

Leserbrev til Aftenposten, Bergens Tidende og Aftenbladet 20200412.

ULYKKEN VI ALDRI BLIR FERDIG MED

Det var overskriften til professor i historie ved UIS Marie Smith-Solbakken i en artikkel om 'Alexander L. Kielland'-ulykken i «Aftenposten» for kort tid siden. Det er ikke meget jeg er enig med henne om når det gjelder ALK-ulykken, men overskriften passer godt.

Det gjelder særlig når Aftenbladet 8. april 2020 gjentar en rekke artikler fra et spesialnummer på 55 sider lørdag 26. oktober 2016, der hovedbudskapet formuleres på omslaget og s. 6: «Feil bruk rev Kielland i stykker», «Nordmennene hadde brukt plattformen feil og slitt den i stykker» ... «viser den franske granskningsrapporten». Samme dag hadde de samme journalister store oppslag med tilsvarende innhold i Schibsted-avisene «Aftenposten», «Bergens Tidende» og «Fædrelandsvennen» med tilsvarende påstander. For å slippe for mange gjentakelser, viser jeg til at oppslagene i Schibsted-pressen ligger som dokument 20161029 i «<http://www.mitsem-blogg.com/421491453>» (der 2016 er året, 10 måneden og 29 dagen). Dokumentene ligger forsøksvis i omvendt datorekkefølge, d.v.s. at de siste dokumenter kommer først og de eldste sist.

Det er litt utrolig at hovedjournalisten bak disse oppslag, Tommas Torgersen Skretting, kan skrive til meg 17. februar 2020: «Synes også det kan være greit å presisere at jeg aldri har skrevet at den franske undersøkelseskommissjonen mente forankring og forhaling var årsaken til ulykken, jeg har derimot skrevet at det franske verftet hele tiden mente dette var medvirkende.» Dette var en kommentar til min ros av hans ALK-bok, og han mener vel at han i boken ikke har skrevet at den franske undersøkelseskommissjonen mente forankring og forhaling var årsaken til ulykken. Men hvorfor skriver han en bok om den største industriulykke i Norge noen gang uten å nevne noe om årsaken til ulykken? Hvorfor skriver han i Aftenbladet gang på gang om ALK-ulykken, og peker på feil ved fortøyningen som årsak? Har redaktør Lars Helle en lavere terskel for hva som kan aksepteres enn forleggeren for boken, Erling Kagge?

Wikipedia skriver: «I sine kommentarer til den norske granskningen 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.»

Det er visst ingen som bestrider at (minst) 10 ankere må brukes for det ALK var bygget for - boring etter olje og gass som kan være under ekstremt høyt trykk.

Da kan selv en liten bevegelse av riggen utløse en blow-out. Det er ingen med sakkyndighet som noen gang, så vidt jeg vet, har gitt en skikkelig begrunnelse for at det samme skulle gjelde for en flytende plattform som bare brukes som flotell, slik tilfellet var for ALK. Da må fortøyningen sikre at plattformen ikke støter på andre faste eller flytende installasjoner på feltet. Hva dette krever beregnes av spesialfirma godkjent av riggens forsikringsselskap for hver liggeplass, med aksept av klasseselskapet og operatørselskapet. Jeg er ikke kjent med at noen har dokumentert at dette ikke skulle ha vært i orden for ALK før ulykken, men løse, udokumenterte påstander om at oppankringsmåten ikke var godkjent, har det vært mange av, særlig i Schibsted-pressen.

Det kan selvsagt likevel være slik at 8 anker ikke nødvendigvis kunne hindre at kreftene som er i spill likevel blir så store at de kunne ødelegge plattformen - rive den i stykker. Det er her beregningene og godkjennelsen fra spesial-firma kommer inn - det sikrer en fortøyningsmåte til enhver tid som plattformen og ankerlinene tåler. Hvem er det som har kunnskap om slike forhold? Svaret er: vitenskapsmenn med spesialkompetanse innen marin teknologi - om hvordan plattformer beveger seg i sjøen og hvilke spenninger de utsettes for, og hva som gir seg først, når og hvis spenningene blir for store. Mangelen på slik kompetanse hindrer åpenbart ikke journalister i Aftenbladet eller en professor i historie ved UIS fra å uttale seg skråsikkert om ting de ikke vet noe om.

