

# Stavanger Aftenblad 20161029

LØRDAG 29. OKTOBER 2016

# Stavanger Aftenblad

LINE A1 NR.253 30A ARGANGS LØSSALGS NR.8580 www.aftenbladet.no

## MAGASIN

### – Feil bruk rev Kielland i stykker

»«Alexander L. Kielland»-plattformen kantret 27. mars 1980. 123 omkom og 89 ble reddet. Det finnes én offisiell norsk forklaring. Men det finnes også en annen, langt mindre kjent for nordmenn.

NYHETER SIDE 8-9  
MAGASIN SIDE 1-55

56 SIDERS HELGEMAGASIN



7 025869 000017

Vi feirer 10 år med jubileums-tilbud hver uke

**10** OLIV CHEEZ DOODLES 175 g, 17,-

**30%** GRILLPULSE WENERPULSE GULDE GRILL- OG WENERPULSER 175 600 g

Vær klar til halloween

**5,00** NIDAR SMÅGODT 175 g, 17,- og 50,-30

**EXTRA** Billigst

Pepper (E1618)	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne
Pepper (E1618)	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne
Pepper (E1618)	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne
Pepper (E1618)	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne
Pepper (E1618)	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne
Pepper (E1618)	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne
Pepper (E1618)	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne
Pepper (E1618)	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne
Pepper (E1618)	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne
Pepper (E1618)	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne	Grønne

# Aftenposten, 20161029



Norske aktører hadde mer ansvar for Alexander Kielland-havariet enn de har innrømmet, viser nye avsløringer.

# - Feil bruk rev plattformen i stykker

**INNENRIKS**  
TOMMAS T. SKRETTING  
ELLEN KONGSNESS

123 menn døde, 89 overlevde, 30 ble aldri funnet.

Katastrofen skjedde 27. mars 1980. Den ene loten på Alexander L. Kielland-plattformen ble revet av, og plattformen veltet.

Iført fra oljeselskapet Phillips Petroleum Company, rederteit Stavanger Drilling og norske myn-

dheter sluppet billig utna svaret for Kielland-ulykken; den største ulykken på norsk sokkel.

Den norske granskningskomisjonen som undersøkte årsaken til ulykken, konkluderte med materialfeil og utmatingshull. Kommisjonen pekte på verftet i Frankrike som hadde bygget plattformen.

De mente at sprekken som førte til at et stag ved plattformen knakk, hadde utviklet seg over tid. Ekspertene mener at sprekken kan ha brukt opp til ett år på å bli så stor at den til slutt rev av den ene plattformen.

**Stavanger Aftenblad kan i dag fortelle at et hemmelig fransk-norsk forlik bekrefter at den norske granskningsrapporten ikke ga hele sannheten om hvorfor plattformen havarte.**

Inspirert av de kategoriske konklusjonene i den norske granskningsrapporten, gikk Phillips Petroleum og de norske fysiske granskningskapene til søksmål mot det franske verftet og krevde 700 millioner kroner.

Franskmennene saite med sin egen granskningskomisjon, som i 1985 konkluderte motsatt. De pekte på feil bruk av plattformen. Dokumentene hadde slutt Kielland i stykker, skrevet Stavanger Aftenblad. Alexander L. Kiel-

## Fakta

### Kielland-ulykken

- ▶ 27. mars 1980 ble ett av bena på Alexander Kielland-plattformen på Ekofisk-feltet i Nordsjøen revet av.
- ▶ 123 mennesker var om bord. 123 omkom, 89 ble reddet, 30 ble aldri funnet.
- ▶ I september 1983 ble plattformen snudd, og seks omkomme ble funnet.
- ▶ 18. november 1983 ble plattformen senket på 700 meters dyp i Nedstrandsfjorden.

land ble bygget av det franske verftet CFEM (Compagnie Française d'Equipement Metalliques) som boreplattformer, men ble av rederteit Stavanger Drilling (DAS) gjort om til boligplattform.

På grunn av en oljeforbedring som strakte seg langs havbunnen fra produksjonsplattformen Ekda, kunne ikke Kielland-plattformen benytte alle de fiskekretserne.

Dette godkjente tilsynsorganet Veritas og Sjøfartsdirektoratet, til tross for at verftets som bygget plattformen sa at dette aldri måtte skje og at det var i strid med driftshåndboken.

Verftet krevde at alle ti ankre alltid var i bruk.

