

D - 4



BRUDD

STAG D-4

ALEXANDER L. KIELLAND

AV

OLE C. ØSTLUND

OPPDATERT UTGAVE
TRONDHEIM OKTOBER 2023

INGRESS; oppdatert okt. 2023 (etter Kielland-seminar Oljemuseet i Stavanger 10.10.2023)

D-4 staget havner på bunnen av Ekofiskfeltet lengre fra plattformen enn stagene D-E og D-3 som ender på location. Stag D-4 havner på havbunnen der D-leggen med ankerlinjer posisjonerer seg etter frakobling fra resten av plattformen.

D-4 sprenges i øvre brudd og imploderer i nedre brudd. Mellombiten blir hengende med D-leggen ved innvendig leder i staget. Leideren går fra topp med innvendig inspeksjonsplattform og mannhull inn til dekk, til mannhull i bunn inn til D-leggen (D-søylen). Lufttrykket fra eksplosjonen slår ned i vannet og skaper en vannbølge som forplanter seg i alle retninger. Bølgen treffer først E-leggen, skyver denne vekk og stag D-E får bruddanvisninger ved at ankerlinene fra D-leggen holder igjen. Bølgen løper opp E-leggen (E-søylen) og slår opp under dekk med deformering av dekkstivere i området nære E-søylen (dokumentert av Veritas). Ved at ankerlinene fra D-leggen holder igjen påføres tretthetssprekken i stag D-6 den andre rasten av de 3 rastene sett i elektronmikroskopet, og som førte til at tretthetssprekken gikk i brudd ca kl. 18.30, da det normalt bare skulle vært ca 16 mann om bord pluss de 4 som jobbet i mudrommet. Første rast skyldes lastomfordeling og lufttrykket som treffer dekk og containere på dekk, da stag D-4 klippes av ved sprengning. Vannbølgen treffer kort etter D-leggen og skyver denne fra resten av plattformen med strekkbrudd i alle resterende stag i nedre plan, stag D-E og stag D-3 går i utrivnings, strekkbrudd. Restmaterialet i tretthetssprekken i stag D-6 går i brudd. Plattformen holdes igjen av ankerwirene til LO. Bølgen løper opp D-leggen og river livbåten av ene festet (se livbåtskader). Dette forløp stemmer med vitneavhør om et smell og deretter to store bølger som kom tett på hverandre hvormed plattformen kantret. Da dekket kommer ned og D-leggen kommer opp bøyes toppstagene TD3 og TD4 omtrent på midten for deretter å slites løs i bølgene.

FAKSIMILE FRA DOKUMENT 2, TV2 1995;

<https://www.youtube.com/watch?v=e4EetwZ2N8w>

Veiledning gjennom det tekniske.

Klikk inn på fig 1.0 The rig: <http://www.multinet.no/~falk/Falk1.3.htm>

Denne er hentet fra granskningskommisjonen NOU 81:11 side 292

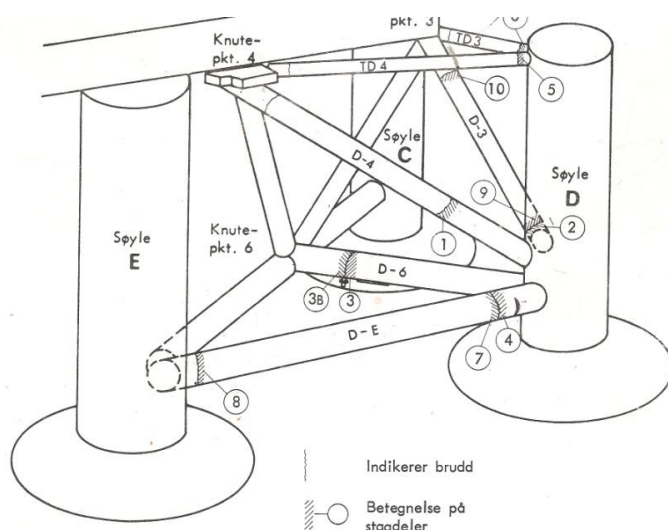


Fig. 7.1.1 Betegnelse på stagdeler som er undersøkt.

Skissen med skraverte områder viser hvilke brudd som ble sendt til metallurgisk undersøkelse ved SINTEF i Trondheim.

