

– 40 år siden «Alexander L. Kielland»-ulykken →



Maria Aano Reme og sønnen Ludvig Reme Wien la ned roser, både for de omkomne og de som ble reddet.

© JARLE AASLAND

» *Jeg har aldri sett på maken til interesse for «Kielland»-ulykken enn det som er nå for tiden. Jeg tror det har skjedd en kulturendring, med langt mer åpen deltakelse og offentlighet*

Odd Kristian Reme, styreleder i Kielland-nettverket

– «Kielland tar aldri slutt

STAVANGER: 40 år etter at 123 mennesker omkom i Nordsjøen, ble det lagt ned en rose for hver av de omkomne og en for hver av de som ble reddet.

Tor Gunnar Tollaksen
tor.gunnar.tollaksen@afentbladet.no

En rød rose for hver av de omkomne. En hvit rose for hver av de som overlevde. 212 personer var om bord på «Alexander L. Kielland» da den tippet rundt i Nordsjøen den 27. mars 1980. 123 kom aldri hjem. 89 ble reddet.

Minneseremonien for å markere 40 år siden «Kielland»-ulykken ble holdt på Smødøen i Kvernveik i Stavanger fredag. Hele seremonien kan du se på Aftenbladet.no.

Stærk markering

Like før seremonien startet, høres lyden av helikoptre til og fra Nordsjøen. Noen oljearbeidere hjem til en friperiode. Andre på vei ut til ny arbeidsøkt i havet.

Ved minnesmerket på Smødøen var rundt 30 mennesker samlet for å minnes de oljearbeiderne som aldri kom hjem. Det ble en annerledes mimmesamling enn først tenkt denne dagen, 40 år etter «Kielland»-ulykken ute i Nord-

sjøen. På grunn av koronatiltakene var oppmøtet begrenset.

Særlig var det sterkt og gripende da Merete Haslund, datter av omkomne Fredrik Haslund, framførte sangen «The Rose», sammen med mannen Hans Inge Fagervik og sønnen, Lucas.

Filmen «The Rose» var også den som ble spilt i kinosalen på «Kielland»-da plattformen kantrøt. Da tonene strømmet, var det kort vei for hender til å tørke bort ei tåre eller to i øyekroken.

I talen trakk Odd Kristian Reme, leder av «Kielland»-nettverket, fram at «Kielland» aldri tar slutt. Han understreket at alle som leter etter svar i «Kielland»-saken, opplever at mange spørsmål er still, men få er besvart.

Merete Haslund og Odd Kristian Reme leste også vekselvis opp navnene på de omkomne og de som overlevde. Seremonien ble avsluttet med ett minutt stillhet ved minnetavlen over de omkomne.

Dypt fellesskap

Oversfor Aftenbladet gjør Reme det klart at han er glad for at det lot seg gjøre å ha en liten markering, til tross for de strenge forsamlingsreglene som gjelder nå i koronakrisen. Han minner om at de som var til stede, var der som representanter for alle de som ikke kunne komme på grunn av perioden med restriksjoner sam-

funnet nå er inne i. – Vi må ta koronapandemien på alvor. Det har derfor vært helt nødvendig at alle de store arrangementene er blitt skjært på. Men den 27. mars kommer likevel for oss akk, og det var en liten krets som markerte dagen på Smødøen. Vi fikk til et opplegg for få persont, og som vi kan dele med øvrige etterlatte og overlevende via Aftenbladets tv-sending etterpå, sier han til Aftenbladet.

Minnesmerket på Smødøen ble innviet av daværende kronprins Harald i 1986. Etter hvert ble det minneseremonier hvert femte år fra 1990, og fram til 30-årsmarkeringen i 2010. Da ble Stavanger kommune og de berørte enige om at de skulle gå over til hvert tiende år.

Odd Kristian Reme mistet broren, Rolf Arthur Reme, i ulykken og engasjerte seg etterpå sterkt etter ulykken. Han gikk i spissen for de etterlatte organisasjon, «Kielland»-fondet, som i 2016 oppsto i ny drakt som «Kielland»-nettverket.

