



I 1982 ble det besluttet at plattformen skulle snus, og en vellykket snuoperasjon ble gjennomført i september 1983. Ødeleggelsene var mer omfattende enn ventet. Det ble funnet seks omkomne i vraket. 30 av de omkomne ble aldri funnet. Foto: Arbeiderbladet / Arbark



«Mayday mayday Kielland velter ...»

Redning og arbeidssolidaritet

The Kielland Disaster

Rescue and workers' solidarity

Marie Smith-Solbakken

Professor, Institutt for grunnskolelærerutdanning, idrett og spesialpedagogikk, Universitet i Stavanger

marie.smith-solbakken@uis.no

Hans-Jørgen Wallin Weihe

Professor, Institutt for pedagogikk, Høgskolen i Innlandet

h-j.wallin.weihe@inn.no

Sammendrag

Kielland-ulykken, eller katastrofen, i 1980 er den største industrielle ulykken vi har hatt i Norge. Kantringen av plattformen er også den største maritime ulykken som har vært i Norge etter krigen og den som utløste den største internasjonale redningsaksjonen vi har hatt i Nordsjøen. Totalt døde det 123 menn i ulykken, 89 overlevde. Av de omkomne ble 30 aldri funnet. Ulykken avslørte mangelfullt redningsutstyr, manglende tilgjengelighet på sikkerhetsutstyr, svikt i beredskapen og mangelfull sikkerhetsopplæring. Men den viste også betydningen av god trening, vurderingsevne og profesjonalitet både blant redningsmannskapet og de som var om bord på Kielland. I artikkelen diskuterer vi betydningen av egeninnsatsen og samarbeidet mellom de som var om bord på Kielland og naboplattformen Edda. Det var en innsats der samarbeid var avgjørende viktig for at mange overlevde, men som også førte til at noen omkom under forsøk på å redde andre. Vi beskriver redningsaksjonen med utgangspunkt i erfaringer fra dem som var med på ulykken. Vi utdyper egeninnsatsen og samarbeidet, og analyserer mekanismene bak denne samhandlingen ut fra tenking rundt solidaritet og samhold. Informantene og perspektivet er fra de som overlevde ulykken, de som var med på redningsaksjonen og de som var vitner til den fra luften og fra skipene.

Egeninnsatsen var avgjørende for at den redningskapasiteten som kom til med helikopter og skip hadde noen å redde. Det var helt avgjørende med samholdet og samarbeidet mellom de som havnet i ulykken. Den solidariteten som var mellom arbeiderne, var kraften i arbeiderfellesskapet og gjorde at 89 overlevde mot alle odds.

Nøkkelord

Kielland-ulykken, redningsaksjoner, egeninnsats, kameratskap, solidaritet

Abstract

The Kielland disaster in 1980 is the largest industrial disaster in Norway. The capsizing of the oil platform was also the largest maritime disaster in Norway after the war and the one that triggered the largest rescue operation in the North Sea. A total of 123 men died in the disaster; 89 survived, 30 were never found. The disaster revealed inadequate rescue equipment, lack of availability of safety equipment, failure in emergency preparedness and inadequate safety training, but it showed the importance of good training, judgement and professionalism. The article illuminates the importance of the efforts and cooperation between those who were on board Kielland and the platform Edda. It was an effort where cooperation was crucial for many to survive, but which also led to people dying trying to save others.

The authors describe and discuss the importance of the efforts and cooperation of those involved in the disaster and analyse the mechanisms behind this interaction based on thinking about solidarity and unity. The informants and the perspective come from those that survived the disaster, those who took part in the rescue operation, and those who witnessed it from the air and from ships. This effort was crucial so that the rescue capacity that arrived with helicopters and ships had someone to save. The solidarity between the workers was the strength of the working community that enabled 89 men to survive against all odds.

Keywords

Kielland disaster, rescue operation, self-effort, camaraderie, solidarity

Det var disse ordene radiooperatøren Harry Vike rakk å rope over VHF kanal 9. Det var en annen person inne i radiatorommet sammen med Vike da de plutselig «hørte et brak som ble etterfulgt av risting, som en stor bølge hadde truffet plattformen. Skjelvingen fortsatte, og etter noen få sekunder krenget riggen ca. 30-40 grader.»¹ Klokken var 18:29. Atten minutter senere kantret plattformen, helt rundt. Tåken var tett, vinden var sterk, bølgene var høye og strømmen gikk mot bølgene. Den største industrielle ulykken og den største maritime ulykken etter krigen var et faktum. 123 mann døde. Ulykken skjedde på Ekofiskfeltet i Nordsjøen hvor oljeselskapet Phillips Petroleum var operatør, torsdag den 27. mars 1980.

Den unge sjefingeniøren Lars Takla, som senere ble administrerende direktør i Phillips Petroleum Norge, var denne kvelden sammen med flere andre fra selskapet på befaring på søsterplattformen til Kielland. Hotellplattformen Henrik Ibsen lå til kais og skulle dagen etter slepes ut på Ekofiskfeltet for å avløse Kielland. Midt under befaringen blir Lars Takla sammen med informasjonssjef Per Erik Bjørklund hentet med beskjed om at det har skjedd en alvorlig ulykke. Det første som møter dem når de ankommer beredskapsrommet til Phillips er: «18:47: AK tilting over». Det står skrevet med store bokstaver på flipoveren. «Herregud, alle må være omkommet. Det var min første tanke.»²

Sjansen for å overleve var små. Temperaturen i vannet var bare noen få grader. I så kaldt vann skjer nedkjølingen så raskt at få overlever mer enn en kort tid. De skipene og helikoptrene som kom for å hjelpe, ankom først etter at plattformen hadde gått rundt. På tross av de ekstreme forholdene, det raske forløpet på kantringen, med beredskap som sviktet og redningsutstyr som manglet, ble 91 reddet og 89 overlevde.³ Hvordan kan det forklares at så mange overlevde?

For å forstå dette vil vi gjennomgå ulykkesforløpet. Vi vil trekke frem enkeltepisoder over hvordan de som var på plattformen handlet og samhandlet for å ivareta seg selv og hverandre. Utgangspunktet er beretningene fra de som overlevde, de som var med på redningsaksjonen og de som var vitner til den fra luften og fra skipene som kom til åstedet.⁴

Våre innsamlede data, som hittil består av over 300 intervjuer, er i sin helhet tilgjengelig for lesere i en digital minnebank ved Universitet i Stavanger.⁵ Materialet er under utvikling og blir supplert fortløpende. Dataene tilhører de som har fortalt historiene, og de har adgang både til å endre, slette og supplere. Ved siden av dette har vi brukt arkiver etter

-
1. Riksarkivet (RA): S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Harry Vike, 22.04.1980 politiavhør; Smith-Solbakken & Weihe 2019a.
 2. Lars Takla i Smith-Solbakken 2019d.
 3. Det opereres med forskjellige tall og begrep. Hovedredningsentralen Sør-Norge 1980 oppgir at 91 ble reddet, mens NOU 1981: 11 har registrert at 89 overlevde.
 4. Smith-Solbakken 2019b.
 5. Smith-Solbakken 2019a, b, c, d, e. Minnebanken er inndelt i fem digitale publikasjoner: *Vi som overlevde*, *Vi som berget og etterforsket*, *Vi som mistet*, *Vi som arbeidet og vi som var arbeidsgivere* og *Vi som bestemte og var tilstede*.

ulykkeskommisjonen, de arkiverte politiavhørene, private arkiv og notater fra dem som var med, ulike fagrapporter, de offentlige utredningene og en lang rekke publikasjoner, bøker og artikler om ulykken.⁶

En interessant observasjon er at de som har avlevert sine minner til minnebanken nesten ordrett har fortalt om hendelsen slik de gjorde i politiforklaringene rett etter ulykken for 40 år siden. Politiforklaringene har de ikke hatt tilgang til, og vi som har samlet inn deres minner hadde samtale med de berørte, før vi leste avhørene. Det ville heller ikke være urimelig å anta at de overlevende begrenset sine meddelelser, fordi de ikke ville risikere å såre pårørende eller kompromittere arbeidskamerater. Men, det vi opplevde i våre samtaler med overlevende og de som var med og reddet, var åpenhet og refleksjon rundt utilstrekkelighet i møte med elementene, katastrofen og menneskelige begrensninger. Fordelen med opplysningene som er samlet så lenge etter, er også at de ikke lengre kan føre til konsekvenser for arbeidsforhold. Ikke minst er det flere som forteller at de har vært redd for å miste mulighetene til å arbeide i Nordsjøen dersom de kom med noe som ble oppfattet som kritikk av arbeidsgivere.⁷

Det har vært skrevet omfattende om ulykken. De første publikasjonene var journalistiske bidrag, debattbøker, Hovedredningsentralens rapport og den offentlige utredningen etter ulykken.⁸ Dramatiske beskrivelser av redningsaksjonen og kampen for overlevelse var det flere av. Etter at den første historiske gjennomgangen av ulykkeskommisjonens arkiver ble publisert i 2016,⁹ har det kommet flere publikasjoner om ulykken og etter hvert en omfattende pressedekning.¹⁰ Minnebanken som ble åpnet i 2019, og tiltagende oppmerksomhet rundt arkivmaterialet har bidratt til ytterligere publikasjoner.¹¹ Denne artikkelen er imidlertid den første som tar for seg betydningen av egen- og fellesinnsatsen til de som var i ulykken. I tidligere beskrivelser av redningsaksjonen har oppmerksomheten vært på skip og helikopterinnsatsen.¹²

Fra plattformøylen løsnet og mayday-varsel ble sendt ut og til den kantret, tok det 18 minutter. I disse 18 minuttene var innsatsen til de som var om bord og de som var på naboplattformen Edda avgjørende for evakuering og redning. Profesjonell hjelp utenfra som redningsskip og helikopter var utenfor rekkevidde. De to plattformene var ved godt vær forbundet med en gangbro, men ved dårlig vær ble gangbroen heist opp og Kielland-plattformen forhølet bort fra Edda. Produksjonsplattformen Edda sto med ben på bunnen og lå fast i en posisjon.

59 overlevde ved at de klarte å få ut to livbåter fra Kielland, 16 overlevde ved at de kom seg om bord i redningsflåter kastet ut fra Edda og åtte ble heist opp med kran som sto på Edda.

6. Se Fanebust 2020 for en kommentert oversikt over bokutgivelser.

7. Blant annet Kvåle og Ofte i Smith-Solbakken 2019a; Wigestrånd, Kristensen, Delgorgue og Lundholm i Smith-Solbakken 2019d. Uten at dette kommer frem i minnene, har også tiden som har gått betydning i forhold til foreldelse av eventuelle strafferettslige forhold.

8. Enghaug & Lønning 1980; Eggen & Gundersen 1980; Hughes 1980; Hovedredningsentralen Sør-Norge 1980; NOU 1981: 11; NRK 1981, 25. mai; NRK 1983, 6. desember; Nilsen 1984; Hunnestad 1985.

9. Smith-Solbakken 2016.

10. Skretting & Kongsnes 2016, 29. oktober; Paulsen & Smith-Solbakken 2017; Skretting 2018, 6. januar; Tollaksen 2018, 1. desember; Skretting 2019; Tollaksen 2019, 26. mars; Tollaksen 2020.

