

## Metoderapport

AV: Tommas Torgersen Skretting

SAK: Alexander Kielland-ulykken. Tragedien, spillet og hemmelighetene som kunne ha veltet en oljenasjon. Dokumentarbok, Kagge forlag september 2019. Basert på journalistiske arbeider i Stavanger Aftenblad.

ARTIKLER: De viktigste artiklene ble publisert som eget bilag 29. oktober 2016 og i lørdagsmagasinet til Stavanger Aftenblad 6. januar 2018. Fem nyhetssaker ble publisert rundt boklanseringen, deriblant: «Nye vitneopplysninger om plattformkatastrofen i Nordsjøen: - Ulykken skjedde like etter at jeg løsnet gangbroen fra Edda». Se egen liste nederst.

METODE:

### **Det første tipset**

Våren 2013 fikk jeg en telefon. Mannen som ringte sa at han hadde inngående kjennskap til Kielland-plattformen og at den egentlige årsaken til ulykken aldri var kommet fram. Han hadde fått en alvorlig sykdom, det var tydelig at han ville fortelle mens han fremdeles var klar. «Påkjenningene fra ankerwirene som plattformen ble utsatt for gjennom de stadige forflytningene ut og inn fra ulike naboplattformer i dårlig vær er årsaken,» hevdet mannen. «Dette er det mange som har visst, og de ansvarlige har sluppet unna i alle år. Den foten som ble revet av ble et monument over alle feilene som ble begått», sa kilden.

Det første jeg foretok meg for å teste påstanden til tipseren, var å lese granskningskommisjonens rapport. Kommisjonen ble oppnevnt dagen etter ulykken og rapporten ble offentliggjort rundt ett år senere. Den konkluderte med at ulykken skyldtes en sveisefeil begått av det franske verftet som bygget plattformen, eller nærmere bestemt hos en av deres franske underleverandører. Forankrings-teorien var grundig behandlet og rapporten avfeide den: Ankerkreftene spilte ingen avgjørende rolle ulykkeskvelden. Den franske sveisefeilen gjorde at det utviklet seg en sprekk og denne ble til slutt til et fatalt tretthetsbrudd, var kommisjonens konklusjon. Det som gjorde at jeg ikke bare la tipset bort der og da var to forhold: At jeg syntes det var litt påfallende at rapporten nesten utelukkende konsentrerte seg om det som skjedde *ulykkeskvelden*. Når en sprekk utvikler seg over tid, ville vel også alle de andre forflytningene, stormene og maritime operasjonene være interessant å granske? Parallelt med at jeg leste granskningsrapporten gjorde jeg også noen intervjuer, med to overlevende som tidligere hadde stått fram i avisene, og med Kian Reme som i mange år ledet Kiellandfondet. Flere opplysninger de kom med virket vesentlige for sikkerheten om bord og det framsto også som litt rart at disse ikke i større grad var problematisert i rapporten.

## **Tilgang på arkivmateriale**

Jeg hadde et tips og noen kilder som mente det var sider ved ulykken som ikke var godt nok belyst. Jeg hadde også av Reme fått tilgang på den personlige dagboken til kapteinen som var om bord ulykkesdagen, den mye av det han skrev framsto på dette stadiet, der jeg manglet helhetlig kunnskap og kontekst, som et teknisk stammespråk jeg ikke fikk så mye ut av. Intervjuet med de to overlevende lærte meg litt mer om organiseringen om bord på Kielland. Av de 212 som var der da ulykken skjedde, var de aller fleste - rundt 90 prosent - bare om bord for å spise og sove. De visste like lite om operasjonelle forhold på riggen som en vanlig hotellgjest vet om hoteldrift. Også de som arbeidet i byssa eller i forpleining, og som var innleid fra en rekke firmaer, var uinnvidde. Hvis jeg skulle komme videre var det nødvendig å få oversikt over mannskapet tilhørende Stavanger Drilling - rederiet som eide plattformen og leide den ut til Phillips Petroleum.