– For meg er dette som for alle andre etterlatte: vi er personlig berørte av det som skjedde. Mange personlige minner er knyttet til menneskene vi mistet, ikke bare de vonde fra 27. mars 1980, men også alle de gode fridene før. Jeg er i samme båt som alle de andre som opplevde ulykken på nært hold. Tragedien var at så mange mennesker måtte bote med livet

for norsk olje og gass. Men midt oppi dette er det en trost at vi kjemper på et dypt fellesskap med andre etterlatte som har vært gjennom det samme. Vi gleder oss med alle de som kom seg gjennom denne forferdelige kvelden ute i Nordsjøen, sier Reme og understreker:

I Færevsorden påpekte «Per prest», som han ble kalt, i sin tid at det ikke var 123 som døde. Men en, og en, og en, og en... sier Reme.

Stor «Kielland»-interesse

Når det nå markeres 40 år siden «Kielland»-ulykken, kan også Reme se at interessen for «Kielland»-knapet noenstid har vært større. Han tror at dette skyldes en kombinasjon av ulike forhold. Overlevende og barn av omkomne har begynt å snakke. Det har kommet fram nye historier. Kulturlivet har også vokst når det gjelder «Kielland».

Det er gitt ut flere bøker, flere er på vei, og også i skjønnlitteraturen har «Kielland»-historien markert seg. Men først og fremst tror Reme at det handler om et helt annet krav om åpenhet i våre dager og at hjemmelighold ikke lenger aksepteres.

– Jeg har aldri sett på maken til interesse for «Kielland»-ulykken enn det som er nå for tiden. Jeg tror det har skjedd en kulturendring, med langt mer åpen deltakelse og offentlighet. Flere snak-

ker om egne opplevelser nå enn før. Vi har vendt oss til å sikre prosesser ikke skal være lukket, sier Reme og understreker:

– Tillegg har forskere ved Universitetet i Stavanger og regionaviser som Aftenbladet gjort en stor og grundig jobb med å undersøke ulykken. Innsatsen har vært formidabel og har bidratt til å løfte interessen, dette kombinert med generell nysgjerrighet på vår egen historie. Det er en enorm bredde i engasjementet. Jeg er stolt av det Norge og oljeindustrien har fått til, men prisen var samtidig veldig høy for å få fram denne industrien som har bidratt til å bygge et rikt og sterkt Norge, sier Reme.

Tror på ny granskning

– *Hvor tror du dette vil dette ende?*

– Jeg tror det er et sterkt driv i knivet om ny granskning, og jeg tror det blir umålig å stanse en ny granskning av ulykken. Mange har bidratt til et stort trykk her, og jeg tror det ender med en ny, omfattende granskning.

– *Hvorfor er det viktig?*

– Vi må få kjenne svarene så lang vi kan. Det å se tilbake handler også om å se framover. Mye lærdom er tatt ut av ulykken og omsatt i dagens olje- og gassnæring. Men mye må gjøres opp når det gjelder den lukkede kulturen og den manglende evnen til å lete etter en sammensatt forklaring på hva som skjedde, sier Reme.

En ulykke for landet

KOMMENTAR: Den som setter seg inn i Kjelldand-saken vil se pengemotiv og hemmelighold på alle bauger og kanter.

Tommas Torgersen Skretting

Journalist
tommas.t.skretting@aftenbladet.no



Her er Gunnar Øvrebo. Han har stilt seg inn til en liten hytte ikke så langt fra Haraldsstøtten for å komme i le for vinden. Fra der han står kan han se Røvær, Sletta - det åpne havet.

Nordsjøen.

Øvrebo arbeidet som industrirøgger på Edda-plattformen. Midt på dagen 27. mars 1980 merket han at det blåste kraftig opp. Det var ikke lett å utføre noen fornuftige oppgaver, de bare ventet på beskjeden om at gangbrua skulle tas og at de skulle «forhale». Da den kom, gikk Gunnar Øvrebo oppom lagaren sin på Kjelldand. Eller sin. Det var en seksmeterslang i det midlertidige boligkvarteret. De hadde felles dusj og felles tusetter. Kjelldand var et symbol på den pragmatiske givens som rådet i kjølvannet av oljekrisen på midten av 70-tallet. Plattformen var bygget som boreplattform, men norske myndigheter tillot at det ble montert flere etasjer med bo-kontainere. Den skulle være fornyd med ti anker, men myndighetene tillot bruk av åtte uten å beregne hva slag belastning dette ville påføre konstruksjonen. Oljekrisen gjorde nemlig at bunnen laeg på vei falt ut av norsk verftsindustri og landet trengte desperat ny aktivitet. Oljå var som en åpenbaring. Skipsredere kontraherte rigger i stedet for tankskip, gjerne i skatte-gunstige kornmandtsselskaper. Hvalene gikk rundt igjen. Haugesund Mekaniske Verksted reparerte rigger med sprekkler, eller sendte revisorer og røgløggere, som Gunnar Øvrebo, offshore.

