

## Kapittel 4

### Sprekker og ilandføring

#### Funn av en eller flere sprekker

Adresseavisen skrev bare to dager etter ulykka: «Rykte om at det ble funnet skader på Kielland for en måned siden, er ukjent for Sverre Bjørn-Nielsen.»

Nestkommanderende Alf Kaasen i Stavanger Drilling bekreftet imidlertid seks dager etter havariet at det ble funnet sprekker både på Kielland og Ibsen året før.<sup>65</sup>

Dagbladets Frode Christiansen meldte om en «sprekk i stagene» som var oppdaget allerede sen vinteren 1979. «Bruddet i beinet har skjedd på samme sted som man i fjor fant sprekkdannelsene.»

Gjennom det norske begrensningssøksmålet ble det dokumentert i rettslige avhør at plattformsjef Torstein Sæd var kjent med en eller flere sprekker i riggens stag. Sæd innrapporterte dette til rederiet ved flere anledninger. Hele seks av de overlevende av mannskapet har også bekreftet at de var kjent med dette. Begrensningssøksmålet ble imidlertid forlikt, og de rettslige avhørene ble dermed ikke domstolbehandlet.<sup>66</sup>

Høsten 1982 meldte også Veritas om at nye dykkerundersøkelser hadde oppdaget flere sprekker og skader.

### 23

#### *Hvor er plattformsjefenes ukesrapporter til reder og operatør blitt av?*

Den franske Handelsretten påla Stavanger Drilling å utlevere de manglende ukesrapportene to ganger, uten at dette ble gjort. Ukesrapportene var avskrifter fra dekkloggbooken og ble ukentlig sendt fra riggen og til rederiet med helikopter. Den siste rapporten ble sendt på ulykkesdagen 27. mars. De fleste ukesrapportene fra slutten av 1979 og fram til ulykka mangler. Stavanger Drilling framla aldri disse ukesrapportene.

---

<sup>65</sup> Aftenbladet 2.4.1980: «Begge riggene hadde sprekker»

<sup>66</sup> Mitsem, Pål. Blogg: <http://www.mitsem-blogg.com/421491453> (heretter Pål Mitsems blogg), kapittel ALK

Hvor ble de av?

Etter avviklingen av Stavanger Drilling-selskapene i 2008 er disse arkivene tilgjengelige. Undersøkelse av dette arkivet har likevel ikke gitt resultater. Etter alt å dømme er arkivet rensert. Noen besluttet å fjerne disse ukesrapportene. Likevel burde det være mulig å finne dem hos Veritas og Phillips. Verken den norske kommisjonen eller politiet tok grep for å sikre disse ukesrapportene.

Dekksloggbøkene var de originale dokumentene som ukesrapportene bygde på. Etter at riggen ble snudd i oktober 1983 ble det først opplyst at seks loggbøker var funnet. Dette ble senere endret til tre bøker, noe franskmennene reagerte på. Den siste deksloggboken ble ikke registrert funnet, og siden flere av ukesrapportene også manglet, er det et åpent spørsmål om hvor disse dokumentene har tatt veien.

Den franske kommisjonen skriver:

3 – De sakkyndige har imidlertid ikke vært i stand til å innhente, til tross for at de uttrykkelig har anmodet Stavanger Drilling (dokument D-17) om å få dem, samlereportene som kapteinene på plattformen sendte til skipsrederen hver uke, og som ville vært særlig interessante å lese for ukene før 27. mars 1980.<sup>67</sup>

Sitat domstolen: «9. Hvor ble det av de ukentlige rapportene som kapteinene alltid sendte til ledelsen i SD?». De sakkyndige var klar over at disse rapportene var viktige, og ba om å få dem tilsendt fra Stavanger Drilling (SD) i brev av 20. februar 1985 (dokument D-17). De fikk ikke et tilfredsstillende svar. SD påpekte bare at de oversendte de såkalte «watchstanders morning reports». Det er her en alvorlig mangel. De sakkyndige lette faktisk etter kopier av disse rapportene på vraket, men fant dem ikke. På den annen side burde SD ha oppbevart dem til alle undersøkelser var avsluttet. Det er i dette tilfellet en formodning om at de ble forsøkt skjult, ettersom disse rapportene kan vise kapteinens eventuelle bekymringer.<sup>68</sup>