11. Tollaksen 2020; Smith-Solbakken & Weihe 2020.

12. Hunnestad 1985; Hughes 1980.

Forholdene på norsk sektor

I 1980 var oljenæringen en ung næring. Nordsjøen var en internasjonal arbeidsplass, noe som reflekteres i at de omkomne tilhørte ulike nasjoner. Det faste mannskapet, den maritime besetningen og boremannskapet om bord var i stor grad rekruttert fra fiske, sjøfart og landbruk. De var vant til å handle selvstendig og til å samarbeide når det gjaldt. Majoriteten av dem som bodde på Kielland kom fra industribedrifter langs hele kysten, men også fra andre land. Bedriftene de arbeidet ved hadde kortvarige oppdrag i Nordsjøen og drev med installasjonsarbeid og ulike oppdrag med utbygningen av Ekofiskfeltet. De norske kom fra bedrifter med en arbeiderkultur med sterke og tradisjonsbevisste fagforeninger.

Fra Kielland-plattformen pendlet arbeiderne som bodde på Kielland rundt på Ekofiskfeltet med helikopter. Dette ble kalt for «shutling». Helikopter fraktet dem til jobb og helikopter fraktet dem tilbake til kveldsmaten og lugaren. I denne arbeidsrytmen ble det utviklet kameratskap og samhold. Selv om individuelle ferdigheter ble berømmet, var kollektive idealer som samhold og ivaretagelse av hverandre også en grunnpilar i oljearbeiderkulturen på 1980-tallet.¹³ Denne tosidigheten mellom å vise personlig handlekraft og ivareta hverandre og å slutte opp om kollektive idealer tydeliggjøres i Kielland-ulykken – hvor ens eget liv og andres står på spill.

Oljeindustrien var dominert av store internasjonale oljeselskap preget av kostnadseffektivitet, høyt arbeidstempo og stor grad av kontroll av arbeid og tjenester. Det kom til uttrykk i autoritær lederstil, som også satte sitt preg på arbeidskulturen på oljeplattformene i Nordsjøen på 1970- og 1980-tallet.¹⁴ Selv om Arbeidsmiljøloven var gjeldende på norsk sokkel, var samarbeidet mellom partene lite utviklet.¹⁵ Medvirkning i beslutningsprosesser var rimelig fraværende og toleransen for kritiske innvendinger var lav. Spørsmål ble lett oppfattet som protest, motstand eller latskap.¹⁶ Kielland-ulykken skjedde midt under denne kulturkampen. Den handlet i norsk sektor også om forståelse og akseptering av arbeidsmiljøloven.¹⁷ Både for mange av de norske arbeidstakerne som var vant til å jobbe i selvstendige yrker og for de utenlandske selskapene, var arbeidsmiljøloven noe nytt og mange var kritiske.¹⁸

Faglig utgangspunkt

Denne artikkelen kan plasseres i en mikrohistorisk tradisjon.¹⁹ Vi tar utgangspunkt i minner fra de som overlevde og de som var med under redningsaksjonen. Den sammensatte fortellingen fra de berørte om deres egeninnsats gir innsikt i samhandlingen mellom dem og hvilke verdier som lå bak det de gjorde. Vi trekker frem episoder fra hendelsen og viser hvordan samarbeid og samhold var avgjørende for overlevelse.

Redningsaksjonen og redningene kan settes inn i et maktperspektiv som handler om hvem samfunnet ser og heroiserer kontra hvem og hvilke forhold som blir oversett. Ingar Kaldal viser i sine arbeider at både undertrykkende mekanismer og autoritær ledelseskultur har bidratt til at meninger fra arbeidere ikke kommer frem i det offentlige rom.

13. Smith-Solbakken 1997.

14. Smith-Solbakken 1997.

15. Karlsen 1982.

16. Smith-Solbakken 1997.

17. Berge i Smith-Solbakken 2019e.

18. Karlsen 1982; Smith-Solbakken 1997.

19. Magnússon udatert; Magnússon 2003; Magnússon & Szijárto 2013; Smith-Solbakken & Weihe 2020.

Konsekvensen er at ansatte som står i en underordnet posisjon, til tross for retorikk om medvirkning og likhet, fremdeles opplever meningsundertrykkelse.²⁰

Etter Kielland-ulykken ble motstemmene fra arbeiderne overhørt og undertrykt.²¹ Det var politiavhør og det var samtaler med overlevende. Avhørene var tilgjengelige for ulykkeskommisjonen. Men hverken avhørene, annen ekspertise eller andre motstemmer ble vektlagt av kommisjonen. Det var ikke noe nytt i oljeindustrien at man så bort fra divergerende syn. Men, nå var det det norske systemet som overhørte og undertrykte, ikke internasjonale oljeselskaper. Når det gjelder redningsaksjonen under Kielland-ulykken, så har søkelyset vært på redningen fra skip og helikoptre som kom til, ikke på arbeidernes egeninnsats og samhandling. Denne usynliggjøringen av innsatsen til de som var om bord kan fortolkes som en maktanvendelse som fremhevet storsamfunnets teknologiske innsats fremfor innsatsen til de som var rammet av katastrofen.²²

Sverre Lysgård skrev i 1961 *Arbeiderkollektivet* der han analyserte normene blant arbeidere for å hevde egne krav i møtet med en arbeidsgiver.²³ Normene sørget for å sette grenser for hva som var rimelig tempo i arbeidsproduksjonen. De krevde at man skulle stå solidarisk sammen med kamerater på arbeidsplassen. Ulikt en industriarbeidsplass på land var Kielland en møteplass og et overnattingssted for arbeidere og spesialister fra en lang rekke arbeidsplasser. Den britiske filosofen Derek Parfit (1942–2017) spesialiserte seg på etikk, personlig identitet og rasjonalitet. Etter hans syn var personlig identitet mindre viktig enn hvilke interesser som finnes.²⁴ Et slikt syn kan kobles opp mot sosialpsykologisk tenkning.²⁵ Mennesker handler både utfra en egeninteresse og utfra det som kreves sosialt. Det var fornuftig å handle som fellesskap for at flest mulig skulle overleve. Samtidig ville det alltid være situasjoner der egeninteressen tilsa individuelle handlinger. Normene var imidlertid at man skulle hjelpe og stå sammen. Mange utsatte seg for stor risiko for å hjelpe andre.²⁶ I praksis ser vi at det var en overordnet handlingsnorm å handle til beste for fellesskapet. Under redningen ser vi at fellesskapet om bord på Kielland lå i at man jobbet på havet, i Nordsjøen på oljeplattform, på supplyskip, dykkerskip, fiskebåt eller andre fartøy. Dette fellesskapet var ikke avgrenset til den enkelte plattformen, men til alle de som hadde sjøen som sin arbeidsplass. Det var et «sjøens brorskap».²⁷

Det faste mannskapet gikk skift, og mange av dem hadde kommet om bord rett før ulykken skjedde. De som bodde på plattformen jobbet på andre plattformer, og mange av dem hadde svært kort eller ingen erfaring fra Nordsjøen. Et eksempel var elektrikerne fra Siemens i Trondheim. De ble rekruttert til det som ble oppfattet som godt betalte kortvarige jobber.²⁸ Det var et fellesskap som ikke var basert på at man kjente hverandre over tid, men på at man delte en arbeidsplass og for mange kun et overnattingssted. Like fullt vet vi at mange gjorde en stor innsats for å redde andre. Noen mistet til og med livet i forsøk på å redde andre. Mange av dem var ukjente for hverandre, men de havnet i havet sammen, eller kom seg om bord i de samme livbåtene. Psykologisk forskning opererer med begrepene strategisk og altruistisk empati.²⁹ Strategisk empati og handling er hva den enkelte finner er

20. Kaldal 2012; Kaldal 2008.

21. Smith-Solbakken & Weihe 2019b.

22. Kaldal 2010: 665–679.

23. Lysgård 1961.

24. Parfit 2011; Parfit 1984.

25. Barret 2015; Raaheim 2019.

26. *Verdens Gang* 1980, 31. mars.

27. Birkeland 2017.

28. Weihe 2018: 147–148; Weihe 2019: 22–24.

29. Weihe 2008: 41–44.

i sin egen interesse. Altruistisk empati og handling skjer ikke ut fra egeninteresse, og noen ganger med stor risiko for eget liv. Mange av arbeidernes handlinger under ulykken var av en slik art og kan ikke forstås utfra egeninteresse. De som hjalp hverandre så på det å hjelpe kollegaer og andre i nød som en del av det å tilhøre flokken og de verdiene de var en del av. I et biologisk perspektiv kan man forstå altruisme som en grunnleggende overlevelsesmekanisme for oss som art.³⁰ Men, man kan også forstå det kulturelt og sette altruisme inn i en ideologisk sammenheng som en grunnleggende verdi i arbeiderfellesskapet. Våre funn viser at dette var grunnleggende menneskelig adferd under Kielland-ulykken, men også at fellesskapet på sjøen og arbeiderfellesskapet styrker slik adferd. Vi viser dette ved konkrete episoder under og rett etter kantringen.

På sjøen har det alltid vært av grunnleggende betydning å stole på hverandre. Samhandling har vært og er avgjørende for sikkerheten på et skip eller en oljeinstallasjon på havet. En sjømann står sammen med sine arbeidskamerater i møte med fare. På både skip og oljeplattformer har alle felles interesse av å stå sammen om det skjer et havari. De som var rammet av havariet om bord på Kielland var i samme situasjon på tvers av ulike oppgaver og sosial status. De var overlatt til seg selv og den hjelp de kunne få fra naboplattformen Edda.

Sikkerhet og beredskap sviktet

Ulykken avslørte svikt, begrensinger og mangler. Ekofiskfeltet var delt i tre beredskapsområder. Hvert beredskapsområde skulle ha et redningsskip som skulle komme til unnsetning innen maksimum 20 til 25 minutter. Men da ulykken skjedde, var ikke redningsskipet i området. Feilposisjonering av redningsfartøyet var en svikt, som det ikke hadde vært rutiner for å fange opp.

Silver Pit var registrert som redningsskip og hadde Kielland og Edda som sitt ansvarsområde, men befant seg en time fra havaristedet og kom for sent frem til å yte noen hjelp. Kapteinen på redningsskipet forklarte i politiavhør at han aldri hadde fått noen instruks fra operatørselskapet Phillips om at Edda og Kielland lå innenfor Silver Pits ansvarsområde.³¹ Det kom andre skip til unnsetning, men det var først etter at plattformen hadde kantret. Disse skipene var heller ikke spesielt utstyrt for redning. Lokalt stasjonerte helikoptre og andre helikoptre på feltet hadde hverken utstyr eller kompetanse til å heise opp folk, og kunne kun observere og rapportere.

Det raske forløpet på ulykken gjorde også at mange av de rutinene som fantes heller ikke fungerte. Redningsutstyret om bord ble utilgjengelig når plattformen fikk slagside, og ulykken avslørte også betydelige svakheter med det redningsutstyret som fantes. Livbåtene på den ene siden av plattformen ble umulig å låre. Plattformen hadde livvester til de som var om bord, men det viste seg at redningsutstyret var på andre steder enn der de som trengte utstyret oppholdt seg. Bare 68 vester var plassert i tilknytning til rømningsveier.³² De tilgjengelige kassene med livvester ble etter hvert tømte. Mange fikk ikke tak i livvester og overlevelsesdrakter.³³

Bare det faste mannskapet og enkeltpersoner blant overnattingsgjestene var utstyrt med egen personlig overlevelsesdrakt. Mange av dem fikk ikke tak i drakten fordi den lå på

30. Blackmore 2003: 201; Dawkin 2007: 278.

31. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommissjonens rapport, Håkon Torkel Bjørøy 16.06.1980 avhør.