- Sjøfartsdirektoratet har dessverre ikke kunnet se på i saken i detalj, da all dokumentasjon vedrørende Alexander L. Kielland er overlevert til Riksarkivet slik det er gjort for alle gamle saker. Det er heller ingen av dem som jobber med godkjenning av Alexander L. Kielland som jobber hos oss nå lenger, sier kommunikasjonssjefen Dag Inge Aarhus i Sjøfartsdirektoratet.

### Asymmetrisk

Stavanger Aftenblad har spurt direktoratet hvordan Kielland-plattformen kunne godkjennes med åtte ankre når driftshåndboken forutsatte ti.

- Ankersystemet på denne typen rigger var basert på bruk av ti ankerlinjer i et asymmetrisk mønster med to linjer ut fra hver søyle. Vi antar at da plattformen ble ombygget til å operere som boligplattform med lokasjon rett inn til en annen plattform, ble det aktuelt å benytte et asymmetrisk ankersystem med åtte eller ni linjer. Vi kan ikke kunnne finne ut av hvordan dette ble dokumentert av redter og muredert av Sjøfartsdirektoratet. Det eneste vi kan si er at det er granskningskomisjonens rapport, og den konkluderer ikke med at foran-

kringsystemet har hatt noe å si for hendelsen. Driftshåndboken er forøvrig redert dokument og er ikke gjenvordt for godkjenning, sier Aarhus.

Alexander Kielland-plattformen lå med åtte ankerfjettinger for å kunne legge inn til andre installasjoner, som felt, med en gangbro mellom. I dårlig vær ble denne broen rart og plattformen ble trukket fra. Forhåpningene ble utlært 27. mars 1980.

Ifølge den norske granskningskomisjonen ble den avslutret klokken 17.50 uten noen særlige problemer, og rundt en halv time senere brakk D-leggen rett av. Magne Midtland mønstrer på sålesander Kiellands som utvaldnetet sjøkaptein om formiddagen ulykkesdagen. Etter planen skulle han gå på verk som kontrollmønstre og alle trede samme kveld klokken 18. Så langt kom han aldri.

- Etter forhalingen oppsto det en veldig oppkøst situasjon. Inntredt ved spaling og det ble snakkert om at det var for mye ankerforrått. De sprang fra vrasj til vrasj. Mens dette pågikk, hørte vi et skript smell. Ulykken skjedde mens det pågikk, sier Sidselid.

Han forteller at plattformen begynte å krenge kraftig like etter på. Etter rundt to minutter kantret den.

En annen kilde sier at han sommeren 1979 oppdaget en feil med instrumentet som måler ankerkreftene, mens mannen som håndterte ankerwiren på D-leggen som til slutt brakk, sier at han under den siste forhalingen ikke fikk opp ankerkraften på manometeret som skulle angi denne.

### Avnar er forsvunnet

Magne Sidselid var kritisk til en rekke forhold om bord i plattformen, noe han også fortalte i politirapport og til granskningskomisjonen. Men opplysningene om at de var problemer under forhalingen, er ikke med i kommisjonens rapport, og avnar hans befinner seg ikke i politiets hovedrapport etter ulykken. Det samme gjelder tre andre avnar av mannskapet om bord.

Den eneste logiske forklaringen på det, er at dette er blitt rettet bort under utdån og at det ikke ble oppdaget da materialet kom tilbake, sier Tronbjørn W. Kvitsten, en av de ansvarligste politirapportene.

Den norske granskningskomisjonen konkluderte med at ulykken var forårsaket av en klarlig sveis i D-6-staget og mente å kunne bevise at plattformen ble levert med denne skaden.

Behalvinger fra bølger og ankerkrefter var små ulykkesdagen i forhold til hva et uskadet stag ville

**Forliket som ble inngått i 1991 mellom Phillips-gruppen og eieren av det franske verftet og konstruktøren av Kielland-riggen er konfidensielt, som er vanlig for slike forlik**

Kommunikasjonssjef  
Stig Kwendseth, Phillips (nå ConocoPhillips).

tålt, sier Torgeri Moan, som satt i undersøkelseskomisjonen.

Sprekken i D-6-staget var så stort at bruddet kunne skjedde under liten belastning en annen dag, dersom det ikke skjedde 27. mars 1980. Det var derfor ikke nødvendig å fortølge forhalingen, sier han.

### Det hemmelige forliket

Det tok ti år før det norske søksmålet mot franskmennene ble rettet i 1991 til det ble avsluttet med et hemmelig forlik i 1991. Stavanger Aftenblad har fått innsyn i dokumenter og avtaler som ikke er offentliggjort i Norge.

