvelden, det var mine tanker, vi visste ikke noe om sveisefeilen ved hydrofonen.

Hvis manometeret på ballastsystemet var feilaktige, hva så med manometer til ankertension?

Mener med å ha hørt at det var plynder med ballastering.

Skulle ønsket at folk kunne sett kontrollpanelet til ankervinsjene. Jeg har sett det. Jeg har jobbet der, og vært med på ankerhåndtering på Kielland mange ganger. Det er lett å gjøre feil, trekke i begge ender. Da trekkes den fra hverandre.

Aldri trodd på det med sveisen.

STERKESTE MINNE
Det er når dagslyset kommer vi ser og de fire pontongene skvulpe i sjøen, da tenkte jeg på de jeg kjente og håpte de hadde klart seg. Står på boredekket på Nortrym og ser.

Tenkte lurte jeg døden igjen, vi drog jo inn og ut mange ganger mens jeg og var der.

SÆD OG REVE OG DE ANDRE
Var som de fleste plattformsjefer rolig og sindig. Sterkt å miste kamerater, omgikk Reve privat.

HEVE OG SENKE
Jeg har vært med på å heve og senke plattformen. Den var både i transitt draft og boredraft når jeg var der. Under forflytting ble den hevet.

Jeg har gått inni tverrstag på Kielland med plattformsjef og aldri oppdaget noe feil.

TOM AARDAHL, PHILLIPS

Av Marie Smith-Solbakken, 6. oktober 2016.

taa@halden.net
f. 1955
Halden

BRUK OG GJENNOMFØRING

Gjennomført samtale 6. Oktober 2016. Det er ført notat fra samtalen.

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 for at ettertiden skal få del i dette. (mail 06.01.2019)

BAKGRUNN

Var utdannet skipselektriker den gangen
1975: Dresser Atlas som er et amerikansk wireline-selskap
1977: Elektriker på Viking Askim
1977: Instrumenttekniker i Phillips. Arbeidet på en pumpestasjon, 37/4, mellom Ekofisk og Teeside i England, flyttet til Ekofisk tank 1978 til 1980.
1980: Slutter tidlig på våren. Hadde ikke vært i land lenge før Kielland tippet.
Jobber i dag i IBM, og er også forfatter. Skriver historiske romaner.

BODDE PÅ KIELLAND

Jeg jobbet med instrumenteringssystemer på Ekofisk for Phillips. Vi brukte Kielland som en del av vårt overnattingssystem. Jeg pendlet rundt på hele Ekofisk feltet og bodde på Kielland noen netter hver tur. Det jeg husker mest var en følelse av å befinne meg i en labyrint. Det var masse containere som inneholdt lugarer og disse virket tilfeldig pakket sammen til en boligrigg. Jeg fikk en klaustrofobisk følelse av å være der. Det var fryktelig vanskelig å finne frem, med ganger, krinkler og kroker overalt. Dette var ikke noe bra sted å være. Jeg hadde ikke fast lugar og opplevde Kielland som noe sammenraskete greier, en slags containerlandsby på en flytende plattform.

DEN KVELDEN DEN VELTET

Da jeg hørte at den gikk rundt, visste jeg at dette aldri ville ende bra. Hørte det på radio, men husker også at jeg kom på jobb og at avisene lå fremme. Jeg var helt satt ut. Tok meg fri fra jobben og tok kontakt med gamle kolleger. Jeg var ikke alene om det. Mange hadde de samme opplevelsene som meg. Jeg husker noen av de som omkom. Så navna på lista og kjente de på bildene. Nordsjøen var ikke så stor da, så mange hadde vært borti hverandre.

Dette gikk tungt inn på meg, og jeg tenkte mye på de stakkars menneskene som var om bord og som prøvde å ta seg ut gjennom den labyrinten. Tenk for et mareritt. Og når containerne flyttet på seg. Det var de bildene jeg fikk opp. Stakkars mennesker. Alt dette tenkte jeg på.

TORVALD HOSET, PHILLIPS

F: 1945
Ansatt i Phillips som Telecommunication fra 1976 til 2004
Konsulent 2005-2014

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjort på telefon 10.juli 2016. Notat fra samtale sendt til gjennomlesing og korrigering. Det bes om samtykke til å bruke notat fra samtale som et 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 13.07.2016.

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 for at ettertiden skal få del i dette. (Messenger 11.01.2019)

BAKGRUNN

Jeg var på den tiden Telecommunication Technician og reiste mye rundt på alle plattformene på hele feltet. I denne perioden var det mange nye plattformer som ble ferdigstilt - Albuskjell A, Albuskjell F, Edda, Eldfisk A/FTP og Eldfisk B.

MANGLENDE VEDLIKEHOLD

Jeg bodde på Kielland i perioder i 1978 og 1979, og hadde god kontakt med mannskapet som jobbet i Stavanger Drilling. Jeg hadde mange samtaler med en kontrollromsoperatør i Stavanger Drilling, som var bekymret for manglende vedlikehold på riggen. Han klaget over at de ikke fikk midler til å vedlikeholde instrumentering til ballastering, og at man dermed ikke hadde kontroll over fordeling av oppdrift internt i mellom de tanker som var plassert i de respektive fem bein.

HEVING OG SENKNING

De hever og senker plattformen rutinemessig, avhengig av bølgehøyde, ved å pumpe ut eller inn sjøvann (ballast). Dette blir gjort for å hindre at store bølger slår opp under nedre dekk på riggen.

FORHALING

Det var helt rutinemessig og dra plattformen frem og tilbake ved hjelp av fortøyningsankerene når bølgehøyden ble for stor til å ligge med gangvei til en fast installasjon. Gangveien ble da hevet og trukket tilbake og Kielland kunne trekke seg ut fra plattformen ved hjelp av ankerene. Samtidig med at ankerkjettinger på den ene siden ble vinsjet inn ble kjettingene på motsatt side slakket tilsvarende. Dette må selvfølgelig gjøres på korrekt måte slik at en unngår for store belastninger. Jeg vet ikke om tilstanden på instrumentering for ankervinsjene var i samme tilstand som for ballastsystemet, men det er lett å tenke seg at det vil være vanskelig å kontrollere strekket i de enkelte ankerkjettinger uten pålitelig instrumentering. Som nevnt, jeg har egentlig ingen informasjon om eventuelle mangler ved instrumentering for ankervinsjene, så dette er kun en beskrivelse av følgene ved eventuelle feil eller mangler.

FORTELL OM HVORDAN DET VAR Å BO PÅ KIELLAND?
De fleste gjestearbeidere bodde i boligmodulene på dekk, men vi som var Phillips-ansatte vanligvis bodde i boligkvarteret under dekk, sammen med de ansatte i Stavanger Drilling. Dette gjorde at vi ble ganske godt kjent med mannskap og offiserer om bord.
Lugarer og forpleining var like god som på andre plattformer på Ekofiskfeltet på den tiden, og den generelle stemningen ombord var også god. Det festet seg likevel et inntrykk av at offiserene fra Stavanger Drilling var kritiske til rederiet, uten at det i seg selv er uvanlig blant sjøfolk.

HVORDAN FESTET KIELLANDULYKKEN SEG PÅ ARBEIDSPLASSEN OG BLANT KOLLEGENE?
Det er innlysende at ulykken satt sitt preg på stemningen på feltet for lang tid etterpå. Alle som jobbet der ute, både på Komplekset og på de uteliggende plattformene, kjente noen som hadde mistet livet i ulykken. Vi kjente også overlevende som etter hvert kom tilbake på jobb. Historier om enkeltskjebner og hendelsesforløp ble fortalt og gjenfortalt, noe som selvfølgelig preget miljøet i tiden etterpå. Letingen etter omkomne pågikk en ganske lang periode etter ulykken, og det var stadig helikoptre som bragte omkomne til heli-dekket på Ekofisktanken i påvente av transport til land.

Jeg tror at alle som hadde Ekofiskfeltet som sin arbeidsplass på den tiden vet nøyaktig hvor de var og hva de gjorde da nyheten om Kielland kom. For min egen del hadde jeg friperiode og var i ferd med å innrede min seilbåt. Den dag i dag kan jeg få «flashback» når jeg er i båten og ser den innredningsdetaljen som jeg arbeidet med da nyheten om Kielland kom på radioen.

GUNNAR GUNDERSEN, PHILLIPS

Av Marie Smith-Solbakken og Else M. Tungland, 3. april, Sola Strand Hotel.

BAKGRUNN

f. 1948
Ansatt i Phillips

STARTET OPP I 1973

Jeg søkte jobb som innkjøper. (personalsjef i Phillips) Rugland sendte meg ned til Hotel Atlantic. Det var ikke lett å få jobb da som ingeniør. Samuelsen og den andre sa at jeg måtte begynne, og at her ville det være jobb for barn og barnebarn. De ville at jeg skulle være elektriker. Jeg sa nei, det kunne jeg ikke være. Jeg kunne være automatiker. Jeg hadde lært prosessregulering. Så fikk jeg tilbud. Jeg fikk jobb rett over bordet.

OPPLÆRING PÅ SÅPEFABRIKK

Fikk opplæring på Borregård. De hadde en såpefabrikk i Bjergsted. Phillips hadde leid det til opplæring, og der møtte vi som skulle begynne. Det var oljeproduksjon fra Gulf tide, men ikke fra complexet, og tilbudet gjaldt fra 1 august. Vi møtte på nedlagt såpekokeriet. Der var det amerikanere som lærte oss opp. Det var ferdige manualer.