Etter et møte med en ansatt i Statsarkivet i Stavanger ble det klart at det befant seg store mengder dokumentasjon i saken både i det nevnte Statsarkivet og i Riksarkivet i Oslo. Jeg søkte om innsyn i politiets etterforskning i Riksarkivet, men fikk avslag. En klage førte heller ikke fram. Det andre hinderet var at mange antatt vesentlige dokumenter befant seg i arkivene til de involverte selskapene, som Phillips, Veritas og andre oljeselskaper. Slike privatarkiver rår den enkelte arkiveier over selv, og søknader om innsyn førte til nei over hele linja. Et helt avgjørende unntak her, var Stavanger Drilling. Da dette selskapet ble nedlagt, leverte en tidligere ansatt omfattende arkivmateriale til nettopp Statsarkivet i Stavanger. Og ettersom rederiet ikke lenger eksisterer, er det Statsarkivet som er eier. Her førte søknader om innsyn fram: Eske for eske ble gjennomgått og åpnet for allmennheten. Dette var et stort gjennombrudd i arbeidet med saken. Foruten styreprotokoller som ga innsikt i interne prosesser og diskusjoner i rederiet, var det i dette materiale brev, telexer, rapporter, interne retningslinjer og ikke minst skiftplaner. Materialet avdekker også at det ti år etter ulykken er inngått et hemmelig forlik mellom Phillips og de norske forsikringsselskapene på den ene siden og det franske verftet og designeren på den andre. Med granskningsrapporten i hånd har de norske partene gått til erstatningssøksmål mot franskmennene. Men en tilsvarende fransk granskning konkluderer helt annerledes enn den norske. Havariet hadde operasjonelle årsaker. Nordmennene trekker til slutt kravet sitt på 700 millioner kroner. Den franske granskningskommisjonens rapport i en engelsk oversettelse befant seg også i dette arkivet, noe som også var et helt avgjørende funn.

Sakte, men sikkert lot det seg nå gjøre å «gjenskape» den nedlagte bedriften. Snart visste jeg nøyaktig hvem som var på jobb blant mannskapet ulykkeskvelden. Etter en systematisering av disse opplysningene, hadde jeg snart oversikt over hvem av disse rundt 20 personene som fremdeles var blant oss. Disse var fra da av de primære kildene.

## **Kontakten med kildene**

Jeg nølte litt før jeg begynte å nærme meg disse kildene. Man kan aldri vite hvordan et menneske som har opplevd noe så traumatisk vil reagere når noen plutselig kontakter dem over 30 år senere. Etter hvert som arbeidet skred fram kunne jeg heller ikke utelukke at noen av dem bar på skyldfølelse, eller kunne har gjort en fatal såkalt menneskelig feil. Dette har

vært det største etiske dilemmaet under arbeidet: Ville det kunne komme noe godt ut av dette journalistiske prosjektet eller vil det bare rive opp i gamle sår og fungere som stein til byrden for overlevende og etterlatte som allerede har gjennomlevd stort drama og tap?

I tillegg har det vært en løpende vurdering hvor mye vekt man kan legge på opplysninger som baserer seg på hukommelsen til kilder rundt opplevelser som ligger nesten 40 år tilbake i tid. Det er derfor det har vært så vesentlig å få tilgang til skriftlig dokumentasjon, aller helst fra *før* ulykken, da man må anse at informasjonen i saken var på sitt mest uhildede.

Etter å ha rådført meg med en venn som er psykolog, falt jeg ned på at den mykeste tilnærmingen kanskje var en tekstmelding, og kontakten med de fleste blant mannskapet ble innledet med en nokså likelydende sms, der jeg fulgte opp med en telefon straks kilden viste seg positiv. I det store og hele var mannskapet interessert i å fortelle hva de hadde opplevd, hovedinntrykket er at mange kjente det som om tiden var moden for det. Dessuten er alle nå pensjonister og er ikke lenger bundet av lojalitet overfor arbeidsgiver eller det som verre var: frykt for å miste jobben dersom man snakket for mye.