Søksøkerne krevde 700 millioner, men fikk bare et beløp som

tilsvare opp til 6,5 millioner kroner målt etter dollarkursen i 1991. Beløpet ville vært drift 10,5 millioner kroner i 2006-verdi.

Samtidig var forliket en utforbeholden innrømmelse overfor franskmennene av at Norge hadde statene ansvar for ulykken som de noen gang har innrømmet offentlig.

### Advokaten: Vi tapte saken

Innholder i forliket er hemmelig, men den norske advokaten Georg Scheel, som representerte forsikringselskapene, bekrefter hele part og nederlaget.

- Partene gikk til retts sak basert på den norske konklusjonen om årsaken til forliket. Fagparten mente som ble sagt, ned i Frankrike, brukte nesten fire år. Konklusjonen var at franskmennene ikke hadde feil konstruert plattformen eller hadde noen skyld i ulykken. I praksis betydde det at vi tapte saken, sier Scheel i dag.

At vi fikk lit partene, var fransk menneske bidrag til å løse saken avsluttet. Både de og vi var trette etter ti år. For oss var det om å gjøre å trekke oss ut av saken utlåt, vi hadde i resolusjonen tapt, oppsummerer Scheel.

### Ønsker ikke innsyn

Phillips (nå ConocoPhillips), ved kommunikasjonssjef Stig

Kwendseth, ønsker fortsatt ikke å åpne for innsyn i forliket. De viser til konfidensialitetsklausulen.

Forliket som ble inngått i 1991 mellom Phillips-gruppen og eieren av det franske verftet og konstruktøren av Kielland-riggen er konfidensielt, som er vanlig for slike forlik. Det ble inngått i en etter ulykken etter en lang prosess i Frankrike, og ut fra min historiske forståelse valgte partene et forlik for å sette et punktum for denne prosessen. Vi kommenterer ikke innholder i forliket, sier Kwendseth.

### -Mangelfulle instruksjoner

Franskmennene hevder hele tiden at, endeligvis ikke en ulykkesårsaken. De mente riggen var utvirket oppanført og brukte feil. I en utførelse sendt Kommunal- og arbeidsdepartementet i juni 1981 skreiver verftet CFEM at den norske kommisjonen synes å se hele bort fra den menneskelige faktor.

Rapporten analyserer ikke problemene som oppstår som følge av snaraktige mange felle instruksjoner til menneskene, skriver fransk nettavis.

De finner det også påfallende at den norske kommisjonen ikke gjør noe for å etablere en sammenheng mellom feil i utdån klokken 17.50 og ulykken klokken 18.30.





• **LINK PÅ SANNHETEN** Olav Mongstad rykker under dekk på platformen kvettet. – I tillegg er det blitt lagt inn over sammenheng. Men har et ansvar for som du aldri har målet over

# Nye avsløringer viser at norske aktører hadde mer ansvar for Kielland-katastrofen enn det de hittil har innrømmet.

**TILBAKE TIL KATASTROFEN**

OLAV MONGSTAD

AV ROLF MØRSTAD

«Alexander L. Klifland» ble drept 15. oktober 2011 da det var katastrofe for Kielland.

Mannen som styrte bølge ble en sykdom som gjorde det mulig for ham å berede seg for å bli drept. Det var det som.

**Hard informasjon**

Olav Mongstad ble drept 15. oktober 2011 da det var katastrofe for Kielland. Han var på «Alexander L. Klifland»- og ryddet under dekk på platformen kvettet 27. mars 2010.

Mongstad ville bli drept under en tur borte som bølgeplattens som ble lagt i en, beredning på alle tre nivå. I tillegg ble det kalt for og skippet ut på anker-veien på tre betong dierlyt var. Det ble gjort som bølgeplattens for andre installasjoner i Nordkapp.

«Det betyr som til slutt ble det har et år som som ble bølgeplattens – det var bølgeplattens til slutt, sa Klifland».

Olav Mongstad ble drept, dette betyr bare som, det ble bølgeplattens et år som som



En del fra



**FRAKTET BORT:** 22 mennesker omkom. En av de det første omkomne ble en hund i et hestegjer for transport til land.



**SPYLEN:** U-spyler på bølgegrøfter mot «Alexander L. Kielland».



**ENKELTANSJON:** En u-spyler sprøyte opp til gjennomsnittlig trykk på 100 bar. Selskapet bestemte å bruke en båt.

de fleste fallene som ble gjort. Dette er det mange som har mistet, i tillegg er det blitt lagt både over vannbøten. Noen har utrettet seg men de andre har mistet livet sine.

Mer ville han ikke si.