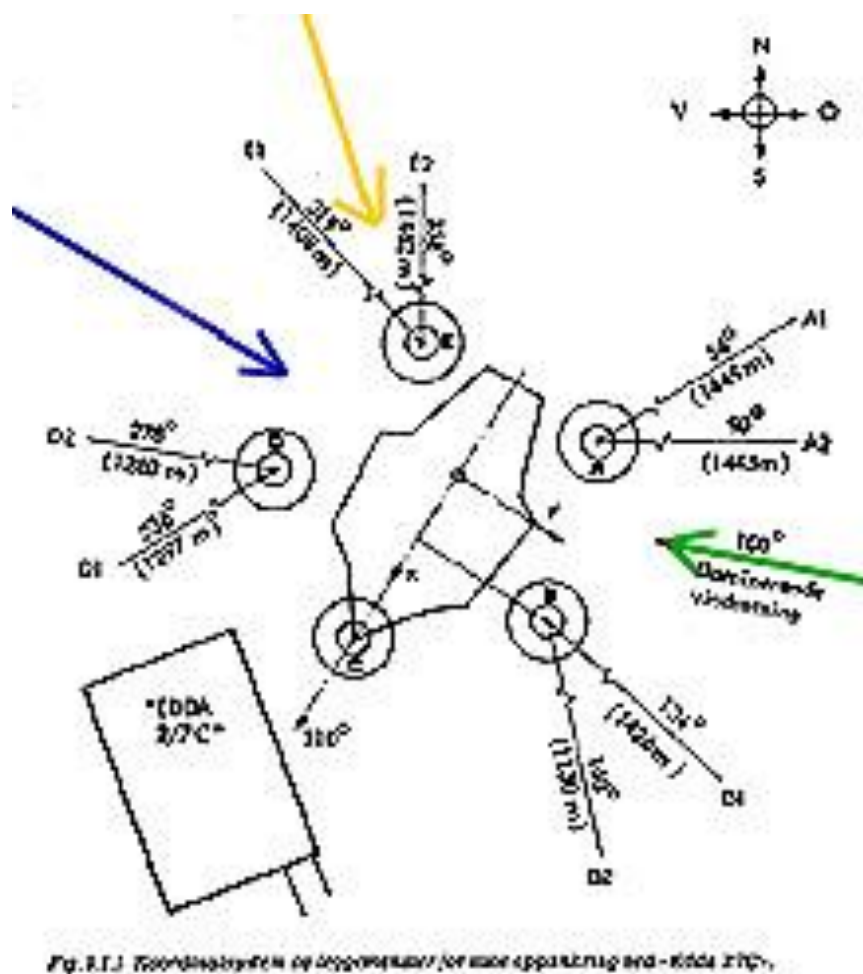
Som fremgår ble der tatt prøver av alle bruddene som var på D-leggen nedenfra regnet D-E, D-6, D-4, D-3, TD3 og TD4.

Videre ble det sendt prøver fra andre enden av stagdel D-E, og stagdel D-3, men IKKE andre enden av stagdel D-4 med eksplosjonsbruddet. Dette ble bevisst holdt utenfor.

>

Plattformen var oppankret, og trukket bort fra EDDA plattformen, gangveien var løftet opp. Vær og vind var som på denne skissen

<http://www.multinet.no/~falk/Falk2.5.htm>



Den grønne pila viser vindretningen 27. mars 1980, og D-leggen ligger da på LE side med avlastede ankerwire. Skissen viser de 8 ankerlinene som går ut fra pontongene, unntatt fra E-søylen som er nærmest EDDA.

Ankerlinene har sin del i hva som skjer ettersom de holder plattformen igjen mot bølgene.

Vitneavhør sier SMELL og 2 store bølger.

Uansett hva det kommer av RIVES D-leggen fra resten av plattformen. Ankrene holder igjen og om ikke annet har skjedd, vil samtlige brudd i nedre plan være

UTRIVNINGSBRUDD grunnet STREKKbelastning.

La oss se på disse bruddene ref fig 1.

Stag D-E får utrivningsbrudd i begge ender, den ene enden blir hengende fast på D-leggen en kort stund før den rives av.

Bilde av stagdel D-E brudd mot E-leggen: <http://www.multinet.no/~falk/de1.jpg>



bilde av stagdel D-E brudd mot D-leggen <http://www.multinet.no/~falk/de2.jpg> leppa viser at det har hengt igjen for så å bli revet løs.



Fortsetter i nedre horisontalplan med stag D-6 med tretthetsbruddet <http://www.multinet.no/~falk/d6.jpg> den lille tunga til høyre i bildet var trolig siste del som røk



De to skråstagene D-3 og D-4 skulle en forvente ha samme bruddmønster om ikke noe annet enn utrivning grunnet at ankerene holdt igjen skjedde?

Først nederste brudd stag D-3, bilde <http://www.multinet.no/~falk/d3-2.jpg> viser et entydig utrivings - strekk brudd.



Samme skulle en forvente på nedre brudd stag D-4.

Bilde <http://www.multinet.no/~falk/d4-2.jpg> Dette bruddet avviker imidlertid klart fra utrivingsbruddet stag D-3. Bruddflaten som skimtes er polert, bøyd innover, og i bakkant på bildet skimtes at denne er sugd innover - dette er et implosjonsbrudd som følge av undertrykk i et lukket rør, som om du setter fingeren for enden av et sugerør og trekker inn, klapper sugerøret sammen. Avrundingen i kanten skyldes vannet som strømmer/suges inn i røret over kanten og polerer denne.



Derneft går vi over til brudd i øvre del av stag D-3. Staget har blitt hengende igjen på platformen og når denne kantrer går ned i havbunnen for så å knekke med følge at kompresjonsbrudd, sammenklemt, på oppsiden og strekkbrudd på undersiden, se bilde <http://www.multinet.no/~falk/D3-1.jpg> staget ligger opp ned på bildet i forhold til på riggen. Øvre del på bildet er strukket - strekkbrudd, nedre del på bildet er komprimert, sammenklemt.