Parallelt med dybdeintervjuene med disse kildene, der de fleste samtale ble spilt inn på bånd, flere av dem ble intervjuet mer enn én gang, fortsatte jeg å søke om innsyn. Mens granskningskommisjonens rapport selvsagt var offentlig tilgjengelig, viste kommisjonens enorme arkiv med beregninger og underrapporter seg å være klausulert i opptil 60 år. Etter avslaget hos Riksrevisjonen på søknaden om innsyn i politiavhørene, fikk jeg etter en god dialog med Statsarkivet i Stavanger tilgang på politiets hovedrapport etter ulykken, der alle avhørene av de overlevende var samlet. Dette ga meg muligheten til arbeide med større presisjon i vurderingen av hvem kunne ha relevante opplysninger og ikke. Dette ga meg også muligheten til sammenligne opplysningene kildene ga meg i intervjuene, med det de den gang forklarte overfor politiet.

### **Avhørene som manglet**

Etter å ha lest denne rapporten flere ganger, og ved å sammenstille den med mannskapslisten jeg allerede hadde tilgang til, oppdaget jeg at det manglet fire avhør i den alfabetisk ordnede rapporten. Sidenummereringen var imidlertid ikke brutt. Folkeregisteret opplyste at to av disse nå var døde, jeg anså det nå som svært interessant å forsøke å få tak i de to andre: Geir Vestre og Magne Sildelid. Politiavhørene var temmelig ensartede, der den avhørte stort sett opplyste om sin bakgrunn, om sikkerhetskurs og livbåtøvelser, før de sveipet inn på hvor han var i ulykkesøyeblikket og om hvordan de berget seg. Bare noen få kom med kritiske merknader og nesten ingen hadde noen formening om ulykkesårsaken. Det skulle vise seg at møtene med Vestre og Sildelid endret hele bildet. De andre avhørene tydet på at ulykken kom brått og uforvarende på alle om bord. At de om bord hadde gått over i en slags fritids-modus, der de fleste var samlet i de to kinoene om bord - en sier til og med at han satt ved siden av kapteinen i kinosalen. Dette inntrykket understøttes også av granskningskommisjonens rapport, forhalingen var ferdig klokken 17.50 heter det her og alt gikk etter planen: Kapteinen befant seg i kinosalen da ulykken skjedde.

Vestre kunne fortelle at han gikk forbi kontrollrommet da forhalingen var i gang og det ble ropt og bannet der inne. Sildelid, som hadde sin første dag på jobb og som etter planen skulle overta kommandoen over hele plattformen, til tross for at det var første gang han satte sine føtter på en plattform, kunne fortelle at ulykken skjedde under selve forflyttingsoperasjonen og at han var vitne til at det var noe som ikke gikk som det skulle og at kapteinen nærmest kom løpende til.

### **Den politiske dimensjonen og innsyn i kommisjonens arkiv**

Dette var omtrent så langt jeg kom med saken i Aftenbladet. Da jeg begynte på bokprosjektet ønsket jeg å gå enda tettere på observasjonene til Vestre og Sildelid, som jeg anså som helt sentrale. I tillegg ønsket jeg å utvikle den politiske dimensjonen og arbeide videre med å få innsyn i granskningskommisjonens arkiv. Jeg fikk tips om noen gode navn blant dem som var om bord på Edda-plattformen da ulykken skjedde fra Marie Smith-Solbakken, som har gjort et seriøst arbeid med ulykken i flere bøker. Dette førte meg blant andre til Ove Urheim og Torleif Holsæther. Holsæther var vakthavende telegrafist da ulykken skjedde og var den som oppfattet den første SOS-meldingen fra Kielland. Da jeg traff ham i Eidsvåg utenfor Molde fortalte han at han ropte siste gangen at gangbrua skulle tas klokken 18.12. Urheim forteller at han og kollegaen Tore Henriksen ble bedt om å løsne gangbrua fra «Edda» da han begynte på sitt skift klokken 18.00. Etter at de hadde løsnet noen sjakler som festet brua mellom de to plattformene, hørte han en illevarslende lyd - samtidig med at han så på sin nye digitale klokke. Den viste 18.18. Han husker dette klokkeslettet. Både Urheim og kranfører Roger Marcussen som reddet livet til mange mennesker med resolutt innsats, sier at de så D-leggen fyke utover som om det var en veldig spenning på ankerwirene.