– Det var en del ting som ble gjort, sier han. Han forteller om hvordan det ble gjort og om hvordan det ble gjort. Han forteller om hvordan det ble gjort og om hvordan det ble gjort.

– Det var en del ting som ble gjort, sier han. Han forteller om hvordan det ble gjort og om hvordan det ble gjort. Han forteller om hvordan det ble gjort og om hvordan det ble gjort.

– Det var en del ting som ble gjort, sier han. Han forteller om hvordan det ble gjort og om hvordan det ble gjort. Han forteller om hvordan det ble gjort og om hvordan det ble gjort.

**FAKTA**

«Alexander Kielland»-ulykken

- 27. mars 1980 ble ett av de første omkomne på Alexander Kielland-ulykken.
- 27. mars 1980 ble ett av de første omkomne på Alexander Kielland-ulykken.
- 27. mars 1980 ble ett av de første omkomne på Alexander Kielland-ulykken.
- 27. mars 1980 ble ett av de første omkomne på Alexander Kielland-ulykken.
- 27. mars 1980 ble ett av de første omkomne på Alexander Kielland-ulykken.
- 27. mars 1980 ble ett av de første omkomne på Alexander Kielland-ulykken.
- 27. mars 1980 ble ett av de første omkomne på Alexander Kielland-ulykken.
- 27. mars 1980 ble ett av de første omkomne på Alexander Kielland-ulykken.

var denne dagen. Her skjedde det noe og hadde vært en del å gjøre på det. Han hadde vært i nærheten av å bli drept og det var en del å gjøre på det. Han hadde vært i nærheten av å bli drept og det var en del å gjøre på det.

enklere opp. Da det ble gjort i plattformen en gang til, ble det gjort en gang til. Det ble gjort en gang til, ble det gjort en gang til. Det ble gjort en gang til, ble det gjort en gang til.

– Jeg hadde kommet over det tidligere til sjøsiden da jeg kom ut på det første omkomne under seg, sier han.

**Kvinnene døde**

Enheten de trengte var en enhet som gikk på kysten og over det vann, var det laget en stor enhet som gikk på kysten og over det vann, var det laget en stor enhet som gikk på kysten og over det vann.

Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

høder til land og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

videre opp en bølge og opp på dekk. Men det var en plattform som var under vann, men det var en bølge som var under vann, men det var en bølge som var under vann.

Det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.

– Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det. Det gikk en liten stund da de kom ut på vannet og det var en del å gjøre på det.





**TRAGEDIEN** Katastrofen skjedde 27. mars 1980 da det ene benet ble revet av plattformen veltet. 123 menn døde, 89 overlevde, 30 ble aldri funnet.

- Ankerstyret på denne type rigger var basert på bruk av et ankerløst og asymmetrisk mønster med to linjer ut fra hver seyle. Vi antar at da plattformen ble ombygd til å operere som botligplattform med lokasjon tett inn til en annen plattform, ble det aktuelt å benytte et asymmetrisk ankerstyresystem med åtte eller ni linjer, sier Aarhaug.

#### - For mye ankerkraft

Han sier de ikke har kunnet finne ut hvordan dette ble dokumentert av redere og vurdert av sjøfartsdirektoratet.

- Det eneste vi kan støtte oss på er granskingskomisjonens rapport, og den konkluderer ikke med at forankringsstyret har tatt noe å si for hendelsen. Driftshåndboken er for øvrig redens dokument og er ikke godkjent av godkjenning, sier Aarhaug.

-Alexander Kjølland-plattformen lå med åtte ankerkjettinger for å kunne ligge inn til andre installasjoner, som «Edna», med en gangtre inn mellom. I dårlig vær ble plattformen trukket ifra. En slik «forhaling» ble utført 27. mars 1980.

Etter den norske granskingskomisjonen ble den avsluttet klokken 17.50, uten nevneverdige problemer, og rundt en halvtime senere blekk D-leggen rett av.

Magne Sildelid mønstret som myndigheten søkte på «Alexander L. Kjølland» om forrige dagens ulykkesdagen.

- Etter planen skulle han gå på vakt som kontrollstrømoperatør allerede samme kveld klokken 18.00, så langt kom han aldri.

- Etter forhalingen oppsto det en veldig oppkavet situasjon borte ved spakene og det ble snuddet om at det var for mye ankerkraft. De sprang fra vind til vind, så hadde vi et skarpere smell. Ulykken skjedde mens dette pågikk, sier Magne Sildelid til Aftenbladet.

Han forteller at plattformen like etterpå begynte å løsnge kraftig. Etter rundt 20 minutter karrtet den.

