



Lars Fjermestad, Kjell Glendrange (i dykkerdrakt) og Einar Andersen i arbeid under dykking etter at «Alexander L. Kielland» var kommet inn til Kåfjorden ved Kårstø i Tysvær kommune i Rogaland våren 1980. Foto: Jan Egil Pettersen / Norsk Oljemuseum



«Alexander L. Kielland»-ulykken, 27. mars 1980

Dykkernes fortellinger

The «Alexander L. Kielland» Disaster 1980

Tor Gunnar Tollaksen

Historiker og journalist i energiavdelingen i Stavanger Aftenblad

tor.gunnar.tollaksen@aftenbladet.no

Sammendrag

123 mennesker døde i «Alexander L. Kielland»-ulykken som er den verste industriulykken i Norge noensinne. 89 overlevde. Etter ulykken i Nordsjøen var en rekke dykkere involvert i arbeidet med å lete etter omkomne, rydde havaristedet, undersøke plattformen og arbeide under de to snuforsøkene i henholdsvis 1980 og i 1983. En granskingskommisjon ble nedsatt etter ulykken. Allerede 31. mars 1980, få dager etter ulykken, slo den fast at ulykken med stor sannsynlighet skyldtes tretthetsbrudd i staget D-6. Granskingskommisjonen intervjuet ingen dykkere, og dykkernes historier og observasjoner kom ikke fram i offentligheten. Dykkerne var oppdratt i en taushetskultur hvor det å snakke for mye om ting de hadde sett, kunne få direkte betydning for videre arbeid som nordsjødykker. Dette kan ha hatt betydning for at opplysninger ikke kom fram. Dykkerne ble i liten grad involvert. Mange dykkere satt på relevante og interessante opplysninger. Myndighetene, granskingskommisjonen og politi dro lite vekslers på deres observasjoner og kompetanse. Dykkerne selv var heller ikke særlig opptatt av å få fram opplysninger de bar på. Hva så dykkerne under vann og hva kunne de ha bidratt med av interessante observasjoner etter ulykken som granskingskommisjonen kunne hatt nytte av?

Nøkkelord

«Alexander L. Kielland»-ulykken, Nordsjøen, nordsjødykkere, Ekofisk, oljehistorie, arbeidere

Abstract

123 people died in the «Alexander L. Kielland»-accident. This is the worst accident in Norwegian industrial history. There were 89 survivors. Many divers were involved in the aftermath. They searched for deceased, cleared the area and examined the platform. They were also involved during the two attempts to turn the platform around in 1980 and 1983. A commission to investigate the accident was established as early as the 31st of March, just a few days after the capsizing. The commission concluded that the accident with great probability was caused by fatigue in the D-6 supportive brace. The commission did not interview any of the divers and their stories were not known to the public at the time. The divers followed a code of silence, where speaking about things they observed could have direct consequences for their work situation. The divers' silence could have meant that crucial information was kept secret. Only to a small degree did Norwegian authorities, the police and the investigative commission use the divers' observations and competence about the platform. Also, the divers were not too keen to share information. So, what could the divers see underwater? How could they have contributed in the investigation?

Keywords

«Alexander L. Kielland» Disaster, North Sea, divers, Ekofisk, oil history, workers

Siden 2016 har «Alexander L. Kielland»-ulykken blitt omfattende belyst i en rekke publikasjoner, forskning og i mediene. Det er dokumentert at mange varslet om tegn på at det var feil ved plattformen før ulykken og ga informasjon til ulykkeskommisjonen som det ikke ble lyttet til. En av yrkesgruppene som undersøkte plattformen etter ulykken, var dykkere.

I denne artikkelen rettes oppmerksomheten mot dykkernes fortellinger og observasjoner. Artikkelen viser hvordan dykkerne ble brukt som kilder og diskuterer hvordan observasjoner og tolkninger dykkere gjorde ble brukt, og om de ble benyttet til å forklare årsaksforhold rundt ulykken. Artikkelen forsøker også å finne svar på hva det kan skyldes at dykkernes observasjoner og synspunkter ikke har kommet fram i offentligheten tidligere.

Bøker som *Nordsjødykkerne*, *Dykkerne: Ofret i rikets interesse*, *Fra Dypet: Nordsjødykkernes historie*, gir et godt bilde av dykkernes arbeidsoppgaver og arbeidsforhold. I disse utgavene, samt i bind tre av *Norsk Oljehistorie*, fortelles det begrenset om dykkernes arbeid i forbindelse med dykking på «Alexander L. Kielland». Det er imidlertid først i bokserien *Råolje* og i boka «Alexander L. Kielland»-ulykken: *Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene*, som ble utgitt i 2016, at noen «Kielland»-dykkere fikk sin stemme fram i offentligheten. Dykkerne var fagarbeidere under vann. Mange var dyktige sveisere eller vant med inspeksjonsarbeid under vann av oljeinstallasjoner. Derfor er det også interessant å se på hvordan denne kompetansen eventuelt ble brukt av granskingskommisjonen etter «Kielland»-ulykken.

Artikkelen baserer seg både på muntlige kilder og skriftlige kilder i form av intervjuer fra den fem binds store minnebanken om «Alexander L. Kielland»-ulykken som Marie Smith-Solbakken (red.) ved Universitet i Stavanger har gitt ut. Her deler mennesker erfaringer, meninger og refleksjoner fra ulykken. I arbeidet med denne artikkelen er det gjennomført samtaler og dybdeintervjuer med 18 dykkere som dykket på «Alexander L. Kielland» etter havariet. Forskningsspørsmålene dykkerne har fått har vært åpne. Hvert intervju er lest gjennom, presisert og korrigert. Intervjuene vil bli gjort tilgjengelig i den fem binds store minnebanken etter «Kielland»-ulykken når den oppdateres i løpet av 2020.

Sammen med stemmer fra minnebanken settes disse nye stemmene fra dykkerne sammen i en flerstemmig fortelling, en polyfoni. Disse stemmene sammenstilles mot andre intervjuer, fortellinger, litteratur, artikler i mediene, rapporter og dokumentasjon fra granskingskommisjonen.

Om polyfoni som historisk metode skriver Marie Smith-Solbakken at den brukes «for å få fram sammensattheten ved en historisk hendelse og for å understreke at vi likestiller alle som har gitt oss sine fortellinger».¹

I en polyfoni opptrer stemmene som egalitære, det legges vekt på at stemmene skal få likeverdig og lik betydning uten at noen autoritære stemmer vektlegges mer enn andre. Denne artikkelen er et forsøk på å koordinere en del av dykkernes observasjoner og funn for å kunne vurdere om dykkerne kan gi oss større innsikt i «Kielland»-ulykken og det som skjedde i etterkant av ulykken.

«Alexander L. Kielland» kantrer

Tidlig om morgenen fredag 28. mars 1980, sto den britiske dykkeren James T. Beattie på en av pontongene på den havarerte «Alexander L. Kielland»-plattformen og banket med en hammer. Han forsøkte å finne ut om det kunne være overlevende på innsiden av pontongen.

1. Smith-Solbakken 2016: 208–209.

Han lyttet og ventet på om det var noen som svarte. Det var det ikke. Et lite stykke bortenfor de fire plattformbeina, fløt den avrevne plattformleggen. Beattie var kvalifisert sveiseinspektør fra det britiske klasseselskapet Lloyds. Han så at to av de tre bruddpunktene på den avrevne leggen som var synlige over vannflaten, var sterkt korroderte. Det var rust i bruddpunktet. Han mener at det ikke kan utelukkes at stagene som var knyttet til disse bruddene, allerede var revet av på det tidspunktet ulykken skjedde.²

Observasjonene til James T. Beattie, som var om bord i dykkerfartøyet «Sea Forth Cape», har likheter med observasjoner andre dykkere gjorde av bruddene i stagene på «Alexander L. Kielland». Dykkernes erfaringer var at nye brudd ikke hadde slike rustflater. James T. Beattie forteller om det de så, og han sier at han regnet med at mange andre ville komme fram til samme konklusjon. For noen år siden sendte han brev til norske myndigheter for å varsle om dykkerrelaterte hendelser på norsk side av Nordsjøen. Her skrev han også om sine observasjoner etter «Kielland»-ulykken.³

Dagen før hadde hotellplattformen «Alexander L. Kielland» tippet rundt i Nordsjøen. Den lå oppankret ved Edda-plattformen på Ekofisk-komplekset da ulykken skjedde. «Kielland» mistet D-leggen og fikk slagside. Selve katastrofen inntraff da plattformen tok inn vann som følge av at mannhull sto åpne.⁴ Dette gjorde at plattformen i løpet av rundt 20 minutter gikk fra å ha slagside til å tippe helt rundt. 123 mennesker døde og 89 overlevde i det som er norgeshistorien største industriulykke noensinne.⁵

Dykkerfartøyene «Seaway Falcon» og «Seaway Eagle» fra rederiet Seaway Diving var ved midnatt på vei til den havarerte plattformen, det samme var dykkerfartøyet «Sea Forth Cape».⁶ «Sea Forth Cape» kom fra britisk side i Nordsjøen. Fartøyet lå og ventet på været da meldingen om «Kielland»-havariet kom over radio. Fartøyet satte kursen mot «Kielland».⁷ Om bord forventet dykkere at de skulle ut og dykke. Det skjedde ikke. I stedet ble de bedt om å forlate området – deres hjelp var ikke nødvendig.⁸ Det bekreftes også i Phillips Petroleum's logg over fartøyene som deltok etter ulykken at skipet «Sea Forth Cape» ble bedt om å forlate området da det ikke hadde dypdykkingskapasitet om bord.⁹

Dykkernes arbeidsvilkår

Dykkerarbeidet kan vi betrakte som ekskursjoner og utføres i omgivelser hvor arbeidstakere er helt avhengige av ekstern hjelp fra andre mennesker og hjelpemidler for å kunne oppholde seg i et helt spesielt arbeidsmiljø under krevende forhold. Dykkeryrket er et av få yrker hvor arbeidstakeren arbeider totalt isolert fra vanlige omgivelser. Under arbeidet er dykkeren i det store og hele prisgitt dykkerlederens instruksjoner fra overflaten om bord i dykkerfartøyet.¹⁰

2. Intervjunotat James T. Beattie 26. februar 2019 av Tollaksen, samt skriftlig notat fra James T. Beattie.

3. Den norske ambassaden i London bekreftet den 13. mai 2019 at James Beatties brev ble mottatt og sendt videre til Arbeids- og sosialdepartementet den 26. juni 2014. Norske myndigheter har på forespørsel ikke gitt innsyn i dette brevet. Tollaksen 2019b.