32. NOU 1981: 11: 127.

33. Helliksen, Knutsen, Mongstad, Mykland, Vike, Kyleseid, Vike i Smith-Solbakken 2019a; NOU 1981: 11: 16.

lugaren, på naboplattformen Edda eller andre plattformer i Nordsjøen hvor de jobbet.³⁴ Flere av de som brukte overlevelsesdrakt hadde vansker med å få opp glidelåsen på draktene, og noen glemte å ta ut luften i beina på drakten. Følgen var at draktene enten ble fylt med vann og ble tunge og slik gjorde det vanskelig å manøvrere i sjøen, eller at de virket mot sin hensikt med at beina fløt opp og hodet ble liggende ned og under vann. Mannskapet på Edda så flere kolleger som druknet med overlevelsesdrakt.³⁵ Dykkere har fortalt at de tok flere døde opp fra havbunnen med overlevelsesdrakter.³⁶ Draktene var også så glatte at det var vanskelig å få tak i folk som lå i sjøen og hadde dem på. Redningsmannskapet på fartøyene har fortalt at de mistet folk på grunn av at de glapp taket i draktene.³⁷

«Mayday mayday Kielland velter ...»

Ingen var forberedt på ulykken da den skjedde, men noen hadde registrert at det var svekkelser i plattformen. Kaptein Torstein Sæd, som ble satt om bord med helikopter rett før ulykken skjedde, hadde meldt fra om sprekker i plattformen. Han var bekymret for tilstanden på plattformen og hadde forventet at den skulle bli slept til land for vedlikehold og inspeksjon. Hans nærmeste medarbeidere kjente til uroen og visste at han hadde meldt fra.³⁸

De som arbeidet med betjeningen av overnattingsseksjonen og andre servicefunksjoner om bord kjente i liten grad til denne bekymringen. Det samme gjaldt overnattingsgjestene. Smell, lyder og brak i konstruksjonen var vanlig. Det ble spøkefullt snakket om en franskmann som hadde blitt sveiset inne i konstruksjonen og gikk igjen. Det var han som bråkte, hamret og lagde lyder. Det hadde han gjort siden plattformen forlot verftet.³⁹

Da det første smellet kom, ble det først spøkt med av de som satt i lobbyen på Kielland.⁴⁰ I kinosalen ble det også først ledd av lydene. Rørleggeren Ole Hestvik fra HVM forklarte seg om dette i avhør med politiet: «... kjente kraftig dunk i plattformen. Det ble en del latter etter dette dunket som ble etterfulgt av risting.»⁴¹ Store smell var vanlig, men så kom et nytt smell og plattformen begynte å riste og helle. I løpet av kort tid var det åpenbart at det var alvor. Plattformen fikk slagside.⁴²

34. NOU 1981: 11: 127.

35. Halvorsen i Smith-Solbakken 2019b.

36. Schjøll i Smith-Solbakken 2019b.

37. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommissjonens rapport, Christian Næss udatert avhør; NOU 1981: 11: 127.

38. Mitsem 1987: 84–92; Wigestrånd i Smith-Solbakken 2019d; Egeli i Smith-Solbakken 2019b; Olsen, Imsland i Smith-Solbakken 2019c; Tollaksen 2019, 24. august; Tollaksen 2020, 2. oktober.

39. Ifølge Kåre Magne Kvåle, som hadde fulgt plattformen fra den ble bygd i Dunkerque og var en del av det faste mannskapet om bord, mener den dag i dag at lydene de hørte hadde sammenheng med temperaturendringer og spenninger i konstruksjonen som smalt da stålet sprakk. SMS fra Kvåle 18.05.2020.

40. Helge Georg Knutsen i Smith-Solbakken 2019a: 141.

41. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommissjonens rapport, Ole Hestvik 28.03.1980 politiavhør.

42. Kvåle i Smith-Solbakken 2019a: 87; Salvesen i Smith-Solbakken 2019a: 68; RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommissjonens rapport, William Edward Brooking 30.06.1980 politiavhør, Ole Hestvik 28.03.1980 politiavhør.



Instrumenttekniker Trond Erik Pettersen fra Vestfold Contracting satt sammen med 20 andre i kinoen på Alexander Kielland da ulykken inntraff. Han var av de heldige som kom seg på en av livbåtene og overlevde. Her er han trygt hjemme, bare et par døgn etter hendelsen. Foto: Stein Marienborg / Arbeiderbladet / Arbark

Instrumenttekniker Trond Erik Pettersen fra Oslo, som var ansatt i Vestfold Contracting, kjente først to rystelser som han trodde var bølgeslag. Han forklarer at da den tredje rystelsen kom, høres det som om «papir ble revet av, bare forsterket mange ganger». Samtidig krenget plattformen straks over.⁴³ Krengingen førte til rask vanninntrenging og platt-

43. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Trond Erik Pettersen 12.06.1980 politiavhør.

formen ble fylt med vann.⁴⁴ Løse gjenstander på dekk og inne i lugarer og servicerom skled ukontrollert nedover.⁴⁵ Flere ble skadet. Dører ble blokkert. Til slutt røyk ankerwirene. Da veltet plattformen helt rundt.⁴⁶

Et sivilt helikopter hang over plattformen fra den hellet til den kantret, men hadde ikke utstyr til å heise noen opp.⁴⁷ Helikopterpiloten vurderte først å lande, men plattformen hellet stadig mer og mer, så det var ikke mulig.⁴⁸ Rørlegger Anders Helliksen fra Nymo som stod på det høyeste punktet på plattformen ved B-søylen og viftet med armene, kunne ikke forstå hvorfor helikopteret ikke landet. Maskinromoperatøren Kåre Magne Kvåle i Stavanger Drilling, fra det faste mannskapet på Kielland, så også helikopteret som hang over plattformen. Han visste at det ikke hadde redningsheis.

Alternativet for de som var om bord på Kielland var å bli værende på plattformen, gå i livbåtene, få ut flåter eller forsøke å komme seg over til naboplattformen Edda. Rolf Olausen, som var utdannet styrmann, men arbeidet som rigger på Kielland, stod på hjørnet av riggen mellom stag C og D. Han regnet med at riggen skulle bli liggende med slagside og at hjelpen var underveis. Over dem lyste helikopteret på dem med lyskaster. Assisterende bore-sjef Oscar J. Olsen fra Stavanger Drilling kjempet i bølgene og så helikopteret som hang over. Det samme så Helge Georg Knutsen som klatret nedover staget for å hoppe i sjøen.⁴⁹

Kvåle vurderte å bli værende om bord på Kielland. Han anså evakuering med livbåt som et alternativ, men det var farefullt. Han var kjent med Deep Sea Driller-ulykken utenfor Feie noen år tidligere.⁵⁰ De som valgte å være igjen på plattformen berget livet, mens noen av de som gikk i livbåten omkom. Kvåle nølte, men siden han var livbåtfører valgte han til slutt å gå inn i livbåten, selv om han var klar over at de ville få problemer med både å låre livbåten og å få den utløst. Livbåten hang skeivt. Dessuten lå livbåten rett over den ene pongtongen, og ville havne oppå den om den ble låret. Til sammen var det fjorten mann som gjorde som Kvåle. Flere valgte å stå utenfor, og noen som først hadde gått inn i livbåten valgte likevel å forlate den, fordi de vurderte det som sikrere å bli værende på plattformen.

Anders Helliksen og Gunvald Falk var to av dem som ble stående på det høyeste punktet på plattformen, selv om plattformen hellet mer og mer.⁵¹ Både Helliksen, Falk og Olausen hoppet fra plattformen idet den veltet helt rundt.⁵² Eivind Egeli og Håkon Jarl Hansen, som var en del av det faste mannskapet på Kielland, stod utenfor livbåten. De holdt seg fast i livbåten da plattformen gikk rundt og ble med på velten sammen med livbåten.⁵³

44. Gaustad, Hansen, H., Mongstad i Smith-Solbakken 2019a; Næss 1981, 12. desember: 8.

45. Helliksen 2017: 169–172.

46. Dette går igjen i flere av avhørene. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport.

Abrahamsen, Berheim, Egeli, Fagermo, Gaustad, Guttormsen, Hansen, H., Hansen, H. J., Hauge, Helliksen, Jensen, Kvåle, Knutsen, Kyleseid, Løvø, Mangseth, Mongstad, Mykland, Olausen, Ofte, Olsen, Salvesen, Sildelid, Svendsbø, Taraldlien, Vermundsen, Vestre, Øvrebø i Smith-Solbakken 2019a; Bøgwald, Halvorsen, Hjalmarsen, Gard, Urheim i Smith-Solbakken 2019b; Helliksen 2017: 169–172; NOU 1981: 11: 136; Eggen & Gundersen 1980: 43–44; Enghaug & Lønning 1980: 51–52; Hughes 1980: 35–36.

47. Hegle, Ringheim i Smith-Solbakken 2019b.

48. Hegle i Smith-Solbakken 2019b.

49. Helliksen, Kvåle, Olausen, Olsen, Knutsen i Smith-Solbakken 2019a.

50. Vinnem & Smith-Solbakken 2019.

51. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Gunvald Falk 15.04.1980 politiavhør; Helliksen 2017.

52. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Anders Helliksen 04.09.1980 politiavhør, Gunvald Falk 15.04.1980, Rolf Olausen 16.04.80 politiavhør; Helliksen 2017; Olausen i Smith-Solbakken 2019a.

53. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Eivind Egeli 14.04.1980 politiavhør, Håkon Jarl Hansen 24.06.1980 politiavhør; Hansen, H.J., Egeli i Smith-Solbakken 2019a.

Flere av mannskapet på Edda så kantringen. Tor Birger Stenlund stod på Edda og så at lastecontainere sklei over dekket og at livbåten med folk i ved C-søylen var i ferd med å knuses.⁵⁴ Tore Christian Halvorsen på Edda så hvordan bølgene skyllet over menn på Kielland.⁵⁵ Åge Hjalmarson forteller: «Vi springer bort til trappeavsatsen utenfor messa på Edda og ser mot Kielland, og ser at den tipper. Den tipper sidelengs på venstre side for oss. Vi er 30–40 meter unna. Vi lå nærme.»⁵⁶ Folk ble kastet av plattformen da den kantret. Helliksen kunne se at en kollega «for som en prosjektil» ut igjennom et av vinduene fra containerhottellet.⁵⁷ Noen hoppet i sjøen. Etter en stund ble det ikke sett flere overlevende.⁵⁸

Handlekraft og panikk

Mens plattformen hellet, tok folk seg ut av lugarer og fellesrom. Elektrikeren William Edward Brooking fra Skottland forteller at det oppstod panikk i kinosalen og at alle prøvde å nå døren samtidig.⁵⁹ Tunge rør trillet nedover mot døra hvor folk prøvde å komme seg ut. Han kom seg ut i korridoren og videre gjennom en luke til B-søylen. Der så han at folk gikk inn i livbåtene. Selv turte han ikke det.