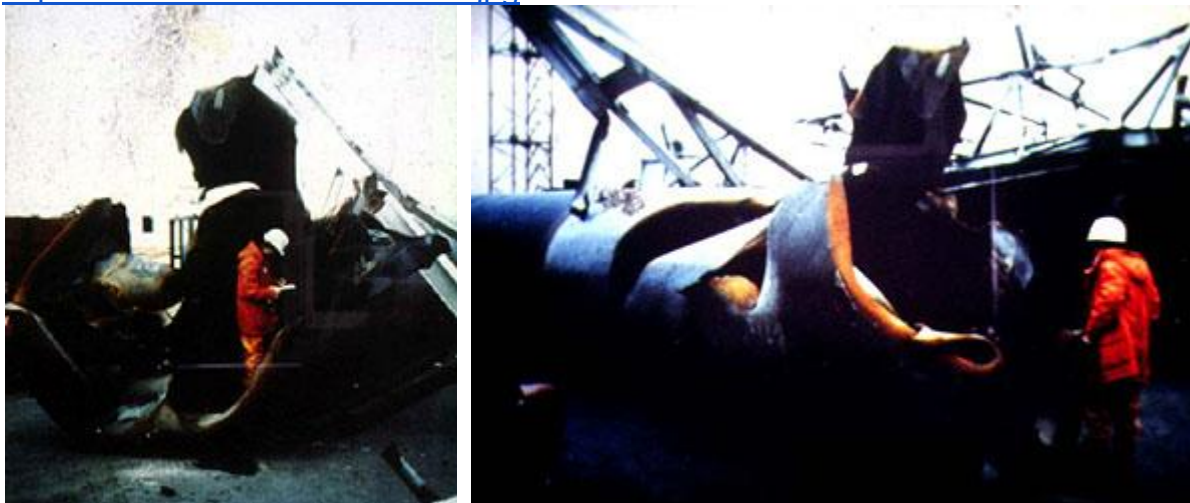


Nå er det å forvente at øvre brudd i det andre skråsteget D-4 tilsvarer bruddet i øvre del stag D-3.

Bildene viser imidlertid noe helt annet.

Øvre brudd D-4 <http://www.multinet.no/~falk/d4-11.jpg>

<http://www.multinet.no/~falk/d4-1.jpg>



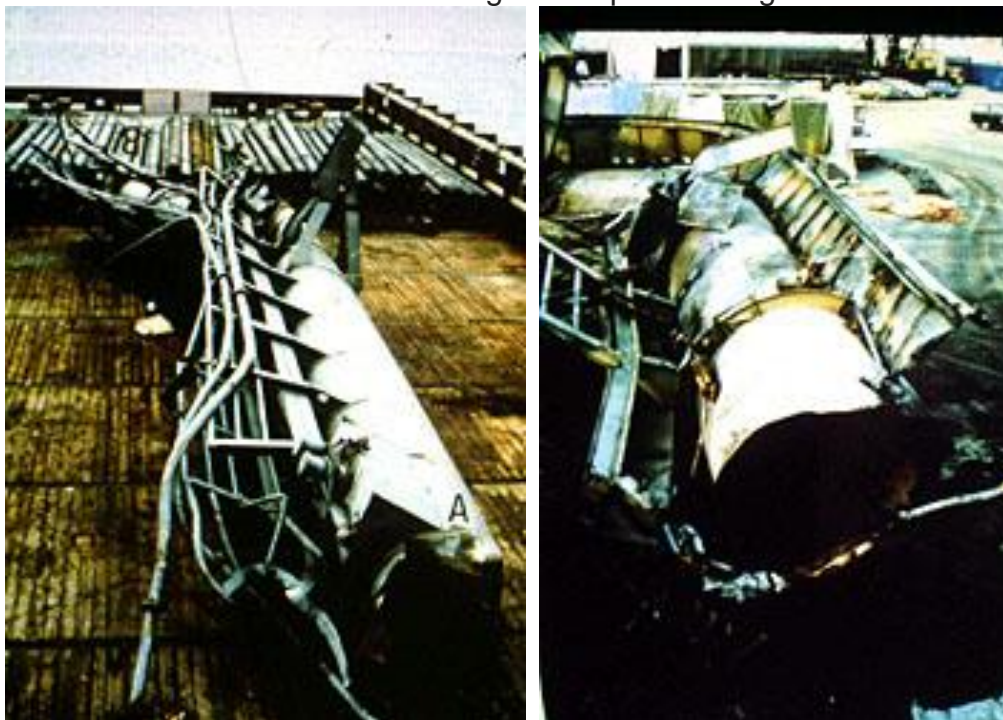
Disse bildene viser en bruddflate som er voldsomt opprevet, sprengt utover og flenger som er krøllet innover med avsløpt maling etter implosjon og innstrømming av luft for å utligne undertrykket som følger etter eksplosjonsfasen, hvor eksplosjonen trekker luften med seg ut av staget og undertrykk brer seg nedover og danner nedre implosjonsbrudd.