En annen kilde sier til Aftenbladet at han sommeren 1979 oppdaget en feil med instrumenter som måler ankerkrefter, mens mannen som håndterte ankerwiren på D-leggen som til slutt brakk, sier at han under den siste forhalingen ikke fikk opp ankerkraften på manometeret som skulle angå dette.

#### Anker forevunnet

Magne Sildelid var kritisk til en rekke forhold om bord i plattformen, noe han også fortalte i politiets forevarsrapport og i granskingskomisjonen. Men opplysningene om at det var problemer

under forhalingen er ikke med i kommisjonens rapport, og arbeidet hans befinner seg ikke i politiets forevarsrapport om ulykken. Det samme gjelder tre andre aviser av mannskapet om bord.

- Den eneste logiske forklaringen på det, er at dette er blitt notert bort under uttalen og at dette ikke er blitt oppdaget da materialet kom tilfjells, sier Torbjørn W. Knutsen, en av de ansvarlige for politirapporten.

#### - Dårlig sveis

Den norske granskingskomisjonen konkluderte med at ulykken var forårsaket av en dårlig sveis i D-6-staget og mente å kunne bevise at plattformen ble løvert med denne skaden.

- Belastningen fra belter og ankerkjettinger var små ulykkesdagen i forhold til hva et uskadet stag ville tåle, sier Torjeit Mørn som satt i Undersøkelserkomisjonen.

- Sprekkes i D-6-staget var så stor at bruddet kunne skjedde under liten belastning en annen dag dersom det ikke skjedde 27. mars 1980. Det var derfor ikke nødvendig å forfølge forhalingen, sier han.

#### Det hemmelige forliket

Det tok ti år fra det norske søksmålet mot franskmennene ble avsluttet og til det ble avsluttet. Søks-

målet ble rettet i 1981 og avsluttet i et hemmelig forlik i 1992.

Stavanger Aftenblad har fått innsyn i dokumentet og avtaler som ikke er offentlig kjent i Norge. Søkskravet krevde 700 millioner, men fikk bare et beløp som tilsvarte opp til 6,5 millioner kroner, målt etter dollarkursen i 1990. Beløpet ville vært drøyt 80,5 millioner kroner i 2016-verti. Samtidig var forliket en utforbekken innrømmelse overfor franskmennene av at Norge hadde store ansvare for ulykken enn de noen gang har innrømmet offentlig.

#### Bekrefter nederlaget

Innholdet i forliket er hemmelig, men den norske advokaten Georg Scheel bekrefter beløpet og nederlaget.

- Fartene gikk til rettssak basert på den norske konklusjonen om årsaken til forliket. Ekspertpanelet som ble satt ned i Frankrike brukte nesten fire år. Konklusjonen var at franskmennene ikke hadde nok kontrollert plattformen, eller hadde noen skyld i ulykken. I praksis betydde det at vi tapte saken, sier Georg Scheel i dag.

- At vi fikk litt penger, var franskmennenes bidrag til å få saken avsluttet. Både de og vi var trette etter ti år. For oss var det om å gjøre å trekke oss ut så snart som mulig. Vi hadde i realiteten tapt, oppsummerer Scheel.

#### Ønsker ikke innsyn

Phillips (nå ConocoPhillips), ved kommunikasjonssjefen Helge S. Kvendseth, ønsker fortsatt ikke å åpne for innsyn i forliket. De viser til konfidensialitetsklausulen.

- Forliket som ble inngått i 1992 mellom Phillips-gruppen og ettersom av det franske verftet og konstruktøren av Kjølland-riggeren er konfidensiell som er vanlig for slike forlik. Det ble inngått 11 år etter ulykken etter en lang prosess i Frankrike, og ut fra min historiske forståelse valgte partene et forlik for å sette punktum for denne prosessen. Vi kommenterer ikke innholdet i forliket, sier kommunikasjonssjefen i ConocoPhillips, Selg S. Kvendseth.

Franskmennene hevdet hele tiden at en dårlig sveis ikke var ulykkesårsaken.

De mente riggen var uriktig oppkavet og brakt feil. I en uttalelse sendt Kommuna- og arbeidsdepartementet juni 1981, skriver verftet CEFM at den norske kommisjonen syntes å ve-

helt bort fra den menneskelige faktor.

Rapporten analyserer ikke problemene som oppstår som følge av «teorisk mangelfulle instruksjoner gitt til mannskapet», skriver franskmennene. De finner det også påfallende at den norske kommisjonen ikke gjorde noe forsøk på å etablere en sammenheng mellom forhalingen klokken 17.50 og ulykken klokken 18.30.

