

## Bokanmeldelse

«'Alexander L. Kielland'-ulykken. Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene»  
Hertervig Forlag, 2016. 368 s.

Marie Smith-Solbakken (redaktør), Ellen Kongsnes, Else M. Tungland, Hans Jørgen Wallin Weihe, Christer D. Daatland og Harald Birkevold.

En gruppe historikere og journalister har gyvet løs på oppgaven med å beskrive ALK-ulykken, gjennom intervjuer med 250 overlevende og pårørende og folk som presumptivt vet noe om plattformen og ulykken. De 250 intervjuene er delt opp i flere tusen mindre avsnitt, som er blandet i hop, så vidt forstås med en ambisjon om å samle ting i temaer.

Det påstås at dette er en egen historisk metode, med den greske betegnelsen polyfoni - flerklang. Som historisk metode tror jeg, basert på lesning av boken, at metoden er mislykket. Her er det ikke harmonisk samklang, men snarere en overveldende disharmoni, grensende til kakofoni.

De fleste som setter seg ned for å lese en bok som dette er vel interessert i å få vite hva forfatterne, som presumptivt har satt seg inn i ulykken, mener om den, og herunder hvem som har ansvaret og hvordan ulykken kunne vært unngått. Når fremstillingen deles opp til flere tusen avsnitt klippet ut av 250 intervjuer, får man et vell av elementer, med en slags oppfordring til å sette dem sammen selv. Jeg tror ikke det er en historisk metode som kan anbefales, snarere tvert imot.

Utgangspunktet er åpenbart tatt i en tese om at ulykken ikke er fullt forklart. Det tror jeg er helt feil. Ingen som har lest ALK-rapporten, NOU 1980:11, kan være i tvil om at bruddet i D-6 staget var det som utløste ulykken, og medførte at plattformen gikk rundt. Man kan diskutere til månen blir en rekordstor gul ost om et slikt brudd i seg selv skulle ha medført at plattformen veltet, og til slutt lå opp ned i sjøen. Det var det som skjedde!

For forfatterne av boken har det åpenbart vært et poeng å knytte ulykken til forankringssystemet. Tesen er at mangler ved dette og mangelfull kontroll med bruken av forankringssystemet kan ha forårsaket ulykken. For de som har faglig kompetanse er det helt feil. Jeg uttrykker det noe udiplomatisk slik at det er **pølsevev**.

Jeg bestrider ikke at forankringssystemet for plattformen var beregnet med 10 ankere, 2 for hvert av de 5 ben («penta» betyr 5 på gresk). Dette forankringssystem var planlagt for bruken som boreplattform. Da må riggen

holde seg beinhardt på borehullet for å hindre utblåsning. Som boligplattform ville det, i prinsippet, vært tilstrekkelig med 1 anker - en boligplattform kan godt ligge på svai! En boligplattform som ligger inntil en fast plattform med gangvei må selvsagt ha flere anker for å hindre skader på den faste plattform eller boligplattformen. Men ingen har kunnet fremlegge beregninger som viser at 8 ankere er for lite! Det er det da heller ikke.

Spørsmålet om hva som forårsaket det endelige brudd i D-6 staget er for meg knekkende likegyldig. Når sprekken hadde beveget seg 3/4 rundt røret, slik man kan se av de avbildede striasjonene at den hadde, skal det ikke store belastningen til før røret knekker. Om den siste belastningen var en strekk i en ankerwire eller en bølge, har vel ingen betydning?

Jeg skrev i 1986 en bok om ALK-ulykken, etter avtale med et forlag, trodde jeg. Jeg viser her i generelle ordelag til ting som fremkom i bevisopptak i Stavanger byrett i 1986. Bevisopptaket er referert på s. 244-5 i boken. Manuskriptet til boken er tilgjengelig på [www.mitsem-blogg.com](http://www.mitsem-blogg.com) sammen med andre dokumenter som gjelder saken, herunder denne bokanmeldelse. (Det er vist til manuskriptet et stort antall steder i boken, men nett-adressen er dessverre aldri oppgitt!)