De to gjenstående stagene i dekkplan har begge gangveier. Disse bøyes omtrent på midten når pontongen på D-leggen presse ut og opp, dekket kommer ned når plattformen kantrer. TD3 og TD4 blir hengende i dekk og D-legg før de slites av i bølgene, se bilder

<http://www.multinet.no/~falk/Td3.JPG>

<http://www.multinet.no/~falk/Td4.JPG>

Her har vi mer uryddig bruddflater ettersom dette ikke er utrivnings - Strekk brudd, men mekanisk rivningsbrudd etter noen tid i sjøen. Men ingen av bruddflatene har de karakteristisk avrundede innkrøllinger som på D-4 staget.



DEL 1: OPPSUMMERT:

Bildene av bruddene viser at bruddflatene på Stag D-4 entydig skiller seg ut og ikke er STREKK - UTRIVNINGBRUDD - HVA SKYLDES BRUDD D-4?

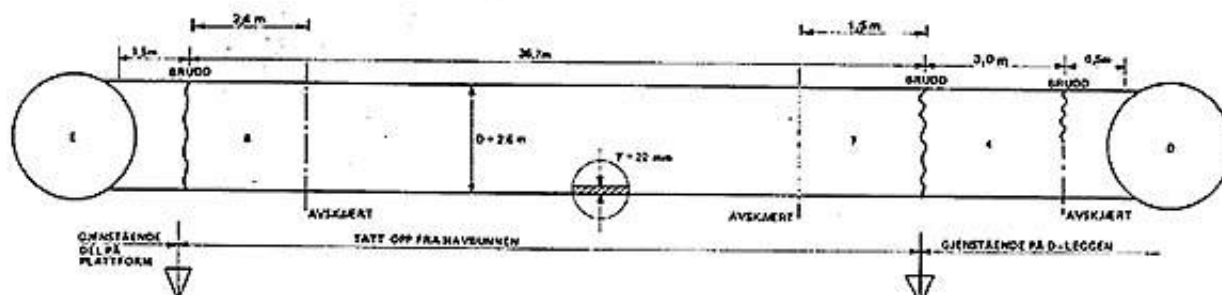
DEL 2: MATERIALE MANGLER:

Ved mekanisk utrivnings - strekkbrudd, og tretthetsbrudd, dannes rene bruddlinjer hvor bruddflatene lett kan passes sammen og alt materiale er tilstede.

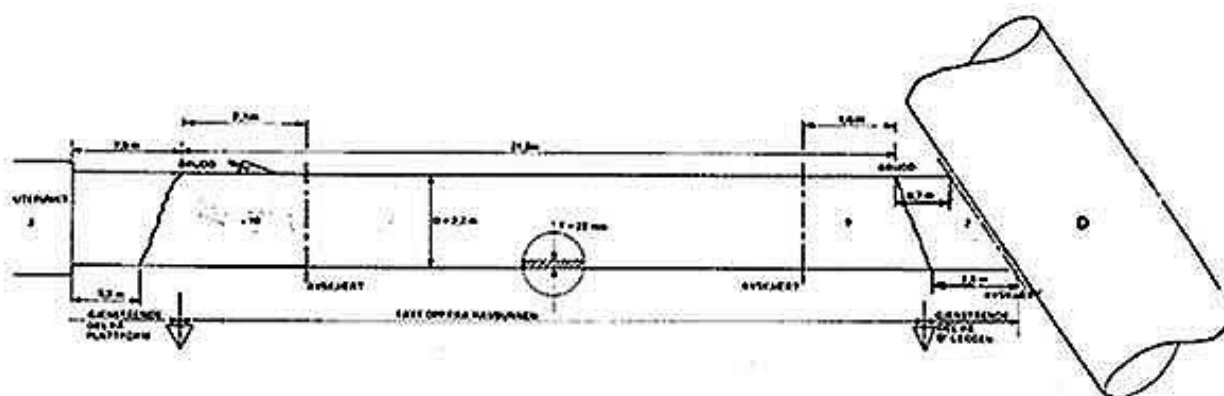
Tretthetsbruddet i stag D-6 hadde ingen stagdel som lå igjen på Ekofisk feltet ettersom den andre delen av tretthetsbruddet satt igjen på plattformen. De 3 andre stagene som festet nederste del av D-leggen med pontongen til plattformen var D-E, D-3 og D-4. Plattformen ble tauet inn til Kallstø hvor Bloms Oppmåling foretok oppmåling av bruddskadene. Stagedelene ble plukket opp fra havbunnen på Ekofisk-feltet og brakt inn til Phillips på Aker Norsco basen i Tananger. Her ble de avbildet (bilder tidligere vist i del 1) og bruddflater målt opp av fagfolk fra Statoil som hadde avtale om å bistå granskningskommisjonen.

Statoilrapporten inneholder sammenstillingskisser av de 3 stagene D-E, D-3 og D-4.

