

## Pål Mitsem

---

**Fra:** Pål Mitsem <mitsem@mitsem.no>  
**Sendt:** tirsdag 3. juli 2018 11.23  
**Til:** 'espen.egil.hansen@adtenposten.no'  
**Kopi:** 'harald.stanghelle@schibsted.com'; 'lars.helle@aftenbladet.no'  
**Emne:** VS: INVITASJON TIL SCHIBSTEDPRESSEN  
**Vedlegg:** 20180618 Skjerm brev om ALK.pdf; xx2017 Drittpakkebrev.pdf

Gode Espen Egil Hansen,

Jeg synes det er for galt at Schibsted-pressen i store oppslag, størst i «Stavanger Aftenblad», men stort nok også i «Aftenposten», «Bergens Tidende» og «Fædrelandsvennen», skal spre det rene pølsevev om årsaken til den største industriulykken i Norge, «Alexander L. Kielland»-katastrofen 19800327, og stikke hodet i sanden og late som om hele saken er forbi, etter først en kollektiv nektelse av å innta korrigerende leserbrev.

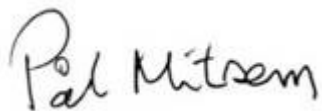
Oppfordring til å intervju en person som satt tett opp til diskusjonen om man skulle gjennomføre inspeksjonen sommeren 1979, en inspeksjon som fulgte av det program som var etablert ved byggingen, og som kanskje kunne ha avverget hele ulykken, har blitt satt på vent på ubestemt tid, jfr. 20180618. I og for seg greit nok, det er nok ikke optimalt at intervjuet skal gjøres av en journalist som har en agenda (som sikkert er styrket av mitt initiativ). Har ikke «Fædrelandsvennen» en kvinnelig journalist som ikke har noen agenda, og som kan komme tett på, i Lindesnes-området? (Jeg minner om min bemerkning om at det ikke alltid er nok å lede en journalist til kilden, man må lære ham å drikke også!)

Mitt eget forhold til «Stavanger Aftenblad» og Lars Helle er så dårlig om overhodet mulig, jfr. xx2017.

Jeg prøver å heve meg over det. Jeg håper at også Schibsted-pressen hever seg over lokale skjærmysler og leverer et solid bidrag til avklaring av «Alexander L. Kielland»-ulykken mens viktige nøkkelpersoner fortsatt er i live.

Dessuten har vel Schibstedpressen fagfolk som kan skille mellom skitt og kanel.

Med vennlig hilsen



Pål Mitsem

**Fra:** Harald Stanghelle <harald.stanghelle@schibsted.com>  
**Sendt:** mandag 18. juni 2018 12.01  
**Til:** Pål Mitsem <mitsem@mitsem.no>  
**Emne:** Re: INVITASJON TIL SCHIBSTEDPRESSEN

Gode Pål Mitsem,

takk for et innholdsrikt skjermbrev.

Det har jeg viderefremidlet til sjefredaktør Espen Egil Hansen.  
Han vil være den rette til å vurdere om Aftenposten skal engasjere seg i saken.

Vennlig hilsen  
Harald Stanghelle

17. juni 2018 kl. 15:03 skrev <[mitsem@mitsem.no](mailto:mitsem@mitsem.no)>:

Gode redaktør Harald Stanghelle ,

## **Vil Schibsted-pressen gjøre en innsats?**

Mine forsøk på å komme til med kritikk av Schibstedspressens ulykkesårsak til den største arbeidsulykke i Norge, Alexander L. Kielland-ulykken, har ikke vært vellykket. Runde påstander om hva som påstås å vises i flere tusen sider på norsk, engelsk og fransk blir en håpløs diskusjon.

Jeg prøver et annet spor. Er det mulig å engasjere noen av de betydelige ressurser som Schibsted-gruppen besitter i Oslo, Bergen, Kristiansand og Stavanger til å arbeide for gjenopptagelse av etterforskningen, sammen med Kåre Willoch & Co. Det er viktig, også for meg. Å få rett eller urett i en avispolemikkk betyr egentlig svært lite når man når min alder.