#### De strømmet og slakket

Edmund Arne Mørstad ville egentlig ikke si mer enn det han sa da han ringte Aftenbladet for tre år siden.

Men det er et forhold som ikke har slippet helt taket i ham. Det ene er de desperate tiltakene fra menneskene som er i ferd med å dø.

- Du vil aldri tro hva slags lyder de er i stand til å lage, sier han.

Det andre er selve ulykkesårsaken.

- De holdt på å flytte riggen bort fra «Edna» da det skjedde. Jeg har alltid trodd at det var denne forhalingen som var årsaken, at ulykken skyldtes menneskelig svikt. De som var i kontrollrommet må stramme og slakke noen kraftige ankerwire før å få dette til.

Etter forhalingen oppsto det en veldig oppkavet situasjon borte ved spakene og det ble snuddet om at det var for mye ankerkraft.

Magne Sildelid

At vi fikk litt penger, var franskmennenes bidrag til å få saken avsluttet. Både de og vi var trette etter ti år.

Georg Scheel, advokat

Som alle andre overlevende, med unntak av én person, var Edmund Mørstad inn på plattformen. Han ble også intervjuet av undersøkelserkomisjonen.

- Det er nok krefter der til å rive av et ben dersom de gjør en feil. Jeg har alltid tenkt at det er merkelig at dette ikke er kommet frem. Jeg nevnte dette for kommisjonen, men da som intervjuet meg var ikke intensert, sier Mørstad.



**DE GRANSKET ULYKKEN** Granskingskomisjonen etter «Alexander L. Kjølland»-ulykken på plass for å undersøke de ulike men etter stuing i Gardsfjorden. Fra v. Kjell Straum, Jan Strømme, Torjeit Mørn, Kvernem Thor Nørre, Sivert Øverås.

Første side

## «ALEXANDER L. KIELLAND»-ULYKKEN

# Det norske søksmålet på 700 millioner kroner mot det franske verftet endte i nederlag på alle punkter



Plattformen ble til slutt senket på 700 meters dyp i Nedstrandfjorden 18. november 1982.  
Foto: ANUT S. VINDFALLET

■ Nye avsløringer viser at norske aktører hadde mer ansvar for katastrofen som rammet «Alexander L. Kielland»-plattformen enn de hittil har innrømmet. Nordmennene hadde brukt plattformen feil og slitt den i stykker, viser den franske granskingsrapporten.

■ Norske interesser tapte på alle punkter etter at boligplattformen havarerte 27. mars 1980. Søksmålet på 700 millioner kroner, endte med drøyt 6,5 millioner kroner.

### STAVANGER

Hittil har oljeselskapet Phillips Petroleum Company, redøret Stavanger Drilling og norske myndigheter stoppet tilleggsmått uttømming for Kielland-ulykken. Katastrofen skjedde 27. mars 1980 da den ene foten ble revet av og plattformen velbet. 123 menn døde, 89 overlevde. 30 ble aldri funnet.

Den norske granskingskommissjonen som undersøkte årsaken til ulykken, konkluderte med materialfeil og uttømmingsbrudd. Den norske kommisjonen pekte på verftet i Frankrike som hadde bygget plattformen. De mente at sprekken som førte til at et slag ved plattformfoten kanskje hadde utviklet seg over tid. Ekspertene mener at sprekken kan ha brukt opptil ett år på å bli så stor at den til slutt rev av den ene plattformfoten.

Inspirert av de kategoriske kon-

klusjonene i den norske granskingsrapporten, gikk Phillips Petroleum og de norske forsikringselskaperne til søksmål mot det franske verftet og krevde 700 millioner kroner. Frankosmenne satte ned sin egen granskingskommissjon. Den konkluderte i 1985 mest sannsynlig og pekte på feil bruk av plattformen. Nordmennene hadde slitt Kielland i stykker.

### BRUKT FEIL

«Alexander L. Kielland» ble av det franske verftet CFBM, Compagnie Francaise d'Entreprises Metalliques, bygget som boreplattform, men ble av redøret Stavanger Drilling II AS gjort om til boligplattform. På grunn av en oljerørledning som stråkk seg langs høybunnen fra produksjonsplattformen Edda, kunne ikke Kielland-plattformen besytte alle de 11 ankerfestene. Dette godkjente Sjøfartsdirektoratet, til tross for at verftet som bygde plattformen sa at dette aldri måtte skje og at



det var i strid med driftshåndboken. Verftet krevde at alle ti anker alltid var i bruk.