«Går dette bra, så går alt bra»

Han skiftet. Klokken 18.00 gikk han og spiste. Etter det satte han kursen mot kinosalen, også den provisorisk, avgrenset av noen lettvegger i et stort lagerom. For å komme dit måtte han ut og forbi D-leggen.

Da han passerte denne hørt han at de strammet ankervalerne kolossal. Gunnar Øvrebo hadde tidligere arbeidet med hydraulikk og ankerspill, så han kunne høre på den mekaniske hylingen at en grense snart var nådd. Han har ikke noe vitenskapelig bevis, men erfaringen hans sier at selv de største ting før eller siden kan rives i stykker. Båten kan dras i filler hvis det ikke er slakk på fortøyningen. Så han tenkte: Går dette bra, så går alt bra.

Banning og uro i kontrollrommet

Aftenbladet har avslørt at mannskapet forteller om uro og banning i kontrollrommet rett forut for ulykken og at det ble ropt om altfor stramme ankerwisere. Den som kjørte fortøyningene på D-leggen har sagt at instrumentet som skulle vise forspenningskraften på ankrene ikke virket denne kvelden. I et politivår som først i fjor vår ble gjort tilgjengelig for offentligheten, etter at vi ba om innsyn, kommer det også fram at bremsene på B-ankrene ble gjerne løst under den siste forflytningsoperasjonen. Inngjøring av dette er omtalt i den norske granskningsrapporten. Der står det at forhalingen gikk normalt for seg og var avsluttet klokken 17.50.

Ifølge radiooperatøren på Edda, Torleif Holsæther, hadde han ikke engang ropt for siste gang at gangbrua skulle tas på dette tidspunktet. Det gjorde han klokken 18.12. Noen få minutter senere løst Ove Urheim brua fra Edda. Like etterpå, på vei opp en leider, hørte han en urovekkende lyd fra Kjelldand. Den nye, digitale Seiko-klokka hans viste 18.18.

Vaieren blir tynn og slår gnister

Idde lenge etter at Gunnar Øvrebo hadde satt seg på første rad, hørte han i rask rekkefølge to knuffige smell, det andre var for ham en ny og ukjent lyd. I neste øyeblikk la Kjelldand seg over og det begynte å fosse vann inn gjennom døren og ned trappene de nettopp hadde brukt. Fordi han hadde tatt tre tre vedlikeholdsturer til Kjelldand, reparert dusjer og slukt, visste han at det var en der bak leiret. Der inne kom et bondennisbord farende mot ham. Langt mer alvorlig var det at en track som sto parkert i lagerrommet satte seg i bevegelse. Den smadret nå lettvegger og fortsatte inn i kinoen, som nå var en forferdelig dødsfelle.

Gunnar Øvrebo kommer seg ut gjennom en åpen løseuke. På dekk ser han en livbåt bli krasst under laring, folk blir slengt ut. Han bestemmer seg for å ta seg ned over den slakt skrånende B-leggen ved å holde seg i den ene ankervalerne. Da han nesten har nådd sjøen, kjenner han at den kraftige ståtaasen blir tynn mellom fingrene. Den gnister. Så ryker den. Alle de som kommer etter ham er fortapt. Dette er Kjelldands siste barriere. Nå velter den. Øvrebo havner langt unna og blir slått gal og blå mot noen var. Klokkas hans stopper på 18.40.

Han berger seg om bord i en flåte, men den er løkk. Han øser for livet i flere timer med en sko. De som er om bord der kaster opp, blir, gnister og ber. Når han blir tatt opp i et helikopter er kroppstemperaturen 35 grader.

Vanskelig å snakke om

Hvorfor forteller du alt dette først nå, spør jeg Gunnar Øvrebo. Jeg vet ikke, sier han. Utenom bekymringen for de stramme ankerlinene, så han altså på sin dramatiske ferd for å overleve en track komme farende. En der stå åpen. Han så løse gjenstander, til og med løse kointainere, så dem knuse folk. Hvis ulykken i større grad kunne kryttes til operasjonelle forhold, ville forsikringsoppgjør og erstatningsnivå trolig ha endret karakter. Likevel mumler han noe om at han ikke ville kaste for mye skyld over på redereit.