Det var folk fra utenriksfart, og de fra prosessindustrien fra Hønefoss. Fagfolk fra Oklahoma som lærte oss opp. De fikk opprykk. De som var ledere fra før av kom et hakk høyere opp, superintenden ble det kalt. Lederne på land kom fra raffinerier fra Sweeny i sumpen (hvor myggen er på størrelse med øyesntikekrer) i Texas eller fra Bartlesville. Hardføre folk, enten jobbet de i sumpen eller i solsteika.

PHILLIPS VAR EGENTLIG ET LITE OLJESELSKAP

Phillips var et ubetydelig selskap som holdt til i utkanten av Oklahoma. De var ”rednecks” og ”oaki”. De ansatte folk rett på golvet, de begynte å feie. Enten ble de fagfolk eller prosessoperatør. De kom inn fra gata og fikk fast jobb og mulighet til å reise i verden når Phillips fikk konsesjon på Ekofisk.

JOBBEN

Ble bedt om å skifte ut noe i 1974, dagen etter produksjonsoppstart. Jeg skulle skifte noen for å holde hot-tool-system. Elektrisk oppvarmet på prosessen, da olje som varmet opp prosessen. Poenget mitt var at inni der var det asbest. De som nektet, for asbest jobber en ikke med, fikk problemer. Den ene krøyp til korset og den andre ble sendt hjem. Alle skulle look busy.

Bob Phillips, han var nevø til Frank Phillips. Mabel Hommer, var sekretær og gjorde alt for han. Hun hadde vært i Etiopia. Prøvde vi å klage var det feil, for det var verre. Satt på et stort kontor og signerte papirer og kjederøkte, kom tidlig og gikk hjem i sjutida. Skulle ikke gå hjem tidlig. Helst skulle man være lengre enn sjefen. Han så frem til dagen han skulle pensjonere seg. Han levde seks måneder etterpå, hadde røykt for mye. Den største skuffelsen hans var at han hadde vært i 45 år. Hvert femte år var det en markering. Det var ikke noe for 45 år.

Harvy Haysler han var telecom mann. De var ikke kommet i arbeid. Han trengte hjelpere, han hadde sett i papirene at jeg hadde svakstrømutdannelse. Vi dro ut i september 1973. Vi reiste ut en torsdag, fredag reiste han hjem. Et prinsipp ikke være der i helgene. De hadde gjort en feil da de plasserte antennene. De stod mot vest, Rogaland radio var mot vest. Dårlig

radioforbindelse. Satt og ropte og skreik og hørte nesten ingenting. Så var det en elektriker som var kommet i gang. Rolf Randaberg. Nå kan vi ha det kjekt, nå viser jeg deg rundt. Da viste han Bravo. Da måtte det komme helikopter. Det var ikke organisert shuttle. Han var sure som bare det. Vekte pilotene. Først til Alpha, gikk ned i radiorommet, et måleinstrument som målte effekten, ble verken bedre eller verre. Så gjorde vi det videre på andre plattromer, vekte pilotene, måtte gjøre noe.

Det var ansatt en norsk leder for telecom, Tor Aresvik. Han var leder på telecom på land. Han spurte om de kunne slutte, han fikk spørsmål om å slutte fordi han var ansatt av amerikanere, han nektet.

Det var en fine tid.

KRANEN OG RADIOKONTAKT

Da kom arbeidsordrene. De begynte de å skrive ut arbeidsordre. De ble gjort lokalt. Fikk i oppdrag å se på en radio, skulle montere en radio i en krane, på Ekofisk Charlie. Der hadde de to kraner, dekkskraner. Det var drilling på Charlie. Helikoptrene fløy rett forbi Charlie når de skulle til q'en. Han var fra Hægebostad, han gikk med samekniv og var ganske olme. Oppi kranen var det mørkt og ikke kommunikasjon. Kranene var mer under vann enn over vann. Det var dieselmotor, så de trengte ikke strøm. Han satt i mørket uten varme og uten radio og heiv opp mudsekker og løftet, Fikk tak i en elektriker. Han åpnet opp boksene, den var svart inni. Så tok han en skrutrekker så kortsluttet det, så gikk sikringene.

Når du reiste hjem på helikopter reiste du med en som hadde et fatle rundt seg. Mistet en fing eller kuttet seg. De hadde fått smertestillende. En kjente drosjesjåføren, fikk han ned til Touferja før sykehuset. Å rekke ferja var viktigere enn sykehuset.

De fant andre oljefelt rundt Ekofisk, de fant Edda, Albuesjedd, oppdaget Tor, vest Ekofisk, Eldfisk. Prosessen er enkelt. De separere olje og gass, tørket gassen og sender den av gårde. Vannet skal ut av gassen. Det kommer opp blanding av olje, gas og vann. Det er krav om at gassen skal være så og så tørr. Det er egentlig det som er prosessen der ute.

Teeside går olje, Emden går gassen. Vannet over bord sammen med kjemikaler og gift. Det har kommet krav om å rense vannet. All den muden de ikke trengte. Blow out er når det er får lett mud. I begynnelsen ble den oljebaserte mudden sluppet rett på sjøen. Nå er muden vannbasert. Krokene hadde groe på seg, når de trakk de opp fra bunn.

Hadde wiere ned for å måle innsynking. I den øverste sonen gror det noe vannvittig. Fisken ser ut til å tåle å svømme rundt i muden. Fine torsk.

ULIKE FAGGRUPPER

Instrument mann var eg. I 1975 opprette de avdeling for computer maintance. Operatører har hvite hatter, de er kongene. Vedlikehold har organge hatter, de er i veien og bruker pengene. De tøffeste er drilling, de har alltid prioritet, det er det mest kostbare.

På de gamle plattformene kan vi ikke bore nye brønner. Må bruke de gamle brønnene som er kollapset, og bore deg ned, (sidetracking) og gå ut på siden, enten vanninjesere eller produsere olje.

Ekofisk var et hav med olje, som egentlig ligger i en krittstein. Det er pumpet ned så mye vann at det er øyer av olje som ligger igjen. Pga. så høy varme og høy trykk så kan oljen flyte inn i brønnen. Når du går på oljemuseet, er det en stein, med blå prikker i, må ha forstørrelsesglass for å se de. Det er ganske varmt når du kommer 3 km ned. Prosjektlederne passer på leveransen, Engineering og construction. De rapporterte til Bartlesville og har gule hjelmer. INC

De fleste som kom var sendt med familien, det var et godt prinsipp, de liker å sende familie, Duanne Mills (død), han var et unntak hadde langt hår. De kalte han for Moses.

Drilling de gikk i det de fant. Prosjektene med gule hjelmer, ingeniører og klargjorde, bygde riggen og leverte den til drift.

Er leder for computer maintenance, jobben var å holde datasystemene i gang. Det viktigste var den ”interntplattformnedstengning”, den røde knappen.

Internt – den røde knapp er det kobbertråd ned til den store ventilen som stenger. Men mellom plattformene er det datasignal.

Piper Alpha, han som styrte oljen hadde ikke autoritet til å stenge ned. De produserte inn mot en brennende plattform. Interplattform, shut down. Det går via datasystemet.

Andre som er ekstremt viktig er kasseapparatet. Alt som produseres på Ekofisk har samme eierstruktur. Albuesjell Shell og Albuesjell Phillips. Så ble det Alpha og Foxtrot.

J. R. More, leder for instrument, hadde så mange arbeidsordrer at han heiv alt i søppelet. Han heiv hele greia i søppelet, is it important it will come back.

UT MED FORMIDDAGSFLIGHT DEN 27. MARS 1980
Var forsinket og dårlig vær. Knut Karlsen kom ikke, han ble omdirigert og ble satt av på Tor. Vi visste ikke hvor han var. Han var på Tor det kunne vært Edda og det kunne vært Kielland. Vinden er ikke problem men sikten var dårlig. Sikten var bedret så kveldshuttle gikk til Edda som vanlig. Kveldshuttle var på gang, mellom plattform var det 212 maskiner. Safe Astoria der. Hilde Meidel var i resepsjonen, hun var ganske bisk, var folk litt frekke, nå er det min tur, da satte hun de på safen med en gang. Det var garantert. De smarte satte seg bare ned.

Vanlig dag, vi var forsinket, hadde ikke peiling på Knut Karslen.

Vi hadde lugar på Ekofisk hotell. Dobbelt sett med korridorer. Lugarene var ikke køyer, samsoving, vi tenkte ikke at noe annet var mulig.

Vi jobbet 6 -18, var gått av jobb. Klokken 19 fast film i kinosalen, det var tv på rommet, en form for dvd. Folk spiste, slappet av og så på kino. Om og gjøre å komme å spise før seks.

Så begynte det å gå rykter om at det var skjedd noe, det var før kinotid. Ryktene gikk. Men tenkte det var ikke så mye vi kunne gjøre. Noen gikk å så film, så kom det en inn, skrudde på lyset og ga beskjed at dette var usmakelig å se film, vet ikke hva som har skjedd. Viste film klokken 24 om natten.

Eneste som jeg kjente som hadde vært på Kielland var Olav Skotheim, han ble tatt frem og intervjuet, han fikk lov å si noe. Han hadde fått på seg en rød kjeldress, han kom over fra Edda.