Sivilingeniøren Olav Skotheim fra Phillips var også i en av kinosalene og gjorde tilsvarende vurdering. Han satt langt bak og kom seg derfor raskt ut. Han så problemene med å få løs livbåter, og utelukket selv å gå i livbåt, men la merke til kranen og lastekurven på Edda som ble kalt *basket*, og bestemte seg for å svømme mot den. Siden lugaren var like i nærheten gikk han først dit og fikk på seg livvest og kjeledress.⁶⁰

Brooking bestemte seg, i likhet med Skotheim, for å prøve å komme ned til havflaten fordi han så at folk ble tatt opp i basketen på Edda. Da han var kommet halvveis ned, traff han elektrikerformannen. De ble sammen enige om å prøve å frigjøre en gummiflåte fra Kielland, men klarte ikke å få den løs.

Samtidig veltet plattformen. De fulgte med ut i sjøen, men kom seg fort opp til overflaten. En gummiflåte, som ikke var oppblåst, drev mot dem. Den grep de tak i. Brooking forteller at det kom en nordmann svømmende. Han begynte å dra i utløsningssnoen. Det tok lang tid, men han klarte til slutt å få utløst flåten med hjelp av tennene. Nordmannen, Svein Hermann Vik, kom seg om bord og fikk halt inn Brooking, men da de skulle dra inn elektrikerformannen var han borte.⁶¹ De var så utmattet og valne på hendene at de ikke klarte å dra igjen glidelåsen på flåten. De ble oppdaget av en forsyningsbåt og holdt nesten på å bli slått rundt av den. Båten kom tilbake og la seg slik til at den skjermet flåten for vinden, og de klarte å komme seg over i redningsnettet som lå langs siden på forsyningsbåten.⁶²

54. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Tor Birger Stenlund 28.03.1980 politivhør.

55. Halvorsen i Smith-Solbakken 2019b.

56. Hjalmarson i Smith-Solbakken 2019b.

57. Helliksen i Smith-Solbakken 2019b.

58. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Tom Wright 30.04.1980 politivhør.

59. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, William Edward Brooking 30.06.1980 politivhør.

60. Olav Skotheim i Smith-Solbakken 2019b; RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Olav Skotheim 28.05.1980 politivhør.

61. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Svein Hermann Vik 10.04.1980 politivhør.

62. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, William Edward Brooking 30.06.1980 politivhør.

Ole Hestvik forteller om trengsel ved døråpningen til kinosalen og at folk og stoler datt over hverandre.⁶³ Han forsøkte sammen med de andre å komme seg ut og opp på dekk. Noen rakk å komme seg gjennom ei luke i taket, men da Hestvik forsøkte, skylte bølgene inn. Han og andre måtte finne en annen rømningsvei. Lyset var gått, og de måtte føle seg frem i mørket. I korridoren hørte han et rop om hjelp og en hånd som strakte seg ut og grep fast i ham. Det var en mann som lå fastklemt under en kabeltrommel. Hestvik forsøkte å få mannen fri, men klarte det ikke. Han prøvde å stoppe de andre, men de hørte ikke, og han måtte gi opp da vannet steig og forlot den fastklemt mannen. Da plattformen ble snudd, fant politiet arbeidskameraten hans der, slik han hadde forklart i politiavhøret rett etter ulykken.⁶⁴

Ute på dekket ble Hestvik stående ved rekkverket. En som var på dekket over kastet en livvest ned til ham. Dette fikk han på seg. Mens han stod der skyllet en stor bølge over dekket. Containerne sklei mot ham og traff noen av arbeidskameratene hans, men stoppet i en jernbjelke foran ham. Hestvik holdt seg fast i rekkverket, men glapp taket og ble skylt ut i sjøen.

Mange av de som overlevde ulykken gjorde en aktiv innsats både for å redde sine egne og andres liv. Platearbeideren Trygve Børsheim knuste et skap for å få tak i livvester til de som stod rundt.⁶⁵ Oljearbeider Charlie Andersen fikk trukket løs en kokk som var fastklemt i messa.⁶⁶ Andre gjorde tilsvarende innsats, men mistet livet. Det er mange eksempler; plattformsjef Sæd ville gå ned i pumperommet for å prøve å stabilisere plattformen,⁶⁷ kranfører Leif Ø. Reve sprang ned i lugarene for å se etter flere folk, etter at han hadde løftet opp en stor dør, slik at noen som var innstengt kom seg ut.⁶⁸ En annen som stod ved livbåten løp tilbake for å hjelpe en mann ut av lugaren.⁶⁹ Lothar Heinrich Wilhelm Moritz Apostel ble drept i forsøket på å få løst ut en livbåt.⁷⁰ Oljearbeider Magnar Sæbø holdt flåten inntil skipet Safe Truck slik at de fire andre i flåten kom seg om bord og reddet livet. Han omkom selv, da han forsøkte å komme seg opp, men han bidro til å redde kameratene sine.⁷¹ Maskinoperatøren Bjørn Herman Olsen som var på flåten forteller at han som forsvant var helt apatisk.⁷² Det er en vanlig reaksjon på sterk nedkjøling.⁷³ Det er antakelig mange eksempler som vi ikke kjenner til fordi det ikke finnes overlevende eller øyenvitner som kan fortelle.

Mobilisering på Edda

Borer Thomas Wright fra Connecticut i USA var om bord på Edda og var vitne til ulykken. Han og resten av mannskapet på Edda kunne se og høre dramatikken. Wright forklarer i politiavhøret at han rundt klokken 18:30 la merke til at pongtongen på den ene søylen på

63. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Ole Hestvik 28.03.1980 politiavhør.

64. Knutsen i Smith-Solbakken 2019b.

65. Vestre i Smith-Solbakken 2019b.

66. *Hamar Arbeiderblad* 1980, 31. mars; *Rogalands Avis* 1980, 29. mars; Eggen & Gundersen 1980: 35; Enghaug & Lønning 1980: 45; Hughes 1980: 35.

67. Kontrollromoperatør Eivind Egeli har fortalt at han sa til kaptein Sæd, som sa at han ville gå ned i pumperommet, at det var umulig. Det er det siste vi vet om plattformsjefen. Nils Gunnar Gundersen, som kjenner designet på pentagone plattformer, sier at det ikke var mulig for kapteinen å komme seg ned i pumperommet. Egeli i Smith-Solbakken 2019a; Kongsnes 2016, 19. november.

68. Egeli, Sildeleid i Smith-Solbakken 2019a.

69. Knutsen, Mangseth i Smith-Solbakken 2019a.

70. Berheim, Olsen, Hauge i Smith-Solbakken 2019a; Enghaug & Lønning 1980: 29–30; Omdal & Våga 2010, 26. mars.

71. Skeime, Misund i Smith-Solbakken 2019b.

72. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Bjørn Hermann Olsen 11. 06.1980 politiavhør.

73. Piantadosi 2003.

Kielland var over vannet og at søylen hadde fått en vinkel på 45 grader i forhold til dekket på plattformen. Kielland hadde en slagside på 15 grader og den var raskt økende. Det var mye bråk og søylen løsnet fra plattformen.

Wright sprang til Drilling office, som var på samme dekk som han befant seg, og ringte radiatorommet. Telegrafisten hadde allerede mottatt meldingen. Det ble gitt beskjed av plattformsjefen om å stoppe boreoperasjoner og at alle mann måtte komme på dekk, siden Kielland var i ferd med å tippe rundt. Kranføreren hadde allerede før beskjeden startet å klargjøre lastekurven eller basketen, for å heise den ned i vannet. Fire mann ble sendt ned ved søylene for å prøve å hjelpe overlevende i havet.

Noen av mannskapet begynte å kaste ut taustiger, og knyttet tau og redningsflåter sammen. Flåtene ble hengende langs siden på Edda, etter utløsningslinene. Av hensyn til vinden ville Wright ha flåtene på østsiden av plattformen slik at de kunne drive ned mot de som lå i vannet. De prøvde å få en flåte over fra vestsiden av plattformen, men måtte oppgi dette. De kastet derfor flåtene over bord, og kuttet utløsningslinen. Etter at dette var gjort, ble mannskapet sendt til boligkvarteret for å vekke de av boremannskapene som lå og sov. Alle fikk beskjed om å ta på seg overlevelsedrakt.⁷⁴

Kranfører Roger Marcussen hadde nettopp spist og var i kinosalen på Edda. Han ble tilkalt for å være med å hjelpe: «Jeg kjørte fire eller fem ganger opp og ned med basket. Holdt på i rundt 15 minutter. Det var alt. Etter dette var det ikke flere å redde med kranen. De drev med været, på skrå fra Edda. Etter dette kastet vi ut redningsflåter.»⁷⁵

Fra kranhuset så Marcussen en mann i 50-årene komme opp fra C-leggen, ellers trakk folk opp mot det høyeste punktet. Det virket også som mange ikke trodde at plattformen kunne velte. Flere stod bare helt stille og ventet mens Kielland sank dypere ned i vannet.⁷⁶

Marcussen forteller at det var vanskelig å beregne hvor han skulle senke korga. Den skulle ikke skade de som lå i sjøen, samtidig skulle de makte å nå den og få et godt tak, eller komme seg inni den:⁷⁷ «Noen fikk tak i styretauet under basketen, men skled sakte og sikkert av mens jeg heiste dem opp. Vi hadde ikke lov å ha knute på enden, for den ville bare henge seg opp overalt, men da var det heller ikke noe som holdt mot. En glapp taket rett før han kom inn på plattformen. Noen var nesten i basketen, men fikk ikke tak. En smalt føttene i rekkverket. Prøvde å ta opp flere samtidig, men mistet de. Det kom en bølge og tok de igjen. Kom på gråten, måtte velge enten han eller han.»

Svein Hermann Vik som til slutt kom seg opp i en redningsflåte, hadde tidligere prøvd å komme opp i *basketen*, men falt av to ganger. Ola Gausdal, som hadde fått tak i nettet under selve basketen ble heist opp om lag ti meter, før han glapp taket og havnet langt ned i sjøen. Da han kom opp så han ingen *basket* mer. Han kom seg etter hvert opp på en trepalle og ble senere tatt opp av en forsyningsbåt som kom til.⁷⁸

74. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Thomas Wright 30.04.1980 politiavhør.

75. Marcussen i Smith-Solbakken 2019b.

76. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Roger Marcussen 20. mai 1980 politiavhør.

77. Marcussen oppgir selv at han tok opp nærmere ti mann på fire eller fem hiv, Marcussen i Smith-Solbakken 2019b; Edda 2/7 C rapporterte at 8 ble tatt opp med personalkurv, sitat: «18:47 Had recovered eight men from A.K. with East crane and personal basket.» RA: Alexander L. Kielland Incident 27 march 1980. Signert K. F. Moore Maint. Supv 2/7 c, B. J. Brown Drlg. Supv. 2/7c, A. Slettemark. PPCO Safety 2/7 c, P. R. Case Prod. Supv. 2/7 c. Hovedredningssentralen oppgir at det ble tatt opp 8, se Hovedredningssentralen 1980: 7, mens Granskingskommisjonen oppgir at 7 mann ble tatt opp med personalkurv, se NOU 1981: 11: 123.