4. Riksarkivet (RA): E. A. Dahles rapport fra 15.09.1980, Vurdering av Alexander L. Kiellands stabilitet; NOU 1981: 109–113; Smith-Solbakken & Dahle 2018; Smith-Solbakken & Weihe 2019: 195–196; Tollaksen 2018.

5. Smith-Solbakken 2016: 8.

6. Lønning & Enghaug 1980: 98.

7. Intervjunotat James T. Beattie av Tollaksen, 26. februar 2019, samt skriftlig notat fra James T. Beattie.

8. Intervjunotat James T. Beattie 26. februar 2019, samt skriftlig notat fra James T. Beattie.

9. Statsarkivet i Stavanger (SAS): Phillips Petroleum. «Summary of activities related to the salvage operations on the Alexander L. Kielland between 28. March and 13. April 1980».

10. Beskrivelser hentet fra Ryggvik & Gjerde 2009; Catomeris & Truc 2008; Ørjasæter 2006.

Metningsdykking ble introdusert på Ekofisk-feltet i 1970.¹¹ Dette var den dominerende formen for dykking i Nordsjøen på den tiden da «Alexander L. Kielland»-ulykken skjedde.¹² Etter «Alexander L. Kielland»-ulykken ble metningsdykking benyttet ute på feltet ved leting etter omkomne og rydding av havbunnen, og dels ved snuforsøkene i 1980 og 1983. Ved kortere arbeidsoppdrag ble overflateorientert luftdykking benyttet, som eksempel ved inspeksjon av D-leggen i Åmøyfjorden og da «Alexander L. Kielland» lå ved Kårstø. Ved snuoperasjonene var det også utbredt med såkalt bounce-dykking.¹³

Bounce-dykking er blitt beskrevet som relativt oppjaget og ressurskrevende, med kort arbeidstid i vannet, gjerne mellom en og to timer og forholdsvis lang dekompresjonstid.¹⁴

Uten å gå for mye inn på forskjellene mellom de ulike dykkermetodene, kan det i korte trekk forklares at metningsdykking førte dykkerne til større dyp enn overflateorientert luftdykking, og metoden utnyttet dykkerressursene bedre enn ved bounce-dykking.¹⁵

I selve arbeidssituasjonen var dykkerne tett knyttet til og helt avhengig av dykkerlederen på overflaten. Ikke bare var dykkerlederen den som suverent kunne bestemme hvem som var egnet til å arbeide som dykker eller ikke, han ga også gjennom talesambandet detaljerte instruksjoner om hvordan arbeidet under vann skulle gjennomføres. I tillegg styrte han luft, pustegass og forsyning av varmtvann til dykkeren. Dykkerlederen passet også på dybder, hastigheter ved opp- og nedstigning og at dekompresjonsstopp skjedde i henhold til tabellen det ble dykket etter.¹⁶ I de første årene av oljevirksomheten gjorde dykkerlederen alle arbeidsoppgavene selv, men fra midten av 1970-årene ble ansvaret for ulike funksjoner fordelt på flere personer.¹⁷

Militær bakgrunn

På 1970- og 1980-tallet var mange norske dykkere utdannet som militære marinedykkere.¹⁸ Det finnes ikke nøyaktige tall, men anslag viser at i overkant av 40 prosent av norske petroleumsdykkere hadde bakgrunn fra forsvaret.¹⁹ De var dermed vant med å forholde seg til et strengt hierarkisk system og var trent til å ta kalkulert risiko under militære operasjoner.

Dykkerne hadde vært gjennom harde fysiske og psykiske prøvelser for å bli en av de utvalgte som fikk gjennomføre utdanningen, noe som igjen førte til at dykkerne så på seg selv som tøffe og hadde et velutstyrt ego. Det kan ha resultert i at de bet tennene ekstra godt sammen.²⁰ Under vann var dykkerne fagarbeidere som løste oppgaver knyttet til rørlegging, sveising, sementering (under rørleggingsarbeid) og drev vedlikehold og inspeksjon. Arbeidsoppgavene krevde gjerne improvisasjon og ad-hoc-løsninger. Mange dykkere hadde utdanning eller kurs som sveisere.²¹

11. Ryggvik & Gjerde 2009: 48–49.

12. NOU 2003:5: 8.

13. Tilleggsopplysninger av Leif-Tore Skjerven, Rolf Guttorm Engebretsen, Jan Egil Pettersen, Jim Rune Pettersson 30. november og 1. desember 2019 til Tollaksen.

14. Ørjasæter 2006: 118.

15. For utdypende beskrivelser av de ulike dykkermetodene, anbefales NOU 2003:5 og Ryggvik & Gjerde 2009: 22–26 og 47–51.

16. Ryggvik & Gjerde 2009: 194, 196–197.

17. Ryggvik & Gjerde 2009: 91–92.

18. Intervjunotat Rolf Guttorm Engebretsen 19. februar 2019; Arne Jentoft 15. mars 2019; Albert Johnsen 20. februar 2019; Jim Rune Pettersson 22. februar 2019, alle av Tollaksen. Dette kommer også fram i Ryggvik & Gjerde 2009: 74–78.

19. Ørjasæter 2006: 30.

20. Ryggvik & Gjerde 2009: 77, med beskrivelser fra Leif-Tore Skjerven.

21. Ryggvik & Gjerde 2009: 78, intervjunotat Arne Jentoft 15. mars 2019; Jim Rune Pettersson 22. februar 2019; Rolf Guttorm Engebretsen 19. februar 2019, alle av Tollaksen.

På 1970-tallet var det enkelte initiativ til fagorganisering blant dykkere, men det var først i 1977 ved dannelsen av en «klubb» på dykkerfartøyet «Seaway Falcon» at det skjedde et gjennombrudd.²² Arne Jentoft var pådriver for kontakt med LO om organisering under deres vinger. Omtrent samtidig som Jentoft kontaktet LO, hadde Lars A. Myhre fått i oppdrag å organisere LOs oljeforbund, som fikk navnet Norsk olje- og petrokjemisk fagforbund (Nopef).²³

Utenfor arbeidsmiljøloven

I 1981 var 96 dykkere organisert i Nopef. Samtlige arbeidet i Seaway Diving.²⁴ Likevel var det ingen stor organiseringsgrad blant dykkerne. Dette kan på den ene siden skyldes at dykkevirksomheten var av en sesongmessig karakter og ikke et helårsarbeid. Det var bare på «Seaway Falcon», som hadde langtidskontrakt på Ekofisk-feltet, hvor dykkerne arbeidet hele året. Ryggvik og Gjerde finner ikke grunnlag for å hevde at det var spesielle trekk som dykkernes individualisme eller bakgrunn fra forsvaret som gjorde at de ikke organiserte seg i større grad. Snarere mener de det skyldes jobben dykkerne ble satt til, selskapsstrukturen de jobbet innenfor og måten myndighetene grep fatt i og regulerte de komplekse arbeidsforholdene på.²⁵ Det kan også legges til at britiske dykkerledere generelt vegret seg for å ansette norske dykkere med fagforeningsmedlemskap til arbeid på britisk side av Nordsjøen.²⁶ På den måten kan valg om å stå utenfor fagforeningskollektivet også ha vært yrkesmessig motivert fra den enkelte dykkerens side, i den forstand at dette kunne begrense jobbmulighetene.

Den 24. juli 1977 ble det bestemt at arbeidsmiljøloven, med visse unntak om blant annet arbeidstid, ble gjort gjeldende på faste oljeinstallasjoner. Systemet skulle følges opp av Oljedirektoratet. Flytende innretninger ble holdt utenfor, disse var underlagt sjøfartslovgivningen.²⁷ Oljedirektoratet overtok reguleringsansvaret for dykkingen fra Arbeidstilsynet i 1978. Den 1. juli 1978 kom de første midlertidige dykkerforskriftene.²⁸ Men først da den såkalte SAM-forskriften (forskrift om systematisk oppfølging av arbeidsmiljøet i petroleumsvirksomheten) ble fastsatt av Oljedirektoratet den 8. mars 1995, ble arbeidsmiljøloven fullt ut gjeldende for dykkerne i petroleumsvirksomheten.²⁹

Lønningene til dykkerne var generelt høye. Mot slutten av 1970-årene kunne lønnen til en dykker med metningstillegg ligge rundt tre ganger mer enn en norsk gjennomsnittslønn.³⁰ I det industriarbeidersamfunnet som vokste fram i Nordsjøen, er det ting som tyder på at dykkerne ikke hadde noen høy status. Som underleverandører til boreselskapene, som igjen var underleverandør til oljeselskapene, måtte dykkerne gjerne finne seg i å få de dårligste plassene i kinosalen og den dårligste innkvarteringen på riggene eller dykkerskipene.³¹

22. Intervjunotat Arne Jentoft 15. mars 2019 av Tollaksen; Ryggvik & Gjerde 2009: 106-107.

23. Johansen 2002: 29-31.

24. Ryggvik & Gjerde 2009: 107-108.

25. Ryggvik & Gjerde 2009: 109.

26. Ryggvik & Smith-Solbakken 1997: 387.

27. Karlsen 1982: 35-36; Ryggvik & Smith-Solbakken 1997: 159.

28. Ryggvik & Gjerde 2009: 141-142.

29. NOU 2003:5: 70.

30. Ryggvik & Gjerde 2009: 98.

31. Ryggvik & Gjerde 2009: 101-103; intervjunotat Magn Muledal 10. september 2019; Jan-Egil Pettersen 31. oktober 2019, begge av Tollaksen.

Lette etter omkomne og filmet bruddsteder

Morgenen den 28. mars 1980 startet dykkerfartøyet «Seaway Falcon» jobben med å lete etter omkomne fra «Alexander L. Kielland». Også fartøyene «Seaway Eagle», «Sea Forth Cape» og «Wildrake» deltok i dette arbeidet.³²

På «Wildrake» var de allerede dykkere i metning da ulykken skjedde. Skipet dro ut fra Dusavik i Stavanger.³³ Disse dykkerne kunne gå i gang med sikringsarbeid på plattformen på dypt vann dagen etter ulykken. Imidlertid ble det en del fram og tilbake om hvem som skulle betale regningen da skipet kom fram til havaristen.³⁴ «Wildrake» kom først i arbeid for å hindre at en rørledning og telekabel til Skottland som lå på havbunnen skulle bli skadet.³⁵ Dykkere gikk da i gang med å brenne løs boretårnet for å hindre at det kom borti kablet, men også til å forberede sleping.³⁶ Samtidig ble «Sea Forth Cape» bedt om å forlate området.³⁷ «Sea Forth Cape» var som nevnt båten til dykker og kvalifisert Lloyd-inspektør James T. Beattie.