---

<sup>67</sup> Den franske rapporten, pkt 2.1.5

<sup>68</sup> Den franske rapporten pkt 4.3.1, underpunkt 9-10

I den franske rapporten refereres det til et avhør av den nye kontrollromoperatøren Magne Sildelid:

Avløseren, Sildelid, var stabilitetssjef før han fikk ansvaret for kontrollrommet der han ennå ikke hadde noen erfaring ... Han hadde dekksboken i kontrollrommet. Den lå på skrivebordet. De siste notatene ble gjort en halv time før ulykken, etter forhaling og om den nye forankringen.<sup>69</sup>

Riksrevisjonen trakk også fram i rapporten at det mangler dekksgbøker fra tida før katastrofen. Ukesrapportene omtales ikke av Riksrevisjonen:

De hentet også inn dokumenter fra Stavanger Drilling, som driftet og eide riggen, og Phillips Petroleum, som leide den. Dekksgbøkene var sentrale kilder til informasjon om hvordan plattformen ble driftet. Flere dekksgbøker fra månedene før ulykken er ikke funnet. Politiet beslagla ikke dokumenter fra Stavanger Drilling umiddelbart etter ulykken. Kommisjonen hentet dokumenter fra Stavanger Drilling først fire dager etter ulykken. Det er derfor ikke mulig å utelukke at viktige dokumenter kan ha blitt borte.<sup>70</sup>

I klartekst: Noen har fjernet sentrale dokumenter.

Manglende beslag av dokumenter er åpenbart kritikkverdigg, uten at Riksrevisjonen bruker dette begrepet. Tvert imot skriver Riksrevisjonen at kommisjonen «sikret alle dokumenter om operasjonen av plattformen som ble rapportert til rederiet».<sup>71</sup> Dette er ikke riktig og motsies av Riksrevisjonen selv, se sitatet over.

## **24 og 25**

### **– Funn av sprekker skulle også oversendes Veritas. Mottok Veritas disse rapportene og hva var i så fall Veritas vurdering av de innsendte rapportene?**

---

<sup>69</sup> Den franske rapporten, vedlegg 3 Avhør, pkt 2.3

<sup>70</sup> Dokument 3:6 (2020–2021) *Rapport Riksrevisjonen*, pkt. 10.1.3 s. 138

<sup>71</sup> Dokument 3:6 (2020–2021) *Rapport Riksrevisjonen* s. 35

## **– Foreligger det aksept fra Veritas om fortsatt drift, på tross av innrapportert(e) sprekk(er)?**

Ukjent. Veritas må utfordres til å legge fram dokumentasjon. Om nødvendig må det tas rettslige skritt for å sikre tilgang til disse dokumentene.

### **Økt forsikring**

Bare ni dager før ulykka økte rederiet forsikringsbeløpet med 85 millioner kroner. Storebrand var det operative forsikringsselskapet og brakte Kielland inn til Norsk Oljeforsikringspool for reassuranse. Norsk Oljeforsikringspool reassurerte videre Kielland internasjonalt.

Storebrand hadde som vi har sett også investert i selskaper som hadde eierinteresser i plattformen. Dersom det hadde blitt avslørt brukerfeil, kunne det ha medført avkorting av forsikringen og dermed tap for eiere/operatør og de selskapene som hadde investert i plattformen.

46

## **26 Hvorfor ble forsikringen økt?**

Siden riggen skulle til britisk sektor og bore for Shell bare noen dager etter ulykka, kan det være rimelig å se økningen i forsikring i denne sammenheng. Stavanger Drilling begrunnet i ettertid økningen med at riggens verdi økte: Dagraterne for boring var langt høyere enn dagratene for flotell.