78. Gausdal i Smith-Solbakken 2019a.

Den 27 år gamle elektriker Tor Christian Halvorsen forteller hvordan de kastet ut utstyr og at taustiger sto 45 grader ut i vinden uten å rekke ned til havflaten.⁷⁹ Olav Gausdal prøvde å nå en taustige, men måtte gi opp. Tre av flåtene de hadde senket ned vaste seg sammen. De kuttet lina til to av dem. Den tredje heiste de opp igjen og skjøtte på en ekstra line. Lina ble kuttet da de så at det var mulig for noen i vannet å få tak i flåten. To mann kom seg bort til den, fikk snudd den og fikk dratt flere om bord.⁸⁰ Etter hvert kom ti mann seg opp i flåten, som senere ble berget av et britisk redningshelikopter.⁸¹

En flåte var blitt liggende opp ned. Fra Edda kunne de se at en mann uten vest klarte å få snudd flåten. Flere klarte å komme seg inn i flåten, slik at de ble enten fem eller seks mann om bord.⁸² Til sammen ble 24 mann reddet med hjelp fra kolleger på Edda, enten ved at de ble heist opp med kran, eller at de fikk tak i utstyr som ble kastet ut fra plattformen.

De som kom om bord på Edda ble tatt godt vare på. Tor Christian Halvorsen forteller i et intervju hvordan han hjalp en av de som var heist opp med kurven inn i dusjen.⁸³ Også ansatte om bord på de andre plattformene ble engasjert i å ta vare på de reddede eller å være med å lete. Kantinepersonell, borearbeidere, sjøfolk og alle andre som var der bidro på hver sin måte til innsatsen.⁸⁴ Flere av dem som bodde på Kielland jobbet også på naboplattformen Edda. Noen av dem hadde også nettopp gått over gangbroen før den ble heist opp.

De vanskelige avveiningene

Nesten alt av redningsutstyr fra Edda ble kastet over bord; Det ble firt ut taustiger, seks oppblåsbare tolv-manns flåter og redningsvester ble kastet ut.⁸⁵ Det medførte også vanskelige avveininger. Plattformen trengte å bevare egen redningskapasitet i tilfelle den også havarerte. Det ble en stund vurdert at vraket av Kielland kunne drive inn i Edda.⁸⁶ Dessuten måtte de som var i vannet få tak i redningsutstyret som ble firt ned eller kastet ut. Mye av det som ble kastet ut blåste eller drev vekk uten at noen fikk tak i det. Situasjonen var fortvilende. Da plattformen veltet helt rundt, skyndte Marcussen seg ned fra kranen og ble med de andre å kaste ut redningsutstyr fra Edda.⁸⁷ Marcussen kom da i klammeri med plattformsjef Phil Case som ba han og de andre om å la være å kaste ut utstyret.⁸⁸

Beslutningen om å ikke kaste ut mer redningsutstyr og låre livbåter, selv om det kunne redde liv, må forstås på bakgrunn av at plattformsjefen en stund vurderte situasjonen som kritisk for Edda og at han så det som hensiktsløst.⁸⁹ At Marcussen var blant de første som

79. Bjørndal 2020, 27. mars.

80. Øvrebø, Mykland i Smith-Solbakken 2019a; NOU 1981: 11: 124; Enghaug & Lønning 1980: 44–48.

81. Phillips og Hovedredningssentralen oppgir at 10 mann ble tatt opp av Rescue 31, se RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Phillips Log of events of emergency, 27.3.1980 og Hovedredningssentralen 1980: 7–8, mens Granskingskommisjonen oppgir 9, se NOU 1981: 11: 123.

82. Olsen, Lerbrekk i Smith-Solbakken 2019a; Gard i Smith-Solbakken 2019b; NOU 1981: 11: 124.

83. Bjørndal 2020, 27. mars.

84. Halvorsen, Hjalmarssen, Hosæther, Lind, Urheim i Smith-Solbakken 2019b; Christiansen, Gundersen, Meidell, Narvestad i Smith-Solbakken 2019d.

85. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Atle Slettmark 19.05.1980 avhør.

86. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Karlos Fredric Moore 21.05.1980 politiavhør, Phillips R. Jr. Case 21.05.1980 politiavhør.

87. Marcussen i Smith-Solbakken 2019b.

88. Sjø 2018, 28. juli; Bjørndal 2020, 27. mars.

89. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Phillips R. Jr. Case 21.05.1980 politiavhør, Atle Slettmark 19.05.1980 avhør granskingskommisjonen, Tore Henriksen 01.05.1980 politiavhør.

ble evakuert, til tross for at han var den mest erfarne og mest kapable kranføreren, kan ikke oppfattes som annet enn en reaksjon på at Marcussen hadde opponert.

Mekaniker Svein Jostein Stangeland, som blant annet hadde med vedlikehold av livbåtene på Edda å gjøre, forklarte i avhør at han var enig i plattformsjefens beslutning om å ikke låre livbåter. Sikkerhetsoffiseren Atle Slettmark sier det samme. Fra Edda kunne de se at livbåter som ble forsøkt låret fra Kielland ble knust mot plattformen.⁹⁰ Radiooperatøren Thorleif Holsæther kommenterer det slik: «Plattformsjefen besluttet at ingen livbåter eller redningsbåt ble forsøkt satt på sjøen. Dette for å ikke sette flere liv i fare i det uværet vi hadde. En tøff beslutning, som fra noen ble kritisert, men som ble gitt full støtte senere.»⁹¹

Egeninnsats og ivaretakelse

For å bruke redningsflåtene måtte de som var i vannet komme seg bort til dem og opp i dem. Det var vanskelig å komme seg om bord i flåtene og det krevde som regel samhandling. Ofte havnet flåtene opp-ned og måtte snus. Nedkjølingen var rask, og mange hadde ikke krefter til selv å komme seg ut av vannet. Når noen først var om bord, ble det lettere. Da kunne man dra opp andre. Det var en vanskelig og tung operasjon. Mange var avkrefte og nedkjølte og hadde problemer med å få tak. Om bord var nedkjølingen en utfordring. Det var om å gjøre å holde varmen, og plagg ble delt. Arbeidskamerater la ned innsats for å holde hverandre våkne.

Fem eller seks mann kom seg opp i en flåte som var kastet ut fra Edda. Fire av dem overlevde da de kom seg om bord i skipet Safe Truck.⁹² En av dem som kom seg opp på dekk falt i havet og forsvant. Kapteinen fortalte at forholdene på dekk var vanskelige.⁹³ Det var grov sjø og begrenset kapasitet til å få de som ble dratt opp i sikkerhet.

Ti mann kom seg opp i en annen redningsflåte som ble kastet ut fra Edda. De ble senere, sterkt nedkjølt, tatt opp av et britisk redningshelikopter. Verftsarbeider Kåre Svendsbøe fra Førresfjorden og oljearbeider Athaug Sylvester hjalp hverandre med å komme om bord i redningsflåten som drev forbi, etter hvert kom flere seg opp i flåten.⁹⁴ De hjalp hverandre med å holde varmen og å bevare livsmotet. Leif Jørgen Mykland forteller at de samarbeidet om å holde en eldre kar våken.⁹⁵ En flåte med to mann om bord mistet en tredjemann. De to som klarte seg holdt varmen sammen. 16 overlevde ved at de kom seg opp i redningsflåter som var kastet fra Edda, og senere tatt opp av redningsmannskap.

Det eneste eksempelet vi kjenner på en som klarte seg uten samhandling med andre på plattformen, var en engelsk oljearbeider som fikk på seg en overlevelsedrakt, kom seg ut alene gjennom en åpning etter at plattformen ble fylt med vann og reddet seg ved å komme seg opp på en kabeltrommel som han fløt på i tre timer. Han var den siste som ble reddet.⁹⁶

Det var også historier om dem som ikke tok hensyn og som ikke hjalp. Rørleggeren Ole

90. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Svein Jostein Stangeland 28.04.1980 politiavhør, Fred Moore vitneavhør granskingskommisjonen (udatert).

91. Holsæther i Smith-Solbakken 2019b: 50.

92. Dybvig i Smith-Solbakken 2019b.

93. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Trygve Møkster 21.05.1980 avhør granskingskommisjonen.

94. Enghaug & Lønning 1980: 44–46; Svendsbøe i Smith-Solbakken 2019b; Omdal & Våga 2010, 26. mars.

95. Mykland i Smith-Solbakken 2019a.

96. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, John Reimond Beecher 16.04.1980 politiavhør.

Hestvik forsøkte forgjeves å få hjelp til å få løs en mann som lå fastklemt.⁹⁷ De som løp forbi uten å hjelpe var desperate og i panikk. Ved redningsflåtene, i livbåtene og under evakueringen hjalp folk hverandre. Det ble reagert mot dem som ikke deltok.

Samhandling, samarbeid og samhold

59 menn ble reddet fra livbåter fra Kielland gjennom stor innsats og ved hjelp av hverandre. Planlagt låring og entring av en livbåt er selv under vanlige forhold noe som krever god disiplin og klare kommandolinjer. Det var høyt ned til vannet, og kraftig vind og høy sjø medførte stor fare for at livbåtene kunne bli knust mot plattformen under låringen. Tre livbåter (3, 4, 7) ble ødelagt i sammenstøt med plattformen. En livbåt (6) forsvant med D-søylen da den løsnet. Livbåt (2) ble utilgjengelig på grunn av at plattformen krenget.

I tillegg skulle det vise seg at det nesten var umulig å løsne livbåtene.⁹⁸ Utløsningsmekanismen på livbåtene var konstruert slik at de ikke skulle løsne før de lå på vannet.⁹⁹ Det var for å unngå at livbåtene ble utløst for tidlig eller kun på den ene siden mens de ble heist ned til havflaten. Til tross for vanskene klarte folk på ulike vis å løsne to av livbåtene. Installatør Bengt Hammer fikk kuttet wiren til livbåt 1. Han mistet nesten fingrene sine i forsøket med å løsne heiseanordningen for livbåten.¹⁰⁰ Undervannsingeniør Leif Wiik Abrahamsen og Magne Kåre Sildelid som hadde erfaring med de norske overbygde harding-livbåtene bidro hver på sin måte til å få løst ut livbåten de var i. Abrahamsen dro så hardt at begge senefestene i armene røyk.¹⁰¹

Rett før plattformen kantret, ble livbåt 1 løst ut med 26 mann om bord. Mange av dem var kantinepersonell eller hadde vært i kantina da kantringen startet. Livbåt 1 lå like utenfor messeområdet. De som kom seg opp i denne livbåten, klarte å få startet motoren og komme seg unna. Messegutt Gunnar Fagermo og en annen mann hoppet opp igjen fra livbåten og fikk dyttet inn et par karer som ikke turte å komme seg med. De fikk også grepet tak i skulderen til en svær kokk og dradd ham inn luka i livbåten omtrent i det øyeblikket den smalt igjen. Han deiset i golvet, og slo seg skikkelig, men han ble reddet.¹⁰²

De som kom seg om bord i livbåten fra sjøen var avhengig av samarbeid med de som var inne i båten. Det var tungt å komme seg om bord dersom man lå i havet. Vel om bord gjaldt det å holde varmen og håndtere livbåten på en sikker måte. Det siste krevde kompetanse. Panikkhandlinger der alle beveget seg over til én side kunne føre til kantring.

Trond Erik Pettersen forklarte i avhør at han måtte knuse et vindu for å komme ut av kinosalen. Det gjorde han ved å kaste filmapparatet gjennom vinduet som knuste som i en eksplosjon. Deretter krøp han ut:

97. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommissjonens rapport, Ole Hestvik 28.03.1980 politiavhør.