Under arbeidet med avisreportasjene hadde jeg god kontakt med tidligere statsminister Kåre Willoch. Da jeg ba om innsyn i referatene fra hans regjeringskonferanser som angikk Kielland-ulykken, ga han med en gang adgang til dette. Disse referatene er omfattet av streng klausulering og man kan blant annet ikke ta bilder av dokumentene, men har lov til å gjøre egne avskrifter. Jeg søkte samtidig innsyn i tilsvarende referater fra regjeringskonferansene til regjeringen Nordli og Brundtland I. Gro Harlem Brundtland svarte ja til dette, men dette ble overstyrt av Jonas Gahr Støre, som viste seg å være formell eier av disse arkivene i Arbeiderpartiet. I Høyre var det den tidens sittende statsminister som hadde siste ord. Støre tillot ikke - etter møter mellom ham og Riksarkivet - som Willoch, innsyn i hele materialet, han unntok referater fra selve diskusjonene i regjeringen og ga bare innsyn i de såkalte notatene. Materialet ga likevel en god oversikt over hvordan de ulike regjeringene hadde håndtert ulykken og hvilke dilemmaer de sto overfor.

Av de som takket nei til å stille til intervjuer i anledning bokprosjektet var Det norske Veritas, ConocoPhillips, Nordlis tidligere statssekretær Per Vassbotn, Arne Rettedals statssekretær Kjell Ursin-Smith og granskningskommisjonens tekniske ekspert Torgeir Moan.

Våren 2019 tok en gruppe folkevalgte til orde for større åpenhet rundt Granskningskommisjonens arkiv. Da jeg sendte en ny søknad om innsyn, ble svaret positivt: «Vi har i vår vurdering lagt vekt på at allmenne samfunnshensyn tilsier åpenhet om alle

sakens sider, og vi ser at vitneavhørene etter ulykken kan være spesielt viktige i denne sammenheng», heter det nå. Åpningen av disse arkivstykkene ble det siste elementet som gjorde det mulig å se hele bildet og skrive «hele historien». At ikke offentligheten har hatt full tilgang til underlagsmaterialet til den regjeringsoppnevnte granskningskommisjonen før nå, er et stort paradoks, det betyr at man bare har mulighet for å se konklusjonene deres. Man er ikke i stand til å kikke dem i kortene med tanke på hva de ellers har visst, hva de har lagt vekt på og hva de ikke har lagt vekt på. Flere av rapportene i materialet som består av over 20.000 sider er dessuten stemplet «konfidensielt.» Materialet viser at norske myndigheter godkjente et irregulært oppankringsmønster, der rederiet fikk tillatelse til å bruke åtte i stedet for ti ankere, uten at det ble foretatt seriøse beregninger for hvordan dette ville slå ut. Ingeniøren Nils Gunnar Gundersen ble brukt som politiets tekniske rådgiver under etterforskningen etter ulykken. Han har selv vært med under byggingen av Drill Master, en plattform av samme type som Kielland. Han mener bruk av åtte i stedet for ti ankere er den egentlige ulykkesårsaken fordi dette ga store, nye påkjenninger inn mot punktet der en sprekk i konstruksjonen til slutt ble til bruddet som utløste resten av ulykken.

I Stavanger Drillings interne retningslinjer het det at man enten måtte ha bakgrunn som styrmann eller ha maskinistsertifikat for å bli ansatt som kontrollromoperatør. I tillegg skulle vedkommende ha vært kontrollromassistent i tolv måneder før han var klar for stillingen. Magne Sildelid gikk altså likevel rett inn i stillingen, noe som nok forteller noe om kulturen i ulykkes-rederiet. Av granskningskommisjonens avhør av personalsjefen går det fram at Sildelid ekspisitt ba om en opplæring som i hvert fall var noe mer i tråd med bedriftens egne regler. Stavanger Drilling forutsatte at plattformsjefen skulle ta seg av opplæringen av nyansatte kontrollromoperatører. På den annen side: Ingen hadde gitt plattformsjefen instruks om at han skulle stå for denne opplæringen. Det hadde heller ikke vært noen praksis med overlappinger. Grunnen til at Magne Sildelid og andre gikk direkte inn som kontrollromoperatører, var at det ikke var mulig å få ansatt folk med tolv måneder bak seg som kontrollromassistenter. Hyrekontoret i Stavanger godkjente at det ble sett bort fra kravet om assistent-erfaring. Ingen kontrollromoperatører ble opplært gjennom den nevnte assistent-stillingen.