Den franske kommisjonen mer enn antyder et annet motiv:

ALKs forsikringsverdi var ikke blitt endret siden plattformen ble satt i drift, men ble økt med ca. 45 prosent ved tillegg av 21. mars 1980 til polisen for perioden fra 20. mars 1980 til 31. mai 1980. Rederen fikk derfor etter ulykka 27. mars 1980 en langt høyere erstatning enn han ville ha fått dersom ulykka hadde skjedd ti dager tidligere.<sup>72</sup>

---

<sup>72</sup> Den franske rapporten, pkt. 4.1.1.1

I den franske rapporten trekkes det også fram at den omkomne plattformsjef Torstein Sæd tegnet en privat livsforsikringspolise samme dag – 20. mars 1980.<sup>73</sup> Rapporten gjengir også avhør av logoped Georg Egenberg, som refererer fra en samtale han hadde med Torstein Sæd kort tid før ulykka, der Sæd uttrykte sterk bekymring for riggens sikkerhet. Han opplyste om at det var en alvorlig sprekk i et stag og at han hadde rapportert dette flere ganger til rederiet. Eva Jolys søk i franske arkiver har avdekket Egenbergs håndskrevne notater etter samtalen med Torstein Sæd.

De franske ekspertene skriver:

At kaptein Sæd har oppdaget noe som ingen andre har sett, er imidlertid ikke usannsynlig. De sakkyndige observerte at hver gang man på dokumentene om bord eller på selve malingen på veggene på plattformen fant en signatur som registrerte en litt detaljert besiktelse, tilhørte den Sæd og ingen annen kaptein. ... Betrodde han sine bekymringer bare til dekkboken, som den sakkyndige undersøkelsen ikke har klart å finne?<sup>74</sup>

47

Var det en sammenheng mellom økningen av forsikring og Torsteins Sæd nye private livsforsikring? Hadde Torsteins Sæds varsel og bekymring utløst en økning av forsikringa – for sikkerhets skyld? Dette er spørsmål som må stilles. Men de kan sannsynligvis ikke besvares.

## **27**

### ***Hadde Storebrand økonomisk interesse av et raskt oppgjør og en endelig avslutning av saken gjennom senkning av plattformen?***

Norsk Oljeforsikringspool (NOP) vedtok 7. januar 1981 å erklære Kielland for totalhavarert, og Stavanger Drilling fikk dermed utbetalt forsikringen i sin helhet – 340 millioner kroner. Etter at selskapets gjeld var betalt, fikk kommandittistene samlet utbetalt 175 millioner kroner.

---

<sup>73</sup> Den franske rapporten, pkt. 4.1.1.2

<sup>74</sup> Den franske rapporten, pkt. 4.1.1.3

Storebrands netto kostnad som *forsikringselskap* oppgis å være 6 millioner kroner – resten ble dekket først av de øvrige norske forsikringselskapene i NOP, og deretter av selskapene som var del av den internasjonale reassuransen.

Storebrands netto gevinst som 20 % deleier i riggen ble dermed på 35 millioner kroner. I tillegg hadde Storebrand en betydelig eierandel i Solvang-selskapet. Samlet snakker vi om en gevinst på over 40 millioner kroner.

Dermed får vi et interessant regnestykke:

- Tap for *forsikringselskapet* Storebrand: - 6 millioner
- Gevinst for *eierselskapet* Storebrand: + 40 millioner
- Netto gevinst for Storebrand: + 34 millioner

Storebrand hadde derfor en klar økonomisk interesse av at det ikke oppsto en situasjon der det ble krevd regress – tilbakebetaling av forsikringsutbetalingen. En snuing av riggen kunne i prinsippet føre til påvisning av brukeransvar, og dermed regress. Senkning av Kielland ville derfor være fordelaktig for Storebrand – som en av de store eierne. NOP overtok eierskapet til riggen da forsikringen ble utbetalt, og hadde dermed en økonomisk interesse av at det oppsto regress. Men NOPs styreleder kom fra Storebrand. NOPs interesser og Storebrands interesser sto derfor i realiteten mot hverandre.