Jeg begrenser med derfor til å bemerke at ALK-kommisjonen, med den betydelige fagkunnskap den hadde er krystallklar på at det var sveisefeilene som var gjort ved byggingen i Dunkerque og Arles som forårsaket ulykken.

Det samme sier ekspertene oppnevnt av handelsretten i Paris, tilgjengelig på engelsk via link oppgitt i [mitsem-blogg.com](http://mitsem-blogg.com) (på s. 331 avvises feil ved oppankringen som årsak). Også professor Lars Bergdahl ved Chalmers Tekniske Universitet i Gøteborg avviser oppankringsteorien som årsak i sin ekspertuttalelse av 27. april 2018 ([mitsem-blogg.com](http://mitsem-blogg.com)).

## **Hovedfeilen med Schibstedpressens ulykkest teori**

Jeg ber redaktør Harald Stanghelle om å svare på følgende spørsmål, med bakgrunn i egen kunnskap, eller med medhjelp av eksperter i din organisasjon:

Hvor mange anker må man ha for å holde en flytende plattform på plass?

Det er utvilsomt at svaret er 10 ankere hvis den driver med boring og boret kan penetrere geologiske lag under høyt trykk. Det er det som er hensikten med boringen, og hvis det skjer, må man ha stålkontroll på plattformen, hvis ikke kan det ende med en katastrofe.

Men hva hvis plattformen ikke driver med boring, men er en boligplattform?

For meg, og for de som er eksperter, er svaret: Man må ha det antall anker som er nødvendig for å hindre at boligplattformen driver inn i andre plattformer og båter på feltet.

Om det er ett anker eller flere avhenger av omstendighetene. Men grunnlaget for det jeg kaller Schibstedpressens ulykketeori, at «Alexander L. Kielland»-plattformen bare var forankret med 8 anker, og ikke 10, og at det skal ha revet plattformen i stykker, har jeg tillatt meg å karakterisere som pølsevev - eller «bullshit», som er et yndet ord i oljebransjen, som var min arbeidsplass i 10 år. (Hva mener ekspertene i din organisasjon om det uttrykket her?)

### **Det er fortsatt folk som har viktig informasjon!**

Komitéen som arbeider med spørsmålet om gjenopptagelse av etterforskningen av ALK-ulykken får ikke gjort noe som helst i møtene, fordi de blir lammet av diskusjoner mellom Aftenbladets ekspert, Nils Gunnar Gundersen, som stadig vil anføre at riggen ble bygget for 10 anker, og meg, som vil presisere at det gjelder bruk som boreplattform, og at situasjonen er en helt annen når plattformen brukes som offshore hotell.

Jeg har ingen illusjoner om å engasjere Schibsted-pressen i denne diskusjonen.

Jeg vil dog sterkt oppfordre Schibsted til å etablere et team for etterforskning av ALK-ulykken på punkter hvor det fortsatt er mulig å finne nytt og viktig stoff med gransking av arkiver og med intervju av personer som fortsatt lever, 38 år etter ulykken. At mange har dødd av naturlige grunner er ikke noe argument for ikke å sikre de forklaringer fra de som ennå lever. Tvert imot!

### **Feil gjort av ALK-kommisjonen**

Behovet for gransking av arkiver knytter seg til den største og mest åpenbare feil som ALK-kommisjonen gjorde.

Jeg har latt meg fortelle at de første møtene mellom kommisjonen og politiet var fokusert på hvordan man skulle hindre at pressen fikk vite noe om hva de holdt på med. Det er kanskje ikke så viktig.

Det som imidlertid er viktig, og uunnskyldelig, var at ALK-kommisjonen og politiet ikke fokuserte på det åpenbare behov for å sikre dokumentasjon hos rederi og operatørselskap. Det er ingenting som tyder på at politiet eller kommisjonen selv foretok seg noe i forhold til rederi og operatørselskap.

Da det - et godt stykke ut i etterforskningen - ble spørsmål om dykkere hadde inspisert de deler av plattformen der kapteinene hadde rapportert om sprekker, begrenset etterforskningen seg til å ringe rederiet og nedtegne det negative svar man fikk derfra!

