

Pål Mitsem

Fra: Pål Mitsem <mitsem@mitsem.no>
Sendt: torsdag 16. januar 2020 10.55
Til: 'Kian Reme'
Emne: ALK-KATASTROFEN - OG FORTØYNINGSTEORIEN

Gode folk med interesse for ALK-ulykken,

Jeg har de siste par dager gått gjennom opplysninger om ALK-ulykken, kanskje først og fremst for en gang for alle å tilbakevise den umulige påstand om at ulykken var forårsaket ved feil i fortøyningen som «rev plattformen i stykker».

Resultatene er stort sett samlet i min blogg <http://www.mitsem-blogg.com/421491453>. Her er lagt inn et stort antall dokumenter, med en dato i mitt 8-siffer-system, der de første 4 siffer er året, de neste 2 måneden og de siste to datoen. Ambisjonen er at alle dokumenter skal ligge i omvendt datorekkefølge, med de nyeste dokumenter først og eldste til sist. Selv om det er dokumenter som ikke ligger i omvendt datorekkefølge, er det ofte mulig å bla seg frem til dokumentet man søker med hjelp fra datoen.

Jeg vil særlig vise til den fagkyndige erklæring fra nestoren i bransjen, professor Lars Bergdahl, dokument «20200112 Professor Lars Bergdahl, Chalmers.pdf». Han sier krystallklart at 8 anker i stedet for 10 ikke skulle ha noen betydning for riggen.

Dermed sier alle med sakkyndighet som har uttalt seg om saken i Norge (Torgeir Moan, [https://no.wikipedia.org/wiki/Alexander_L._Kielland_\(plattform\)](https://no.wikipedia.org/wiki/Alexander_L._Kielland_(plattform))), Frankrike (de 4 rettsoppnevnte eksperter for ALK-søksmålet i Paris) og professor Lars Bergdahl ved Chalmers Universitet i Göteborg at bruk av 8 ankere i stedet for 10 (som var krevet ved oljeboring), ikke har hatt noen betydning for ulykken. Kanskje Schibstedpressen etter hvert forstår det?

De siste par dager har jeg lagt inn skjermbrev til SNL (Store Norske Leksikon) og Riksrevisjonen, med henvisning til en rekke dokumenter som kanskje er nye for de fleste. Jeg viser særlig til dokument «19810428 Leserbreve fra Nils Gunnar Gundersen om ALK-ulykken.pdf», som viser at oppfinneren av fortøyningsteorien har så liten forståelse for det han skriver om at man ikke tror at han kan være sivilingeniør. Likevel har han klart å få med seg store deler av Schibstedpressen, og kanskje også Kielland-gruppen, med på sine umulige spekulasjoner.

Når jeg tok saken opp igjen, var det fordi at noe som kaller seg Store Norske Leksikon på nettet i sin artikkel om ALK-ulykken nesten ikke nevner sveisefeilen som var den direkte årsak til ulykken, men bruker tid og plass til å snakke om fortøyningen med bare 8 anker, i stedet for 10, osv. Det har jeg kritisert kraftig i dokument «20200112 ALK-ulykken og SNL.pdf». Den ansvarlige redaktør for SNL overlot ansvaret til en professor i historie.

Da jeg viste til at Wikipedia hadde en korrekt fremstilling, påsto redaktøren for SNL at han visste hvem som var forfatter av artikkelen i Wikipedia, og antydte at jeg kanskje hadde påvirket ham. For meg var det en ukjent person, men når jeg søker ham på nettet, ser jeg at det er en ingeniør med tallrike fagartikler på engelsk og norsk om tekniske spørsmål innenfor oljeindustrien. Han trenger ikke hjelp fra en avdanket advokat for å forstå at ALK-ulykke ikke har noe som helst å gjøre med fortøyningen, men skyldtes sveisefeilen.

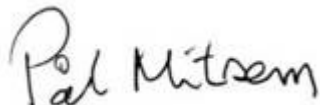
Den såkalt ansvarlige redaktør for SNL lover ingen endring av artikkelen i SNL, før forfatteren av artikkelen i SNL, som ikke er ingeniør, endrer den! Jeg hadde et visst håp om at den umulige fortøyningsteorien var helt ryddet av veien i Norge før Riksrevisjonen ser på saken, hvis den altså gjør det! Mitt siste innlegg til Riksrevisjonen er dagens dokument «20200115 ALK-skandalen skjerm brev til Riksrevisjonen.pdf».

Jeg sirkuler dette brev til personer jeg tror har interesse for saken, inklusive opphavsmannen til fortøyningsteorien og hans proselytter. Jeg tror fortsatt ALK-saken kan avklares en gang for alle, hvis man får påtalemyndighetene, avisene og andre til å intervju nøkkelpersoner i Stavanger Drilling som var med på hele diskusjonen mellom Phillips og rederiet om inspeksjonen i en godværs-periode sommeren 1979 (mellom august og 9. september 1979, i følge maskinsjef Leif Barkved i dokument «19860307 Beediget erklæring av Leif Barkved.pdf»).

Folk som kjenner saken bedre enn meg bør fremstå og bekrefte at ALK var bygget slik, med trapper og gelendere, at man kunne ta seg ned fra dekket til flytepontongene og videre inn i de deler av plattformen som vanligvis lå under vann (som aldri ble inspisert av DnV). Det var det kapteinen og maskinsjefen ville gjøre i godværs-perioden sommeren 1979, men de ble iflg. Barkved stoppet av Phillips, som truet med å sanse betalingen for riggen hvis den skulle inspiseres. Inspeksjonen var etter kapteinen og maskinsjefens mening nødvendig for på sikkerheten (noe Phillips hadde hovedansvar for etter petroleumsloven)!!! De som vet mer om dette enn meg bør stå frem og bekrefte at sprekken ved hydrofonholderen i leggen som brast høyst sannsynlig ville ha blitt oppdaget sommeren 1979, slik at hele ulykken kunne vært unngått. Min blogg står til disposisjon for de som vet mer om dette enn meg!

Bloggen er ellers åpen for alle som kan bidra med faktiske opplysninger i saken, og synspunkter om klassifikasjonsselskapets ansvar.

Med vennlig hilsen



Pål Mitsem

H.r.advokat em., statsautorisert translatør