Denne spenningen mellom NOPs interesser og Storebrands interesse kom til overflaten da Erik Flinder fra Polaris overtok som styreleder i NOP.<sup>75</sup> NOP tilbød da staten å overta eierskapet til riggen, noe de etterlatte lenge hadde arbeidet for. Tilbudet ble ikke fulgt opp av staten. Erik Flinder var også positiv til et forslag om at de etterlatte ved Kiellandfondet kunne overta eierskapet, siden staten hadde avslått. Storebrand gjenvant imidlertid kontrollen over NOP. Dermed fortsatte NOP aktivt å arbeide for å hindre en ny snuing av Kielland.

**28 og 29**  
**– Hvorfor ble forsikringssummen utbetalt i sin helhet, på tross av at de norske partene ikke nådde fram i Handelsretten i Paris?**

---

<sup>75</sup> «Kampen om Kielland» s. 63 ff

## **– Hvorfor ble forsikringssummen på 400 (340) millioner NOK utbetalt til eierne – uten avkorting?**

Da Norsk Oljeforsikringspool erklærte Kielland som «total loss» vinteren 1981, ble forsikringen altså utbetalt i sin helhet til Stavanger Drilling. I spørsmålet oppgis det 400 millioner kroner – det rette beløpet er ca. 340 millioner kroner.<sup>76</sup> Da den norske kommisjonen i april 1981 la ansvaret på verft og konstruktør, var det ikke grunnlag for avkorting eller reduksjon av utbetalinga.

Dersom videre undersøkelser etter snuingen av riggen i 1983 hadde avslørt alvorlige driftsfeil, ville forsikringselskapene sannsynligvis ha krevd tilbakebetaling av forsikringsoppjøret. I stedet satset de sammen med Phillips på et rettslig krav på 700 millioner kroner fra de franske partene gjennom søksmålet i Paris.

De norske partene tapte. Forliket ga dem bare 7,2 % av kravet og pålegg om dekning av saksomkostningene.<sup>77</sup> Etterlatte og overlevende tapte også, siden partene ble enige om å hemmeligholde grunnlaget for forliket i 60 år, fram til 2051.

## **Planlagt ilandføring - Henrik Ibsen forsinket**

Skulle riggen til Tananger – eller direkte til Shell i britisk sektor? Vi vet at eieren Stavanger Drilling planla at Kielland skulle avløses av Henrik Ibsen og tas inn til Tananger tidlig i mars for fireårskontroll, reparasjoner og konvertering fra bolig- til borerigg. Ibsen ble imidlertid forsinket flere ganger.

Tidsvinduet røyk, ilandføringen ble kansellert og konvertering til borerigg ble satt i gang ute på feltet. Flere av mannskapene bekrefter dette. Boreutstyr ble lastet om bord, med påfølgende kaos på dekk, med masse tungt og løst utstyr – se spørsmålene 9–13.

Før Veritas godkjente ett års utsettelse av fireårskontrollen bare tre dager før ulykka, var det ifølge mannskapet planlagt at riggen skulle inn til verkstedsopphold. Plattformsjef Torstein

---

<sup>76</sup> Carsten Syvertsen og Hans-Jørgen Wallin Weihe I SAFE Magasin, særtrykk mars 2020 s. 29

<sup>77</sup> Dokument 3:6 (2020–2021) Rapport Riksrevisjonen s. 26

Sæd trodde ifølge vitner at hans oppdrag da han reiste ut 27. mars var å føre riggen til land. Etter alt å dømme ble han ved ankomsten 27. mars fortalt at han skulle ta riggen direkte til boreoppdrag for Shell på britisk sektor.<sup>78</sup>