Boken inneholder et solid grunnlag for gjenopptakelse av politietterforskningen av ALK-ulykken. Jeg sikter da til flere uttalelser og sitater som viser at kaptein Torstein Sæd hadde oppdaget en sprekke i det røret som brast, og holdt øye med det hver gang han var på plattformen. Han hadde også varslet rederiet om det, både muntlig og skriftlig. På grunnlag av forklaringer om dette i bevisopptaket i 1986 ba jeg statsadvokaten i Rogaland om å etterforske dette, og det sa han til Stavanger Aftenblad at han ville, «med høyeste prioritet». Når det kom til stykket gjorde han likevel ikke det. Det er mulig at grunnen var at det ble avklart at etterforskning av den i utgangspunktet umulige sabotasje-teorien ikke kunne føre frem, og at dette ble slått i hartkorn med etterforskningen av det kapteinen (som omkom i ulykken) og maskinsjefen (som var i live) hadde sagt. Det siste hadde jeg for sikkerhets skyld på lydbånd! Likevel presterte maskinsjefen å si til «Stavanger Aftenblad» at han var blitt lurt av meg, og ikke egentlig mente det han hadde sagt på lydbåndet! Han var åpenbart hardt presset av arbeidsgiver, som igjen var hardt presset av operatørselskapet!

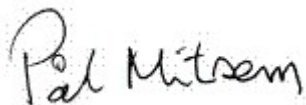
Maskinsjefen det gjelder er i mellomtiden død. Imidlertid inneholder boken uttalelser fra en rekke vitner som fortsatt lever som bekrefter kaptein Torstein Sæds bekymring for en sprekke han hadde oppdaget i staget, og oppgitthet over at rederiet ikke tok hensyn til hans muntlige og skriftlige advarsler.

Det er fortsatt mulig å få full dokumentasjon på at den største industriulykken i norsk historie i virkeligheten skyldtes en krangel om småpenger, som førte til en grundig inspeksjon som etter vedlikeholdsprogrammet ble utsatt fra september 1979 til sommeren 1980. Operatørselskapet krevet at riggen skulle gå av rate (at operatørselskapet ikke skulle betale for riggen) mens undersøkelsen og eventuelle reparasjoner ble foretatt! Kan man akseptere at dette blir tildekket, slik det har skjedd?

Dette har jeg tatt opp i brev til Riksadvokaten og Statsadvokatene i Rogaland 15. november 2016. Brevet er inntatt under ALK-ulykken i [www.mitsem-blogg.com](http://www.mitsem-blogg.com). Jeg har her berømmet boken og forfatterne for at de har innhentet disse forklaringer. Jeg har samtidig pekt på at forklaringer gitt på privat basis etter høflig forespørsel jo ikke kan ha den samme vekt som forklaringer avgitt til politiet som ledd i en etterforskning, med krav om forsikring på ære og samvittighet. Jeg tenker da særlig på de vitner som også er inntatt i boken som benekter at «Alexander L. Kielland» sommeren 1979, da man hadde en lengre godværsperiode, faktisk ble hevet opp så høyt at ulykkes-staget kunne inspiseres av kaptein Torstein Sæd. Etter å ha opplevet i 2016 at tidligere ansatte i rederiet som vel ikke overlevet tusenårsskiftet, hiver på røret snarere enn å delta i en høflig samtale er det mitt inntrykk at lojaliteten til tidligere arbeidsgiver er større enn viljen til å delta i en oppklaring av Norges største arbeidsulykke gjennom tidene.

Hvis Riksadvokaten og Statsadvokatene i Rogaland tar opp igjen etterforskningen for å få sementert viktige forklaringer mens folk fortsatt er i live, har boken gjort en stor misjon, selv om det kan være mye å kritisere.

*Randaberg, 16. november 2016*



H.r.advokat em