

STAVANGER-TEORIEN OG VITENSKAPS-TEORIEN

To teorier dominerer diskusjonen om årsaken til 'Alexander L. Kielland'-ulykken.

Den ene, som man kan kalle vitenskaps-teorien, støttes av alle med vitenskapelig bakgrunn.

Den andre, som man godt kan kalle Stavanger-teorien, ble funnet opp av Nils Gunnar Gundersen, Randaberg, og ble første gang formulert i et leserbrev i «Stavanger Aftenblad», trykket 28. april 1981. Leserbrevet er inntatt i <http://www.mitsem-blogg.com/421491453>, som dokument «19810428 ALK NGG.pdf». (1981 er året, 04 er måneden og 28 er dagen). Dokumentene er innlagt i omvendt dato-rekkefølge, slik at de yngste dokumenter kommer først, og de eldste sist - leserbrevet til Nils Gunnar Gundersen er nest sist. ALK-kommisjonen avga sin rapport 1. mars 1981, altså kort før leserbrevet.

Nils Gunnar Gundersen viser her til at han har arbeidet på flere borerigger av Pentagontypen. Det fremgår ikke her (eller noe sted jeg kjenner til) hvilken utdanning han har, hvilket jo ikke er helt uten interesse for vurderingen av hans teori om årsak til ulykken. Han skriver i leserbrevet: «Jeg mener at den den egentlige ulykkesårsaken befant seg i hydrofonen, men feil i oppankringen kan meget godt ha fremskyndet tidspunktet for ulykken.»

I utgangspunktet aksepterte Nils Gunnar Gundersen altså ALK-kommisjonens konklusjon om at en sprekk i en påsveiset hydrofonholder var den umiddelbare ulykkesårsak. Hans uttalelse i leserbrevet om at han ikke kan forstå «at en liten sprekk rundt en hydrofonholder skal være den eneste årsak til at en så massiv stålkonstruksjon skal gå fullstendig 'i kne', når han selv hadde vært på pentagonrigger i full orkan» uten problemer, og hans spørsmål om hvorfor ikke lignende ulykker har skjedd med andre Pentagon-plattformer som er eldre enn ALK, sier vel litt om hans mangel på innsikt.

Han, og hans proselytter i Stavanger, har åpenbart glemt utgangspunktet om at «den egentlige ulykkesårsaken befant seg i hydrofonen», og fokuserer nå mer eller mindre eksklusivt på fortøyningsfeil, og regelmessig bruk av 8 anker i stedet for 10, som konstruktøren (Forex) og byggeverkstedet (CFEM) fokuserer på i tilsvar til et erstatningssøksmål fra operatørselskapet Phillips og rederiet for Handelsretten i Paris.

Det er ingen med faglig ekspertise som har støttet teorien til Forex og CFEM. Wikipedia.org sier i en artikkel, visstnok skrevet av den for meg ukjente sivilingeniør Arne Kvitrud, Stavanger, som henviser til solide kilder: «I sine kommentarer til den norske granskingen hevdet det franske verkstedet (CFEM) i 1981 at plattformen ikke var bygget feil, men at den var brukt feil. De viste blant annet til at plattformen skulle brukes med ti ankerliner, og ikke åtte slik det ble gjort da ulykken skjedde. De mente at en da fikk for store laster inn i området som røk, og at det var årsaken til bruddet.^[22] De framla ikke noen begrunnelse for at det skulle være slik, eller noen analyser. Torgeir Moan anførte at de hadde gjort analyser som viste at lastene fra forankringssystemet uavhengig av bruken, var for små til at det kunne ha ført til bruddet.^{[23] [24] [25]}

Forklaringen har ikke vunnet allmenn tilslutning.»

Bruken av 8 anker i stedet for 10 er blitt et slags mantra for tilhengere av fortøyningsteorien, som man gjerne kan kalle Stavanger-gruppen. Man skulle jo tro at noen i gruppen kunne fremlegge en begrunnelse for fortøyningsteorien, eller en analyse som kunne sannsynliggjøre at feil ved fortøyningen - eventuelt at bruk av 8 anker i stedet for 10 - kunne være årsak til ulykken. Så vidt jeg har kunnet observere, og jeg tror jeg har lest det meste, er det ingen som så langt har fremlagt noe forsøk på begrunnelse eller analyse som dokumenterer eller sannsynliggjør at bruk av 8 anker, snarere enn 10, kunne være ulykkesårsak.