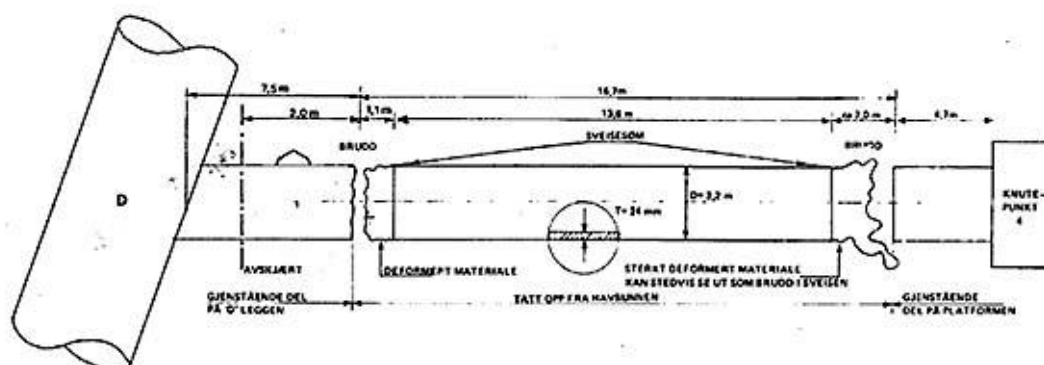
<http://www.multinet.no/~falk/Falk2.0.htm>



Sammenstilling av stag D-E har en bruddansvisning mot E-leggen og 2 mot D-leggen, bruddene passer sammen, alt materiale er til stede som forventet ved utrivningsbrudd.



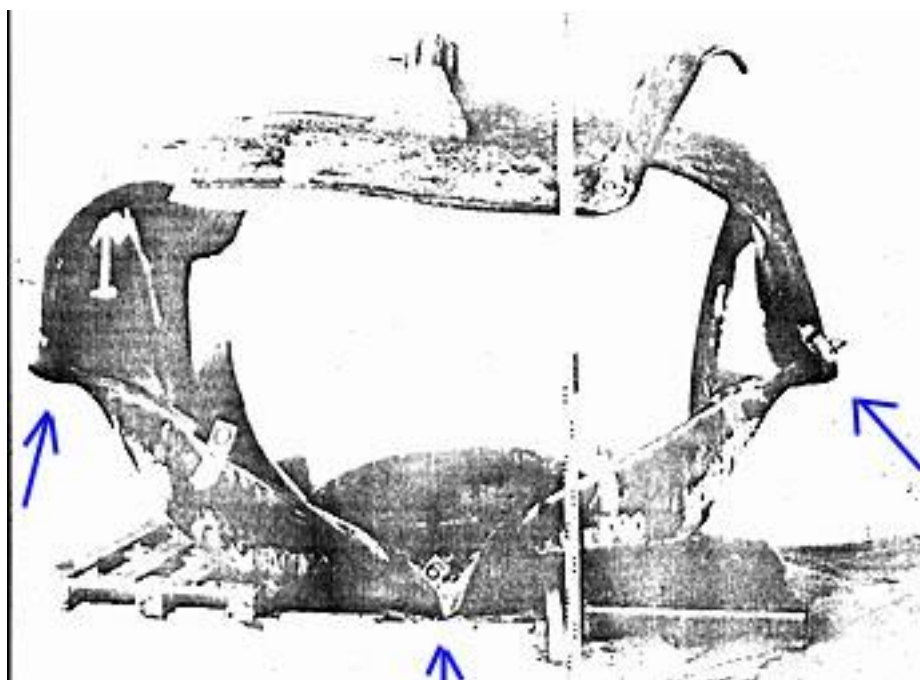
Sammenstillingskisse av brudd i D-3 staget viser samme forløp. Her er bruddansvisning oppunder knutepunkt 3 i dekket og nær D-søylen, alt materiale er tilstede - bruddet ned mot D-søylen er entydig et utrivningsbrudd.



Sammenstillingskissen av stag D-4 viser at der mangler materiale både i bruddet opp under dekk (eksplosjonsbruddet) og bruddet ned mot D-leggen (implosjonsbruddet). At det mangler materiale i øvre brudd opp under dekk der eksplosjonen fant sted er å forvente ved en eksplosjon hvor fragmenter sprenges bort. Avhør bekrefter at vitnet som skulle om bord i en livbåt eksponert mot bruddstedet fant denne gjennomhullet hvorved der står å kunne lese; "Avhørte syntes det var dårlig gjort av fienden å skyte på livbåter."

At det også manglet materiale i bruddstedet ned mot D-leggen er mer forvirrende. Ved et implosjonsbrudd i nedre del, som følge av eksplosjonen i øvre del som trekker med seg luften ut og skaper undertrykk som brer seg nedover i staget, kolliderer staget der innvendig undertrykk og utvendig vanntrykk overstiger rørveggenes bæringkapasitet. Staget imploderer på undersiden ettersom vanntrykket her er størst grunnet rørets diameter på 2.2meter. Men ved implosjon av denne type under vann, er det ikke å forvente at materiale blir borte?

Bilde av nedre bruddflate på stag D-4 er inntatt i granskningskommissjonens NOU 81:11 side 316, ref <http://www.multinet.no/~falk/Falk6.1.1.htm>



Denne bruddflaten passer ikke sammen med nedre implosjonsbrudd på mellombiten stag D-4 som plukket opp fra bunnen på Ekofiskfeltet, se ovenfor. De skarpe knekkpunktene kan ikke ha blitt påført av krefter fra havvannet. Sprekken innvendig bak nederste leppe tyder også på krefter som presser utover. Er denne bruddflaten manipulert med mekanisk utstyr, og når er i tilfelle det utført? Stolt Nilsen som fikk ansvar for 2ndre snuforsøk, hadde etter av D-leggen var slept til land for inspeksjon, dykkeroppdraget med å skjære av D-4 stussen og D-E stussen som pekte ned i vannet fra D-søylen, og bringe disse inn til Statoils materialtekniske laboratorium på Forus. Operasjonen ble utført av dykkere nattestid i mørket.