Vi hadde seinere tidspunkt unger i korpset, han måtte ut igjen etter friperiode. Naboen hadde pratet med han, samtalen gikk tregt. Naboen hadde spurt hva de gjorde, det hender vi tar en svømmetur.

EDDA
De som jeg kjenner var oppi det.

Oddbjørn Fjelde, mekaniker på Jørpeland.

Tore Christian Halvorsen, Gressvik

De var sentrale.

Satt og pratet, hørte på radio, hadde ikke fjernsynssendinger. Vi fikk dagsrevyen på VHS kassett, gårdagens dagsrevy. En på opplæringsavdelingen. Tok opp sendte den ut med helikopter. Finnback. Hørte radio om kvelden og natten. Så ingen ting. Hørte at det var veldig helikoptertrafikk. Så Skotheim. Han satt mutters alene, han så helt forkommen ut.

NESTE DAG
Fin vær.
Omkomne ble brakt til komplekset. De lå på dekk på supplybåten. Mannskapet hadde dekket hodet, en hadde de dradd en mariusgenser over hodet.

De ble lagt på Ekofisk tanken. Noen ble sendt direkte til tanken, og noen kom til hotellet.

Lunsj midt på dagen. Vi hadde arbeidsplass på tanken og gikk for å spise, der lå supplybåten ved siden av hotellet, med dekket fullt av druknet folk.

Så vi var preget.

Vi samlet oss på 209, en hjørnelugar mot sør, rett inn fra spisesalen. Da hørte vi et dunk i veggen, på utsiden av plattformen. Vi så da, at en av de som skulle heises opp som det var tatt en løkke under armene, dunket han borti veggen. Vi gikk vi bort og så at det var en som skulle på helidekket.

De ble pakket i plastsekker, det var greit så lengde de kunne legge se ut over golvet, det gikk så lenge de kunne ligge ut over golvet, men når de måtte stables da fikk folk problemer.

Helivaktene skulle håndtere de omkomne, da var det hjelpearbeider fra mekanisk til å hjelpe og håndtere de omkomne

Det var uvirkelig, vi jobbet sakte, vi gikk i sirup.

Produksjonen ble stengt ned.

Først Edda, så stenges hele feltet.

Det tok ikke lang tid før de startet produksjon igjen.

Det kom opp igjen ganske raskt.

Vi snakket om de vi kjente. De jeg kjente var stort sett reddet. Vi snakket om sist vi var på Kielland, jeg har sittet på Kielland i dårlig vær. Det var nattflight ned.

ÅRSAKEN
Starten var det mye spekulasjoner. Når en har vært der, vet en at de slurver med ankerhåndtering. Ankrene gikk med, og etter hvert stod de i spenn, vi tenkte at det var ankerhåndtering som var feil.

Påseansvar passet på av rutiner ble holdt.

Vedlikehold hadde ikke noe med Phillips å gjøre.

Først miste et bein og så tippe rundt. At de skulle være så ustabil. Ikke så lenger etter at søsteren også tippet, det var omvisning når den begynte å tippe.

Hele Ekofisk er sydd sammen og sveiset. Charli er sydd sammen med wire.

Hakkespetter, en egen avdeling mic

Vi hadde inspeksjonsprogrammet for oss selv, men de hadde som eier sitt eget, vi hadde påse ansvar.

HVEM KJENTE IKKE BASTE?
Stuerter kokker og andre byttet biff med sprit fra Baste

Baste viste pornofilmer – annonserte Blue movie aften.

Torleif Holsæther var en av den andre Radio-operatøren på Edda.

De som jobbet hos Phillips i Tananger hadde to telefoner på skrivebordet. Den ene var en vanlig telefon, den andre var en offshore telefon som hadde linje direkte ut til Nordsjøen.

HÅNDTERING AV ULYKKEN
Etter ulykken ba jeg en på Phillips om å ringe hjem til kona og si at jeg hadde det bra, men det ville ikke vedkommende. Han var redd for at hun ville bli veldig oppskaket og tro det verste dersom hun fikk en telefon. Tanken var at intet nytt, var godt nytt.

Kona mi skulle på fest, og hun gikk på fest – men usikkerheten var der. Skulle ha tvunget han til å ta den telefonen. Har angret på det i ettertid.

Det ble ikke arrangert noen fellesmøter etter ulykken. Vi fikk ingen informasjon om hva som skjedde.

OiS = Olje interesserte sørlendinger

Tok folk opp på dekket på Ekofisk hotellet. Ser de da vi gikk til lunsj. Lik slo hodet i veggen. Fløy de over fra helidekket til tanken.

Knuste livbåter – tatt opp.

HVA LÆRTE VI AV KIELLAND
Det må være prosedyrer og regler. Kabler må ikke ligge å slenge, vi må kunne lukke dører.

Nå hard et nesten gått litt for langt den andre veien.
Man tar hensyn til alle eventualiteter. Det blir dyrt.
Nå sier de opp alle prosedyremakerne de over 58%
Når vi slanker har de ikke tid og råd til å holde på med prosedyrene.
Virkeligheten biter deg i nesen.

Nå sier vi opp alle som kan løse de vanskelige problemene.
De med erfaring og kompetanse.
Det vil få økonomiske konsekvenser og sikkerhetsmessige,

Beste med Kielland var at vi fikk et sikkerhetssystem. Sikkerheten ble tatt på alvor.

Det kan skje fæle ting meg uten at jeg føler sorg. Jeg kan bli berørt og lei meg, men har mistet sorgen.

DANIEL G A DELGORGUE, PHILLIPS

Av Daniel G A Delgargue, 17. august 2016.

PERSONALIA

F. 1942
ulv@free.fr
.
Adresse El Haouaria Port/plage Est TN8045 El Haouaria Tunisia
Ansatt som Senior telecom. Ingeniør i Phillips 12.06.1978 til 26.12.1999

GJENNOMFØRING OG BRUK

Daniel G A Delgorgue ble kontaktet av meg på mail den 9. Juli 2016. Daniel Delgurgue ble bedt om å fortelle om sine erfaringer fra Edda / Alexander L. Kielland ifm. og hvordan havariet av Alexander L. Kielland berørte han.

Den 27. Juli 2016 svarte Daniel Delgurgue at han ville skrive en rapport om hva han hadde opplevd i forkant av Alexander L Kiellandulykken. Den 17. august mottok jeg rapport med samtykke til å kunne bruke rapporten i våre fremstillinger om Alexander L. Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer, samt overlevere hans rapport til Norsk oljemuseum.

Fri, 29 Jul 2016 08:12:57 +0200 (CEST)
Objet: Re: Re : Alexander L Kiellandulykken

Kjaere Marie Smith solbakken
Jeg har faat din mail men desverre ikke faat tid til aa svare deg i detaljer.Jeg har informasjoner som ingen andre har men som jeg fikk forbudt om aa publisere av min davaerende supervisor med trusel om avsked.
Det gjelder en hendelse saa langt tilbake som 28.01.1980.
Jeg akter aa redigere saken og overfoere til Deg.
Vennlig hilsen
Daniel G A Delgorgue.
----- Mail d'origine -----

Kjaere Marie Smith-Solbakken
naa kommer endelig min rapport. se vedlegg
Vennlig hilsen
Daniel

BAKGRUNN

Jeg arbeidet i Phillips fra 12.06.1978 til 26.12.1999 som Senior telecom. ingenioer.
Jeg er foedt 18 Sept.1942. Jeg bo i El Haouaria Port/plage Est TN8045 El Haouaria Tunisia.Jeg er registrert paa det Norsk Konsulat i Tunis og er personlig venn med konsul Reidun Andersen.

RAPPORT: HENDELSER I FORKANT AV ALEKSANDER KJELLAND ULYKKE 27.03.1980

"Klokken er 16.30 , 28.01.1980, jeg er opptatt med antenner paa Nordoest side av platform Edda. Edda er knyttet til Aleksander Kjelland med en gangbro i det platform brukes som bolig platform.
Supply baat « Tender Power » hyret av Phillips Petroleum driver med anker handtering for Aleksander Kjelland. Kapten Saed staar i en liten hytte paa den ene ben av pentagonplatform.

Mens jeg arbeider,min oppmersomhet er plutselig omdirigert mot det som foregaar mellom «Tender Power» og Aleksander Kjelland. En meget kraftig rivning lyd skjaerer gjennom luften.Anker kjetting kommer ut av vannet for aa gaa ned igjen.Platform benet vibrere intens.

Kapten gestikulere i sin hytte.
Naar jeg se hvilken ben gikk av paa ulykkerapport,da setter jeg hendelse i forbindelse med min opplevelse.

Jeg skrev en rapport om saken med fullstendig beskrivelse og levert det til davaerende telekom supervisor Torolf Irgens og ba ham aa faa det videre til basen.
Etter aa ha konferert med basen,Torolf ba om aa faa enhver kopi av det jeg skrev. Ham vil ikke ha noe innblanding av vaar folk og avdeling i saken og truet med oppsigelse hvis jeg fortsatt snakket om saken.

Det er klart at PPCON ansvar forhold trekkes in i hendelse forloep.
Det er ogsaa klart at jeg vil gjerne beholde min job i denne tiden.Under rettsaken i Paris,var jeg fristet til aa komme med min informasjon.Kollega fraraadet det. Da millionbeloep er involvert, Stoerre firma kan gjoere var de vil med smaafolk.En ulykke hender saa fort i Paris. Torolf Irgens doede noen faa aar etter ulykke.