— Sjøfartsdirektoratet har dessverre ikke kunnet se på i saken i detalj, da all dokumentasjon vedrørende «Alexander L. Kielland» er overført til Riksarkivet slik det er gjort for alle gamle saker. Det er heller ingen av de som jobbet med godkjenning av «Alexander L. Kielland» som jobber hos oss nå lenger, sier kommunikasjonssjefen Dag Inge Aarhus i Sjøfartsdirektoratet.

Stavanger Aftenblad har spurt direktoratet hvordan «Kielland» kunne godkjennes med åtte anker når driftshåndboken forutsatte ti.

— Ankerstyret på denne type rigger var basert på bruk av ti anker i et asymmetrisk mønster med to linjer at fra hver søyle. Vi antar at da plattformen ble ombygget til å operere som boligplattform med lokasjon sett inn til en annen plattform, ble det

#### FAKTA

##### Ulykken

• **27. mars 1980** ble ett av årene på «Alexander Kielland»-plattformen på Ekofisk-feltet i Nordjøen revet av.

• 212 mennesker var om bord. 123 mennesker omkom, 89 ble reddet, 30 ble aldri funnet.

• I **september 1983** ble plattformen revet og seks anker ble funnet.

• I **18. november 1983** ble plattformen søket på 700 meters dyp i Næststrandfjorden.



aktuelt å benytte et asymmetrisk anker-system med åtte eller ni linjer. Vi har ikke kunnet finne ut av hvordan dette ble dokumentert av reder og vurdert av Sjøfartsdirektoratet. Det eneste vi kan støtte oss på er granskingskomisjonens rapport, og den konkluderer ikke med at forankringsstyret har hatt noe å si for hendelsen. Driftshåndboken er foretatt reders dokument og er ikke gjennomgått for godkjenning, sier Aarhus.

— «Alexander Kielland»-plattformen lå med åtte ankerkjettinger for å kunne ligge inn til andre installasjoner - som «Edsø» - med en gangbro mellom. I tillegg var ble denne brua tatt og plattformen ble trukket i fra. En slik «forhaling» ble utført 27. mars 1980.

Ifølge den norske granskingskomisjonen ble den avsluttet klokken 17.50, uten nevneverdige problemer. Rundt en halv time senere brakk D-leggen rett av. Magne Sjøstøl rådgjort som

nyutdannet sjøkaptein på «Alexander L. Kielland» om formiddagen ulykkesdagen. Etter planen skulle han gå på vakt som kontrollromoperatør allerede samme kveld klokken 18. Så langt kom han aldri.

##### FOR MYE ANKERKRAFT

— Etter forhalingen oppsto det en veldig oppkavet situasjon bort ved spakene, og det ble snakket om at det var mye ankerkraft. De sprang fra vinst til vinst. Mens dette pågikk, hørte vi et skarpt smell. Ulykken skjedde mens det pågikk, sier Magne Sjøstøl til Aftenbladet.

Han forteller at plattformen ble etterpå begynte å krenge kraftig. Etter rundt 20 minutter krenget plattformen.

En annen kilde sier til Aftenbladet at han sommeren 1979 oppdaget en feil med instrumentet som måler ankerkrefter, mens mannsen som håndterte ankerwiren på D-leggen som til slutt brakk.

●● At vi fikk litt penger, var franskmennenes bidrag til å få saken avsluttet. Både de og vi var trøtte etter ti år.

GEORG SCHJEL, advokat



## «ALEXANDER L. KIELLAND»-ULYKKEN



– Det oppsto en veldig oppkåret situasjon førte ved spakene, og det ble snakket om at det for rye ankerkraft, sier Magne Sidslid om situasjonen i kontrabrammet 27. mars 1980. FOTO: TOMMAS TONGENSEN SKRETTING

D-seylen på bølgeplattformene «Alexander L. Kielland». FOTO: JONAS HAARE FRESTAD



En vellykket snuoperasjon ble gjennomført i Stavanger i september 1982. Seks ankomne ble funnet om bord i plattformen. FOTO: KNUF S. VINDFALLET



Granskingskomisjonen etter «Alexander L. Kielland»-ulykken på plass for å undersøke de ytre delene av plattformen etter snuing i Gandsfjorden. Fra venstre Kjell Straume, teknisk sekretær, Jan Strømme, Torgny Moan, formann Thor Næsholm, Per Bekkvik og Sivert Overaa. FOTO: KNUF S. VINDFALLET

sier at han under den siste forhandlingen ikke fikk opp ankerkraften på manometeret som skulle angi denne.