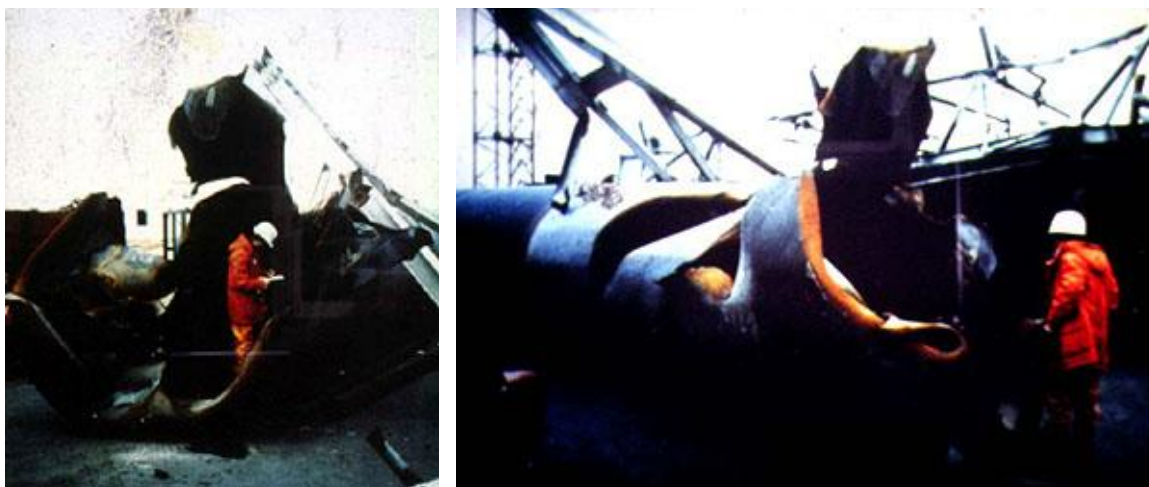
DEL 2: OPPSUMMERT

At der mangler materiale i stag D-4 stadfester at bruddene i dette staget IKKE er utrivnings - strekkbrudd som til sammenligning stag D-E og stag D-3. At materiale mangler som blåst bort, underbygger at der har vært en kraftig innvendig trykkoppbygging i stag D-4 som ved en eksplosjon, men sier fortsatt lite om hva trykkoppbygging/eksplosjonen kom av. Var der tilfeldig gassansamling som antennes? En materialteknisk undersøkelse av stålet kan gi nærmere svar om der oppdages strukturendringer i stålet. Men prøver av stål fra øvre brudd D-4 ble ikke sent til Sintef sammen med de øvrige stålprøver for metallurgisk undersøkelse, ref. fig1. del 1.

DEL 3: EKSPLOSJON !

Etter sning av plattformen september 1983 og inspeksjon om bord 13. oktober 1983 tok Kiellandfondets tekniske rådgiver Ole Østlund til orde for at den del av D-4 bruddet som satt igjen på plattformen måtte sikres før plattformen ble senket i Nedstrandsfjorden. Der ble inngått avtale med de franske interesser om at de bekostet avskjæringen. Kiellandfondet medvirket til at tillatelse ble gitt av norske myndigheter. Avtalen omfattet at det skulle sikres prøver fra bruddstedet til metallurgisk undersøkelse i Norge.

Bildene fra Statoil-rapporten til granskningskommisjonen var entydige, øvre brudd i stag D-4 var IKKE et utrivnings/strekkbrudd hvor bruddet går minste motstands vei gjennom materialet. Utrivning/strekkbrudd skjer ved at færrest atombindinger i materialets molekyler brytes, rives av. Bildene viser voldsomme bruddflater som dokumenterer at langt flere atombindinger er revet av enn det som skal til for at staget skal strekkes i brudd. Hvor kom energien fra som har revet av alle atombindinger bruddflaten på bildene dokumenterer? Den energien har ikke kommet fra bølgene, men må ha tilkommet fra en ekstern kilde - antent gassansamling, eller?