Akkurat dette var gjenstand for en lang meningsutveksling (noen oppfattet det nok som en krangel) mellom Nils Gunnar Gundersen og meg i et møte i Kielland-nettverket til Kian Reme for noen år siden. Nils Gunnar Gundersen viste til en brukermanual for 'Alexander L. Kielland'-plattformen som var laget av byggeverkstedet, CFEM. At det her sto at en skulle fortøyas med 10 anker, er utvilsomt. Jeg tillot meg å peke på at brukermanualen var laget for ALK for det den var bygget for, nemlig bruk som boreplattform, Ingen, i alle fall ikke jeg, vil bestride at når en flyterigg benyttes til boring, må man ha minst 10 anker - enhver bevegelse av en borerigg som borer gjennom lag av vann, gass eller olje, som kan være under ekstremt høyt trykk må unngås for enhver pris, d.v.s. med alle anker som er tilgjengelige. For en flyterigg som bare bruker til innkvartering av mannskap, slik situasjonen var for ALK, blir situasjonen en helt annen. Fortøyningen må hindre at plattformen støter på plattformer som står fast på sjøbunnen, og alt utstyr som flyter på oljefeltet. Hva det betød for aktuelle ankersteder ble beregnet for hver ankringsplass av spesialfirma med rapport til klaseselskap og rederi for godkjennelse. For ALK var klaseselskapet Det norske Veritas. Hvilke myndigheter som skulle ha kopi, her jeg ikke satt meg inn i. Når Stavanger-gruppen etterlyser beregninger fra Sjøfartsdirektoratet for ankringsplassen der ulykken skjedde, viser den bare manglende kjennskap til hvordan virksomheten var organisert.

Dessverre fikk ikke meningsutvekslingen noen konsekvenser for det standpunktet til Kielland-nettverket eller tilhengere av fortøyningsteorien som var til stede på møtet. Stavanger-gruppen mener visst fortsatt at bruk av 8 anker i stedet for 10 har vært årsak til ulykken.

Blant de som holder på at fortøyning med 8 anker og ikke 10, kan være årsak til ulykken, er Kian Reme og Kielland-nettverket. Deltaker i gruppen er også historieprofessor Marie Smith-Solbakken ved UIS - et universitet som trues med fjerning av universitetsstatus på grunn av mangelfull struktur ved tildeling av akademiske grader. Jeg kan ikke dokumentere at Maria Smith-Kielland er del av den problemstillingen, men jeg kan konstatere at hun uttaler seg, slik jeg ser det, med stor suffisance og med henvisning til sin professorstatus om ting som ligger langt utenfor hennes fagområde, og om ting hun åpenbart ikke har greie på. Som såkalt fagredaktør til SNL (Store Norske Leksikon på nett) viser hun til bruk av 8 anker, og ikke 10, uten akseptabel

begrunnelse. Når jeg tok dette opp med redaktøren av SNL, med henvisning til den grundige og faglig sterke artikkel i Wikipedia, insinuerte han at jeg hadde påvirket den for meg ukjente sivilingeniør Arne Kvitrud til å gi den fremstilling han har gitt i Wikipedia. Selv om jeg føler at jeg har en viss innsikt i tekniske spørsmål, var det nok å gi meg alt for stor ære.

I en artikkel i «Aftenposten» 25. mars 2020 skriver Marie Smith-Solbakken: «En fransk rapport om ulykken godtok sveisefeilen, men påpekte også feil bruk». En slik gjengivelse er uakseptabel. Det som de 4 franske eksperter, oppnevnt som sakkyndige av Handelsretten i Paris, blir spurt (i den eneste tilgjengelige utgave, en uoffisiell oversettelse til engelsk), på s. 324, er:

"3.5.6 Concerning the anchoring and winching conditions

State whether or not the successive anchoring conditions have exerted abnormal and persistent stresses; and, particularly, whether on the one hand repeated winching, on the other hand the fact that the two anchors of leg C were persistently out of service, may, in the long run, and also during the minutes which preceded the accident, have damaged the platform balancing system 'in the shape of a star"

Ekspertene konkluderte slik, på side 331:

"8. Conclusion

The actual anchoring and winching conditions of the platform caused additional stresses, but these were far too weak to constitute the cause of the accident. However they might have brought the date forward, mainly if errors of manoeuvres were made in the control of tensions of the anchors or during winching operations.

The lack of recordings of the tensions of the anchor lines (see 3.5.6.5.2 below) prevents the experts from being more accurate on this last point."

Det er utenfor det akseptable at en professor gjengir dette som at feil bruk var påpekt! Tvert imot avviser de 4 franske rettsoppnevnte sakkyndige at ankring og fortøyning spilte noen rolle, selv om spørsmålet er stillet i tråd med oppfatningen til de franske saksøkte, og nærmest ba om en bekreftelse av deres påstand.

I et større intervju i «Stavanger Aftenblad» 30 mars 2020 går hun historieprofessor Marie Smith-Solbakken til frontangrep på teknologi-professor Torgeir Moan og andre med ekspertkompetanse fordi de blankt avviser fortøyningsteorien.