Rapport er skrevet i min sjel og samvittighet. Kopi av det brevet gaar til venner.

Vennlig hilsen Daniel G A Delgorgue "

DANIEL DELGORGUE INTERVJUET TIL STAVANGER AFTENBLAD

Intervjuet av Ellen Kongsnes [18]

PERSONALIA
epost ulv@free.fr

TILKNYTNING
- Jobbet på naboplattformen Edda, for Phillips Petroleum da ulykken skjedde. Samtykke gitt 17.1.19

I januar 1980 var Phillips-ansatte Daniel Delgorgue vitne til et uhell med ankerlinen på Kielland-plattformen, som fikk foten til å dirre. Det var samme fot som knakk tre måneder senere.

– Jeg ble bedt om å holde kjeft og aldri snakke om hendelsen. Ellers ville jeg kunne miste jobben, forteller Daniel Delgorgue i dag.

Daniel Delgorgue er halvt norsk og halvt fransk. I dag bor han i Tunisia, men har fortsatt barn og barnebarn i Bergen som han jevnlig besøker. Denne uka har han vært i Norge for å besøke familien. Samtidig deltok han på minnesamlingen etter Alexander Kielland-ulykken på Sola Strand Hotell, som ble arrangert i forbindelse med utgivelsen av ei ny bok om Kielland-ulykken der Delgorgue er intervjuet.

Der forteller han om en hendelse få måneder før ulykken, som han tror kan være en medvirkende årsak til at ulykken skjedde:

FORLØPET TIL ULYKKEN:

Det var den 28. januar 1980, klokka 16.30:

– Jeg jobbet på naboplattformen «Edda» med installasjon av antennekabler. Samtidig så jeg ankerhåndteringsfartøyet «Tender Power» ligge til venstre for «Kielland», i ferd med å styre plasseringen av ankerne, forteller Delgorgue.

Kielland var en flyterigg, festet til havbunnen med anker. Mens plattformen lå ved Edda, de siste ni månedene før den havarerte, var bare åtte anker i bruk. Dette hadde Veritas godkjent, men det franske verftet hadde skrevet i driftsmanualen at plattformen aldri måtte brukes med mindre enn ti ankre. Det var produksjonsledningen til Edda- plattformen som lå i veien for å benytte de to siste ankrene på Kielland.

---

[18] Kongsnes: 2016a

Uavhengig av om det ble benyttet åtte eller ti anker; denne januardagen i 1980, tre måneder før katastrofen, ble det jobbet med flytting og strekking av ankerwirene. Delgorgue var opptatt med sitt eget arbeid da han plutselig hørte masse bråk og en skingrende metallgnisselyd. Da han løftet hodet mot «Kielland», så han ankerwiren stå i spenn over vannflaten mellom «Tender Power» og plattformen, mens plattformfoten dirret av belastningen den var blitt påført i strekket fra wiren.

– Jeg så D-leggen dirre. Og jeg så plattformsjef Torstein Sæd stå å veive fortvilet med armene, sier Delgorgue.

Tre måneder senere, da katastrofen rammet «Kielland», satte han hendelsen i sammenheng med foten som knakk. Derfor skrev han en rapport som hans nærmeste sjef sendte videre til Phillips-ledelsen på land.
– To dager senere kom min nærmeste leder tilbake til meg med beskjed fra land om at rapporten min skulle makuleres og hendelsen aldri mer snakkes om. Det var den amerikanske ledelsen på land som ga beskjeden, sier Delgorgue
Han snakket aldri med noen andre enn sin nærmeste sjef om hendelsen han hadde vært vitne til. Men har var rystet og redd over måten han ble møtt på av ledelsen i sitt eget selskap.
– Jeg var sjokkert. Men samtidig var jeg ansatt i Phillips og man sager ikke over den greina man sitter på, sier Dalgorgue i dag.

Nå er han pensjonist. Da han hørte at det ble arbeidet med en ny bok om ulykken, tok han kontakt for å fortelle sin historie. Den opprinnelige rapporten som Delgorgue skrev til sin sjef i 1980 er destruert etter pålegg fra sjefen hans. Men han har skrevet ned et nytt dokument der han beskriver hva han så.

Hjemme i Tunisia har han også dagboknotatene fra den gang.
– Nå er jeg pensjonist og bor i Tunisia. Denne forklaringen går jeg aldri fra, sier Delgorgue.

TORMOD WIGESTRAND, STAVANGER DRILLING

Av Marie Smith-Solbakken og Else M. Tungland, 11.07.2016, 23.08.2016, Ølberg.

PERSONALIA

F: 1946
Silves, Faro, Portugal
tormod@smartsync.no

GJENNOMFØRING OG BRUK

Kontakt etablert på Facebook. Blitt anbefalt å ta kontakt med Wigestrand fra en tidligere Phillips ansatt. Samtale først gjennom Messenger og på telefon 11. juli 2016. Notat fra samtale sendt til gjennomlesing og korrigering. Det bes om samtykke til å bruke notatet som et grunnlagsdokument i vår fremstilling av Alexander L Kiellandulykken herunder fotofortelling, essays og polyfoni som er en sammenstilling av ulike utsagn fra ulike personer.

Jeg orienterte om at undertegnede var behandlingsansvarlig og at UiS var behandlingsansvarlig institusjon, at i tillegg var det knyttet databehandlere til prosjektet. Disse er Statsviter Christer D Daatland, Historiker og journalist Ellen Kongsnes, Sosiolog Else Tungland, Professor i sosialt arbeid Hans-Jørgen Wallin Weihe og master i kunst fotograf Tord Paulsen. Det ble samtykket til at alle disse har innsyn i det som her noteres.

Samtykke gitt på telefon 11. Juli 2016. Wigestrand vil komme med utfyllende kommentarer

Det ble samtykket til at notat fra samtalen kan overleveres til Norsk oljemuseum etter at bokprosjektet er gjennomført.

Det er også gjort oppfølgingssamtaler på telefon. Den 23.8.2016 var det gjennomført møte hos SAFE med Hilde Marit Rysst, Roy Erling Furre, Sverre Karl Kristensen (tidligere tek sjef Stavanger Drilling), Ragnvald Ofte (tidligere teknisk assistent Stavanger Drilling), Kåre Magne Kvåle (tidligere maskinist Stavanger Drilling), Ellen Kongsnes (Stavanger Aftenblad), Jarle Åsland (Stavanger Aftenblad).

Fotografering av Tormod Wigestrand 25.8.2016. Det ble også notert noen tilleggsopplysninger

BAKGRUNN

1964: Concordia line, dekksgutt
Militæret, Styrmannsskole
Ca. 1970 Styrmann seilt for Leif Høgh, stykkgodsfart
Var med fra starten av i Dunkerque og deltok på bygge tilsyn
1977- : Kontrollromsoperatør Stavanger Drilling (på Frigg under Kiellandulykken)

PENTAGONRIGG

Viktor Sømme, elektriker, han var med under byggingen i Dunkerque, Torstein Sæd og meg. Christen Magne Jensen var leder for byggetilsynet

Pentagonerigger er utstyrt med fem søyler. Min oppgave var å sørge for stabilitet av riggen, korrekt vektfordeling av massene i pongtongene og heve og senke den. Når vi var på prøvetur fra verftet så var vi fem når vi stabiliserte den. Fem operatører og en leder som hevet og

senket riggen. Da vi kom til Stavanger og i Nordsjøen gjorde kontrollromsoperatøren alt alene.

HEVING OG SENKNING

Jeg hevet og senket plattformen mange ganger. Det gjorde vi når vi skulle se etter sprekker og når det skulle være inspeksjoner på brazing og sjekke opp stak. Vi hevet den opp, det var en del av våre vedlikeholdsrutiner. Vi hadde pumper og ventiler og pumpet ut sjøvann. Klart vi gjorde det, mange ganger og. Vi tok den så høyt opp at vi kunne se pontongene, den fløyt i vannskorpen. Heving og senkning foregikk også på Ekofisk, i åpent hav. Hvis noen sier noe annet, så lyver de.

BALLASTERING MELLOM TANKENE HELE TIDEN EN UTFORDRING

Vi hadde clinometer. Det er et instrument som regulerer om riggen ligger er i vater i begge retninger. Nord- syd og øst – vest. Det hendte at vi måtte legge riggen på siden eller skeiven noen ganger. Da pumpet ut vann.

Vi hadde ikke noe peiling på at det var rett, vi har avhengig av instrumentene. Men de målte ikke rett. Vekten av vannet i søylene i pongtongene hadde vi ikke oversikt over. For å vite hvor mye vann du hadde sluppet inn egentlig, måtte du blåse ned til tanken for at målingen skulle bli korrekt. Det var sånne små hurtigkoblinger, vi blåse ned og utlignet trykket. Det var trykket som viste hvor mye vann det var. Det var et ærlig tungt arbeid. Lukene var jæklig tunge. Jeg måtte legge meg ned på alle fire, løfte av lokket, og bøye meg ned fysisk og blåse ned til vannet for å utligne trykket, og måle og utligne og fordele vekten. Det var ikke alle som orket det.