Det var Henrik Ibsens forsinkelse som var årsaken til at planene ble endret. Ibsen skulle overta boligoppdraget på Ekofiskfeltet. Flere av mannskapet på Kielland har opplyst at det derfor ble besluttet å droppe det planlagte verkstedsoppholdet. Riggen skulle ifølge vitner forhales 1. april og være klar for boreoppdrag 13. april. Stavanger Drilling fremmet for øvrig etter ulykka et krav mot Shell for over 2 millioner kroner, i erstatning for arbeid og utstyr på Kielland.<sup>79</sup>

### **30**

#### ***Kan det dokumenteres at Kielland skulle direkte fra Ekofisk-feltet til britisk sektor?***

Av arkivene etter de nedlagte Stavanger Drilling-selskapene framgår det at riggen skulle til land for konvertering til borerigg og kontroll av de nedre vannrette stagen. En beslutning om endring av disse planene framgår ikke av arkivene. Den store svakheten med arkivene er at de er «renset», noe som følger blant annet av at de fleste ukesrapportene fra slutten av 1979 i stor grad glimrer med sitt fravær – se spørsmål 23.

Den eneste kjente dokumentasjonen er vitneutsagn fra mannskapene, der noen opplyser dette. Oddbjørn Lerbekk fra Stavanger Drilling sier:

«Det begynte å bli så liten tid til kontrakten på engelsk sektor skulle starte, at de hadde ikke tid til å gå til land. Vi skulle gå direkte til engelsk sektor. Derfor begynte vi å gjøre forberedelser allerede når riggen lå på Edda.»<sup>80</sup>

Flere av de andre ansatte bekreftet dette.

Arbeidet med å konvertere riggen til borerigg var igangsatt. Konteinere med tungt boreutstyr ble sendt ut med båter og tatt om bord på Kielland i dagene før ulykka. Det er mildest talt vanskelig å tenke seg at dette ble gjort dersom riggen uansett skulle til land.

---

<sup>78</sup> *Kampen om Kielland* ss. 31–32

<sup>79</sup> Stavanger Drillings arkiver, opplyst av Tor Gunnar Tollaksen ved UiS

<sup>80</sup> Hansen, Gudny (red.), *Hva skjedde med Kielland? Kielland-nettverkets mannskapsseminar 2018* (heretter *Mannskapsseminar 2018*), s. 5



### **31**

#### ***Foreligger det en bestilling – og en senere avbestilling – ved et norsk eller britisk verft?***

Så langt er verken bestilling eller avbestilling bekreftet gjennom arkivøk. Den norske kommisjonen antyder at ilandføringa ble utsatt til sommeren 1980 <sup>81</sup> – se spørsmål 19.

### **32**

#### ***Operatørselskapet hadde siste ord i slike saker. Hvilken dokumentasjon finnes i Phillips-arkivene, og hos Shell vedrørende den nye kontrakten for boring?***

Når det gjelder Phillipsarkivene, har selskapet nektet innsyn. Etter alt å dømme har operatørselskapet hatt full oversikt over riggens planlagte bevegelser, ikke minst knyttet til avtale med Stavanger Drilling om å erstatte Kielland med Ibsen.

Så langt er ikke Shell-arkivene undersøkt.

Riksrevisjonen skriver i sin rapport om den franske ekspertkommisjonen:

«De fikk komme til hovedkontorene til Stavanger Drilling og Phillips Petroleum for å gå gjennom arkivene om Alexander L. Kielland-plattformen.»<sup>82</sup>

Det bør derfor undersøkes om relevante dokumenter fra Stavanger Drilling og Phillips kan bli funnet i den franske kommisjonens arkiver. Dette er et arbeid som Eva Joly og Universitetet i Stavanger er i gang med.