Om bord i skipet «Wildrake», som hadde kommet til, var dykker Børre A. Børretzen. Uavhengig av James T. Beattie forteller også han at det ble observert rust og korrosjon på D-leggen som lå og fløt et stykke borte fra havaristen. De kunne tydelig se forskjell på ny og gammel rust på bruddsteder.³⁸

Dykkere fra «Seaway Falcon» fortsatte med søk- og redningsoppgaver. Den 31. mars sluttet «Seaway Hawk» seg til gruppen av dykkerfartøyer.³⁹ Dermed var det fem dykkerfartøyer med i arbeidet etter havariet. I tillegg ble plattformen sikret av båtene «Norman Rough» (legg C), «Norman Rock» (legg B) og «Tender Power» (legg A).⁴⁰

Etter at det hadde blitt gjort undersøkelser med undervannsrobot (ROV) fra «Seaway Falcon», ble de første dykkerne sendt ned i sjøen fra båten om kvelden 28. mars. Første par ut var Wigulf Schjøll-Larsen (i dag bruker han bare Schjøll) og Magnar Liaskar. Begge arbeidet på «Seaway Falcon».

I tillegg til å skaffe seg oversikt over forholdene på bunnen, filmet dykkerne bruddstedet til et stag som lå løst på bunnen. Magnar Liaskar observerte at bruddflaten på det ene staget var veldig glatt og rein, men en del var dekket av rust som så ut til å ha vært der lenge.⁴¹

Liaskar, som hadde spesialkompetanse på stål og sveising, oppfattet skaden der og da som et tretthetsbrudd, både på grunn av den glatte overflaten og fordi at røret ikke var deformert på enden.⁴² Magnar Liaskar og kollega Wigulf Schjøll var ikke ute i vannet samtidig. Den ene passet på i dykkerklokka, mens den andre dykkeren var ute i vannet og arbeidet. Selv om dykkerne kunne jobbe på samme sted, kunne arbeidsoppgavene være forskjellige.⁴³

32. SAS: Phillips Petroleum. «Summary of activities related to the salvage operations on the Alexander L. Kielland between 28. March and 13. April 1980.»

33. Intervjunotat Jan Egil Pettersen 31. oktober 2019; Harald Klinge 17. november 2019 av Tollaksen; Yngve Tveit 23. mai 2019 av Tunglund; Jens Onerva 6. juni 2019 av Smith-Solbakken.

34. Ryggvik & Gjerde 2009: 196.

35. Ryggvik & Gjerde 2009: 196–197.

36. Intervjunotat Børre A. Børretzen av Tollaksen, 3. oktober 2019.

37. SAS: Phillips Petroleum. «Summary of activities related to the salvage operations on the Alexander L. Kielland between 28. March and 13. April 1980.»

38. Intervjunotat Børre A. Børretzen av Tollaksen, 3. oktober 2019. Børretzen antar at det var på staget (D-6-staget) hvor hydrofonen var festet at dette ble observert.

39. Ryggvik & Gjerde 2009: 194.

40. SAS: Phillips Petroleum. «Summary of activities related to the salvage operations on the Alexander L. Kielland between 28. March and 13. April 1980.»

41. Intervjunotat Magnar Liaskar 6. april 2016 av Smith-Solbakken; Tollaksen 2019b.

42. Intervjunotat Magnar Liaskar 18. juni 2019 av Tollaksen; Tollaksen 2019b.

43. Intervjunotat Wigulf Schjøll 19. juni 2019 av Tollaksen.

Magnar Liaskar forteller:

Jeg tok video av bruddflaten for det var veldig spesielt og det som det var interesse for på overflaten. Jeg oppfattet det der og da som et tretthetsbrudd, både på grunn av den glatte overflaten, og det faktum at røret ikke var deformert på enden, det var rundt og fint.⁴⁴

Wigulf Schjøll sier at han så to av de avrevne stagene fra «Alexander L. Kielland» natt til den 30. mars. De så rust i brytningspunktet, men dette var «hysj-hysj».⁴⁵ Etter hans oppfatning ble dykkerne bedt om å avbryte inspeksjonen av bruddpunktet da de filmet bruddstedet. Han opplevde det som om de observasjonene han og Liaskar gjorde, ble lagt til side. Dykkerne skrev heller ikke noen detaljert rapport etter dykket, noe som vanligvis ble gjort i ordinære arbeidssituasjoner.⁴⁶ Wigulf Schjøll undret seg over at stagene ikke skulle inspiseres nøyere:

Min oppfatning på et av dykkene da vi filmet stag med bruddsteder, var at videre dykking på dette stedet ble avbrutt. Det syns jeg var merkelig da spesielle funn normalt blir gjenstand for nøyere inspeksjoner.⁴⁷

En konklusjon blir til

Etter at den avrevne plattformfoten til «Alexander L. Kielland» var kommet inn til Linesundet i Åmøyfjorden ved Stavanger den 31. mars 1980, ble den umiddelbart sikret av politiet. Representanter fra granskingskommisjonen dro ut med båten «Clipper» og møtte slepet av den avrevne D-leggen og fulgte den til oppankringsplassen. Her ble det gjennomført overfladiske inspeksjoner. Kommisjonen hadde også hyret inn sprengningsekspert Kristen Rønning fra luftforsvaret, grunnet rykter om eksplosjon og sabotasje. Han kunne ut fra en overflateinspeksjon så godt som med sikkerhet fastslå at ingen form for eksplosjon eller sabotasje hadde forekommet.⁴⁸

Granskingskommisjonen inspiserer fire bruddsteder på D-sleggen over vann og to bruddsteder under vann ved hjelp av dykker.⁴⁹ Kommisjonen slo fast at årsaken til «Kielland»-ulykken med stor sannsynlighet skyldtes tretthetsbrudd i stag D-6.⁵⁰ Dette finner vi igjen i granskingskommisjonens konklusjon fra mars 1981, hvor det heter at det var et tretthetsbrudd i stag D-6 som utløste ulykken, som følge av at dette staget var svekket grunnet feil ved innsveising av en hydrofon.⁵¹

44. Intervjunotat Magnar Liaskar 18. juni 2019 av Tollaksen.

45. Intervjunotat Wigulf Schjøll 14. april 2016 av Smith-Solbakken.

46. Intervjunotat Wigulf Schjøll 19. juni 2019; Tollaksen 2019b.

47. Intervjunotat Wigulf Schjøll 19. juni 2019 av Tollaksen.

48. RA: Rapport undersøkelseskommisjonen: «Viktige møter beslutninger mv. vedrørende arbeidet til undersøkelseskommisjonen ang. Alexander L. Kielland, 31. mars Notat om møter, beslutninger for granskingskommisjonen vedrørende «Alexander L. Kielland»-ulykken, 31. mars 1980.

49. RA: Rapport undersøkelseskommisjonen: «Viktige møter beslutninger mv. vedrørende arbeidet til undersøkelseskommisjonen ang. Alexander L. Kielland, 31. mars Notat om møter, beslutninger for granskingskommisjonen vedrørende «Alexander L. Kielland»-ulykken, 31. mars 1980.

50. RA: Rapport undersøkelseskommisjonen: «Viktige møter beslutninger mv. vedrørende arbeidet til undersøkelseskommisjonen ang. Alexander L. Kielland, 31. mars Notat om møter, beslutninger for granskingskommisjonen vedrørende «Alexander L. Kielland»-ulykken, 31. mars 1980.

51. NOU 1981:11, spesielt omtalt på sidene 62-88.

Granskingskommisjonen skriver i sin rapport at det under byggingen av «Alexander L. Kielland» ble forutsatt at alle sveisene skulle inspiseres visuelt. Dette for å kunne bedømme formen og dimensjonen på sveisen etter angitte retningslinjer, og for å kunne påvise eventuelle overflatesår i og ved sveisene.⁵²

Sivilingeniør Bjørn Lian, som ledet de materialtekniske undersøkelsene som konkluderte med at det var sveisefeil og sprekk i D-6-staget som forårsaket ulykken, gikk ut fra at sveisefeilen oppsto under byggingen. Lian uttalte i 2019 at feilen burde ha blitt oppdaget ved inspeksjoner, og allerede ved byggingen av riggen i Frankrike.⁵³

Selve opplegget for byggekontroll oppfylte de minimumskrav klaseselskapet (Det Norske Veritas) stilte i 1973 med hensyn til materiale, prosedyrer og sveisere, skrev granskingskommisjonen i sin rapport.⁵⁴ Byggekontrollen ble utført som egenkontroll av bygger, klasseinstitusjonen og plattformens eier. Plattformens eier, Stavanger Drilling, hadde engasjert det franske sveiseinstituttet L'institut de Soudure som konsulent på dette feltet.⁵⁵

I 2019 uttalte DNV GL at den siste årlige besiktigelsen ble foretatt av «Kielland» i tidsrommet 26.–28. november 1979. Her påpekte DNV GL at den aktuelle sprekken ikke kunne bli oppdaget på de årlige besiktigelsene. Dette kunne først bli oppdaget på en hovedbesiktigelse, forklarte DNV GL.⁵⁶

Avhørte ikke dykkere

Den offentlige granskingskommisjonen etter «Kielland»-ulykken ble nedsatt den 28. mars 1980.⁵⁷ Justisminister Andreas Cappelen fra Arbeiderpartiet var fungerende statsminister da ulykken skjedde, ettersom statsminister Odvar Nordli hadde tatt påskeferie og var på hytta i Trysil.⁵⁸ Utpå natten ble Nordli hentet av regjeringens biltjeneste og kom fram i tide til å delta på regjeringskonferansen om morgenen 28. mars.⁵⁹ Samme dag vedtok Justisdepartementet granskingskommisjonens medlemmer og mandat.

Kommisjonen får som mandat å undersøke forholdene omkring ulykken og om mulig bringe ulykkens årsak på det rene. Videre skal kommisjonen vurdere hvordan redningsutstyret har virket og hvordan evakueringen og redningsaksjonen for øvrig foregikk og komme med eventuelle tilrådninger i denne forbindelse.⁶⁰

Granskingskommisjonen leverte sin rapport i mars 1981. Kommisjonen baserte seg blant annet på 116 vitneavhør.⁶¹ Kommisjonen rekvirerte også flere underlagsrapporter, blant dem vurdering av stabilitet av Emil Aall Dahle, materialtekniske undersøkelser av Bjørn Lian, hydrodynamiske beregninger av Odd Faltinsen, styrkeberegninger av SINTEF og analyse av forankringssystemet av NSFI i Trondheim.

52. NOU 1981:11: 49.

53. Tollaksen 2019a.

54. NOU 1981:11: 49.

55. NOU 1981:11: 49.

56. Tollaksen: 2019a.

57. RA: Rapport undersøkelseskommisjonen: «Viktige møter beslutninger mv. vedrørende arbeidet til undersøkelseskommisjonen ang. Alexander L. Kielland, 31. mars Notat om møter, beslutninger for granskingskommisjonen vedrørende «Alexander L. Kielland»-ulykken, 31. mars 1980, s. 1.