Hver gang jeg kom om bord målte jeg og sjekket. Det var ikke alle som gjorde. En styrmann som jeg løste av hver gang Berntsen, gjorde det ikke. Det orket han ikke. Han gjorde det aldri. Og jeg oppdaget flere ganger at vektforskjellen var mye større enn det verftet hadde oppgitt var greit for konstruksjonen. Dette fortalte jeg til plattformsjef, og jeg skreiv om det i loggboka.

Riggen var ikke konstruert for å ha så stor ballast forskjell. Det var i strid med de kriterier og mål som var satt av verftet. Man kunne ha ulik vekt inntil et visst nivå, men ikke slik som vi i praksis hadde det.

Jeg ble lei av hyle og skrike. Sa ifra til Sæd, Hauge, Halvorsen. Men det ble ikke rettet opp. Vi fikk ikke instrumenter som fungerte.

Hvis det er for stort avstand i vekten mellom søylene, blir det for stor belastning ift. maksimalbelastning, og konstruksjonen overbelastes. Det var ikke vanskelig å få riggen til å legge beint, selv om det var ujevnt med masse mellom søylene. Men det sleit på konstruksjonen.

En av de viktigste oppgavene til kontrollroms systemet var å balansere ballastsystemet, og for å gjøre det korrekt måtte vil alltid blåse systemet for å vite hva som var i hver tank. Instrumentene fungerte ikke.

KAPTEIN TORSTEIN SÆD SNAKKET OM SPREKK

Kaptein Sæd som jeg gikk med var flinke å trampe opp i en søppelcontainer. Sæd sa alltid om noe da det gikk stykker: ”Det virket i går”. Og hver gang det var noe som skulle fikses, og

kostet penger, ble det stoppet. Han hadde sine overordnede på land. Hvis de hørte at noe kostet penger sa de nei. De skulle ha penger inn, og ikke ut

Husker tydelig at Sæd snakket om sprekker. Vi hadde riggen oppe og sjekket. Vi hevet den opp, ved å pumpe ut vannet i tankene, sjekket den, og så senket vi den igjen. Jeg var i kontrollrommet og utførte dette.

Snakket mye med Torstein Sæd om det. Han var en hyggelig og ærlig mann. Han rapporterte om sprekk. Vi kontrollerte stag og brazing rutinemessig. Alle stag ble kontrollert. Det var vanlig kontroll. Jeg så det ikke det, men Torstein snakket om sprekker.

Betviler ikke et sekund at Sæd rapporterte om sprekk, men han fikk ikke gjort noe med det. Han ringte fra kontoret. Visste han var frustrert. Han likte seg ikke. Han ble ikke lykkelig av de på kontoret. De behandla han dårlig, han fikk ikke mye gjennomslag. Han snakket mye om Kaasen og de på kontoret, de likte ikke at han kom med forslag som kostet penger.

Kielland var ikke bare å ”la Humla suse”, det var et helt humlebol som suste der”.

LAND
Tror de har noe å skjule. Hvorfor ble jeg aldri kalt inn til forklaring. Jeg hadde vært lengst om bord. Jeg var i Dunkerque og fulgte med riggen ut. Det var noen som visste om det her, og ikke ville at jeg skulle fortelle om ballasteringen

HVORFOR IKKE VARSLING
Myhre sa at hvis jeg ville jobbe i Nordsjøen måtte jeg holde kjeft. Jeg hadde en kamerat som jeg traff Myhre gjennom. Han hette, Jan Haua. Han var personalsjef i et selskap som hadde med Frigg å gjøre. Han er personalmann. Han jobber for seg selv nå.

ÅRSAKER
De snakker om eksplosjon og dårlig sveis. Det var en dårlig sveis, det var en sprekk og det var for stor vektforskjell mellom pongtongene. Det var grunnen.

Kontroll med ballastvannet var det vanskeligste. Når jeg hører, at de nekter for at vi tok den opp og kontrollerte den i havet hevet og senket den igjen der ute, så sier det meg at noen har noe å skjule. Det var mektige karer som kontrollerte granskingen. Det luktet stygt av hele greia. Kielland er ikke ferdig.

ANKRING
Vi hadde anker ute i tillegg med ganske godt strekk. Det var tunge anker, så det hadde ikke så mye å si om vi hadde 8 i stedet for 10.

Det var derfor vi tok de opp – det var for å kontrollere stakene. En pentagonerigg tar bølgene godt, den ruller ikke mye, og da blir det stor belastning.

BOLIGCONTAINERE
Det var tillatt å ha flere hundre tonn med last mellom søylene.

FRANSKMANNEN
Ja han som bankte i staga, han som var sveist inne. Mye banking fra stagene, men vi fant aldri ut hva det var.

DET SIES AT RIGGEN IKKE BLE HEVET OG SENKET I NORDSJØEN, REF. MOAN
Det er så dumt å hevde at vi ikke gjorde det det faller på sin egen urimelighet.
Enten lyver han, eller er han kunnskapsløs. Jeg tipper han lyver. Hvis vi ikke hadde tatt opp riggen hadde vi jo ikke hatt sjans til å se sprekkene, og da måtte vi hatt dykkerne, og det hadde vi ikke. Når vi tok den opp, kunne vi se og inspisere. Vi var nede på pontongene og gikk på de og kontrollerte alle stag og brazinger. Det var jo det som var meningen og.

Vi gjorde det ikke for løye for det var kjekt. Vi måtte starte generatorene og pumpe ut ballastvannet. Vi begynte på formiddagen og var ferdig på ettermiddagen.

Det var et jæklig tungt arbeid å gjøre det. Det var tungt som bly, ut og på plass igjen. Ligge å krype på beina. Det var ikke lett og enkelt. Og umotiverende å gjøre det, og ikke bli hørt.

KUNNE DET GJØRES I ROM SJØ?
Vi tok vekk gangbroen, vi halte oss i fra. De var ikke problem. Vi gjorde det når det var havblikk. Det er ikke orkan i Nordsjøen hver dag.

Når vi hevet riggen var det kontrollroms operatør som åpnet ventiler, startet pumpene og tømte ut vannet. Vi hadde ganske mange ballasttanker på hver søyle. Vi passet på å ha balansere så riggen ikke fikk slagside. Vi tok ingen sjanser. Vi var nøye og hadde kontroll.

Vi visste hvor mye vi pumpet ut, så vi hadde kontroll med vekten av det utpumpede ballastvannet. Så reverserte vi når gikk opp igjen. Da bare åpnet og stengte vi ventiler til de forskjellige ballasttankene. Vi hadde lys på tavla i kontrollrommet. Grønn da var den åpen, og rød da var den stengt.

SPREKK
Hvis de ikke visste om sprekk på kontoret var de døve. De visste om alt. Sæd ringte og hadde ingen hemninger. Han var ærlige. Han ble aldri tatt i løgn. Han var nøyaktig og samvittighetsfull i arbeidet og var fortvilet over at de på kontoret ”lot humla suse”. Han snakte også med de på kontoret når han var hjemme.

VARSLER
Den gang var varsler ikke noe lurt. Jeg hørte aldri om noen som var varslere den gangen, samme hvor galt det var. Det var vel skremsel kultur den gangen. Det var mange som snakket om at rederiene hadde svartebøker om navn på folk som de ikke ville ha. Det var ikke greit å havne i den svartelisteboka. Det var bare noe vi snakket om.

Jeg visste noe om plattformen som var veltet, og så at jeg ikke ble innkalt, og jeg lurte på om jeg skal stå frem å si hva jeg visste. Jeg hadde vært lengst på riggen som kontrollromsoperatør, jeg gikk sammen med Sæd. Hvorfor ble jeg ikke innkalt?

Jeg snakket med Haua – en personalmann. Han fikk tak i Lars Anders Myhre og spurte om råd. Jeg snakte direkte med Myhre, og han rådet meg til å ikke si noe, ikke et ord, ikke nevne noe. Det ville være verre enn å banne under gudstjenesten, og den som gjøre det får ikke komme på flere gudstjenester. Alvorlige saker. Da hadde jeg ikke fått jobbet mer i Nordsjøen. Bare tia bom stilt og ikke si noe! Myhre var bombesikker. Jeg ville aldri fått jobb i Nordsjøen mer. Det var det han sa. Han husker nok samtalen (du har tillatelse til å spørre Myhre om saken) Jeg jobber ikke mer, og de kan ikke ta jobben min, ikke pensjonen heller.

Jeg var i domkirke på minnestunden. Og jeg har vært på Brutt lenke på kransenedleggelse. Har tenkt på det om jeg burde ha sagt det jeg visste. Hvem skal jeg snakke med ? Hvem vil tro på meg ? Om jeg hadde blitt kalt inn, hadde de trodd på meg? Sannsynligvis var det vel en grunn til at jeg ikke ble kalt inn til avhør.

De hadde jo mannskapslistene, de visste at jeg var kontrollroms operatør. Noen i ledelsen har visst det, og de har visst at jeg har visst, siden jeg gikk sammen med Sæd og løftet og senket plattformene og da måtte jeg også klart vite om sprekkene. Sæd var død, og kunne ikke fortelle. Og da gjaldt det å holde meg vekke fra vitneboksen.

Kaasen visste det, han var ikke omsorgsfull. Han var en drittsekk. Og var bare opptatt av penger, og ville ikke gjøre noen utbedringer om det kostet noe. De hadde mannskapslister. Det er lett å stryke et navn.