Den første som uttalte seg om dette i tilknytning til ALK var, så vidt vites, Nils Gunnar Gundersen, Randaberg. I et leserbrev i Aftenbladet 28. april 1981, en måned etter at ALK-kommisjonen hadde avgitt sin rapport, skriver han i dokument 19810428 i min blogg, at «han ikke kunne forstå at en liten sprekk i en sveis kunne bringe en så massiv konstruksjon som ALK 'i kne'.» Beviset han anfører er at han har vært om bord på flere rigger av samme type i orkan, uten at de hadde blitt brutt i stykker. Han angir ikke hvilken kompetanse han har for å uttale seg, men det fremgår av web'en at han har yrkeserfaring som roughneck og plattformsjef på flere Pentagon-plattformer. Ved en anledning har Aftenbladet kalt ham sivilingeniør, men jeg kan ikke se at han noe sted benytter denne yrkesbetegnelse på seg selv, heller ikke i de mange innslag på nettet. I intervju med Aftenbladet i dokument 20161112 fremgår: «Jeg er ikke sikker på om ulykken trenger en helt ny granskning, men myndighetene bør kreve helt nye beregninger av ankerkreftene i det aktuelle området, ved først å benytte 10, så 8 ankere, mener Gundersen.» Er det riktig å oppfatte dette slik at han ikke ser seg kompetent til selv å gjøre disse beregninger?

Det er i så fall ærlig nok. Men på hvilket grunnlag forkaster han beregninger gjort av personer som uten tvil er kompetente til å gjøre slike beregninger, og som også har gjort det? Og hva skyldes det at Aftenposten, Bergens Tidende og Aftenbladet uten videre legger hans oppfatninger til grunn, og nekter å innta opplysninger om hva faktiske eksperter har beregnet seg frem til?

Når det gjelder personer som uten tvil er kompetente til å gjøre slike beregninger som Nils Gunnar Gundersen etterlyser, sikter jeg først og fremst til professor Torgeir Moan ved NTNU, og til direktør Per-Wiggo Richardson i DNV GL, og til de 4 rettsoppnevnte sakkyndige ved Handelsretten i Paris, Marcel Jourdain, Yves Rocquemont, Gerard Thalheimer og Jacques Cure, og til Lars Bergdahl, professor ved Chalmers Universitet i Göteborg. Hvilket grunnlag har journalist Tommas Torgersen Skretting og redaktørene Trine Eilertsen, Frøy Gulbrandsen og Lars Helle til å se bort fra og ignorere vurderingene fra disse og bare legge vurderingene til Nils Gunnar Gundersen til grunn?

Torgeir Moan var professor i Marin Teknologi ved NTNU. Han var medlem av ALK-kommisjonen. Wikipedia skriver: «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.» Regjeringen gjorde seg sikkert flid med å finne et sakkyndig medlem av ALK-kommisjonen hvis sakkyndighet var hevet over tvil, og lyktes med det!

Direktør Per-Wiggo Richardson i DNV GL (tidligere DnV) forklarer saken slik at selv legfolk må forstå i dokument 20161112: «Ankerwirene til ALK ville ryke før D6-staget, hvis D6 staget hadde vært uskadd.» Han ble intervjuet av journalisten som har gitt hovedoppslag om at feil i fortøyningen var årsak til ALK-ulykken i Aftenposten, Bergens Tidende, Aftenbladet og Fædrelandsvennen. Har han etter intervjuet med Richardson snakket med noen som er uenig, uten å skrive om det, eller har han selv og redaktør Lars Helle kommet frem til at Richardson må ha tatt feil i sine uttalelser til journalisten?

Marcel Jourdain, Yves Rocquemont, Gerard Thalheimer og Jacques Cure var franske eksperter i toppklasse oppnevnt av Handelsretten i Paris til å gi sakkyndig råd i søksmålet reist av Phillips m.fl. mot CFEM m.fl. Spørsmålet som var stillet av Handelsretten, og ekspertenes svar, er gjengitt (i oversettelse til engelsk) i dokument 20200330, s. 324 til 331. Spørsmålet til de franske sakkyndige var formulert helt i overensstemmelse med synet til de franske saksøkte, slik at de franske ekspertene meget lett kunne ha avgjort saken med et lite: «Det var årsaken!» Det tjener de franske eksperter til ære at de ikke gjorde det. De diskuterte nøye om ankingen kunne være årsaken til ulykken, og forkastet dette loddrett, under henvisning til at kreftene fra fortøynings-systemet var for små til å kunne forårsake ulykken! Når de likevel frifant de franske saksøkte, var det ved å peke på at sprekken i sveisen som var utgangspunktet for tretthetsbruddet i staget som brast kunne ha vært initiert av sammenstøt med en båt eller ved et uhell under transporten av staget med hydrofonholderen fra Arles, der den ble laget, til Dunkerque, der den ble

montert inn i ALK. Man hadde ingen opplysninger som begrunnet disse hypoteser, men blotte muligheten for at noe slikt kunne ha skjedd var for de franske rettsoppnevnte eksperter tilstrekkelig grunn til råd til retten om at det ikke var bevist at sveisefeilen gjort ved byggingen, som ikke ble bestridt, ikke nødvendigvis var årsak til ulykken.