58. Lønning & Enghaug 1980: 86.

59. Lønning & Enghaug 1980: 87–88.

60. RA: Rapport undersøkelseskommisjonen: «Viktige møter beslutninger mv. vedrørende arbeidet til undersøkelseskommisjonen ang. «Alexander L. Kielland», 31. mars 1980, s. 1.

61. NOU 1981:11: 198.

Granskingskommisjonen skrev at den konsentrerte sine vitneavhør omkring konstruktørene av plattformen, de som bygget den, den franske underleverandøren som sveiset stagene og det franske sveiseinstituttet som hadde som oppgave å kontrollere sveisearbeidet og sveisene.

I tillegg avhørte kommisjonen eierne av «Alexander L. Kielland» (Stavanger Drilling), operatøren Phillips Petroleum, nøkkelpersonell på Edda-plattformen, produsenten av livbåtene (Harding), produsenten av davitene, kontrollmyndighetene Sjøfartsdirektoratet og Oljedirektoratet, samt Det Norske Veritas. Av redningsarbeidere ble to kapteiner på hjelpefartøy avhørt, det samme ble kapteinen av forsyningsfartøyet «Safe Truck» som betjente «Alexander L. Kielland». Personell på dykkerfartøy ble ikke avhørt. Også en av helikopterkapteinene og redningsmennene på de to redningshelikoptrene fra 330-skvadronen, samt den ene kapteinen fra Helikopter Service A/S som reddet opp fire mann fra en livbåt, i tillegg til representanter fra Rogaland Radio ble avhørt.⁶² Så nær som alle overlevende etter forliset ble avhørt. Det ble også gjort avhør av andre fra Stavanger Drilling som jobbet på plattformen, men som ikke var ute ulykkesdagen. Granskingskommisjonen hadde også tilgang til politiets rapporter, dokumentasjon og øvrige avhør.⁶³

I granskingskommisjonens rapport fra 1981 vises det til at dykkere ble benyttet for å inspisere om dører, ventilasjonsluker, kuleventiler og lignende på søyler til «Alexander L. Kielland» (søylene var A, B, C, D og E) var åpne eller lukket. Det var dykkere fra selskapet Willco som gjorde dette arbeidet.⁶⁴

Etter snuingen av plattformen i Gandsfjorden i september 1983, kom granskingskommisjonen med en tilleggsrapport i november samme år. Her vises det også til dykkernes observasjoner da granskingskommisjonen drøftet om ulike dører og deksler til luftinntak i søylene C og E sto åpne. Det refereres også her til dykkernes inspeksjoner da plattformen lå ved Kårstø (i april 1980).⁶⁵ Kommisjonen trekker også fram en videofilm av blant annet søyle E, en film som kommisjonen ba politiet om å se nærmere på. Her refereres det til at dykkeren, som tok filmen, sa til politiet at han ikke likte seg i dette området fordi han ikke følte seg trygg.⁶⁶

Ut fra en gjennomgang av de tilgjengelige vitneavhørene som politiet gjorde, ble ikke den aktuelle dykkeren som det ble referert til, avhørt av politiet. Det er derfor vanskelig å etterprøve hva dykkeren har beskrevet.

Hva så dykkerne?

Av de 116 vitnene som granskingskommisjonen avhørte, var det altså ingen dykkere. Dykkere var de første som besiktiget den havarerte plattformen ute på Ekofisk-feltet allerede tidlig på morgenen etter ulykken. Dykkere var også involvert da plattformen ble tauet inn til Kåfjorden ved Kårstø i Tysvær kommune i Rogaland og ved de to snuforsøkene i Gandsfjorden utenfor Hillevåg i Stavanger. Dykkere dykket på den avrevne plattformleggen da den lå i Åmøyfjorden utenfor Stavanger, og de gjorde inspeksjoner blant annet for franske interesser da D-leggen lå ved Hjelmeland i Rogaland.⁶⁷ Både under det første snuforsøket som

62. NOU 1981:11: 10.

63. NOU 1981:11: 11.

64. NOU 1981:11: 111, 249–250 (vedlegg 3).

65. NOU 1983:53: 9–11.

66. NOU 1983:53: 10–11.

67. Intervjunotat Lars Bjarte Hakestad, 10. September 2019; Tor Sven Slaake, 10. september 2019, begge av Tollaksen.

mislyktes høsten 1980, og snuforsøket som lyktes høsten 1983, var det et stort antall dykkere involvert. Anslagsvis dykket mellom 100 og 150 dykkere på «Alexander L. Kielland» eller den avrevne leggen fra dagen etter havariet til det andre snuforsøket var gjennomført i 1983.⁶⁸



Dykker i arbeid under en av snuoperasjonene av «Alexander L. Kielland» i 1980 eller 83 (udatert). Foto: Jan Egil Pettersen / Norsk Oljemuseum

Typiske arbeidsoppgaver for dykkerne i de ulike fasene var leting etter omkomne, rydding av havbunn og klargjøring for sleping. Da plattformen kom inn til Kåfjorden ved Kårstø i Tysvær kommune, var oppgavene å sikre plattformen, sørge for at den fløt, fotografering, filming og inspeksjonsarbeid. Det var som nevnt også her dykkere ble benyttet til å sjekke om dører, sjakter, ventiler og lignende var åpne eller lukket. Følgende kan oppsummeres om hva dykkerne så:

Gammel rust

Ute på feltet i Nordsjøen etter «Kielland-havariet» i 1980 viser gjennomgangen at fire dykkere uavhengig av hverandre observerte det de oppfattet som uvanlig rust på stag og bruddpunkt. Her har vi observasjonene til James T. Beattie av gammel rust i bruddpunkt på D-leggen. Dette hevder han ble diskutert om bord med kolleger i fartøyet «Sea Forth Cape».⁶⁹ Dykker Børre A. Børretzen noterte seg det samme da han kom til havaristedet.⁷⁰

68. Intervjunotat Arne Jentoft 15. mars 2019; Jim Rune Pettersson 22. februar 2019; Jan Egil Pettersen 31. oktober 2019; Svein H. Pedersen 16. september 2019; Albert Johnsen 20. februar; Leif-Tore Skjerven, 26. september 2019, alle av Tollaksen. Anslagene varierer fra de forskjellige dykkerne.

69. Intervjunotat James T. Beattie 26. februar 2019 av Tollaksen.

70. Intervjunotat Børre A. Børretzen 3. oktober 2019 av Tollaksen.

På havbunnen reagerte som nevnt tidligere dykkerne Magnar Liaskar og Wigulf Schjøll på gammel rust i bruddpunkt på stagdeler. Dette var uvanlig.⁷¹

Spor etter sveisearbeid

Granskingskommisjonen nevner ikke noe om sveisekabler gjennom mannhull, heller ikke at det foregikk sveisearbeid om bord i tiden før ulykken. Ved dykking på D-leggen da den lå i Åmøyfjorden ved Stavanger, forteller Rolf G. Engebretsen at det på et av skråstagene ble observert svart sot som gikk halvannen meter nedover. Det var et brennhull som var litt større enn en knyttneve som var brent fra innsiden fordi slagget lå på utsiden. Det var brent med høy varme fordi stålet hadde svellet rundt brennekanten.⁷² Da Harald Klinge dykket ute på feltet etter havariet, observerte han flere 50 liters gassflasker på havbunnen.⁷³ Dykkere som var med på å berge plattformen da den holdt på å synke mens den lå inne i Kåfjorden i Tysvær våren 1980, forteller at slanger ble puttet inn ulike steder i plattformens legger for at disse skulle fylles med luft og sørge for oppdrift.⁷⁴ Granskingskommisjonen viser til en slange som gikk inn et mannhull i E-leggen. Det kommisjonen ikke nevner noe om, er at det gikk sveisekabler gjennom et mannhull på den ene leggen. Dykker Svein H. Pedersen forteller at da dykkere skrudde av enkelte mannlokk i arbeidet med det andre snuforsøket, så de at det hang sveisekabler på innsiden nedover den ene leggen. Dette var ikke på D-leggen, som ble revet av, men en annen legg.⁷⁵ Andre vitner som Oddbjørn Lerbrekk og Ove Urheim har også forklart at det pågikk sveisearbeid om bord før ulykken. Urheim mener han så sveisekabler gå ned i D-leggen.⁷⁶ Lerbrekk har pekt på at han så at det var skåret fem-seks hull i skråstaget D-4. Han hevder at flere så dette og lurte på hva det var. I tillegg så han skjærebrenner ved D-foten.⁷⁷

Sprekker i sveiser

I 2004 fortalte tidligere nordsjødykker Dag Trondsen om sine opplevelser fra det andre snuforsøket av «Alexander L. Kielland» i 1983 i et lydbåndopptak i forbindelse med en av dykkerrettssakene mot staten. Han gjentok beretningen i 2016.⁷⁸ Han forklarte at han var en av dykkerne som ble utlånt fra dykkerselskapet Seaway til Det Norske Veritas for å inspisere og filme plattformen under vann. Trondsen ble bedt om å sjekke noder, som er knutepunkt hvor plattformens stag samler seg. Da han inspiserte «node 2», fikk han seg en overraskelse. Det Norske Veritas hadde behov for å sjekke sveisene på stagene med magnetpulverinspeksjon, såkalt MPI. Men før dette arbeidet kunne starte, måtte dykkerne høytrykksspyle stagene og sveisepunktene. Under dette arbeidet fant Trondsen hull i sveisene.⁷⁹ Der hvor det skulle ha vært en sammenhengende sveis, var det et hull som var dekket med stålplast. Trondsen hadde dykkerhansker på hånden, men kunne stikke hånden, med unntak av tom-

71. Intervjunotat Magnar Liaskar 18. juni 2019 av Tollaksen; 6. april 2016 av Smith-Solbakken; Wigulf Schjøll 19. juni 2019 av Tollaksen; Tollaksen 2019b.