## **Hva skulle utsendte sveisere reparere på ulykkesdagen?**

---

<sup>81</sup> NOU 11:1981, s. 52

<sup>82</sup> Dokument 3:6 (2020–2021) Rapport Riksrevisjonen s. 27

Robbie Morrisson fra NL Rig Equipment og Tommy Andersson fra Nicoverken Norge AS var to av flere sveisere som var på riggen 27. mars. På kvelden 26. mars ankom supplybåten «Norindo Sun», og det ble losset sveiseutstyr.<sup>83</sup> En eller to sveisere skal også ha gått om bord på Kielland fra Norindo Sun denne kvelden.

Disse ekstra sveiserne var utsendt av rederiet og ukjente for mannskapet. Begge omkom i ulykka. De ble på ulykkesdagen observert av Oddbjørn Lerbrekk, dekksvakt og overlevende fra Stavanger Drilling, med pågående sveisearbeid på D4-staget og muligens også på andre stag.

### **33, 34 og 35**

**– Førte forsinkelsen av Henrik Ibsen til en beslutning av reder og operatør om å gjennomføre improviserte reparasjoner av stag?**

**– Var oppdraget deres å foreta midlertidige / provisoriske reparasjoner av ett eller flere stag om bord? Var oppdraget deres å etablere støttestag eller andre strukturelle forsterkninger for å kompensere for brudd i D6-staget?**

**– Hvorfor finnes ingen dokumentasjon om de to sveisernes oppdrag i arkivene etter Stavanger Drilling?**

Svar på disse spørsmålene kan finnes i to arkiver som ingen har fått tilgang til: Phillips og Veritas. Ingen funn er gjort i det rensede arkivet etter Stavanger Drilling.

Her spiller også mannskapenes observasjoner – og funn etter snuingen av riggen – en stor rolle: Det ble brent ut minst to hull i D4-staget, observert av dekksvakt Oddbjørn Lerbrekk. Hans opplysninger om dette ble avvist av den norske kommisjonen.<sup>84</sup>

---

<sup>83</sup> NOU 11:1981, vedlegg 3.1, s. 244

<sup>84</sup> Mannskapsseminaret 2018, s. 11-12

Men de siste dagene før ulykken kom det om bord folk fra et firma vi ikke kjente. De kom med en supplybåt, og det ble lastet om bord batteri med acetylen, oksygen og en annen gass. Skjærebrennerutstyr. Bare en time før plattformen havarerte, oppdaget vi at de hadde skåret hull i skråstaget som går ut til D-søylen. Fem-seks stykker. De var omtrent så store, sier Lerbrekk og former hendene som en skolebolle.<sup>85</sup>

Se også kommentarene til spørsmål 75.

Opplysningene er senere bekreftet i to omganger:

- For det første ble det ene hullet observert og avbildet etter snuingen av riggen.
- For det andre ble to hull filmet av dykkere allerede i slutten april 1980, under den første omfattende dykkerundersøkelsen av vraket. Denne ble utført av Bloms Oppmåling på oppdrag av den norske kommisjonen. Screen Story som lagde TV2-dokumentaren fant de opprinnelige VHS-kassetene på Norsk Oljemuseum, og offentliggjorde dem.<sup>86</sup>

Kommisjonen ga en åpenbart konstruert forklaring på bildet av hullet etter snuingen. Det ble påstått at hullet var brent ut av dykkere i forkant av den siste snuoperasjonen.<sup>87</sup> Denne påstanden er beviselig uriktig. Hadde kommisjonen brydd seg med å se filmene fra Bloms Oppmåling, ville de visst at minst to hull var brent ut før ulykka. Se også kommentarene til spørsmål 76.

Var disse hullene og annet sveisearbeid på strukturen i rom sjø en del av konverteringsarbeidet for å tilbakeføre riggen til borerigg? Eller var dette en del av kompensere tiltak for å styrke strukturen, siden rederiet ikke fikk tid til å ta riggen til land? Ble dette gjort i stedet for å reparere en eller flere sprekker som plattformsjef Torstein Sæd hadde rapportert?