Tilhengere av fortøyningsteorien fremstiller det regelmessig som om de franske saksøkte ble frifunnet for det gigantiske søksmål som var rettet mot dem. Helt nøyaktig er det ikke - saken ble avgjort med et forlik, der de franske saksøkte visstnok betalte over 5 millioner kroner. Det var bare en brøkdel av kravet, men helt sikre på utfallet av rettssaken kan vel ikke de franske saksøkte ha vært?

Det fulgte av vurderingen til de franske sakkyndige at klasseselskapets kontroll med byggingen, eller mangel på sådan, kom i fokus. De franske sakkyndige er meget kritiske til jobben som ble gjort av Det norske Veritas, og sier nokså direkte at ulykken kunne vært unngått dersom ikke rederiet hadde skiftet fra Lloyds Register of Shipping til Det norske Veritas, da Lloyds hadde mer erfaring og bedre metoder, jfr. dokument 20190209. Men, Håkon Lavik, mangeårig informasjonssjef i Statoil, har kanskje rett når han spør i dokument 20161104 om DnV er «hellig og uangripelig» i norsk presse?

Jeg tok på et visst tidspunkt kontakt med en nestor i Norden innen marin teknologi, professor Lars Bergdahl ved Chalmers Universitet i Gøteborg. Hele min korrespondanse med ham ligger i min blogg. Hans sakkyndige råd i inntatt i dokument 20200112. Han karakteriserer det som usannsynlig at bruk av 8 ankerliner, snarere enn 10, kan ha forårsaket ulykken.

Kort sagt, som anført av Wikipedia, fremla ikke CFEM noen beregninger eller analyser som begrunnet fortøyningsteorien som ulykkesårsak. Så vidt jeg vet, og jeg prøver å følge med, er det ingen som har gjort det senere heller, og i alle fall ikke Aftenbladet eller andre Schibsted-aviser. Det kunne være interessant om Aftenbladet, Bergens Tidende og Aftenbladet kunne begrunne sin konsekvente avvisning av hva sakkyndige har sagt om saken, og sin klokkertro og sterke fokus på hva en person som råder regjeringen til å kontakte eksperter mener og har uttalt!


Når historien om «fake news» i norsk presse en gang skal skrives bør Schibstedpressens dekning av i ALK-saken få et hoved-kapitel.

Hva betyr det å diskutere årsaken til en ulykke som har skjedd for over 40 år siden? For de etterlatte er det selvsagt et tomrom i livet som aldri kan tettes. Jeg synes det er kritikkverdig av Aftenbladet og andre, og særlig Kian Reme og Kielland-nettverket, å gi de etterlatte inntrykk av at det er forhold om årsaken til ulykken som enkelte prøver å holde skjult. Aftenbladet introduserer 11. april 2020 en helt ny teori om at bruddet i sveisesømmen i stag D6 ikke utløst et

tretthetsbrudd på grunn av bølger som beveget ALK, slik ALK-kommisjonen har konkludert, men at svakheten i sveisesømmen førte til brudd på grunn av en ellers ukjent eksplosjon ett eller annet ukjent sted på ALK. Så vidt jeg forstår vises det da til deler av ALK som i dag ligger på så stort dyp i Nedstrandsfjorden at ytterligere undersøkelser i dag er teknisk og økonomisk umulige. Så vidt jeg forstår bygger også denne teori på eksistensen av svakheter i sveisesømmen ved hydrofonholderen på D-6 staget, men at svakheten ga seg utslag på en noe annen måte enn beskrevet av ALK-kommisjonen. For å si det på amerikansk: So what? Er hensikten med å bringe dette opp nå at enkeltpersoner kan fortsette å få luftet sitt navn og sitt kontrafei i pressen enda noen ganger, eller år?

Jeg vil sterkt oppfordre Aftenbladet om ikke å følge dette opp. Alle fornuftige hensyn, og ikke minst de etterlattes interesse, dokument 20200217, er best tjent med at saken nå avsluttes nå, en gang for alle. Hensett til det store antall pårørende etter ulykken, synes jeg det er tankeløst, og også hjerteløst, å fortsette spekulasjoner om fortøyningsfeil, og enda mer, å introdusere spekulasjoner om at sprekken i sveisen kunne ha utløst katastrofen på en marginalt annerledes måte enn det ALK-kommisjonen la til grunn, når det er teknisk og økonomisk umulig å følge dette opp i dag.

Randaberg, 12. april 2020



H.r.advokat og konsul emeritus, statsautorisert translatør