98. Abrahamsen, Berheim, Fagermo, Gaustad, Guttormsen, Hansen, H., Hauge, Jensen, Løvø, Ofte, Olsen, Salvesen, Sildelid, Svendsbøe, Vermundsen, Vestre, i Smith-Solbakken 2019a; Bøgwald, Gard i Smith-Solbakken 2019b; Christophersen i Smith-Solbakken 2019d; RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommissjonens rapport, Karlos Fredric Moore 21.05.1980 politiavhør, Phillips R. Jr. Case 21.05.1980 politiavhør; Eggen og Gundersen 1980: 45–46, 49–52, 54; Hughes 1980: 36–38; NOU 1981: 11: 16, 127.

99. Christophersen i Smith-Solbakken 2019d.

100. Hansen, H., Guttormsen i Smith-Solbakken 2019b; Hammer 2020, 20. mars.

101. Abrahamsen, Sildelid i Smith-Solbakken 2019a.

102. Fagermo i Smith-Solbakken 2019a; Hughes 1980: 37–38.

Hoppet ned på en stelling.... som lå 2-3 meter under vinduet. Via stag, klatret han bort til et livbåtdekk hvor livbåt nr. 1 var plassert. Her fant han livbelte..... og krøp deretter om bord i båten. Så begynte de å lære båten. De kom seg ned i sjøen, og fikk løsnet den ene kroken på båten. Den ble imidlertid hengende fast i den akter.... slått flere ganger mot plattformen.....styrehuset, og en del akter ble slått av. De hadde også problemer med å starte motoren, men etter å ha vært i sjøen en stund, startet den. En bergenser løsnet kroken akter, ved å lene seg ut gjennom hullet i båten, og løsne den manuelt. De kom seg deretter bort fra plattformen.¹⁰³

Livbåt 5 hang fast i davitene da Kielland kantret, og ble først utløst under vann. Livbåten var innelukket med 14 mann om bord.¹⁰⁴ Den for opp av sjøen med bunnen opp. I sjøen, like ved livbåten, befant det seg flere menn som hadde blitt skylt av plattformen eller fulgt med plattformen rundt. Noen av dem klarte å svømme bort og holde seg fast i livbåten. Noen ble dradd bort til den. En av dem som ble dratt bort var Eivind Egeli. Han forteller: «Jeg kom opp før livbåten. Så kom livbåten som et skudd opp, og den ble liggende med bunnen i været. Så ropte noen karer 'nå kom livbåten'. Vi hang i den og så åpnet de lukene og halte oss om bord. 'Der er Egeli', var det noen som ropte. Så ble jeg dradd inn i livbåten.»¹⁰⁵ Ved hjelp av samarbeid mellom de i vannet og dem som var inne i båten klarte de å snu livbåten.¹⁰⁶ Det var en vanskelig operasjon i stor bølgehøyde og med kraftig vind, der de måtte samarbeide uten at det var mulig å snakke sammen. De som var i vannet, ble raskt nedkjølt. Flere sank og druknet, andre drev av og forsvant. Til slutt var det 33 mann i livbåt 5. En av dem var Ole Hestvik som svømte bort til livbåten og holdt seg fast i et tau. Han forteller at andre klatret over ham for å komme opp i livbåten og at han kom seg over til den andre siden. Han husker at noen som kom seg opp i båten trakk ham inn.¹⁰⁷

William Graham, fra Cleveland i England, var mekanisk ingeniør og jobbet for De Groot. Han satt også i kinosalen da Kielland krenget. Det første han så da han var kommet ut på dekk, var at søylen på plattformen hadde løsnet. Den lå og fløt i havet like ved. Han prøvde komme seg opp på helikopterdekket, men sklei tilbake på grunn av maling som rant nedover rør og vegger og ble tatt av en bølge som dro han ut i sjøen. Noe hardt traff han i brystet, og han ble skylt tilbake til på plattformen, og ut igjen. På toppen av en bølge, så han livbåt 5 som lå med bunnen opp, og han klarte svømme bort til den. Sammen med flere andre var han med på å snu båten.¹⁰⁸

To erfarne sjøfolk fra det faste mannskapet, Ragnvald Ofte og Kåre Magne Kvåle, var om bord i livbåt 5. De kjente sikkerhetsrutinene og passet på at de som var om bord ble fastspent, at ingen åpnet luker som kunne føre til at det kom inn vann og at ingen trådte på lukene når livbåten lå opp ned. De visste også hvordan båten kunne bli snudd når den lå opp ned.¹⁰⁹

Ragnvald Ofte forteller:

103. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Trond Erik Pettersen 12.06.1980 politiavhør.

104. NOU 1981: 11: 152, 153, 159: Tabell 3.3.7.

105. Egeli i Smith-Solbakken 2019a: 122–125.

106. Abrahamsen, Sildeid, Helliksen, Knutsen Kvåle, Ofte, Vestre, Hansen, Egeli, Taraldien, i Smith-Solbakken 2019a; Gard i Smith-Solbakken 2019b.

107. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Ole Hestvik 28.03.1980 politiavhør.

108. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, William Graham 28.03.1980 politiavhør.

109. Kvåle i Smith-Solbakken 2019a: 83–92; Ofte i Smith-Solbakken 2019a: 92–97; RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport.

Noen ville låre, da ville den bli knust med en gang. Jeg og andre fikk avverget det. Vi hadde ikke annet valg enn å være med rundt. Vi var besetningen, så vi visste det. Det var Hollandsk david (låringsmekanisme), Og når det gis signal til låring, så utløses den umiddelbart, i motsetning til de norske som kan reguleres. Riggeren begynte å krenge mer og mer, vi ble med rundt, og ble liggende med kjølen været. Hadde en følelse av, hele tiden, at jeg klarte å berge meg. Hadde en indre styrke. Følte det i grunnen sånt.

Slik detaljkunnskap om utløsningen var det kun besetningen på Kielland eller andre sjøfolk med tilsvarende kunnskap som hadde. Som Ofte påpekte kunne det være fatalt om livbåten ble utløst feil.

Krokene løste seg ut da vi kom i vannet. Livbåten lå opp ned. De banket i skroget, de fra utsiden, vi la oss på en side, de utenfor dro. Uten de hadde vi ikke klart det. Livbåten tørnet rundt. Livbåten kom på rett kjøl. Tynt med klær. Hadde ikke livvest på meg. Folk var søkkvåte. Vi plukket opp så mange folk som mulig.¹¹⁰

Slik Ofte vurderte det, var de trygge når de var i livbåten, men det var viktig å ivareta sikkerheten om bord: «Jeg nektet å starte motoren, fordi oljen hadde rent rundt overalt. Var redd for brann. Det var også båter rundt overalt. Det krydde av båter. Lys overalt. Alt var under kontroll.»¹¹¹ Fortellingen i minnebanken om redningen i livbåt 5 er lik den han kom med i politiavhøret, men der kommer han også med opplysningen om å unngå å trå på lukene, når båten lå opp ned.¹¹² Det siste var viktig. Dersom noen hadde trådd på lukene kunne de ha blitt presset ut eller ødelagt slik at vann hadde kommet inn. I verste fall kunne det ha ført til at livbåten hadde havarert.

Historiene fra de som reddet seg illustrer dramatikken og fellesskapet. Alf G. Taraldlien og noen andre gikk inn i vinsjrommet til ankret. De var bare i dongeribukse og t-skjorte og lukket døra for å stå i ly for vær og vind. Etter hvert kjente de at plattformen begynte å krenge mer og mer, og bestemte seg for å klatre nedover på søylen mot sjøen.¹¹³

Da plattformen veltet, ble Taraldlien og de andre dradd ned under vann. Noe av det første Taraldlien så da han kom opp, var livbåt 5 som lå med bunnen opp. To av kameratene hans fra verftet i Kragerø, Anders Helliksen og Helge Eneberg, hadde kommet seg opp i en pick-up-båt som var delvis fylt med vann. De hadde forsøkt å trekke en annen arbeidskamerat om bord, men fikk kun tak i håret og mistet ham. Da de oppdaget livbåten, bestemte de seg for å svømme bort til den for å forsøke å snu den. I sjøen møtte de på Taraldlien og Helge Georg Knutsen som kom svømmende med et brilleglass i hånda som han så igjennom. Helge Eneberg spøkte og sa at Helge Georg ikke kunne drukne siden han alltid pratet som en foss og at det aldri kunne komme inn vann i han. Svømmingen over til livbåten startet med store svømmetak, men takene ble mindre og mindre.¹¹⁴

Andre som lå i vannet, kom seg også bort til livbåten. Taraldlien forteller: «Helge, Gunvald og meg tok å skudde en som hette Gunnar i bakenden opp så han fikk tak i et tau, som lå langs livbåten... hang oss i beina hans akterut på livbåten og skreik til de andre at de måtte gå på andre siden... en som krabbet oppå de andre, klappet til han.»¹¹⁵

110. Ofte i Smith.Solbakken 2019a: 93.

111. Ofte i Smith.Solbakken 2019a: 93.

112. RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Ragnvald Ofte 06.06 politiavhør.

113. Taraldlien i Smith-Solbakken 2019a: 146–147.

114. Helliksen i Smith-Solbakken 2019a.

115. Taraldlien i Smith-Solbakken 2019a: 146–147.

Flere forteller at hjelpen de fikk fra kamerater var avgjørende for at de overlevde. Helliksen forteller at Eneberg holdt ham mens han hang kraftløs i livbåten, og var med på å dytte han oppi livbåten. Taraldlien som var med på å snu båten, fikk båten i hodet under snuingen. «Da jeg kom frem igjen, bare hang jeg armen i tauet som hang rundt båten. Etter hvert tok de tak i vesten og buksa mi og bikka og dro meg inn i båten.»¹¹⁶

Men, det var også situasjoner der man ikke maktet eller mislyktes i å hjelpe. Ragnvald Ofte opplevde å se at en ung gutt druknet rett utenfor livbåten. Han hadde tenkt å svømme ut for å redde ham, men måtte holde fast i en annen mann. Han fortalte:

Det var en om bord som kom med to livbelter, jeg hadde ikke noe selv. Kjeftet på han med to, og tok det ene livbeltet fra han og ga til en ung gutt. Ungguttene som druknet, hadde nok overlevd om han hatt livbelte, han hadde klart seg. Jeg hadde ikke livbelte sjøl. Når jeg kom på dekk var det ikke mer livbelter igjen. Blir sint når jeg tenker på de som tok to.¹¹⁷

Magne Kåre Kvåle, Kjell Johan Kyleseid, Ragnvald Ofte, Magne Kåre Sildelid, Svein Vegard Vermundsen og Jan Vestre var blant de 14 som var inni livbåten og fikk ved felles innsats dratt inn 19 kolleger som lå i sjøen utenfor.¹¹⁸

Oppsummering

Å overleve Kielland handlet om tilfeldigheter. Betydningen av hvor den enkelte var da ulykken skjedde var avgjørende for overlevelse. Noen ble drept eller klemt fast av gjenstander som traff dem. Andre ble sperret inne da plattformen startet å kantre. Det var tilfeldig hvor folk befant seg. Det var noen som var på «feil sted», og det var noen som var på «riktig sted».¹¹⁹ Noen var i nærheten av andre som hadde panikk. Andre var sammen med folk som klarte å handle rasjonelt og som visste hvordan man skulle håndtere redningsutstyr. Det faste mannskapet hadde kunnskap om bruk av livbåter og flåter. I flere tilfeller var slik kunnskap avgjørende for overlevelse. Det samme var egeninnsats og ivaretagelse av hverandre, samarbeid og samhold.