Det savnede politiavhøret til Magne Sildelid - ingen politifolk som den gang var tett på etterforskningen har en logisk forklaring på hvorfor det ikke er i hovedrapporten - befinner seg også i kommisjonsarkivet. Nå viser det seg at Sildelid har sagt at bremsen på B-søylen var på. At man glemte å løsne den under forhalingsoperasjonen, slik man skulle gjøre under disse forflytningene. I intervju i forbindelse med den første avisdokumentaren sa vedkommende som kjørte vinsjene på D-søylen at han ikke var i stand til å lese av forspenningskraften ulykkeskvelden, fordi dette instrumentet ikke fungerte som det skulle. Dette er den andre søylen der man skal slakke av på ankerwirene under forflytning-operasjonen. Dermed er det sannsynlig at området rundt hydrofonen på stag D-6 ble utsatt for store krefter fordi man trakk i plattformen på søyle A og E, samtidig med at B ble holdt igjen av bremsen og D ble utsatt for ukjent belastning fordi måleinstrumentet ikke

fungerte. Likevel skriver granskningskommisjonen at operasjonen foregikk på normal måte. Verken bremse-problemene eller instrumentet som ikke virket er berørt i rapporten.

#### UTDRAG FRA BOKEN:

«Når byrettsdommer og mangeårig bystyrerepresentant i Stavanger for Arbeiderpartiet, Olav T. Laake, fastsetter den maksimale erstatningssummen under det såkalte begrensningssøksmålet, er det granskningskommisjonens rapport han legger til grunn. «Vi visste ikke mer den gangen, det var fagfolk som laget rapporten sammen med Næsheim», utdyper Laake. Men dersom rapporten var mangelfull? Dersom plattformen ble operert på en uforsvarlig måte, og dersom man måtte ta i betraktning at rederiet kan ha handlet uaktsomt i forkant av ulykken: Ville utfallet av erstatningssaken i Stavanger tingrett da bli feil? «Det skulle jeg tro», svarer Laake. Ville det få betydning for erstatningssummen? «Høyst sannsynlig.» Og forsikringssakene? «Helt sikkert», svarer tidligere byrettsdommer Laake. Storebrands mangeårige informasjonsdirektør Leif Monsen: «Dersom man vet om feil og skader som ikke blir utbedret, som senere fører til en ulykke, kan det bli vurdert som uaktsomhet. Dette kan få konsekvenser for forsikringsutbetalingene.» «Granskningsrapporten var utslagsgivende», sier Laake. «Den eneste bebreidelsen jeg har hørt mot den, var at konklusjonen kom for fort. Den kom veldig fort.»

Jeg brukte to tekniske konsulenter i arbeidet med bokprosjektet og en oljehistorisk konsulent.