Det er gitt en utførlig fremstilling av kommisjonens arbeid i NOU 1981:11, og her er ingen henvisning til at man har sikret dokumentasjon fra rederi og operatørselskap, eller andre. Aftenbladets artikkel «Kiellands rungende taushet» (publisert 201180106, oppdatert 20180530) fokuserer på dekkrapporter som påstås å mangle, og som det mistenkes at er holdt skjult. Det er ingen opplysninger i ALK-rapporten eller andre steder om dokumentasjon som er sikret av politiet!

Er det ikke grunn til å intervjue medlemmer av ALK-kommisjonen som fortsatt lever om hva de egentlig foretok seg i kaffeslabberaser på politikammeret, og hvorfor man ennå i dag mangler dokumentasjon av viktige forhold?

Eventuell kritikk, selv berettiget kritikk av åpenbare feil, vil kanskje ikke i seg selv frembringe nye faktiske opplysninger, men kan gi en sterk begrunnelse for å gjenoppta etterforskningen, og det er jo egentlig det som er hovedpunktet i dag.

Hvem vet hva som fortsatt er å finne i arkiver som hverken politi eller kommisjon har gjennomgått og sikret seg tidligere?

### **Hvorfor forble sveisefeilene uoppdaget frem til ulykken skjedde?**

Det er en rekke interessante, men tilsynelatende uoppdagede, opplysninger i de franske ekspertene rapport, som nå er tilgjengelige på engelsk gjennom linker oppgitt i [mitsem-blogg.com](http://mitsem-blogg.com).

Hovedproblemet med de rapporter som foreligger, inklusive ALK-rapporten, er at det praktisk talt ikke er opplysninger om hvorfor sveisefeilene ikke ble oppdaget som ledd i byggingen, og heller ikke ved senere inspeksjoner. Hvis det er riktig, som påstått av meg i bokmanuskriptet "Sannheten om ALK-ulykken", tilgjengelig i [mitsem-blogg.com](http://mitsem-blogg.com), at det var en krangel mellom operatørselskap og rederi om småpenger - dagbetaling mens kontrollen pågikk - som var årsaken til at en kontroll som skulle vært foretatt sommeren 1979 ble utsatt på ubestemt tid, er det på tide at det blir fokusert på det. Særlig hvis kontrollen hadde resultert i at feilen som forårsaker ulykken og 123 dødsfall ville blitt oppdaget dersom kontrollen var blitt gjennomført, slik kapteinen krevet med støtte fra maskinsjefen!

### **Det er fortsatt folk som har viktig informasjon!**

De fleste ledere i operatørselskap og rederi er nok borte, men ikke alle.

Jeg viser herunder særlig til Bente Synnøve Jonassen Linkjendal, Farmoveien 474, 4520 LINDESNES, som jeg har oppfordret Schibsted-pressen til å intervju, Hun var en slags administrativ leder i rederiet på tidspunktet for ulykken, men har aldri (så vidt jeg vet) blitt avhørt av politiet eller kommisjonen. Strengt tatt vet jeg ikke om hun nå har blitt intervjuet av noen i Schibstedpressen (men mitt inntrykk er at her er det ikke nok å lede journalister til kilden, man må også lære dem å drikke)!

Hun og andre har sikkert også opplysninger om andre som har deltatt i drøftelser om hva man skulle gjøre med kaptein Torstein Sæds bekymringer.

Skylder ikke Schibstedpressen de 123 omkomne og deres pårørende å gjøre noe mer og bedre enn de lettvinte kommentarer til en helt vridd reportasje om ulykken og dens årsak.

Jeg deltar gjerne i arbeidet hvis jeg kan bidra positivt etter mange år i pressen, 10 år i oljebransjen og en mannsalder som advokat i Stavanger, med nær kontakt til det som skjedde i ALK-ulykken og etterpå.

Jeg håper å høre fra [navn] om saken!

Med vennlig hilsen



Pål Mitsem

H.r.advokat em, statsaut translatør, engelsk