Jeg har tenkt at ulykken kunne vært unngått. Det tenkte jeg med engang jeg hørte om ulykken, og det har jeg tenkt siden. 123 mennesker omkom, mange fikk livet ødelagt livet sitt og klarte aldri å jobbe mer, og mange vokste opp uten far. Da tar en ikke lett på. Dette er noe en undersøker skikkelig.

Blir senket i den dypeste fjorden

De var jæklig raske å få den ned på bunnen. Hele det spillet var … Hva var det som foregikk. Hvorfor var det om å gjøre å få den i den dypeste fjorden i i Ryfylke. Hvorfor ikke en plass, hvor dykkerne kunne gått ned og undersøkt. Det er ikke mange som kommer ned der. De hadde det travelt. Det lurte jeg fælt på . Hvorfor så djupt og hvorfor så fort.

Hvem er det som har hatt påvirkningskraft til å få det opp og få den senket så fort. Hvem har hatt så mye påvirkning. Det lukter helt hit i motvind? Fulgte med.

Vonde samvittighet

Jeg hadde det ikke så godt, når jeg ikke stod frem, det var ikke så enkelt. Var på Friggfeltet, jeg tenkte oj oj oj ballast, ballast, ballast, krefter og sprekk. Dette måtte gå gale. Det var en konstruksjon som ikke var laget for det den ble utsatt for. Den fikk større belastning enn den var konstruert for. Mye vind, og ankerwirene var det også mye strekk i. Det kan gå galt.

Det var så mange omkomne og så mange etterlatte som ikke fikk med på hva som kunne være medvirket til å ha skjedd. Hadde vonde samvittighet. Lenge, lenge, kanskje hele veien. Det som var babyen min , og fikse det, og aldri fikk gehør.

Det var sprekk, men det avgjørende var at riggen ble belastet mer enn det den var konstruert og godkjent for.

Har snakket med Kristensen og Ofte i dag, vi har lyst til å møtes til høst.

Samvittighet

Jeg har båret på dette, jeg har hatt vond samvittighet siden da, i 36 år. Jeg stod ikke fram. Jeg ble ikke innkalt til avhør. Hvorfor ble jeg ikke det? Jeg var den som hadde vært der lengst. Jeg hørte med fagforeningslederen og en personalmann i et av oljefirmaene. De mente at jeg ikke burde stå frem. Jeg ville aldri mer få jobb i Nordsjøen om jeg gjorde det, mente de.

LEDELSEN HAR SKYLDA

Ledelsen har skylda, de visste om farlige forhold som de ikke fikk ordnet. Årsaken til at plattformen veltet er sammensatt. Det var flere forhold som gjorde at plattformen ble overbelastet og til slutt brøyt sammen. Sæd hadde rapportert om sprekk som han holdt under oppsikt. Jeg hadde rapportert til Sæd at instrumenteringen som ballasten i de ulike tankene ikke viste korrekte tall. Alle målinger måtte gjøres manuelt, vi kunne ikke stole på tallene på instrumentpanelet. Flere ganger da jeg overtok var ballasteringen langt utover det som var tilrådet fra verftet. Da måtte vi begynne å pumpe ut og inn vann og balansere ballasten. Plattformen ble utsatt for store påkjenninger. Sæd meldte fra, men fikk ikke gjennomslag. Ledelsen på land ville ikke gjøre noe som kostet penger.

ASLAUG NORUN HAAVIK, SAS SERVICE PARTNER

Av Marie Smith-Solbakken, 26. november 2015.

Personalia
Telefon 26.11.2015
anor-h@online.no

GJENNOMFØRING OG BRUK

Samtale gjort på telefon 26. november 2015.

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. (Messenger 03.februar 2019)

BAKGRUNN

Renholder
Gift med Harald Inge Håvik
Var på West Gamma når den havarerte
Et eksempel på at opplæringen etterpå fungerte.

Tilknytning
Var med på havariet med West Gamma, 10 år etter. Sammenligning med Kielland.

HAVARIET

West Gamma var også en oppjekkbar rig hvor det kunne være 480 kunne om bord.
Den lå på Ekofisk med gangbro til Q, fordi det skulle bygges mur rundt tanken. Muren skulle beskytte mot hundreårsbølgen, vi var der når de kom med beskyttelsesmuren.

Gamma skulle på oppdrag til B11, og vi lå og ventet på klarsignal på at været skulle roe seg. Så fikk vi klarsignal.

Vi var på vei til B11. Det var forrykende uvær, jeg og en arbeidskollega skulle over og spise lunsj. Vi måtte gå fra den gamle avdelingen over dekket for å komme til messen.
Bølgene slo inn og det gynget godt da vi gikk. I messen begynte ting å knuses, alt måtte sikre bedre.

Da vi skulle ha en kopp kaffen, kjente jeg på at dette begynner å bli uhyggelig, nesten som jeg har lyst til å hente overlevelsesdrakten. En sa til meg at hvis du gjør det, gjør jeg det samme. Hadde ikke sagt det før evakueringsalarm gikk. Alle møtte på broen. Vi 49 mennesker om bord. Da fikk vi beskjed om at slepewiren hadde røket og at vi seilte alene uten maskin. Helikopterdekket var knekt av en bølge. Det drønnet. Livbåtene var knust og ødelagt, så gikk det slag i slag. Alle satt på broen i overlevelsesdrakt, uten styring på noe som helst. Det var tre plattformsjefer med på dette oppdraget. Husker Queen Elisabeth II tilbudte oss assistanse, men det gikk ikke pga. store bølger. Det ble vurdert om de kunne ta oss opp i helikopter, men det var for risikabelt, beina stod rett opp. De turte ikke gå inn. Det ble mye att og frem, fra ting begynte å skje, til vi begynte å hoppe i havet, i tre tida på natten.

EVAKUERING

De eneste måten å forlate riggen på var å hoppe i havet. Den ene plattformsjefen holdt på å kopiere prosedyrer på hvordan vi skulle forholde oss. Det var veldig varmt i draktene. Vi fikk lov til å gå ned en og en på lugaren og hente det vi ikke ville miste.

Noen stod og barberte seg der oppe, tenkte ikke over det. Det var stille og rolig. Jeg var og nede på lugaren. Lugaren var helt på halv åtte. Jeg hoppet i dusjen, siden jeg var søkkvåt av svette, inn i overlevelsesdrakten igjen og tok med meg hårføner og toalettmappe. Gikk opp igjen på broren. Vi var samlet før vi begynte å hoppe. Jeg var på den nest siste rekken. Vi hadde heldigvis fått de nye draktene med støvlene på, av SAS service partner.

Vi fikk beskjed om å ha på redningsvest. Det var veldig unødvendig, siden vi hadde overlevelsesdrakt som fløyt. Det kunne være veldig farlig å hoppe med korkvest, men vi gjorde hva vi fikk beskjed om. Vi var 8 som hoppet i samme tauet. Vi var festet sammen i kameratline.

Vi satt på rekkverket. Den ene plattformsjefen sa at, vi må vel telle til tre. Vi må vente til bølgen kommer opp, innvendte jeg. Det kan du ikke tenke på nå, nå er det bare å hoppe, sa han. Det var mange meter ned, husker at tauet mitt reiv av. Lå og dreiv alene, hadde fått luften slått ut av meg. Bortenfor lyste det i noen briller, jeg hadde ikke klart å få pusten igjen, så jeg ville bare klatre oppå han. Han roet meg ned. Så var pickup båten der. Vi har mye å takke pickup båtene til Mærsk for. Som med fare for eget liv tok oss opp.

ANNE, SYKEPLEIER, OG MEG BLE TATT OPP I SUPPLYBÅTEN

Da vi skulle om bord fra pickup båten i supplybåten slo en bølge så kraftig på pickup båten at den snudde rundt. Ingen fikk båten i hodet. Anne og sykepleier var med under båten og kom seg ut til slutt frem, vi lå og klamret oss til båten. Det tok ei liten stund før det kom en ny picup båt og tok oss opp. Vi kom oss opp i supplybåten. Da gikk West gamma ned, så lys og alt og alt forsvant.

Så var det kurs imot Esbjerg. Det var et forferdelig vær, folk var dårlige. Vi fikk lugar nede i båten og stikkpiller mot sjøsjuke.

Mye spying, der nede. Så kom vi omsider til Esbjerg. Og da fikk vi oppleve paparazzi. Så mye fotografering og folk har jeg aldri trodd var mulig. Har sett avisbilder siden, utrolig hva de fikk bilde av. Vi kom oss inn i bussen og ble kjørt til Esbjerg til hotellet, og sagt at det stod bra til at vi levde til de hjemme.

ETTERPÅ

Kom oss omsider hjem, og inn i vanlig hverdag. Jeg orket ikke ha hodet under vann på mange år. Siden jeg hadde opplevd det jeg hadde fikk jeg dispensasjon for helikopterveltkurs. Det var helt utenkelig for meg å gjøre det. Mitt offshoresertifikat ble merket med ”N”, som begrenset mitt virkeområde til å bare gjelde norsk sektor. Slik fortsatte det i mange år.

Men så en dag hadde jeg glemt å fornye helsesertifikatet, helsesertifikatet mitt hadde gått ut på dato, og jeg ble stoppet på heliporten. Konsekvensen av dette var at jeg måtte ta hele kurset på nytt igjen, det var ingen mulighet til å få dispensasjon for det. Jeg var fortvilet jeg risikerte å miste jobben min om jeg ikke tok fullt sikkerhetskurs. I tillegg måtte jeg betale helikoptersertet ut på feltet, nytt kurs og merkostnadene med å få inn vikar for meg. Det var dyrt.