72. Intervjunotat Rolf G. Engebretsen 19. februar 2019 av Tollaksen.

73. Intervjunotat Harald Klinge 17. november 2019 av Tollaksen.

74. Intervjunotat Magn Muledal 10. september 2019; Jan Egil Pettersen 31. oktober 2019, begge av Tollaksen.

75. Intervjunotat Svein H. Pedersen 16. september 2019 av Tollaksen.

76. Intervjunotat Oddbjørn Lerbrekk februar 2016 av Kongsnes; Ove Urheim 12. april 2016 av Smith-Solbakken.

77. Kongsnes & Skretting 2016: 36.

78. Smith-Solbakken 2016: 183-184.

79. Smith-Solbakken 2016: 183-184; samtaleopptak med Dag Trondsen i forbindelse med dykkerrettssaken mot staten i 2004; Tollaksen 2019b.

melen, rett inn i hullet.⁸⁰ Dykkerne filmet og fotograferte de mangelfulle sveisene, men dette tok Veritas-inspektøren med seg.⁸¹ Opplysningene til Trondsen er bekreftet av dykker Jim Rune Petersson. Han var også en av Seaway-dykkerne som gjorde et kort oppdrag for Det Norske Veritas. Han sier at det ble «oppstandelse» da dette med sparkelen, som dekket hullet i sveisen, ble fortalt.⁸²

Omfattende arbeid om bord

Når det gjelder dykkernes observasjoner av spor etter sveisearbeid, er dykkernes uttalelser interessante. Granskingskommisjonen nevner ikke sveisearbeidet som ble gjort den siste tiden før ulykken. Men vi vet av dokumenter at det allerede i desember 1979 ble startet med sveising av rister i pumperommet for mud (borevæske eller boreslam som brukes for å stabilisere borehullet under boring av en brønn).⁸³ Dykkernes registrering av sveisearbeid kan settes i sammenheng med dokumenter og korrespondanse fra arkivet etter Stavanger Drilling som ble gjort tilgjengelig høsten 2019.

På tidspunktet «Alexander L. Kielland» havarerte, var det omfattende arbeid om bord på plattformen for å få den klar til boreoppdrag for Shell på britisk sektor. I midten av februar 1980 ble det anslått at riggen skulle være klar for boring før den 15. april.⁸⁴

Den 26. februar 1980 sendte Stavanger Drilling et brev til Det Norske Veritas hvor selskapet ba om utsettelse på en fireårsinspeksjon. Det Norske Veritas aksepterte utsettelsen av denne periodiske besiktigelsen i et brev til Stavanger Drilling den 24. mars 1980.⁸⁵ Samtidig skrev Det Norske Veritas at Sjøfartsdirektoratet var orientert om utsettelsen.⁸⁶

Stavanger Drilling hadde også satt i gang arbeid for å skjære ut to nye lasteluker (Bunker hatchway) i henholdsvis søyle D og B på «Alexander L. Kielland», og i søyle B på «Henrik Ibsen».⁸⁷ Det Norske Veritas, DNV, godkjente tegningene som selskapet Nicoverken sto for.⁸⁸ I godkjennelsesbrevet som ble sendt fra DNV den 29. februar 1980, bemerket DNV at luken måtte plasseres slik at primærbærere under dekk ikke måtte brennes av eller svekkes. Dersom dette ikke kunne unngås, måtte dekket forsterkes.⁸⁹

Plattformens nederste dekk – *cellar deck* – måtte også forsterkes som følge av at en ny BOP (*blow out preventer*, en stor utblåsningsventil som omslutter en oljebrønn og kan lukkes dersom det dannes overtrykk i oljebrønnen) på 15 000 PSI og oppgitt vekt på 90 tonn skulle installeres om bord. Den kom i tillegg til eksisterende BOP på 10 000 PSI og en vekt på 80 tonn. Her ba Stavanger Drilling om pristilbud fra DNV på beregning av kjellerdekket for kontroll av tilleggsbelastningen, og selskapet ba også om forslag på forsterkninger.⁹⁰ Den 20. februar 1980 bekreftet DNV at de kunne utføre jobben innenfor en tidsramme på om lag

80. Smith-Solbakken 2016: 183–184; samtaleopptak med Dag Trondsen i forbindelse med dykkerrettssaken mot staten i 2004; Tollaksen 2019b.

81. Tollaksen 2019b; intervjunotat Dag Trondsen 11. juni 2019 av Tollaksen.

82. Tollaksen 2019b; intervjunotat Jim Rune Pettersson 22. februar 2019 av Tollaksen.

83. SAS: Arbeid som er utført av drill crew, 14. desember 1979.

84. SAS: Møtereferat fra møte mellom Stavanger Drilling og Shell, 11. og 12. februar 1980.

85. RA: Digitalarkivet: Brev fra Det Norske Veritas til Stavanger Drilling, 24. mars 1980.

86. RA: Digitalarkivet: Brev fra Det Norske Veritas til Stavanger Drilling, 24. mars 1980. Brevet som gikk til Sjøfartsdirektoratet fra Det Norske Veritas den 24. mars 1980 ble også gjengitt i Eggen & Gundersen 1980: 47.

87. SAS: Brev fra Stavanger Drilling til Det Norske Veritas, 12. februar 1980, brev om godkjennelse fra Det Norske Veritas til Stavanger Drilling, 29. februar 1980.

88. SAS: Brev fra Stavanger Drilling til Det Norske Veritas med tegninger vedlagt, 12. februar 1980.

89. SAS: Brev fra Det Norske Veritas til Stavanger Drilling, 29. februar 1980.

90. SAS: Brev fra Stavanger Drilling til Det Norske Veritas, 14. februar 1980.

fire uker.⁹¹ Samme dag godtok Stavanger Drilling tilbudet via en telefaks, og den 19. mars sendte DNV forslag til forsterkninger som følge av økt vektbelastning på kjellerdekket.⁹²

Den 25. mars kom det en telefaks fra Shell i Aberdeen til Stavanger Drilling. Her ble det vist til korrespondanse med DNV 17. og 18. mars 1980 og med Stavanger Drilling 19. og 20. mars 1980. Shell skrev (forfatterens oversettelse):

Fortsett med forsterkning av kjellerdekket (cellar deck) som anbefalt av DNV for å muliggjøre installasjon av 15 000 PSI BOP.⁹³

Den 24. mars 1980 sendte Phillips Petroleum, som eide boligcontainerne, ut anbud på fjer-ning og lagring av boligmodulene på «Alexander L. Kielland». Anbudsfristen var satt til onsdag 26. mars, klokken 16.00. Aktuelle aktører måtte ha lagringsplass til boligmodulene, det ble tatt sikte på at «Kielland» skulle komme inn 2. april.⁹⁴ Boligkapasiteten på plattformen hadde ved fire ulike anledninger økt. I tysk sektor i august 1976 (44 sengeplasser), da riggen var inne i Tananger ved Stavanger i februar/mars 1977 (76) og to anledninger i Nord-sjøen; på Ekofisk-feltet i august 1977 (48) og mars/april 1978 (100).⁹⁵

Ut fra mannskaplistene på «Kielland» mellom 11. og 27. mars, kommer det fram at det til enhver tid var seks eller sju sveisere om bord. To eller tre tilhørte Stavanger Drilling, mens det var fire eksterne. Tre fra Nicoverken og én sveiser/montør fra Uunitor.⁹⁶ Uunitor hadde tilsyn med installasjonsarbeidet med sveiseanlegget.⁹⁷

Hvordan ble dykkernes ekspertise brukt?

Mange dykkere var dyktige fagfolk og hadde ekspertise; flere var utdannede sveisere, noen var kvalifiserte inspektører, andre hadde metallurgisk bakgrunn. Når det gjelder spørsmålet om hvorfor dykkere ikke ble avhørt av granskingskommisjonen, går det an å lete langs to linjer. Den ene kan argumentere for at dykkere først og fremst ble betraktet som et arbeidsredskap. De var satt til å utføre bestemte arbeidsoppgaver, ikke til å tenke eller fortolke observasjoner selv. Her kan for eksempel granskingskommisjonens oversikt over åpne og lukkede dører, ventiler og luker i søylene, stå som eksempel. Dykkerne ble her brukt til å se etter om disse var åpne eller lukket.

Den andre linjen kan se på hvem som ble avhørt og hva kommisjonen hadde oppmerksomheten rettet mot. Her synes det klart at kommisjonen først og fremst konsentrerte sin interesse om hendelsen den 27. mars. Dykkere som gjorde observasjoner fra åstedet og gjennom inspeksjoner og arbeid i ettertid, ble ikke innkalt til avhør av granskingskommi-

91. SAS: Brev fra Det Norske Veritas til Stavanger Drilling, 20. februar 1980.

92. SAS: Brev fra Det Norske Veritas til Stavanger Drilling, 19. mars 1980. I brevet vises det til Stavanger Drillings forespørsel 14. februar 1980, DNVs svar 20. februar og Stavanger Drillings telefaks 20. februar hvor oppdraget må ha blitt bekreftet. Brevet fra 20. februar er merket mottatt 22. februar 1980, så det kan være at det her har vært datoforvirring og at Stavanger Drillings telefaks kom samme dag som brevet ble mottatt, altså 22. februar.

93. SAS: Telefaks fra Shell til Stavanger Drilling, 25. mars 1980.

94. SAS: Telefaks fra Phillips Petroleum til flere ulike selskap.

95. SAS: Brev fra Stavanger Drilling til Stavanger politikammer 30. april 1980.

96. SAS: Stavanger Drilling, «Mannskapsliste 11. mars - ...» (dato ikke oppgitt) og Stavanger Drilling, «Mannskapsliste 17. mars til 27. mars 1980».

97. SAS: Brev fra Stavanger Drilling til Sjøfartsdirektoratet, 18. februar 1980. I brevet vises det til at arbeidet med å installere sentralanlegg for acetylen og oksygen er i gang om bord.

sjonen. Om eller hvor nøye granskingskommisjonen studerte undervannsfotografier eller videofilm av «Alexander L. Kielland», vrakrester og stagdeler fra plattformen, er ikke mulig å fastslå ut fra granskingsrapportene. Når det gjelder korrosjon, skriver granskingskommisjonen følgende:

Det har heller ikke vært konstatert korrosjonsskade i tilknytning til bruddflatene på noen stag på «Alexander L. Kielland» i et slikt omfang at korrosjon i seg selv kan sies å ha vært en av årsakene til noen av bruddene.⁹⁸

Det kan dermed se ut til at det var andre enn dykkerne som tolket dykkernes observasjoner av «Alexander L. Kielland» under vann, og det som dykkerne filmet og fotograferte. Noen dykkere fortsatte å undre seg over sammenhenger av det de hadde sett. Et eksempel på dette er dykker Jim Rune Pettersson. Han har i flere år arbeidet med egne teorier om det han så under vann og mener at granskingskommisjonen ikke gir svar på spørsmålene han sitter med.