På en oljeplattform er kollektivet om bord preget av mange og ulike arbeidskulturer.¹²⁰ Ikke desto mindre var det et fellesskap på tvers av disse forskjellene. Da Kielland-ulykken skjedde, ble dette fellesskapet satt på prøve i møte med en ytre fare som kunne koste alle om bord livet. Normer om felles kamp og solidaritet ble et spørsmål om overlevelse. Samtidig var det også situasjoner der egen kamp for å overleve kunne gå foran behovet for å hjelpe andre. Det var eksempler på at noen tok seg til rette på bekostning av andre. Men, de fortellingene vi har om slike eksempler inkluderer også at dette ble reagert på av andre,¹²¹ og i noen tilfeller at den som gjorde det i ettertid grubler over egen handling.¹²²

116. Taraldlien i Smith-Solbakken 2019a: 146–47.

117. Ofte i Smith-Solbakken 2019a: 94.

118. Kvåle, Kyleseid, Ofte, Sildelid, Vermundsen, Vestre i Smith-Solbakken 2019a. Det var også flere som bidro. Noen var skadet og kunne ikke bidra.

119. Hammer 2020, 20. mars.

120. Smith-Solbakken 1997.

121. Eksempelvis som Ofte uttrykker i Smith-Solbakken 2019a, om en av de overlevende som hadde to vester på seg.

122. Eksempelvis Gausdal i Smith-Solbakken 2019a, om at han måtte dytte bort en som holdt seg fast i ham i sjøen, og Helliksen som bestemte seg for å beholde den siste redningsvesten i Helliksen 2017; Olsen 2020, 21. mars.



Fra forsøkene på sning av plattformen. Plattformen ble senket med 50kg sprengstoff, og sank på 712m dyp i Nedstrandsfjorden, nord for Stavanger. To tidligere snuoperasjoner var mislykket. Foto: Bjørn Sigurdsøn / NTB

De handlinger som ble gjort av de enkelte om bord på Kielland, de initiativ som ble tatt fra kolleger på Edda og den samhandlingen som ble utvist dem imellom var avgjørende for at mange overlevde. Tilgangen til, utløsningen og snuingen av redningsflåtene og livbåten er eksempler på dette. Det at de som kom seg om bord, også fikk trukket andre opp fra havet, reddet livet til mange. Om bord var betydningen av felles innsats for å holde varmen, for å holde hverandre våkne og å holde humøret oppe stor for sjansen til å overleve.¹²³

Egeninnsatsen var avgjørende for at helikopter og skip som kom til hadde noen å redde. De som hadde kommet seg om bord i livbåtene og flåtene og de som fløt i vannet var imidlertid helt avhengige av å bli reddet. Skipene som kom til havariområdet startet umiddelbart med å plukke opp folk. Til sammen klarte de å få opp åtte stykker. Den siste ble plukket opp kvart over ni om kvelden. Det var avgjørende at de kom hurtig til ulykkesstedet. Nedkjølingen i sjøen var rask, og kun de som hadde en tett overlevelsedrakt hadde mulighet til å overleve mer enn i kort tid. Redningsaksjonen ble offisielt avsluttet to døgn senere, den 29. mars klokken 19.00. Da regnet man ikke med at det kunne være noen i live lenger. Det var da registrert 89 overlevende, 40 omkomne og 83 var fortsatt savnet.¹²⁴ Vi har en nærmere beskrivelse av denne redningsinnsatsen i en annen artikkel.¹²⁵

Samarbeidet mellom dem som var om bord og redningsinnsatsen for å berge kamerater går igjen. Noen eksempler er fellesinnsatsen med å få snudd livbåten som ble liggende opp ned, innsatsen for å få dratt folk om bord i livbåter og flåter og for å bevare livsmotet og varmen. Om bord i livbåtene fikk de som ikke hadde klær, plagg av andre for å holde varmen. Midt i tragedien ble det spøkt, og det kom kommentarer som hjalp til å holde humøret oppe. Eivind Egeli som pleide å komme med posten til M/S Norman Skipper forteller at han ble spurt om han kom med posten da han ble reddet om bord på samme skip.¹²⁶ Selv i dag, 40 år etter, får den replikken ham til å smile. Kapteinen om bord, Didrik Stonghaugen, husker også replikken.¹²⁷ De sto sammen i en beksvart tragedie, men det var grunnleggende å holde livsmotet oppe.

Overlevende etter havariet og andre som var med, både under havariet og i etterarbeidet, har kritisert den offentlige undersøkelsen for manglende åpenhet og for at den ikke har lyttet til de som var med.¹²⁸ Kritikken blir ikke minst begrunnet med hensynet til sikkerheten.¹²⁹ Vi opplever ikke at noen fremhever sin egen innsats. Den var en selvsagt del av både det de selv og arbeidsfellesskapet sto for. Det ble delt ut medaljer og anerkjennelse for innsatsen til noen av de britiske og norske redningsarbeiderne, men ikke til arbeiderne.¹³⁰ Det er merkelig når vi nå kjenner til hvor avgjørende betydning innsatsen fra de som var om bord på Kielland hadde for å redde liv.

«Tilfeldigheter, usannsynligheter og flaks var avgjørende» skrev overlevende Bengt Hammer.¹³¹ Noe riktig er det i et slikt utsagn, men det var også avgjørende å havne sammen med de som behersket redningsutstyret og visste hva som måtte gjøres når ulykken skjedde. Samholdet og samarbeidet mellom de som ble utsatt for ulykken var også helt avgjørende.

123. Piantadosi 2003.

124. NOU 1981: 11: 164.

125. Smith-Solbakken & Weihe 2021.

126. Egeli i Smith-Solbakken 2019a.

127. Stonghaugen i Smith-Solbakken 2019b.

128. Smith-Solbakken & Fanebust 2020, 22. september.

129. Se for eksempel Bjørndal 2020, 26. mars.

130. Kranfører Roger Marcussen fikk en plakett fra oljeselskap og operatør Phillips Petroleum Company.

131. Hammer 2020, 20. mars.

I møte med havet og kantringen sto alle uansett posisjon ovenfor en felles fare. De som var i ulykken, hadde i en avgjørende tidsfase kun hverandre å stole på.¹³² Fortellingene fra de som overlevde inkluderer stor innlevelse for andres situasjon.¹³³ De viser også et fellesskap der det var klare forventninger om at man skulle stille opp for andre. Om vi tolker slike handlinger biologisk, sosialpsykologisk eller filosofisk er underordnet. De som handlet, så det som det riktige og handlet når det gjaldt. I den grad det ble fortolket og satt i sammenheng med verdier, var koblingen alt etter hvilke verdier den enkelte identifiserte seg med.

Den norske rapporten etter ulykken understreker betydningen av egeninnsats og sikkerhetsopplæring for å øke overlevelsesnivået.¹³⁴ Det gjorde også den britiske Burgoyne-rapporten fra 1980 som gikk igjennom forholdene innen oljesektoren til havs og kom med forslag både for å forbedre sikkerhet og for å avklare ansvarsforhold.¹³⁵

Evalueringen av senere oljeulykker, slik som den britiske Piper Alpha-ulykken i 1988, har gitt samme lærdom.¹³⁶ Sjøfolk har til alle tider visst at det var slik det var. Når forliset kom, var fellesskap og egeninnsats avgjørende for redning. Historikeren Finn Olstad kalte sin bok om Norsk sjømannsforbunds historie «Vår skjebne i vår hånd».¹³⁷ Selv om boken handlet om forbundets historie og kampen for lønn og arbeidsvilkår, er tittelen talende også for hva som skjedde under havariet. Ulykken viste betydningen både av god trening og vurderings-evne blant de om bord, men også at handlingskraft og samhandling i uventede og uforutsette situasjoner hadde betydning for overlevelse.

I ettertid får vi formidlet et sterkt fellesskap mellom de som var rammet av ulykken. De deler en erfaring, og de har vært igjennom en hendelse som på tvers av alle skiller har skapt bånd mellom dem. Da ulykken skjedde var mange ukjente for hverandre, men ulykken satte dem i en situasjon der samhandling i mange tilfeller var nødvendig for overlevelse. Like fullt var de mange situasjonene av en slik art at hjelp ble gitt selv om man utsatte seg selv for stor personlig risiko. Mange risikerte livet for hverandre og noen mistet det i kampen for å redde andre. Om dette var en del av sjømanns- og arbeiderkulturen eller om det var et fellesmenneskelig trekk på tvers av alle menneskelige skiller er et annet spørsmål. Vi tror det siste. Når mennesker står overfor en felles utfordring og fare, er det et grunnleggende menneskelig trekk at vi hjelper hverandre. Men, arbeiderkulturen og sjømannskulturen virket forsterkende. Solidaritet, fellesskap og kameratskap var viktige verdier som krevde praktisk handling når katastrofen rammet.

132. Olstad 2006.

133. Weihe 2008.

134. NOU 1981: 11.

135. Burgoyne 1980; Parliament House of Commons 1980, 6. november.

136. Cullen 1990; Taylor 1991; Woolfson, Foster & Beck 1991; Woolfson & Beck 1990.

137. Olstad 2006.

Litteraturliste

- Barret, D. W. (2015). *Social Psychology*. London: Sage Publications.
- Birkeland, H. (2017). Sjøens brorskap. I T.F. Paulsen & M. Smith-Solbakken (Red.), «Alexander L. Kielland»-ulykken: Ringene i vannet (s. 194–198). Stavanger: Hertervig Akademisk.
- Bjørndal, D. (2020, 26. mars). Har liten tillit til kommisjonen. *Bergensavisen*. Hentet fra www.ba.no › *har-liten-tillit-til-kommisjonen*
- Bjørndal, D. (2020, 27. mars). Tore slo på alarmen. *Bergensavisen*. Hentet fra <https://www.ba.no/tore-slo-pa-alar-men/s/5-8-1266265>
- Blackmore, S. (2003). *Memesket*. Oslo: Abstrakt forlag.
- Burgoyne, J. (1980). *Burgoyne Report 1980: Offshore Safety*. London: HMSO.
- Cullen, W. D. (1990). *The Public Inquiry into the Piper Alpha Disaster, Presented to the Parliament by the Secretary of State for Energy by Command of Her Majesty*. London: H.M. Stationary Office.
- Dawkin, R. (2007). *The Blind Watchmaker*. London: Folio Society.
- Eggen, B. & Gundersen, H. (1980). *Nordsjøtragedien*. Oslo: Pax.
- Enghaug, Aa. & Lønning, P. S. (1980). «Alexander L. Kielland»: Katastrofe i Nordsjøen. Oslo: Dreyers Forlag.
- Fanebust, F. (2020). Kielland-bøkene. I *Er det på tide å glemme?: 40 år etter Kielland: Særtrykk om Alexander L. Kielland ulykken* (s. 18–22). Stavanger: SAFE-magasinet.
- Hamar Arbeiderblad. (1980, 31. mars). Trodde siste time var kommet. *Hamar Arbeiderblad*, s. 9.
- Hammer, B. (2020, 20. mars). En historie om tilfældigheter, usannsynligheter, flaks og overlevelse. *Bergensavisen*. Hentet fra <https://www.ba.no/en-historie-om-tilfældigheter-usannsynligheter-flaks-og-overlevelse/f/5-8-1260208>
- Helliksen, A. (2017). Mot det høyeste punktet. I Paulsen, T. & Smith-Solbakken, M. (Red.), *Alexander L. Kielland ulykken: Ringene i vannet* (s. 169–172). Stavanger: Hertervig Akademisk.
- Hovedredningssentralen Sør-Norge. (1980). *Boligplattformen Alexander Kiellands havari i Nordsjøen*. Stavanger: Hovedredningssentralen Sør-Norge.
- Hughes, E. (1980). Mayday! Mayday! Alexander Kielland. *Det Beste*.
- Hunnestad, S. (1985). *Nødalarm fra Nordsjøen: Major Nils Reidar Roaldsøy forteller om 330-skvadronen og redningsaksjoner*. Oslo: Lunde forlag.
- Kaldal, I. (2008). Minna og mytane – og verdien av dei som historisk material. *Historisk Tidsskrift*, 87(4), 665–679.
- Kaldal, I. (2010). Historisk kulturanalyse av makt og trakassering på jobben som øvelse i maktkritikk. *Tidsskrift for Kulturforskning*, 9(4).
- Kaldal, I. (2012). Trakassering og autoritære sjefer: Naturliggjøring av nyliberale tanke- og talemåter fra starten av 1980 årene. *Arbeiderhistorie*. 125–145.
- Karlsen, J. E. (1982). *Sikkerhet på sokkelen*. Stavanger: Universitetsforlaget.
- Kongsnes, E. (2016, 19. november). Pappa spurte om en klem. Jeg sa nei. Samme dag døde han. *Stavanger Aftenblad, Magasin*, s. 1–7.
- Lysgård, S. (1961). *Arbeiderkollektivet*. Trondheim: Tapir.
- Magnússon, S. G. (udatert). What Is Microhistory? Hentet 29.9.2019 fra <https://historynewsnetwork.org/article/23720>
- Magnússon, S. G. (2003). The Singularization of History: Social History and Microhistory within the Postmodern State of Knowledge. *Journal of Social History*, 36(3), 701–735. <https://doi.org/10.1353/jsh.2003.0054>
- Magnússon, S. G. & Sziárto, I. M. (2013). *What is Microhistory?: Theory and Practice*. London: Routledge.