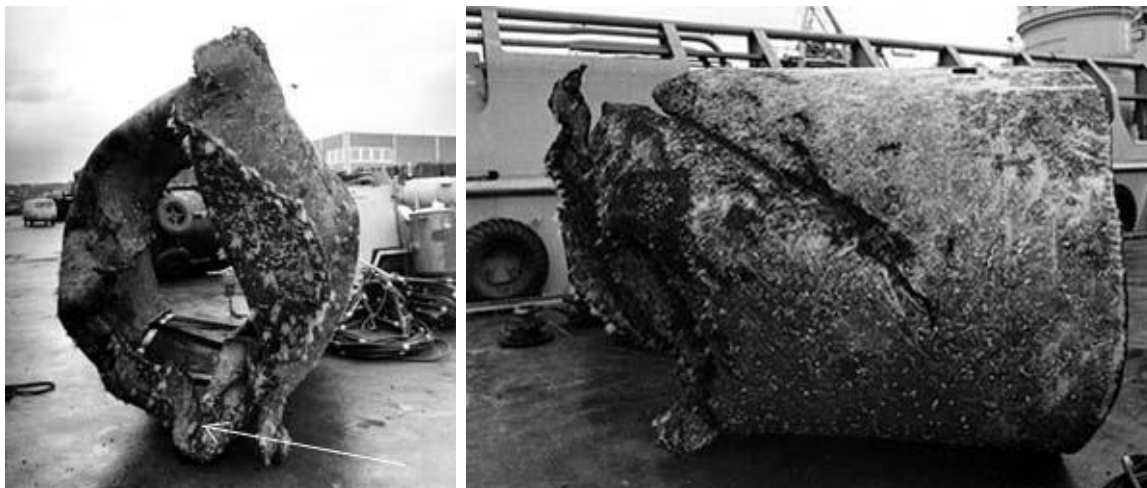


Bildene viser et oppflærret bruddforløp hvor biter er blåst bort som følge av kraftig overtrykk som trekker med seg luften ut av staget som er lukket i enden, og der brer seg

undertrykk ned gjennom staget som imploderer under vann. Etter eksplosjonsfasen utlignes undertrykket ved at luft strømmer tilbake inn i staget gjennom øvre bruddsted. Friksjonen fra den tilbakestrømmende luften sliper av malingen rundt bruddkantene og varmer disse opp - friksjonsvarme - og flatene krummes innover, hvoretter rust senere dannes på de av luftstrømmen avslipete deler.

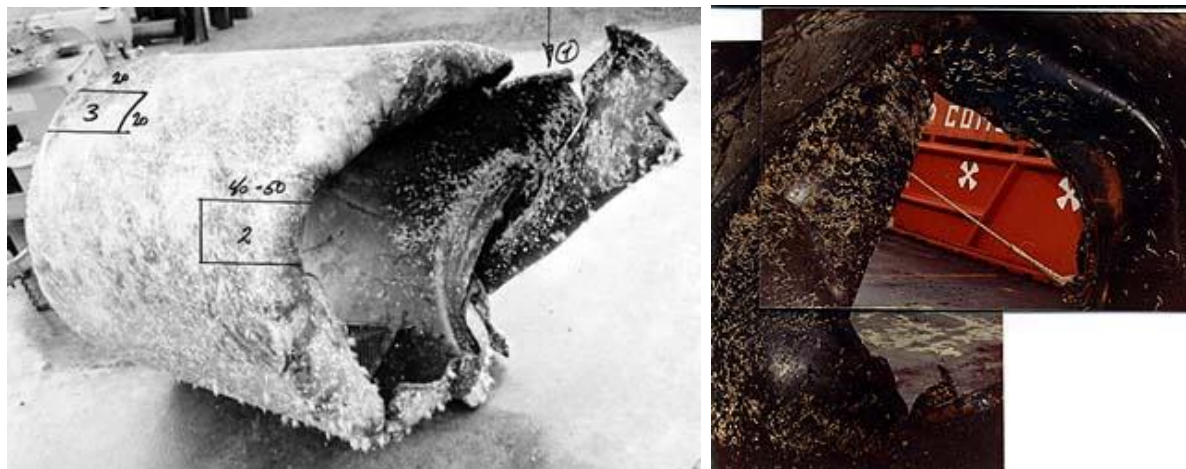
Men hva kom overtrykket/eksplosjonen av? Granskningskommisjonen skriver i sin rapport NOU 81:11 at de ikke hadde tid til å se på eksplosjon som mulig årsak til Kielland-katastrofen. Men disse bildene er beviselig tatt inn i en rapport Statoil lagde for kommisjonen sammen med sammenstillingskissen av stag D-E, stag D-3 og stag D-4 som dokumenterer at der mangler materiale i stag D-4 som blåst bort? Dog nevner rapporten at der er tatt om bord gassflasker og anordnet gass sentral på Kielland, men om der har blitt gassansamling innvendig i stag D-4? Hvordan har den gassen kommet til, og vil en antenning av gass med påfølgende gasseksplosjon være kraftig nok til å forårsake de deformasjonene som bilder av øvre brudd stag D-4 viser? Dette kan en metallurgisk undersøkelse gi svar på, men stålprøve fra øvre brudd stag D-4 ble ikke sent Sintef for undersøkelse sammen med prøver fra de andre bruddflatene - HVORFOR ikke (ref fig 1)? Visste kommisjonen noe som ikke har kommet fram i kommisjonens rapport NOU 81:11?

Stagdelen på D-4 staget som hentet opp sammen med de andre stagdelene fra bunnen av Ekofisk-feltet var 1983 for lengst havnet i smelteovnen. Men der stod igjen en bruddel på plattformen som høsten 1983 var snudd. Denne ble nå skåret av.