Pettersson forklarer blant annet at han på et av sine dykk reagerte på at det var et stag som manglet. Dette var et vertikalt støttestag som gikk opp i underdekket på plattformen. I bruddpunktet til staget som var borte, forteller Pettersson at han så et 15 til 20 centimeters sveisebrudd mellom to sveiser.⁹⁹ Pettersson rapporterte funnet til inspektøren fra Det Norske Veritas. Han hevder også at da han kom tilbake til overflaten for å se hva som var loggført fra dykket, sto det ikke noe om funnene han hadde gjort. Dykket han hadde gjort, var bare blitt fjernet fra loggen. Han sier inspektøren fra Det Norske Veritas tok med seg videoen og loggen fra dykket.¹⁰⁰ Det Norske Veritas har i dag skiftet navn og er en del av selskapet DNV GL. Selskapet har ikke kunnet bekrefte opplysningene fra dykkerne i Gandsfjorden og viser til at selskapet ikke har tilgjengelig dokumentasjon til å ta stilling til dykkernes opplysninger.¹⁰¹ Når det gjelder dykking for Det Norske Veritas på det andre snuforsøket, hvor det ble tatt video og bilder, kommer det ikke fram i tilleggsrapporten til granskingskommisjonen i 1983 om politiet og granskingskommisjon fikk tilgang til dette materialet av Det Norske Veritas.

Dykkere stilte ikke for mange spørsmål

Det er hevdet at dykkere ved én anledning signerte taushetserklæring eller fikk klar beskjed om at oppdraget ikke skulle snakkes om. Det var ved dykking på D-leggen i Åmøyfjorden, hvor dykkere fra GMC og marinen var involvert. Her var representanter fra norsk politi og etterretning og fra det franske verftet, CFEM, til stede.¹⁰²

På disse dykkene var det også med dykkere fra marinen som hadde som oppgave å påse at dykkere som dykket på vegne av verftet, ikke tuklet med bevis.¹⁰³ Jens Onerva, som var hjelpemann på «Wildrake», forteller at det kom fem-seks politifolk om bord, mens dykkere søkte etter omkomne i dagene etter ulykken. Han antar at det var politifolk fra politiet i Oslo, og ikke fra Stavanger. Onerva tok bilder, men fikk konfiskert kameraet.¹⁰⁴

98. NOU 1981:11: 57–58.

99. Tollaksen 2019b; intervjunotat Jim Rune Pettersson 22. februar 2019 av Tollaksen.

100. Tollaksen 2019b; intervjunotat Jim Rune Pettersson 22. februar 2019 av Tollaksen.

101. Tollaksen 2019b.

102. Intervjunotat Bjørn Anders Nesdal 17. oktober 2019; Torleif Jørpeland 10. mai 2019; Rolf G. Engebretsen 19. februar 2019, alle av Tollaksen.

103. Intervjunotat Bjørn Anders Nesdal 17. oktober 2019 av Tollaksen.

104. Intervjunotat Jens Onerva 6. juni 2019 av Smith-Solbakken.



«Alexander L. Kielland» om morgenen 28. mars 1980. Foto: Børre A. Børretzen

En dykker om bord på «Wildrake», Børre A. Børretzen, sier på sin side at han tok en rekke bilder, uten at noen reagerte.¹⁰⁵

Dykkere med militær bakgrunn var preget av den yrkesmilitære oppdragelsen om å gjennomføre oppdraget og ikke stille for mange spørsmål.¹⁰⁶ Men uavhengig av om dykkere hadde militær utdanning eller ikke, var de klar over den rådende arbeidskulturen da de dykket.¹⁰⁷ Dette kan indikere at dykkere var en del av en taushetskultur som kan ha hatt betydning for at forhold av betydning ikke kom fram i offentligheten etter ulykken.

Dykkernes observasjoner ble dels til historier innad i dykkermiljøet, og det var som nevnt tidligere først i boka «Råolje: «Alexander L. Kielland»-ulykken: Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene» som ble utgitt i 2016 at dykkere ble intervjuet og deres fragmenterte observasjoner kom fram i offentligheten, 36 år etter ulykken.

Sammensatte årsaker til ulykken?

Den norske granskingskommisjonen la vekt på at «Alexander L. Kielland»-ulykken skyldtes at det var en sveisefeil ved innfestingen av hydrofonen i D-6-staget som forårsaket ulykken. Ved en slik konklusjon ble feilen lagt på konstruksjonsstadiet med det franske verftet, CFEM, som ansvarlig utfører.

Denne ensrettingen i årsaksforklaringen skjøyv andre teorier og synspunkt til side. Den såkalte eksplosjonsteorien var det først Stavanger Drilling som kom ut med i offentligheten dagen etter ulykken.¹⁰⁸ Den ble tatt videre av «Kielland»-fondet og sivilingeniørene Knut Børseth og Ole Chr. Østlund etter at plattformen var snudd i 1983. De pekte på indikasjoner på eksplosjon i staget D-4.¹⁰⁹ Metallurgene Przelyslaw Zagierski og Jon Gjønnnes ved fysikalsk institutt ved Universitetet i Oslo så tegn på eksplosjonsskader, noe de la fram i en egen rapport ved Universitetet i Oslo.¹¹⁰ Også Nils Gunnar Skarning, teknisk sjef i Kripes, undersøkte bruddstedet D-4 og mente det så ut som en eksplosjon.¹¹¹ Eksplosjonsteorien ble ikke fulgt opp av granskingskommisjonen, noe kommisjonen selv begrunnet slik i hovedrapporten:

Rapporten beskjeftiger seg således ikke med andre ulykkessituasjoner, f.eks. eksplosjonsulykker. Enhver rimelig tidsramme for arbeidet ville i så fall ha blitt overskredet.¹¹²

Forhalings- og forankringsteorien lanserte sivilingeniør Nils Gunnar Gundersen i Stavanger Aftenblad i april 1981.¹¹³ Nordsjøarbeidere snakket fra første stund om påkjenningene med

105. Intervjunotat Børre A. Børretzen 3. oktober 2019 av Tollaksen.

106. Intervjunotat Leif-Tore Skjerven 26. september 2019, Svein H. Pedersen 16. september 2019, begge av Tollaksen. Både Skjerven og Pedersen nevner dette spesielt.

107. Intervjunotat Magn Muledal 10. september; Arne R. Jentoft 15. mars 2019; Svein H. Pedersen 16. september 2019; Dag Trondsen 11. juni 2019 av Tollaksen. Disse dykkerne er blant dem som forteller om den rådende taushetskulturen blant dykkere og at veien til ikke å ha jobb kunne være kort for de som snakket for mye. Dette må også sees i sammenheng med at dykking for de aller fleste ikke var fast arbeid, men oppdragsbasert og sesongbetont.

108. *Stavanger Aftenblad* 1980: Direktør Alf Kaasen i Stavanger Drilling og de to plattformsjefene Kjetil Hauge og Odd Halvorsen uttalte følgende: «Hvis det virkelig har skjedd en eksplosjon, har de to stagenes som stiver av D-søylen røket tvers over, dermed har søylen vridd seg og gått i stykker».

109. Tollaksen 2005: 27–33.

110. Zagierski & Gjønnnes 1984.

111. Tollaksen 2005: 27–33.

112. NOU 1981:11: 11.

113. Gundersen 1981.

forhaling og vanskene med å koordinere forhaling. Den ble relansert i en større magasin-artikkel i Stavanger Aftenblad i 2016.¹¹⁴ Inspeksjonsteorien og varsling om kritiske forhold var advokat Pål Mitsem en av de tidlige talspersonene for da han var advokat i forbindelse med en erstatningssak i Stavanger tingrett i 1986. I et nedskrevet vitnemål hevdet Leif Barkved, en tidligere maskinsjef på «Kielland», at Phillips Petroleum skulle ha nektet plattformsjef Torstein Sæd å heve plattformen for gjennomgående inspeksjon.¹¹⁵ De nye opplysningene var så interessante, mente statsadvokat Åsmund Norheim i Stavanger, at han ikke så bort fra at deler av «Kielland»-ulykken måtte granskes på nytt.¹¹⁶ Dette skjedde imidlertid ikke.

Relativt tidlig etter «Kielland-ulykken» kom det fram varsler om at plattformen kunne vært feiloperert. Ivar Garberg, som en stund var «Kielland»-fondets maritime ekspert, uttalte at plattformen var feiloperert og hadde stabilitetssvikt og at dette var årsaken til havariet.¹¹⁷

Stabilitetsrapporten til professor Emil Aall Dahle fra daværende NTH, som var en av underlagsrapportene til granskingskommisjonen, kunne underbygget Garbergs teori. Denne rapporten ble imidlertid unntatt offentlighet og klausulert. Den ble først åpnet for offentligheten våren 2019. I rapporten ble det blant annet påpekt brudd på rutiner og at ledelsen om bord var ansvarlig for å sjøsikre plattformen. Hovedpoengene til Aall Dahle var at plattformen tapte stabilitet på grunn av vanninntrenging og vektforskyvning. Dører og luker som skulle vært lukket, var åpne, og utstyr var ikke tilstrekkelig sikret.¹¹⁸

Både forhalingsteorien, manglende inspeksjon og stabilitetssvikten kunne i større grad ført til at rollene til rederiet Stavanger Drilling, Phillips Petroleum og Det norske Veritas, som var både klasse og ansvarlig for inspeksjoner, i forbindelse med havariet kunne blitt belyst i større omfang. Veritas var den norske rederinæringens eget klasseselskap og var også ansvarlig for inspeksjoner. Det lå utfordringer i både å representere interesser fra eiersiden og utføre uavhengige kontroller.

Det er svært sjelden at en ulykke skyldes bare én enkeltårsak. Men etter «Kielland-ulykken» ser dette ut til å ha befestet seg i offentligheten. Sivilingeniør Bjørn Lian, som ledet de materialtekniske undersøkelsene etter «Kielland»-ulykken, sa følgende i 2019:

Sprekken i sveisen på hydrofonholderen i D-6-staget var årsaken til ulykken.¹¹⁹

Utenfor et av Petroleumstilsynets møterom, står følgende skrevet om årsaken:

Det var 212 personer om bord da flotellet «Alexander L. Kielland» havarerte ved Edda i Ekofisk-området 27. Mars 1980. 123 mennesker omkom. Bare 89 kom fra hendelsen med livet i behold. Havariet skyldtes brudd i en sveisesøm i bærekonstruksjonen, som førte til at en av de fem flytesøylene ble revet av. I løpet av 20 minutter tippet «Alexander L. Kielland» helt rundt.¹²⁰

114. Kongsnes & Skretting 2016.

115. Pål Mitsems private arkiv: Leif Barkved, beediget erklæring 7. mars 1986, Stavanger Notarialembete. Hentet fra: <http://doccdn.simplesite.com/d/bd/e2/284289735012115133/7600a8f7-3dd2-435f-9591-c1c320f8fa6b/19860307%2BBeediget%2Berklsing%2Bav%2BLeif%2BBarkved.pdf>

116. *Stavanger Aftenblad* 1986: 17.