- Mitsem, P. (1987). Sannheten om «Alexander L. Kielland»-ulykken. Hentet fra <http://doccdn.simplesite.com/d/bd/e2/284289735012115133/e620a8bc-3613-4828-a927-6d9a43c49033/ALK.pdf>
- Nilsen, B. (1984). *Gjenferd i Nordsjøen*. Oslo: Cappelen.
- NOU 1981: 11 (1981). «Alexander L. Kielland»-ulykken. Oslo: Universitetsforlaget.
- NRK. (1981, 25. mai). Alexander L. Kielland – ett år etter. Hentet fra <https://tv.nrk.no/program/frep41004481/alexander-l-kielland-ett-aar-etter>
- NRK. (1983, 6. desember). Hva skjedde? Hentet fra <https://tv.nrk.no/program/frep45003083/hva-skjedde>
- Næss, Ø. (1981, 12. desember). Jan Vestre var sveiser på «Kielland»: Vannet fosset inn luken. *Rogalands avis*, s. 8.
- Olsen, K. G. (2020, 21. mars). 40 år siden Kielland-ulykken: Den siste vesten. *Klassekampen*, s. 1, 17–23.
- Olstad, F. (2006). *Vår skjebne i vår hånd: Norsk Sjømannsforbunds historie*. Oslo: Pax.
- Omdal, S. & Våga, F. (2010, 26. mars). 30 år siden Kielland-ulykken. *Stavanger Aftenblad*, Aenergi. Hentet fra <https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/7xJBV/30-aar-siden-kielland-ulykken>
- Parfit, D. (1984). *Reasons and Persons*. Oxford: Oxford University Press.
- Parfit, D. (2011). *On What Matters*. Oxford: Oxford University Press.
- Parliament House of Commons (1980, 6. november). *Offshore Safety*. Hentet 26.10.2019 fra <https://api.parliament.uk/historic-hansard/commons/1980/nov/06/offshore-safety>
- Paulsen, T. F. & Smith-Solbakken, M. (Red.) (2017). *Alexander L. Kielland-ulykken: Ringene i vannet*. Stavanger: Hertervig Akademisk.
- Piantadosi, C. A. (2003). *The Biology of Human Survival: Life and Death in Extreme Environments*. Oxford: Oxford University Press.
- Rogalands Avis. (1980, 29. mars). Reddet fra dødshavet. *Rogalands Avis*, s. 5.
- Raaheim, A. H. (2019). *Sosialpsykologi*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Sjo, I. (2018, 28. juli). Ove Urheim var han som festet kroken. *Bømlo-nytt*. Hentet fra <http://www.bomlo-nytt.no/nyhende/ove-urheim-var-den-som-festa-kroken-1.2457154>
- Skretting, T. T. (2018, 6. januar). 123 mennesker omkom da Kielland-plattformen kantret. Franske granskere trodde ikke på den norske ulykkesårsaken og mente sannheten lå i plattformsjefens ukesrapporter. Men de franske Kielland-granskerne ble nektet innsyn. Av nordmennene. Hvorfor? *Stavanger Aftenblad, Magasin*.
- Skretting, T. T. (2019). *Alexander Kielland-ulykken: Tragedien, spillet og hemmelighetene som kunne ha veltet en oljenasjon*. Oslo: Kagge forlag.
- Skretting, T. T. & Kongsnes, E. (2016, 29. oktober). Kiellands dype hemmelighet. *Stavanger Aftenblad, Magasin*.
- Smith-Solbakken, M. (1997). *Oljearbeiderkulturen: Historien om cowboyer og rebeller* (Doktorgradsavhandling). Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, Trondheim.
- Smith-Solbakken, M. (Red.). (2016). «Alexander L. Kielland»-ulykken: *Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene*. Stavanger: Hertervig akademisk.
- Smith-Solbakken, M. (Red.). (2019a). *Minnebank Alexander L. Kielland-ulykken: B. 1. Vi som overlevde*. Stavanger: Universitetet i Stavanger. Hentet fra <https://doi.org/10.31265/usps.13>
- Smith-Solbakken, M. (Red.). (2019b). *Minnebank Alexander L. Kielland-ulykken: B. 2. Vi som reddet, berget og etterforsket*. Stavanger: Universitetet i Stavanger. Hentet fra <https://doi.org/10.31265/usps.8>
- Smith-Solbakken, M. (Red.). (2019c). *Minnebank Alexander L. Kielland-ulykken: B. 3. Vi som mistet*. Stavanger: Universitetet i Stavanger. Hentet fra <https://doi.org/10.31265/usps.10>

- Smith-Solbakken, M. (Red.). (2019d). *Minnebank Alexander L. Kielland-ulykken: B. 4. Vi som arbeidet og vi som var arbeidsgivere*. Stavanger: Universitetet i Stavanger. Hentet fra <https://doi.org/10.31265/usps.12>
- Smith-Solbakken, M. (Red.). (2019e). *Minnebank Alexander L. Kielland-ulykken: B. 5. Vi som bestemte, støttet og var tilstede*. Stavanger: Universitetet i Stavanger. Hentet fra <https://doi.org/10.31265/usps.11>
- Smith-Solbakken, M. & Fanebust, F. (2020, 22. september). Kielland-katastrofen som utfordret demokratiet. Kronikk. *Aftenposten*.
- Smith-Solbakken, M. & Dahle, E. (2019a). Alexander L. Kielland-ulykken. I *Store norske leksikon*. Hentet fra https://snl.no/Alexander_L._Kielland-ulykken
- Smith-Solbakken, M. & Weihe, H.-J. W. (2019b). Alexander L. Kielland-ulykken 1980: Fortielsen og forbitnelsen. *Arbeiderhistorie*, 23(1), 189–213. <https://doi.org/10.18261/issn.2387-5879-2019-01-11>
- Smith-Solbakken, M. & Weihe, H.-J. W. (2020). Polyfoni som metode: Fortellingen om Alexander Kielland-ulykken som eksempel. I A. Kjelland, H. J. Krøvel, O. Teige & C. Kaveh (Red.), *Mikrohistorie*. Trondheim: Museumsforlaget.
- Smith-Solbakken, M. & Weihe, H.-J. W. [2021, under publisering]. Redningsaksjonen etter Alexander L. Kielland-havariet i Nordsjøen. *Mennesket og havet: Årbok for Norsk Maritimt Museum*.
- Taylor, B. (1991). The UK Offshore Response to Piper Alpha and Lord Cullen's Report. Paper to Society of Petroleum Engineers. I *First International Conference on Health, Safety and Environment: Proceedings, November 11-14, 1991, The Hague, The Netherlands* (s. 349–356). Richardson, Texas: Society of Petroleum Engineers.
- Tollaksen, T. G. (2018, 1. desember). Hemmelig Kielland-rapport påpeker rutineslurv: -Vi fikk aldri en diskusjon om sjømannskapet om bord. *Stavanger Aftenblad, Aenergi*. Hentet fra <https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/zLKBz4/Hemmelig-Kielland-rapport-papeker-rutineslurv-Vi-fikk-aldri-en-diskusjon-om-sjomannskapet-om-bord>
- Tollaksen, T. G. (2019, 26. mars). 39 år etter «Kielland»-katastrofen: – Har plaget meg at Phillips slapp så billig unna. *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra <https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/J1mXlJ/39-ar-etter-kielland-katastrofen-har-plaget-meg-at-phillips-slapp>
- Tollaksen, T. G. (2019, 24. august) – «Kielland»-ulykken kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra <https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/lAeK4e/kielland-ulykken-kunne-vrt-unngatt-om-inspeksjonen-hadde-funnet-s>
- Tollaksen, T. G. (2020). «Alexander L. Kielland»-ulykken, 27. mars 1980: Dykkernes fortellinger. *Arbeiderhistorie*, 24(1), 99–121. <https://doi.org/10.18261/issn.2387-5879-2020-01-07>
- Tollaksen T. G. (2020, 2. oktober). «-Helt riktig at kapteinen var bekymret». *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra <https://e24.no/olje-og-energi/i/0KEAo0/kielland-ulykken-helt-riktig-at-kapteinen-var-bekymret>
- Verdens Gang. (1980, 31. mars). «Han satset sitt eget liv». *Verdens Gang*, s. 10.
- Vinnem, J. E. & Smith-Solbakken, M. (2019, 29. april). Alfa-plattform-ulykken. I *Store norske leksikon*. Hentet 14.10.2019 fra <https://snl.no/Alfa-plattform-ulykken>
- Weihe, H.-J. W. (2008). *Empati og etikk*. Oslo: Abstrakt forlag.
- Weihe, H.-J. W. (2018). Her gikk kameratene i døden. I H.-J. W. Weihe, *Elektromontørenes Fagforening i Hedmark og Oppland 1918 – 2018* (s. 147–148). Flisa: El og IT Hedmark og Oppland.
- Weihe, H.-J. W. (2019). Her gikk kameratene i døden. *SAFE-Magasinet*, (3), 22–24.
- Woolfson, C. & Beck, M. (1990). The British Offshore Oil Industry after Piper Alpha. *Journal of Environmental Health and Occupational Health Policy*, 10(1/2), 11–65. Hentet fra [10.2190/TCMB-YQA4-TXU0-B1D4](https://doi.org/10.2190/TCMB-YQA4-TXU0-B1D4)
- Woolfson, C., Foster, J. & Beck, M. (1991). *Paying for the Piper: Capital and Labour in Britain's Offshore Oil Industry*. London: Mansell.