Det jeg kaller vitenskapsforklaringen på ulykken - at en sprekk i en sveis på 70 mm, avsatt under byggingen med rester av overflatemaling inne i sprekkene før leveringen sommeren 1976 - fikk lov å utvikle seg i tiden frem til katastrofen 27. mars 1980, da man hadde en sprekk som gikk nesten helt rundt det staget som brast, blir støttet av alle med faglig bakgrunn. De 4 franske sakkyndige frifant riktignok CFEM, selv om sveisefeilen ble erkjent. Den nokså oppkonstruerte begrunnelsen var at man ikke kunne utelukke at et sammenstøt med en supply-båt kunne være årsak til ulykken, og at det derfor ikke kunne anses bevist med slik sikkerhet som ekspertene krevet at

sveisefeilen var eneste årsak, selv om det ikke var noen teknisk uenighet om sveisefeilen.

Spørsmålet om bruk av 8 anker i stedet for 10 kunne være årsak til ulykken er også tatt opp og avvist av ytterligere 3 eksperter på høyeste nivå i Norge (2) og i Sverige (1). I Norge er den avvist av professor Torgeir Moan, som var vitenskapsmannen i ALK-kommisjonen. Til Wikipedia opplyser han at «de hadde gjort analyser som viste at lastene fra forankringssystemet uavhengig av bruken, var for små til at det kunne ha ført til bruddet»

I «Stavanger Aftenblad» 12. november 2016 avviser talsmannen for DNV GL (tidligere Det Norske Veritas) Per Wiggo Richardsen (i intervju med journalisten som 14 dager tidligere hadde gitt ankerlineteorien kjempeoppslag i flere Schibsted-aviser) at bruk av 8 ankere i stedet for 10 kunne ha noe med ulykken å gjøre, og sa: «Dersom de to ankerlinene knyttet til den aktuelle leggen på plattformen var utnyttet til linenes maksimale bruddstyrke, ville dette bare utgjøre en brøkdel av de krefter stagene var designet for å tåle. På mindre teknisk språk: ankerlinene ville ryke lenge før det aktuelle staget dersom dette hadde vært uskadet».

I dokument «20200112 Professor Lars Bergdahl, Chalmers.pdf» i min blogg har en nestor på dette felt i Norden, professor Lars Bergdahl, en sakkyndig utredning som konkluderer slik: «Det hävdas att det faktum att man vid uppankningen av Alexander L. Kielland inntil Edda 2/7C användt endast 8 förankringslinor av 10 skall ha gjort att krafterna i de använda linorna skulle blivit för stora och på så sätt belastat belastat plattformen över dess strukturkapasitet. Det är osannolikt.»

Kort sagt: Alle med virkelig sakkyndighet som har uttalt seg om saken, i Norge, Frankrike og Sverige, avviser blankt fortøyningsteorien/Stavanger-teorien.

Det er vel ingen som har gitt mer støtte til Stavanger-teorien enn journalist Tommas Torgersen Skretting i «Stavanger Aftenblad» og hans redaktør Lars Helle. Journalist Tommas Torgersen Skretting er nevnt som forfatter i store oppslag i Schibsted-pressen 29. oktober 2016. I «Aftenposten» skrev han i stort oppslag: «Franskmennene satte ned sin egen granskningskommisjon som i 1985 konkluderte motsatt: De pekte på feil bruk av plattformen: Nordmennene hadde slitt Kielland i stykker». I «Bergens Tidende» hadde han hovedoppslag på side 1 i Magasinet med overskriften «Nye avsløringer viser at plattformen kan ha blitt ødelagt ved feil bruk». I «Fædrelandsvennen» hadde han hovedoppslag samme dag på s. 14: «Nordmennene hadde brukt plattformen feil og slitt den i stykker, viser den franske granskningsrapporten.» Størst var oppslaget hans, ikke unaturlig, i «Stavanger Aftenblad», som samme dag sto for utgivelsen av et spesialnummer på 55 sider med hovedoverskrift på omslaget: «Feil bruk rev Kielland i stykker», og på s. 2: «viser den franske granskningsrapporten»? Alle oppslagene, unntatt hele spesialnummeret, er tilgjengelige i min blogg som dokument «20161029 Oppslag i Schibsted-aviser.pdf».

Dette var 14 dager før hans intervju med Per Wiggo Richardsen i DNV GL (tidligere Det Norske Veritas), som ga en krystallklar, vitenskapelig forklaring som utelukket bruk av 8 anker snarere enn 10 som ulykkesårsak.