117. Lerøen & Steimler 1980: 1, 12; Torp 1980.

118. RA: E. A. Dahles rapport fra 15.09.1980, Vurdering av Alexander L. Kiellands stabilitet; Smith-Solbakken & Weihe 2019; Tollaksen 2018: 31–32.

119. Tollaksen 2019a.

120. Smith-Solbakken & Weihe 2019: 190.

Anne Næss Myhrvold, dagens direktør i Petroleumstilsynet, tror ikke noen i dag ville gått med på at det bare var én forklaring til en storulykke.¹²¹

Det var nettopp årsaksforklaringen som granskingskommisjonen kom med i sin rapport i 1981 som gjorde at Phillips Petroleum Company Norway og de andre rettighetshaverne i Phillips-gruppen gikk til søksmål mot det franske verftet, CFEM, og konstruktøren Forex-Neptune S.A. Med på kravet om over 700 millioner i erstatning var også Norsk Oljeforsikringspool.¹²² På bakgrunn av søksmålet ble det opprettet en egen fransk ekspertgruppe. Den leverte sin rapport i 1985 og konkluderte med at sveisefeilen ikke hadde direkte sammenheng med ulykken.¹²³ I norske medier og offentlighet fikk ikke rapporten særlig oppmerksomhet. Den norske granskingskommisjonens leder, Thor Næsheim, uttalte at franskmennene tok feil.¹²⁴ Phillips mente rapporten svekket deres interesser, og Norsk Oljeforsikringspool var klar til å få i stand en minnelig løsning.¹²⁵ Partene signerte forlik i 1991 i Paris. Phillips-gruppen og Norsk Oljeforsikringspool fikk vel 6,5 millioner kroner (1991-kroner) i erstatning fra det franske verftet, CFEM.¹²⁶

I forbindelse med en stortingsmelding om ulykken i 1982, kom det flere høringsuttalelser. Her fikk kommisjonen kritikk for at den ikke hadde fulgt flere spor i saken. Her kom det fram at også det franske verftet var kritisk til konklusjonen.¹²⁷ I rederiet Stavanger Drilling var det også bevegelse i saken om selskapets ansvar. I et styremøte 9. april 1980 ble det fastslått at «det ikke var begått feil eller forsømmelse fra Stavanger Drillings side».¹²⁸ I desember 1980 sa selskapets styreleder Hans Christian Bugge at «det kan ha blitt begått menneskelige feil som kan ha vært medvirkende årsak til at riggen kantret og havarerte».¹²⁹

I analysene som Ellen Kongsnes og Marie Smith-Solbakken har gjort om hoveddrivkreftene bak det de betrakter som én-faktor-forklaringen, peker de først og fremst på at dette var bekvemmelig for de norske interessene. Det styrket den norske saken når ansvaret kunne skyves over på det franske verftet. Aktører som Stavanger Drilling, Phillips Petroleum og Det Norske Veritas slapp å stilles til ansvar. Når det verken kunne skyldes på brukerfeil eller andre forhold som pekte mot rederiet eller operatørselskapet, ble årsaken plassert over på franskmennene.¹³⁰ De mener at det viktigste for myndighetene ble å dempe skadeomfanget og rette opp feilene, framfor å stille skyldige til ansvar.¹³¹

Sveisefeilen var også selve kronargumentet til de norske interessene da de gikk til søksmål i Frankrike. Da dette søksmålet rant ut i sanden, og de norske interessene tok til takke med 6,5 millioner, kan det i seg selv tyde på at årsaken om sveisefeilen ble imøtegått. Noe som også kan indikere norske innrømmelser og i realiteten et nederlag.

121. Intervjunotat Anne Næss Myhrvold 27. september 2016 av Smith-Solbakken og Tungland.

122. Kongsnes & Smith-Solbakken 2016: 313. Det samlede kravet var på nær 200 millioner fra Phillips Petroleum og nær 600 millioner kroner fra Norsk Oljeforsikringspool. Norsk Oljeforsikringspool bestod av: Arendal forsikringselskap A/S, Haugesund sjøforsikringselskap, Forsikringselskapet Netptun A/S, Norden Skadeforsikring, Sjøforsikringselskapet Polaris-Sjø, Storebrand, Forsikringselskapet Vesta, Bergen Skibsassuransforening, Christiansands Skibsassuransforening, Sibsassuransforeningen i Arendal og Christiania og Skibsassuransforeningen Unitas Gjensidig.

123. Jourdain, Roquemont, Thalheimer & Cure 1985; Kongsnes & Smith-Solbakken 2016: 238–243.

124. Rosenberg 1985a: 5; Rosenberg 1985b: 5.

125. Risholm 1985: 6.

126. Kongsnes & Smith-Solbakken 2016: 253.

127. Kommunal- og arbeidsdepartementet 1982.

128. SAS: Referat fra styremøte i Stavanger Drilling 9. april 1980.

129. SAS: Referat fra styremøte i Stavanger Drilling 16. desember 1980.

130. Kongsnes & Smith-Solbakken 2016: 276–279.

131. Kongsnes & Smith-Solbakken 2016: 279.

Når det gjelder ansvaret til Det Norske Veritas, DNV, var dette oppe til diskusjon i granskingskommisjonen. Bjørn Lian hevder han sa at granskingskommisjonen måtte følge opp DNV. Han synes det var rart at DNV både hadde godkjent utsettelse av fireårskontrollen og var klaseselskap for «Alexander L. Kielland»:

Dersom Veritas hadde inspisert riggen riktig, ville kanskje sprekken blitt funnet. Uten sveisefeilen, ville vi ikke hatt «Kielland»-ulykken.¹³²

Sivilingeniør og tidligere dykker Albert Johnsen, som var leder for Mobils og Statoils dykkeravdeling i perioden 1983 til 1988, trekker paralleller mellom dykkersaken og «Kielland»-saken når det gjelder myndighetenes og granskingskommisjonenes rolle. Johnsen skulle opprinnelig være dykkernes observatør i granskingskommisjonen (Lossius-kommisjonen) som ble satt ned i dykkersaken i 2001, men myndighetene besluttet at det ikke skulle være folk med dykkerfaglig bakgrunn i granskingskommisjonen. Lossius-kommisjonen leverte sin rapport i 2003.¹³³ Johnsen ser samme trekk i «Kielland»-saken: Granskingen tok ikke hensyn til ofrene, vitnene eller de saken dreide seg om. Resultater ble at granskingskommisjonene framsto som «bedrevitere», hvor granskerne selv fortalte ofrene hva de hadde opplevd eller måtte ha opplevd og sett. Kommisjonen evnet derfor ikke å høre på viktige vitner og ulike detaljer, de var ikke interessert i at de bakenforliggende forhold skulle komme fram. Årsaken, mener Johnsen, var manglende kunnskap i granskingskommisjonen eller bevisst tildekking.¹³⁴

Å isolere en ulykke

I april 1980, bare kort tid etter ulykken, kom det ut en artikkelsamling i boka «Nordsjøtragedien». Her skrev Thomas Mathiesen artikkelen «Kunsten å isolere en ulykke». På generelt grunnlag skisserte han her opp ulike teknikker for gjøre en katastrofe av dette formatet unik. Mathiesen mente at årsaken til dette skyldtes at det er farlig for en virksomhet som oljeutvinningen at menneskene begynte å se sammenhenger. Hendelsen måtte derfor pulveriseres.¹³⁵

Slik pulverisering blir viktigere jo mer omfattende og oppsiktsvekkende hendelsen er. Derfor har det vært maksimalt viktig for de myndigheter og andre som støtter og driver fram denne bokstavelig talt halsbrekkende virksomheten å isolere hendelsen fra resten av oljevirsomheten som hendelsen er en integrert del av.¹³⁶

Noen av isoleringsteknikkene Mathiesen trakk fram var at hendelsen individualiseres, i en annen sammenheng normaliseres den, hendelsen splittes opp, den plasseres avskjermet til framtiden, den isoleres i nåtiden, hendelsen henlegges til fortiden eller den rykkes ut av sin sammenheng, en sammenheng som i dette tilfellet var oljeutvinningen til havs med de sikkerhets- og arbeidsvilkår og mulige konsekvenser dette gir.¹³⁷

132. Tollaksen 2019a.

133. NOU 2003:5.

134. Intervjunotat Albert Johnsen 20. februar 2019 av Tollaksen.

135. Mathiesen 1980: 187.

136. Mathiesen 1980: 187.

137. Mathiesen 1980: 188–199.

Det kan trekkes paralleller mellom isoleringsteknikkene, som Mathiesen viste til, og granskingskommisjonens arbeid og kommisjonens konklusjon om årsak til ulykken. Granskingskommisjonens overordnede konklusjon ble isolert til en sveisefeil som skyldtes utenforstående forhold; det var det franske verftets skyld at «Kielland» havarerte.

Når vi også husker på den kritikken som granskingskommisjonens rapport fikk av både det franske ekspertutvalget og i forbindelse med Stortingsmeldingen i 1982 som behandlet granskingskommisjonens rapport, kan det se ut til at granskingskommisjonen enten underkommuniserte eller ikke var lydhøre for innspill fra andre parter som så på mer sammensatte årsaker til hendelsen. Her er det også grunn til å spørre om granskingskommisjonen ble preget av at den tidlig innsnevret en åpen tilnærming til ulykkesårsakene, siden den allerede 31. mars 1980 slo fast at årsaken med stor sannsynlighet skyldtes tretthetsbrudd i stag D-6.

Ingen dykkere ble avhørt av granskingskommisjonen. De dykkerne som er intervjuet i forbindelse med denne artikkelen ble heller ikke avhørt av politiet eller hadde samtaler med politiet. Samtidig som dykkerne stiller seg undrende til dette, varierer oppfatningen blant dykkerne om hva de kunne ha bidratt med og belyst for granskingskommisjonen. Dette avhenger først og fremst av hvor dykkerne dykket, hva de så og hvilken faglig bakgrunn de hadde som gjorde at de kunne tolke observasjonene og sette dem inn i en sammenheng.

Opplysningene fra dykkerne er spredte og indikerer at observasjoner av betydning ble underkommunisert, men det er vanskelig å fastslå betydningen av disse. Likevel er det tilstrekkelig til å peke på at dette er forhold som trenger å undersøkes videre. Framfor alt gjelder dette omstendighetene rundt snuforsøkene. Dette var en sak som vakte stor politisk interesse og mange selskaper og dykkere var involvert. Dykkernes observasjoner og arbeidsoppgaver ved snuforsøkene er ikke kontrollert opp mot et større kildetilfang fra snuforsøkene som fra politiets dokumenter, arbeidsgivere, Det Norske Veritas, tilsynsmyndigheter eller departement som alle ville representert en berikelse i denne sammenheng.