#### Arbeidet resulterte til slutt i følgende funn:

- Det ble inngått et hemmelig forlik i Frankrike der nordmennene frafalt et krav på 700 mill.
- Den franske granskningen kom til en helt annen konklusjon om årsak enn den norske.
- Regjeringen var bekymret for Storebrand sin dobbeltrolle: Selskapet var både medeier i Kielland-plattformen og forsikret den.
- Sentrale overlevende mannskaper forteller om kaos i kontrollrommet og hevder at ulykken skjedde under selve forflyttings-operasjonen.
- Flere sentrale øyevitner på naboplattformen Edda bekrefter dette, og at forflyttingen ble påbegynt rundt klokken 18.20 - ifølge granskningskommisjonen var denne operasjonen overstått klokken 17.50, der gikk etter planen.
- Vitner på Edda sier også at de så foten som brakk av fye utover med stor fart.
- En supplybåt-skipper sier den ene ankerwiren hadde røket på D-leggen da han kom ut til den etter ulykken.
- I et avhør som ikke befinner seg i politiets hovedrapport går det fram at man under forflyttingen like forut for ulykken glemte å løsne bremsen på legg B.
- Norske myndigheter tillot bruk av åtte ankere i stedet for ti, som var kravet i driftsmanualen, uten at det ble foretatt seriøse beregninger på hva slags påkjenninger dette ville gi på konstruksjonen.

I slutten av mai 2019 ble det kjent at Riksrevisjonen skal granske myndighetenes håndtering av ulykken. Resultatet av denne granskningen ventes høsten 2020.

#### DE VIKTIGSTE ARTIKLENE:

Kiellands dype hemmelighet. 29.10.2016

<https://www.aftenbladet.no/magasin/i/vj3yX/kiellands-dype-hemmelighet>

Politiets ekspert slo full alarm om oppankringen - sier han ble nektet møte med kommisjonen. 12.11.2016

<https://www.aftenbladet.no/innenriks/i/aQ3yd/politiets-ekspert-slo-full-alarm-om-oppankringen-sier-han-ble-nektet>

Kiellands rungende taushet. 06.01.2018

<https://www.aftenbladet.no/magasin/i/4d1yy6/kiellands-rungende-taushet>

Kåre Willoch: Svært alvorlig at nordmennene holdt opplysninger tilbake. 06.01.2018

<https://www.aftenbladet.no/innenriks/i/7IKbb9/kare-willoch-svrt-alvorlig-at-nordmennene-holdt-opplysninger-tilbake>

SV og Ap krever innsyn i hemmelige Kielland-arkiver. Tor Gunnar Tollaksen, 16.11.2018

<https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/m6lPQp/sv-og-ap-krever-innsyn-i-hemmelige-kielland-arkiver>

Stor seier for overlevende og etterlatte: Riksrevisjonen skal se på Alexander L. Kielland-ulykken. Tollaksen, 27.05.2019

<https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/Jo7e9j/stor-seier-for-overlevende-og-etterlatte-riksrevisjonen-skal-se-pa-alexander-l-kielland-ulykken>

Veritas sin besiktigelsesmann i Frankrike: Overbelastning under den siste tauingen var årsaken til Kielland-ulykken. 20.09.2019

<https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/GGKOqx/veritas-sin-besiktigelsesmann-i-frankrike-overbelastning-under-den-siste-tauingen>

Han var den første som så Kielland-ulykken, men ble aldri avhørt: Ulykken skjedde like etter at jeg løsnet gangbrua fra Edda. 22.09.2019

<https://www.aftenbladet.no/magasin/i/rAXz7l/ulykken-paa-kielland-skjedde-like-etter-at-jeg-loesnet-gangbrua-fra-edda>

Phillips gjenopptok boringen mens dykkere fremdeles søkte etter omkomne. 23.09.2019

<https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/Vbkpzl/phillips-gjenopptok-boringen-mens-dykkere-fremdeles-sokte-etter-omkomne>

Rapport til Kielland-kommisjon etter ulykken: Oppankring med åtte ankere var godkjent uten en seriøs vurdering fra Sjøfartsdirektoratet. 23.09.2019

<https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/opBwaK/rapport-til-kielland-kommisjonen-etter-ulykken-oppankring-med-atte-ankere>

Supplybåt-skipper: En av ankerwirene på D-leggen var brutt av. 23.09.2019

<https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/Adk0V3/supplybat-skipper-en-av-ankerwirene-pa-d-leggen-var-brutt-av>

Noen av de som her er listet opp er også publisert i Bergens Tidende, Aftenposten og Fædrelandsvennen. De fem siste følger også som PDF i eget vedlegg.

Forlaget sender juryen fysiske eksemplarer av boken.

Sandnes, 13.01.2020,  
Tommas Torgersen Skretting