MESTRING

Jeg fikk meldt meg på. Der møtte jeg en ung jente som var redd for helikoptervelten, jeg trøstet henne med at det ikke var farlig og at det ville hun greie. Jeg kunne vært moren hennes og jeg måtte vise meg som en trygg voksen. Inni meg var det kaos, jeg var livredd, og skjønte ikke hvordan dette skulle gå. Mitt håp var at jeg ikke kom på samme gruppe som henne, slik at hun ikke så at jeg var redd og kanskje ikke fullførte, da kunne det skje med henne og. Så kom vi på samme gruppe. Helt utgjort.

Da fortalte jeg instruktøren hvordan det var, og at jeg var fryktelig redd og at jeg ikke tålte å få vann over hodet. Han snakket rolig med meg, hørte på alt hva jeg hadde å fortelle og overtalte meg til å være med han ut i bassenget. Han lovet å være under meg hele tiden. Jeg måtte være under vann i 20 sekunder. Jeg bestemte meg for å prøve, gikk under vann, holdt pusten, og visste at han var under meg hele tiden. Etter en stund banket han meg i foten, og jeg gikk opp. Han sa ”hadde du tenkte å være der lengre” du har vært 20 sekunder og vel så det er. Jeg hadde klart det, jeg gråt.

Så var det helikopterveltet, hvordan skulle jeg klare det. Jeg gråt. Det var nøye forklart hva vi skulle gjøre, han forklarte det, jeg gjentok det. Vi gikk inn i helikopteret, han var der. Helikopteret gikk rundt, jeg gjorde det jeg skulle gjøre, og svømte ut. Han var bak meg hele tiden. Jeg visste. Tre ganger gjorde vi det. Og jeg klarte det. Jeg klarte å sikkerhetskurset, jeg trengte ikke dispensasjon lengre, jeg kunne jobbe overalt.

ARNE JOHAN WIIK, HMV

5563 Førresfjorden

INTERVJU

Samtale med Arne Johan Wiik på biblioteket i Tysvær 25. november 2021, sammen med Tord F. Paulsen. Oppfølgingssamtale på telefon 31. mai 2021. Han har fortalt om sprekk han så på Kielland før havariet, og at han tok bilder av dette. Dette meddelte han til Tord Paulsen og undertegnede under møtet i biblioteket. Hendelsen er bekreftet igjen på telefon, og noen bilder er oversendt, som kan nyttes i billedboka. Tegning og bilder følger vedlagt.

Oppfølgingsintervjuer gjort 17. februar 2023 (av Tor Gunnar Tollaksen) og 18. juni 2023 (av Marie Smith- Solbakken).

Godkjent til publisering i Minnebanken.

BAKGRUNN

Arne Johan Wiik jobbet på Edda-plattformen. Han var rørlegger i HMV. Sov på Kielland. Etter ulykken ble jeg sykemeldt. Det var en som reiste ut, som ikke skulle reist ut. Han omkom.

Jeg hadde tidligere seilt til sjøs og hadde en viss erfaring fra sjølivet og «skikk og orden» om bord i fartøy. Jeg opplevde «Kielland» som en rotete plattform hvor ting ikke var på stell. Jeg observerte ting som ikke var bra, blant annet mye rust. Det som var bra på «Kielland», var maten. Den var vi fornøyde med.

PLATTFORMSJEF TORSTEIN SÆD

Jobbet på Edda 2/7 C. Jeg har alltid vært maritimt interessert. Fikk fort kontakt med Torstein Sæd, og vi fikk et bra og fortrolig forhold til hverandre. Sæd fortalte meg ting om plattformen som han ikke fortalte til familien hjemme. Jeg spurte og gravde. Slik gikk tiden. Jeg la merke til sprekker. Vi hadde livbåtøvelse, og jeg kom i snakk om sprekkene med Torstein Sæd. Han sa at han heller ikke likte det.

Da jeg var på «Kielland» trimmet de plattformen, hevet den opp ute på feltet for å inspisere den. De sa de hadde gjort det ved flere anledninger. Da jeg var til stede og så dette, var det da den lå ved en annen plattform enn ved Edda.

OBESERVERTE SKADE

Vi (Torstein Sæd og meg) gikk sammen gikk ut på D-staget på en en liten gangvei. Jeg sa til Torstein at her er det skader. Vi snakket om løst og fast. Så viste jeg Sæd sprekk med rust i sveiseskøyten på skråstaget. ”Det er jo skader på her”, sa jeg. Vi observerte rust i sveisen i innfestingen helt øverst, så sprekk, kunne se den tydelige sprekken. Den var sikkert en cm. Sæd sa dette er ikke greit. Jeg hadde meg

meg fotoapparat, og tok bilder. Jeg tok flere bilder over tid. Torstein sa at han likte ikke det han så. Det var høsten 1979 jeg første gang observerte skadene på «Kielland». Sprekken var ikke veldig stor. Cirka 1-1,5 centimieter.

Det var brekkasje under søylen, mellom søylen og skråstaget helt øverst. Jeg fortalte det til foreldrene, brødrene mine, formannen på HMV og Ole Hestvik.

Torstein Sæd og meg snakket om det flere ganger. Jeg fortalte at jeg følte meg utrygg på plattformen. Jeg fortalte det også til mine foreldre og brødre «at dette kom ikke til å gå bra». Så kom jeg ut på neste skift. Jeg var engstelig. Jeg gikk åtte dager på og åtte dager av. Møtte ikke Torstein Sæd da, han hadde lengre skift, men møtte han senere. Vi snakket om det igjen. Plattformsjefen likte det ikke. Sæd fortalte at plattformen skulle mobiliseres og skulle til land, og bygges om til boreplattform. Torstein sa at riggen skulle inn til land, hele riggen skulle overhales, bygges om og forsterkes.

Det sa jeg også til en formann på HMV. Han sa at drillingselskapet hadde nok kontroll på det. Jeg fortalte det til Ole Hestvik som jeg delte rom med. Han også sa det samme. Jeg stolte ikke helt på det. Jeg ville avvikle reisingen i Nordsjøen, og fortalte de i HMV om dette. Jeg uttrykte min bekymring til mor, far og brødrene mine. Jeg likte meg ikke på «Kielland» og ville slutte å reise ut i Nordsjøen. Jeg tenkte mye på påkjenningene den hadde ved forhalinger og ved forflytninger. De hadde strammet opp plattformen veldig mye. Da den ble forhalt, hørte vi skingring, som ved gnissing av metall.

Da ulykken skjedde, var jeg hjemme. Jeg hadde aldri sett for meg at det skulle gå så galt. Ulykken har plaget meg veldig mye i ettertid. Mistet mange jeg kjente der. I bygda var det mange triste skjebner. I mange tiår etterpå har «Kielland» plaget folk. Det er vondt å rippe opp i. Familier ble ødelagt. Noen av de som mistet sine, klarte ikke bære sorgen. Jeg vet om ei mor som tok livet sitt. Hun klarte ikke bære over tapet av sønnen. «Kielland» er en stor tragedie.

MANGLER BILDE

Jeg sa det til en kar som jobbet innen oljesikkerhet. Han sa at han var engasjert i «Kielland». Jeg fortalte at jeg hadde mistet mange kamerater. Han spurte om å låne bildene. Jeg har ikke fått de igjen. Jeg hadde 15-16 bilder. De viste stag, rust og dårlige sveiser på «Kielland». Mannen som kom hjem til meg, kom uten bil. Han mener han sa at han var fra «kommisjonen». En kar i 60-70 årsalderen.

Første gang jeg møtte deg (Marie Smith-Solbakken) i kirken i Førresfjorden hadde jeg bildene, jeg fortalte deg om det, men det var jo så mye som skjedde. Du tok aldri kontakt igjen. Vi møttes neste gang på biblioteket i Tysvær.

ERLING VIKANES FORTELLER OM HVORDAN HAN SELV OG ANDRE UNNGIKK KATASTROFEN 27. MARS 1980

E-post, sendt 28. april 2022

Dette sitter langt inne for meg, jeg har vel prøvt å fortrenge det meste; Jeg var ansatt i PPCoN fra 1975 til 1995, med fast arbeidssted på Ekofisk.

I en periode var jeg på Tor-platformen; jeg hadde fast utreise med 1115 flighten som vi delte med Alexander Kilelland. Denne dagen var det utsettelser pga dårlig vær og tåke, og flere kansellerte flighter ut. Men vi tok etter hvert av fra Forus. Etter en del søking i tåkehavet, så landet vi på Kielland. Her ble vi beordret under dekk, for det skulle fueles opp til returen. Jeg husker enda tydelig at det var pyntet med store gule bannere/plakater på helikopterdekket der det sto GOD PÅSKE!

Hva som deretter skjedde, er egentlig et lite mirakel. Normal prosedyre i et slikt tilfelle som dette, med tett tåke på feltet, er at alle passasjerene blir satt av på første og beste plass/plattform, hvor de må vente til været blir bedre og de kan shuttles over til den egentlige destinasjonen med de lokale helikopterene. Hva som gjorde at piloten i dette spesielle tilfellet valgte å ta oss som skulle videre til Tor-plattformen, ombord igjen i helikopteret, for å ‘’prøve’’ å finne denne, er en gåte for meg. Hvis vi ikke fant fram til Tor, så måtte vi evt bli med tilbake til Forus. Men vi fant fram og gikk av på Tor. Kort tid etterpå veltet Kielland.