### AVHØR FORSVUNNET

Magne Sidslid var kritisk til en rekke forhold om bord i plattformen, noe han også fortalte i politiforhør og til granskingskomisjonen. Men opplysningene om at det var problemer under forhøringen er ikke med i kommisjonen, og avhøret hans befinner seg ikke i politiets hovedrapport etter ulykken. Det samme gjelder tre andre avhør av mannskapet om bord.

– Den eneste logiske forklaringen på det, er at dette er blitt rettet bort under uttalen og at dette ikke er blitt opplyst da materialet kom tilbake, sier Torgny W. Knutsen, en av de ansvarlige for politirapporten.

Den norske granskingskomisjonen konkluderte med at ulykken var forårsaket av en dårlig

svi i D-6-staget og mente å kunne bevise at plattformen ble levert med denne skaden.

– Belastningen fra belger og ankerkrefte var små ulykkesdagen i forhold til hva et risikoadapt utag ville tillate, sier Torgny Moan som satt i Undersøkelingskomisjonen. – Spørsmålet i D-6-staget var så stort at broddet kunne skjedd under liten belastning en annen dag dersom det ikke skjedde 27. mars 1980. Det var derfor ikke nødvendig å forfølge forhøringen, sier han.

### DET HEMMELIGE FORLIKET

Det tok ti år fra det norske sakmålet mot franskmennene ble rettet og til det ble avsluttet. Sakmålet ble rettet i 1990 og avsluttet i et hemmelig forlik i 1991.

Affendbladet har fått innsyn i dokumenter og avtaler som ikke er offentlig kjent i Norge. Sakakerne krevde 700 millioner, men fikk bare et beløp som tilsvarte opp til 0,5 millioner kroner, målt

etter dollarkursen i 1991. Beløpet ville vært drøyt 10,5 millioner kroner i 2016-verdi. Særlig var forliket en uforbeholden instruksjon overfor franskmennene av at Norge hadde større ansvar for ulykken enn de noen gang har innrømmet offentlig.

Innholdet i forliket er hemmelig, men den norske advokaten Georg Scheel bekrefter beløpet og nedertaget.

– Partene gikk til rettsak basert på den norske konklusjonen om årsaken til forliset. Ekspertpanelet som ble satt ned i Frankrike, brukte nesten fire år. Konklusjonen var at franskmennene ikke hadde forlokket plattformen, eller hadde noen skyld i ulykken. I praksis betydde det at vi tapte saken, sier Georg Scheel i dag.

– At vi fikk litt penger, var franskmennenes bidrag til å få saken avsluttet. Både de og vi var trette etter ti år. For oss var det om å gjøre å trekke oss ut raskest

mulig. Vi hadde i mellomtiden tappt oppsynsmerer Scheel.

### ØNSKER IKKE INNSYN

Phillips ( nå ConocoPhillips), ved kommandisjefdirektør Stig S. Kvendseth, ønsker fortsatt ikke å se helt bort fra den menneskelige faktor. Rapporten analyserer ikke problemene som oppstår

som følge av «enotisk margruffe instruksjoner gitt til mannskapet», skriver franskmennene. De finner det også påfallende at den norske kommisjonen ikke gjør noe forsøk på å etablere en sammenheng mellom forhøringen klokken 17.50 og ulykken klokken 18.30.

– Forliket som ble inngått i 1991 mellom Phillipsgruppen og eieren av det franske verftet og konstruktøren av Kielland-rigger, er konfidensiell som er vanlig for slike forlik. Det ble inngått ti år etter ulykken etter en lang prosess i Frankrike, og ut fra min historiske forståelse valgte partene et forlik for å sette et punktum for denne prosessen. Vi kommenterer ikke innholdet i forliket, sier kommandisjefdirektør i ConocoPhillips, Stig S. Kvendseth.

### «MANGELFULLE INSTRUKSJONER»

Franskmennene hevdet hele tiden at en dårlig sveis ikke var ulykkesårsaken. De mente riggen

var slikt oppmontert og brukte feil i en uttalelse sendt Kommunal- og arbeiddepartementet juni 1980 skrevet verftet CFEM at den norske kommisjonen synes å se helt bort fra den menneskelige faktor. Rapporten analyserer ikke problemene som oppstår som følge av «enotisk margruffe instruksjoner gitt til mannskapet», skriver franskmennene. De finner det også påfallende at den norske kommisjonen ikke gjør noe forsøk på å etablere en sammenheng mellom forhøringen klokken 17.50 og ulykken klokken 18.30.

### TEKST: TOMMAS TONGENSEN

### SKRETTING

kommas@driftting@alfred.no

### 1987 ELLEN KONGENSEN

ellen.kongensen@alfred.no

Neste