Fra granskingskommisjonens rapporter kommer det fram at politiet trakk veksler på dykkere, spesielt er dette referert til i granskingsrapporten fra 1983.¹³⁸ Ut fra kildematerialet som er gjennomgått, har det ikke vært mulig å fastslå om politiet også foretok formelle avhør av dykkere. Når dykkere ikke opplever seg hørt og reagerer på at de ikke ble avhørt av granskingskommisjonen, er det også berettiget å spørre i hvor stor grad de ble lyttet til som fagfolk.

Tidligere dykker og dykkerleder Leif-Tore Skjerven påpeker at den eneste åstedsbefaringen etter «Kielland»-ulykken ble gjort av dykkere:

Det er noe merkelig om ikke en best mulig realistisk beskrivelse av forholdene på åstedet kunne være av interesse for granskingskommisjonen.¹³⁹

Wigulf Scjøll sier:

En enkel 'debrief' eller avhør i etterkant hadde både vært inkluderende til selve bergingsoperasjonen samtidig som den kunne avklart om våre observasjoner ved funnsted hadde vært interessante. Ingen av oss ble noen gang kontaktet eller forespurt om noe.¹⁴⁰

138. NOU 1983:53: 10–11.

139. Intervjunotat Leif-Tore Skjerven 26. september 2019 av Tollaksen.

140. Intervjunotat Wigulf Schjøll 19. juni 2019 av Tollaksen.

Dykker Harald Klinge peker på at dykkere var godt kjent med inspeksjonsarbeid, og mange dykkere hadde også inspeksjonskurs og kunne forklart hva de syntes om bruddsteder. Han mener dykkerne kunne bidratt med verdifulle opplysninger til granskingskommisjonen.¹⁴¹

Dykkernes observasjoner kom ikke tilstrekkelig fram. Det skyldes blant annet at granskingskommisjonen ikke benyttet seg av deres samlede kompetanse. Samtidig må det sies at dykkerne ikke har vært meddelsomme. Det kan også bero på forhold i arbeidskulturen til dykkerne. Dykkernes arbeid var av en spesiell karakter, og i mange arbeidsoperasjoner var de pålagt taushet eller var klar over at de ikke snakket om arbeidet sitt. Det å snakke for mye, kunne også ha direkte negativ betydning for videre arbeid i Nordsjøen, og det kan ha bidratt til at dykkere holdt tilbake observasjoner og opplysninger.

Svein H. Pedersen sier følgende:

Alle var innforstått med at arbeidet var taushetsbelagt og brudd på dette ville medføre at du ville komme sist på listen for nye jobber.¹⁴²

Dag Trondsen supplerer:

Vi visste vi kunne miste jobben eller ikke få jobb mer om vi var for ivrige til å snakke.¹⁴³

Magn Muledal sier:

Tilbake på den tiden da «Kielland»-ulykken skjedde, var det slik at dersom du snakket for mye om ting, kunne det skapes inntrykk av at «nervene» hadde truffet deg. Da kunne veien ut være rask.¹⁴⁴

I denne artikkelen er det forhold som peker i retning av det vi kan betrakte som en taushetskultur blant dykkerne, har hatt betydning for at opplysninger ikke kom fram. Dykkerne ble i liten grad involvert. Mange dykkere satt med relevante og interessante opplysninger. Myndighetene, granskingskommisjonen og politi dro lite veksler på deres observasjoner og kompetanse. Dykkerne selv var heller ikke særlig opptatt av å få fram opplysninger de bar på. Begge forhold spilte inn.

Å avklare omfanget av dykkernes vitneobservasjoner og sette de inn i en større sammenheng, krever videre fordypning i emnet. Flere dykkere i denne gjennomgangen representerer en del av de stemmene etter «Kielland»-ulykken som ikke opplevde seg hørt eller fikk avklart sine observasjoner og indisier gjennom granskingskommisjonens to rapporter eller på et senere tidspunkt. Dette har medvirket til at kompleksiteten i årsakssammenhengene ble oversett og at det fortsatt er vilje og interesse til å undersøke forhold rundt ulykken som ikke er kommet godt nok fram tidligere.

141. Intervjunotat Harald Klinge 17. november 2019 av Tollaksen.

142. Intervjunotat Svein H. Pedersen 16. september 2019 av Tollaksen.

143. Intervjunotat Dag Trondsen 11. juni 2019 av Tollaksen.

144. Intervjunotat Magn Muledal av Tollaksen, 10. september 2019.

Litteratur

- Catomeris, C. & Truc, O. (2008). *Fra Dypet: Nordsjødykkernes historie*. Oslo: Spartacus Forlag.
- Eggen, B. & Gundersen, H. (Red.). (1980). *Nordsjøtragedien*. Oslo: Pax.
- Gundersen, N. G. (1981, 29. april). Oppankring av «Kielland». *Stavanger Aftenblad*, s. 5.
- Johansen, T. (2002). *Svart gull, rød flamme*. Stavanger: Norsk olje og petrokjemisk fagforbund.
- Jourdain, M., Roquemont, Y., Thalheimer, G. & Cure, J. (1985). *Interim order of 26th January 1982, Judgment of 17th May 1982: Platform Alexander L. Kielland Accident of 27th March 1980: Expert's report*. Paris: Tribunal of Commerce. Hentet fra <https://filer.arkivverket.no/65f78a8f-225d-45b5-8de8-1457a687f707>
- Karlsen, J. E. (1982). *Arbeidsvern på sokkelen*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Kongsnes, E. & Smith-Solbakken, M. (2016). Årsaksforklaringene og kampen om opinionen. I M. Smith-Solbakken (Red.), «Alexander L. Kielland»-ulykken: *Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene* (s. 222–279). Stavanger: Hertervig Akademisk.
- Kongsnes, E. & Skretting, T.T. (2016, 29. oktober). Kiellands dype hemmelighet. *Stavanger Aftenblad, Magasin*.
- Lerøen, B. V. & Steimler, O. (1980, 18. april). Norge ødela Pentagone-riggens sikkerhet: «Alexander L. Kielland» var en havaririsiko. *Bergens Tidende*.
- Lønning, P. S. & Enghaug, Aa. (1980). «Alexander L. Kielland»: *Katastrofe i Nordsjøen*. Oslo: Dreyer Forlag.
- Mathiesen, T. (1980). Kunsten å isolere en ulykke. I B. Eggen & H. Gundersen (Red.), *Nordsjøtragedien* (s. 187–202). Oslo: Pax.
- NOU 1981: 11. (1981). «Alexander L. Kielland»-ulykken. Oslo: Olje- og energidepartementet.
- NOU 1983: 53. (1983). «Alexander L. Kielland»-ulykken: *Tilleggsuttalelse*. Oslo: Justis- og politidepartementet.
- NOU 2003: 5. (2003). *Pionerdykkerne i Nordsjøen*. Oslo: Arbeids- og administrasjonsdepartementet.
- Risholm, T. (1985, 19. juli). Plattformen svekket av en kollisjon: Overrasket over rapporten. *Stavanger Aftenblad*.
- Rosenberg, U. (1985a, 20. juli). Rapporten må gjennomgå! *Stavanger Aftenblad*, s. 5.
- Rosenberg, U. (1985b, 20. juli). Sorenskriver Thor Næsheim: Fransk kommisjon med uriktige konklusjoner. *Stavanger Aftenblad*, s. 5.
- Ryggvik, H. & Gjerde, K. Ø. (2009). *Nordsjødykkerne*. Stavanger: Wigestrands Forlag.
- Ryggvik, H. & Smith-Solbakken, M. (1997). *Norsk oljehistorie: B.3. Blod, svette og tårer*. Oslo: Ad notam Gyldendal.
- Smith-Solbakken, M. & Dahle, E. Aa. (2018). «Alexander L. Kielland»-ulykken. *Store norske leksikon*. Hentet fra: [https://snl.no/Alexander L. Kielland-ulykken](https://snl.no/Alexander_L._Kielland-ulykken)
- Smith-Solbakken, M. & Weihe, H.-J. W. (2019). «Alexander L. Kielland»-ulykken 1980: Fortielsen og forbitnelsen. *Arbeiderhistorie*, 188–2013. Hentet fra: <https://doi.org/10.18261/issn.2387-5879-2019-01-11>
- Smith-Solbakken, M. (2016). Polyfoni som historisk metode. I M. Smith-Solbakken (Red.), «Alexander L. Kielland»-ulykken: *Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene* (s. 208–221). Stavanger: Hertervig Akademisk.
- Stavanger Aftenblad. (1980, 28. mars). *Beina kan ikke bryte sammen: Franske konstruktører uforstående til katastrofen*.
- Stavanger Aftenblad. (1986, 15. mai). *Ny Kielland-sak?*
- Kommunal- og arbeidsdepartementet. (1982). *Ulykken med plattformen «Alexander L. Kielland»*. (St.mld. nr.67 1981–82). Oslo: Kommunal- og arbeidsdepartementet.

- Tollaksen, T. G. (2018, 2. desember). Hemmelig «Kielland»-rapport påpeker rutineslurv: Vi fikk aldri en diskusjon om sjømannskapet om bord. *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra: <https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/zLKBz4/hemmelig-kielland-rapport-paapeker-rutineslurv-vi-fikk-aldri-en-diskusjon-om-sjoemansskapet-om-bord>
- Tollaksen, T. G. (2019a, 18. mai). Han fant årsaken til «Kielland»-ulykken. Nå mener han at ulykken kunne vært unngått. *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra: <https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/kJdQIQ/han-fant-aarsaken-til-kielland-ulykken-naa-mener-han-at-ulykken-kunne-vaert-unngaatt>
- Tollaksen, T. G. (2019b, 29. juni). Nordsjødykkere med helt nye opplysninger om «Alexander L. Kielland»: Plattformen hadde gammel rust på flere bruddsteder. *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra: <https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/GG5B0B/nordsjoedykkere-med-helt-nye-opplysninger-om-alexander-l-kielland-plattformen-hadde-gammel-rust-paa-flere-bruddsteder>
- Tollaksen, T. G. (2005, 26. mars). 25 år etter at «Alexander L. Kielland» kantret i Nordsjøen, leter overlevende og etterlatte fortsatt etter svar. *Rogalands Avis*, s. 27–33.
- Torp, O. (1980, 1. april). Kielland kantret på grunn av ubalanse. *Dagbladet*.
- Zagierski, P. T. & Gjønnnes, J. (1984). *Metallografiske undersøkelser av et metallstykke fra «Alexander L. Kielland», stag D-4*. Oslo: Universitetet i Oslo.
- Ørjasæter, K. (2006). *Dykkerne: Ofret i rikets interesse*. Oslo: Maknol.