Disse spørsmålene kan bare besvares sikkert ved en gjennomgang av Phillips- og Veritas-arkivene.

---

<sup>85</sup> Aftenbladets magasin 29. oktober 2016, s. 36–37

<sup>86</sup> TV2-dokumentaren

<sup>87</sup> NRK-dokumentar 1983, i intervju med kommisjonens leder Thor Næsheim

### **36 og 37**

**– Finnes det dokumentasjon i arkivene til NL Rig Equipment eller Nicoverken Norge AS på oppdraget?**

**– Hvem, både på land og om bord, godkjente sveising på strukturen? «Dersom ikke Veritas hadde fått melding om reparasjonene er det fra selskapets side et alvorlig brudd på krav fra klasseselskapet. Klasseselskapet skal alltid verifisere og godkjenne alle strukturelle reparasjoner.»<sup>88</sup>  
**Forelå det godkjenning fra Veritas for dette arbeidet?****

Arkivene fra disse to selskapene er ikke undersøkt. Det bør gjøres. Arkivene etter Stavanger Drilling, som ble nedlagt i 1988, inneholder ingen opplysninger. Det opprinnelige arkivet må ha inneholdt informasjon, både om planlagt sveisearbeid og andre tiltak i forbindelse med konverteringen fra boligrigg til borerigg. Som tidligere påpekt er SD-arkivet rensset for dokumenter. Det gjelder blant annet de manglende ukesrapportene. Jeg antar at dokumenter som gjelder konverteringsarbeidene også har blitt makulert.

Veritas og Phillips har som kjent ikke gitt tilgang til deres arkiver. Det er god grunn til å tro at disse arkivene vil kunne belyse spørsmålet, enten ved at de sitter på relevante dokumenter – eller ved at de ikke finnes. Det siste betyr i så fall at Stavanger Drilling har skjult disse oppdragene for både operatøren og tilsynsorganet.

---

<sup>88</sup> Konferanserapport 2017, s. 18

## Fra Minnebanken

«Når jeg var på advokatkontoret, det var ingen god følelse, han var utsendt fra Phillips. Den gangen sa han at vi måtte være veldig fornøyd med at vi hadde fått dette her. Han var kjøpt og betalt. Det var ingen god opplevelse.»<sup>89</sup>

Liv Iren Berland, enke

«De var i ferd med å rigge ned Alexander Kielland. Utstyret skulle rigges ned. Utstyr ble satt over på Edda. Det var allerede kommet ut mye rør, for den skulle rett i boring.»

«Vi er blitt fulgt av psykologer over tid. Men nå har jeg sagt at jeg ikke vil ha noe mer med dem å gjøre. Grunnen er at de førte ikke til noe. De ga ikke noe, de bare tok noe.»<sup>90</sup>

Gunnar Guttormsen (overlevende)

55

---

«Ikke lenge etter ble den sprengt. Da sa vi: fant de ut alt før den ble sprengt? De hadde det travelt med å kvitte seg med den før alle svarene var der.»<sup>91</sup>

Margaret Gaulen Bakken, datter

«Hvorfor røyk beinet? Ingen vet det sikkert. Kielland ble hevet. Vi fikk aldri vite om det ble tatt noen prøver. De påstår at det var en sveisefeil. Det er så mange år siden. Etter det jeg har hørt, skal det ikke kunne skje at den velter om et bein detter av.»

«Jeg har snakket mye om det som skjedde, besøkte foreldrene til de som mistet sønnene sine. Jeg har snakket og snakket. Selv om de andre ikke

---

<sup>89</sup> «Vi som mistet», s. 25

<sup>90</sup> «Vi som mistet», s. 54

<sup>91</sup> «Vi som mistet», s. 71

spurte, snakket jeg om det. Jeg gik rundt og snakket med avdødes foreldre.»<sup>92</sup>

Harald Hansen, rørlegger

---

<sup>92</sup> *Vi som overlevde*, s. 61