Han er ikke alene. Mange har vært redd for å fortelle i berettiget frykt for å miste jobben. For å utlevere en kollega. Når deres hendelsesforløp ikke har stemt overens med granskningskommisjonens hendelsesforløp, har de båret sin erfaring med seg som en slags mørk hemmelighet - sammen med den knagende skyldfølelsen som så ofte innbøter mennesker som overlever traumer av slike historiske dimensjoner.

For å komme seg videre etter en slik katastrofe skulle man kanskje tro at det viktigste var å finne alle svar, plassere ansvaret der det hørte hjemme og sørge for at de som var rammet fikk en skikkelig behandling.

Kjelldand ble slept hit og dit og inn og ut for ulykken. Ofte var det diskusjoner om når været var dårlig nok for forhaling - fordi operatøren ønsket å holde arbeidet i gang. Stavanger Drilling var på sin side lite villige til å erstatte vitalt utrusting fordi det var for dyrt, og kontrollromsoperatører ble satt rett i tjeneste nesten uten opplæring, fordi folk med rett kompetanse ikke var å oppdrive.

Det nærmeste Øvrebo kom kritikk var følgende formulering i politivårret sitt: «Når det gjelder forandring ute på plattformene, mener vi at denne forhalingen av plattformene burde avsluttets snarest mulig, og at et helikopter overtok forflytningen av mannskaper.»

Norsk hemmelighold

For å komme seg videre etter en slik katastrofe skulle man kanskje tro at det viktigste var å finne alle svar, plassere ansvaret der det hørte hjemme og sørge for at de som var rammet fikk en skikkelig behandling. I stedet fortsatte pengemotivet å være det styrende. De overlevende fikk utbetalt 25.000 kroner mot at de skrev under på at de ikke skulle saksøke eieren eller operatøren. Mange av dem som gikk med på dette hadde få uker etter ulykken ingen forutsenning for å vite hvordan opplevelsen kom til å virke inn på dem. Gunnar Øvrebo angret fremdeles på at han signerte.

Granskningskommisjonen konkluderte med at årsaken til ulykken var et trettethetsbrudd som hadde fått utvikle seg ut fra en dårlig sveis. Med denne rapporten i hånd gikk Phillips og de norske forsikringselskaperne, med Storebrand i spissen - et selskap som både forikret Kjelldand og var inne på eiensiden - til søksmål mot det franske verftet og designeren. Men franske granskere kom til en annen konklusjon - trettethetsbruddet hadde opphav i en ytre påkjenning. Partene inngikk i 1991 et hemmelig forlik der nordmennene måtte trekke alle anklager og kunne se langt etter kravet på 700 millioner kroner. Dette ble ikke kjent før Aftenbladet fortalte det i oktober 2016.

Politiet ville ikke snu

I den franske granskningsrapporten poengteres det gang på gang at kommisjonen ba om konkret dokumentasjon fra de norske partene, men at dette ble holdt tilbake. Franskmenne var også svært interessert i å komme om bord i den smudde riggen. I Norge gikk det politikk i spørsmålet om vraket, der sterke krefter tok til orde for at Kjelldand ikke burde snus. Det er i ettertid svært vanskelig å forstå at en granskningskommisjon skulle sette seg imot å komme skikkelig til vraket. Nesten like ubegripelig som at politiet skulle gjøre det, selv om det ikke kunne utelukke at det var bevis om bord. Men på en pressekonferanse før jul i 1981 sa etterforskningsledelsen følgende:

«Det ligger en klar økonomisk vurdering av statens utgifter til grunn når vi sier at det ikke er noe spesielt ønske fra vår side om å få snudd plattformen.»

Alle samtaler om Kjelldand handler dypst sett om de 123 menneskene som mistet livet mens de skapte uvurderlige verdier for landet sitt. Man skal være forsiktig med å dømmes den tidens virksomhet etter våre dagens standard. Men dersom Riksrevisjonen finner at prosessen etter Kjelldand ikke var like åpen, ordentlig og verdig som man må forvente etter en slik nasjonal katastrofe, så har landet en gylden mulighet til å beilage og rette opp en del av inntrykket. Det er ikke sikkert den kommer tilbake.