Jeg har gjentatte ganger henvendt meg til journalist Tommas Torgersen Skretting og redaktør Lars Helle med spørsmål om møte for å se om vi kunne rydde unna feil og uenighet. Det har ikke ført, frem bortsett fra at jeg fikk en hyggelig e-post fra Tommas Torgersen Skretting 17. februar 2020, der han skriver: «Synes også det kan være greit å presisere at jeg aldri har skrevet at den franske undersøkelseskommisjonen mente forankring og forhaling var årsaken til ulykken, jeg har derimot skrevet at det franske verftet hele tiden mente dette var medvirkende».

Invitasjonen til journalist Tommas Torgersen Skretting og redaktør Lars Helle står fortsatt ved lag. Er det ikke grunnlag for en felles ryddejobb? Fortjener ikke leserne av Schibsted-avisene, og særlig «Stavanger Aftenblad», at vi rydder opp?

For øvrig opplever jeg at redaktør Lars Helle har et hovedansvar for at vi har fått en egen teori, som jeg har kalt Stavanger-teorien, om årsaken til den største industriulykke i Norge noen gang, med 123 omkomne. Uten hans støtte tror jeg ikke vi hadde fått den! Dessuten er det vel han som har æren for at ingen Schibsted-aviser har villet innta leserbrev med beriktigelser - de andre avisene har vel ventet på et signal fra ham, som aldri ble gitt?

Det er mulig at journalist Skretting og redaktør Helle, og andre tilhengere av Stavangerteorien, har et håp om at Riksrevisjonen skal spenne ben under ALK-kommisjonen og starte hele prosessen på nytt. Det tror ikke jeg. ALK-kommisjonen avklarte med 100% sikkerhet den umiddelbare årsak til ulykken.

Dessverre fulgte ikke statsadvokat Åsmund Norheim opp sitt løfte i «Stavanger Aftenblad» 15. mai 1986 om å etterforske forholdet mellom Philips og Stavanger Drilling om årsaken til at en inspeksjon av ALK som kapteinen og maskinsjefen ønsket i den lange godværsperioden sommeren 1979, en inspeksjon som jeg tror ville avdekket svakheten i D-leggen, slik at ulykken kunne vært unngått. «Stavanger Aftenblad» gjorde så godt avisen kunne for å hindre ytterligere etterforskning, blant annet ved personlig krenkende oppslag om meg 24. mars 1986, med påstand om at det eneste jeg ønsket var personlig PR, og stort oppslag til en påstand fra maskinsjefen om jeg ikke snakket sant om hva han hadde sagt til meg (at han bekreftet sine uttalelser slik jeg gjenga dem i beediget erklæring dagen etter var det visst ikke plass i avisen til å referere - det meste er i dag tilgjengelig i min blogg for de dager dette skjedde.

Mest skuffet er jeg over at «Stavanger Aftenblad» ikke har gjort det minste for å sikre i alle fall et avisintervju av én person som sto meget sentralt da rederiet aksepterte operatørselskapets uhørte krav om å få stanse betaling av leie sommeren 1979 hvis kapteinen insisterte på å gjennomføre undersøkelsen som man i dag vet kunne ha forhindret ulykken. Det var, og er operatørselskapet som har hovedansvar for sikkerheten offshore, og det var derfor uhørt at de skulle kreve stans i betalingen for

en sikkerhetsrelatert undersøkelse som skulle foretas i henhold til etablerte vedlikeholdsplaner. Personen det gjelder har aldri forklart seg, eller blitt bedt om å forklare seg, til politiet eller ALK-kommisjonen (men har kanskje forklart seg til Riksrevisjonen på min oppfordring til denne?)

Er det redaktør Lars Helle som, har holdt igjen alle avisene i Schibsted-gruppen slik at ingen av avisene har beriktiget noe som helst av det journalist Tommas Torgersen Skretting privat ikke vil vedstå seg, og som han likevel i det vesentlige gjentar i «Stavanger Aftenblad» så sent som 28. mars 2020.

Jeg har ikke mange nok fingre og tær til å telle antallet ganger jeg har henvendt meg til «Aftenposten», «Bergens Tidende», «Fædrelandsvennen» og (selvfølgelig) «Stavanger Aftenblad» for å få beriktiget pølsevevet om fortøyningsfeil som årsak til ALK-ulykken. De har alle avvist mine leserbrev, «Bergens Tidende» med den tilleggsbegrunnelse flere ganger om at de ikke trykker leserbrev som også er sendt til andre aviser!) En liten fjert i «Stavanger Aftenblad» i 2016 oppfatter jeg ikke som tilstrekkelig.

Når historien til norsk presses holdning til «fake news» en gang skal skrives, bør pølsevevet i mange aviser om årsaken til ALK-ulykken få et hovedavsnitt!