Det var enda et mirakel oppi dette; Da vi kom om-bord på Tor og alle hadde sjekket inn, så viste det seg at vi hadde hatt med oss en passasjer som egentlig skulle ha gått av på Kielland (!) men som av en uforklarlig grunn var blitt med videre til Tor. Vedkommende, (en fillippiner?) skulle jobbe i cateringen på Kielland, og kunne lite eller ingenting engelsk og ingenting norsk. Det var vel dette som reddet livet hans.

Jeg kjente ingen av de som omkom, bortsett fra Rolf Reme, som var Phillipsansatt «materialmann», og som hadde vært en del hos oss på Tor.

Jeg har mange ganger tenkt at jeg skulle prøve å oppspore pilotene på flight 1115 fra Forus denne skjebnesvangre dagen, men det har aldri blitt noe av. Jeg skulle gjerne fått sagt takk.

ERLING VIKANES RECOUNTS HOW HE AND OTHERS AVOIDED THE DISASTER 27th of MARCH 1980

E-mail sent 28th of April 2022

This is very difficult for me to talk about—I have probably tried to suppress most of it. I was employed by PPCoN from 1975 to 1995, with a permanent work location on Ekofisk.
For a period, I was stationed on the Tor platform; my regular departure was on the 11:15 flight, which we shared with Alexander Kielland. That day, departures were delayed due to bad weather and fog, and several flights were canceled. However, we eventually took off from Forus. After some searching through the thick fog, we landed on Kielland. Here, we were ordered below deck while the helicopter was refueled for the return trip. I still vividly remember the large yellow banners and signs on the helideck that read: **HAPPY EASTER!**

What happened next is truly a small miracle. The normal procedure in such situations, with heavy fog in the field, was that all passengers would be dropped off at the first available platform, where they would have to wait until the weather improved before being shuttled to their intended destination by local helicopters. Why the pilot, in this particular case, chose to take those of us heading to the Tor platform back on board the helicopter to "try" to find it remains a mystery to me. If we hadn't found Tor, we would have had to return to Forus. But we did find it, and we disembarked on Tor. Shortly afterward, Kielland capsized.

There was yet another miracle in all of this: When we arrived on Tor and everyone had checked in, it turned out that we had an extra passenger—someone who was actually supposed to disembark on Kielland (!) but, for some inexplicable reason, had continued with us to Tor. This person, a Filipino (?), was supposed to work in the catering service on Kielland and spoke little or no English and no Norwegian. That may very well have saved his life.

I didn't personally know any of those who perished, except for Rolf Reme, who was employed by Phillips as a "materials man" and had spent some time with us on Tor.

I have often thought about trying to track down the pilots from Flight 1115 from Forus on that fateful day, but I never followed through. I would have loved to say thank you.

REFERANSER

De fleste referansene er ikke direkte knyttet til teksten, men tilknyttet de tema, problemstillinger og spørsmål som informantene reiser. Noen av informantene har fremstått i media på en måte som både bekrefter og utvider forståelsen av deres perspektiv.

Agderposten (1980, 15. april). Arendalsmann imøtegår den danske elektriker «Alexander Kielland» var slett ikke dårlig

Agderposten (1980, 14. april). Dansk elektriker med harde påstander om "Alexander Kielland": En flytende likkiste

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

Berge, G. (2016). Den norske oljemodellen. I: *Den norske oljemodellen; Om politiske strategier, myter og oljeeventyr* (s. 7-41). Stavanger: Arbeidernes Historielag i Rogaland

Berge, G. (2011) *Til kongen med fagbrev*. Oslo: Aschehoug

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

Fædrelandsvennen (1980, 31. mars). Einar Øgrey savner elleve av femten mann. - Det er forferdelig og ufattelig. *Fædrelandsvennen*, Del 2, s. 1

Grimstad Adressetidende (1980, 29. mars). 8 fra Nymo savnet i Nordsjøen. *Grimstad Adressetidende*

Hanisch, T. & Nerheim, G. (1992). *Norsk oljehistorie. Fra vantro til overmot?* Oslo: Leseselskapet. (Norsk oljehistorie; Bind 1) Tilgjengelig på https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2012082938002

Johansen, Terje (1981a, 11. desember) Alf Bjørnø i Fiskerikomiteen om Kielland-saken: - Alvorlig vending. *Rogalands avis*

Johansen, T. (1983, 9. september). Assuranse-rabattene bokført på konti for ”andre inntekter”: Phillips krevde først Stav. Drilling for 18 millioner. *Rogalands Avis*

Johansen, T. (1984, 12 april). Bjørn-Nielsen dømt for skatte-snyteri. *Rogalands Avis*

Johansen, Terje (1982a, 3. februar) Ingen må få anledning til å klippe bort noe av den. Hysj-hysj og drakamp om film av Kielland-bergingen, *Rogalands Avis*

Johansen, T. (2009). *Kampen om oljearbeiderne: NOPEFs historie.* Stavanger: Industri og energi

Johansen, T. (1982b, 27. mars) Lederne av Stavanger Drilling i åpenhjertig intervju: ”Kielland” kunne vært snudd i dag. *Rogalands Avis*

Johansen, T. (1981b, 11. desember) Politiet fester lit til det vitnet sier. *Rogalands avis*

Johansen, Terje (1981, 11.desember). Stavangermann kan bli nøkkelvitne i Kielland-saken: ”Stavanger Drilling må ha kjent til hvilken forfatning ”Kielland” var i”. *Rogalands avis*, s. 28-29

Johansen, T. (2002). *Svart gull – rød flamme: om NOPEF og norsk oljevirksomhet.* [Stavanger]: Norsk Olje- og Petrokjemisk Fagforbund

Karlsen, J. (1982) *Arbeidervern på sokkelen: Arbeidsmiljø faglig strategi og vernesamarbeid i oljevirksomheten.* Oslo: Universitetsforlaget. Tilgjengelig på https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digibok_2014022006006

Kongsnes, E. (2016a, 29. november, 28. publisert) - Ble bedt om å holde kjeft om anker-uhell på Kielland-plattformen. *Stavanger Aftenblad.* https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/v2eQ5/--Ble-bedt-om-a-holde-kjeft-om-anker-uhell-pa-Kielland-plattformen

Kongsnes, E. (2016b, 30. 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. (2016c, 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. & 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

Markus, T. (1980, 18. november) Dykkere om de åpne mannhullene på A. Kielland: - Redningsledelsen kjent med dette i en måned! *Rogalands Avis*

Meyer, S. (1996). *Allan Christensen.* Bergen: Senter for europeiske kulturstudier. Tilgjengelig på https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2010101803057

Nag, T. & Nøst, A. (2018). *Alexander L. Kielland-ulykken.* Stavanger: Stavanger symfoniorkester. Konsert framført i Stavanger konserthus, 23. august 2018

Paulsen, T. & Smith-Solbakken, M. (Red.). (2017). *Alexander L. Kielland ulykken – ringene i vannet.* Stavanger: Hertervig Akademisk

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
Skarsaune, E. (2019, 11. juni) «Kielland»-ulykken: Equinor-tillitsvalgt frykter at samme feil gjentas, *Stavanger Aftenblad. Hentet fra* https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/50rrzm/Kielland-ulykken-Equinor-tillitsvalgt-frykter-at-samme-feil-gjentas

Skarsaune, E. (2019, 19. juni) «Kielland»-ulykken skal granskes: 89 spørsmål som overlevende og etterlatte vil ha svar på. *Stavanger Aftenblad.* Hentet fra https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/wPV8dA/Kielland-ulykken-skal-granskes-89-sporsmal-som-overlevende-og-etterlatte-vil-ha-svar-pa

Sletten, S. & Jacobsen, H. (1980, 14. april). Løse deler fra "Alexander Kielland" til land. *Rogalands Avis*

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.). (2016). *«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. & 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. (2017). Historien om plattformen som ikke kunne velte. I: Paulsen, T. & Smith-Solbakken, M. (Red.). «*Alexander L. Kielland»-ulykken: ringene i vannet.* (s. 163–167). Stavanger: Hertervig Akademisk.

Smith-Solbakken, M. (1997). *Oljearbeiderkulturen – historien om cowboyer og rebeller* (Dr. art- avhandling). Trondheim: HF-fakultetet, NTNU

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

Stavanger Aftenblad (1980, 29. mars). Det luktet gass på "Kielland*". Stavanger Aftenblad,* s. 6.

Stavanger Aftenblad (1981, 9. desember) "Kielland» var i dårlig stand. *Stavanger Aftenblad*, s. 34

Tagesen, D. (1983. 12. august). Hardt prøvet selskap. *Stavanger Aftenblad,* s. 16

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, 27. mars). 39 år siden «Kielland»-ulykken: -Det blir ikke ro om ”Kielland” før alle arkivene åpnes og ansvar for ulykken 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. (2019b, 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. (2019c, 28. mars). 39 år etter ”Kielland-ulykken»: -Industri Energi må med for å få 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

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, Sola Strand Hotel, 17. november 2016 ; Helge Jordal og Merete Haslund, Trefoldighetskirken, 18. november 2016