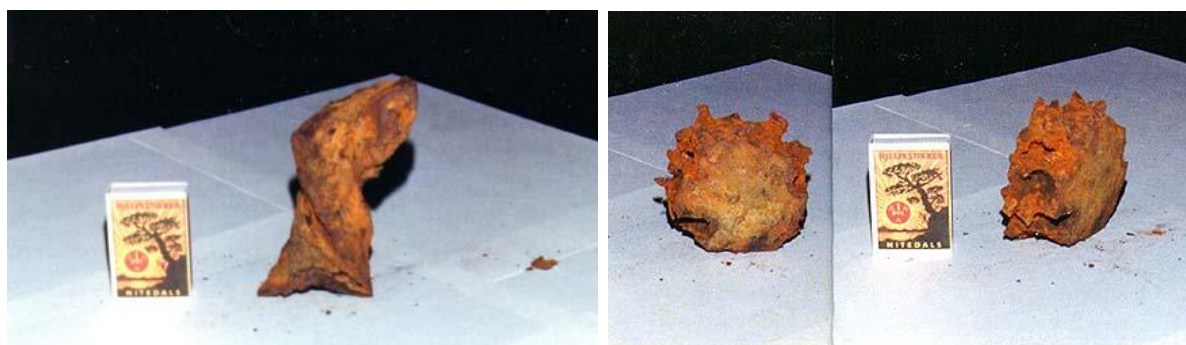


Bilder av den avskårne D-4 stussen liggende på kaia i Randaberg. Denne bruddflaten skulle om skyldes STREKKBUDD ha passet sammen med bruddflaten avbildet på fargebildene av Stag D-4 i Statoil rapporten til kommisjonen. Bildet til venstre viser hvordan implosjonen som følger eksplosjonen har sugd bruddflaten innover. Legg også merke til plattform risten som ligger inne i stussen. Denne er skåret løs fra å ha stått på tvers i staget for inspeksjon av sveisesømmene innvendig i knutepunkt 4 med tilkomst gjennom mannhull inn til dekk.

Der ble i henhold til avtale med franske ingeniøren fra CFEM avmerket prøvestykker etter rådføring med tidligere sprengningsekspert fra Kripos.



Nå kom beskjeden om at stussen skulle fraktes til Frankrike uten forutgående prøvetaking. Dette var et klart avtalebrudd. Visuell inspeksjon av stussen viste bobler i epoxyen innvendig. Bobler forårsaket av stråling fra eksplosjonsantennen? Den franske ingeniøren likte ikke situasjonen. Han følte avtalebruddet om prøvetaking som belastende. Den rektangulære biten av stagveggen som var skåret ut for å feste løftekroken ved avskjæringen hadde blitt fanget opp av bruddflatens innkrøllede åpning, Denne ga han fra seg som "plaster på såret" før han forlot basen. Posisjonen til utkappet fremgår av bildet øverst til høyre helt øverst på stagstussen. Skjærsporen fra avkappingen hadde samlet seg i den sterkt sammenkrympe nedre del av åpningen, se bilde med hvit pil. Graving i skjærsporen avdekket de to bitene som er benevnt "Spiral" og "Rondell".



Bilde av "spiralen" viser en flik av rørveggen som er formet av luftstrømmen, ut og så tilbake inn i staget, tvistet 360 grader med epoxymaling slipt av på ene siden av luftstrømmen, og forkullet på innsiden av friksjonsvarmen som brer seg fra utsiden til innsiden. Bilde av "rondellen" viser et utkapp fra rørveggen. Utkappet viser en taggete skjærflate som tyder på at det er skåret under vanskelige arbeidsforhold, vind, ustødig arbeidsposisjon som stående i en leder. Utkappet stammer sannsynlig fra det hullet som er observert i knutepunkt 4 under inspeksjon under plattformen 13. oktober 1983, men som også dokumentert i Logg fra Bloms oppmåling 28. april 1980. Skjærflaten til hullet observert 13. oktober 1983 var jevn og ikke nevneverdig rustangrepet, som om nylig renskåret.



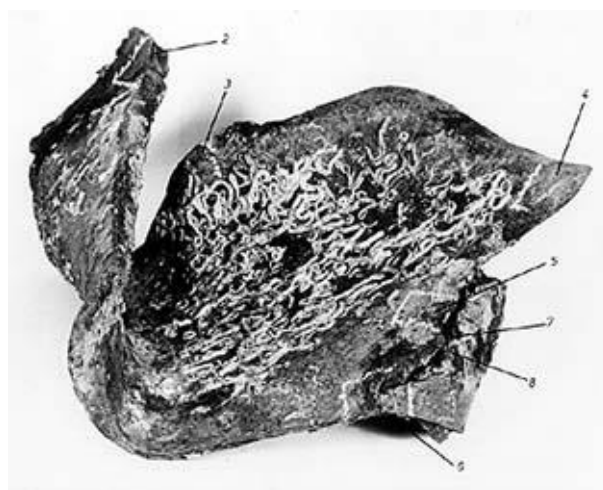
Faksimile fra Bloms Oppmålings logg 28.04.1980

- 1614 RCV in water.
- 1621 Moving down oblique Bracing 64 towards Node 4.
- 1625 At TD 4 break point. Still photo.
- 1626 At D 4 break point.
- 1629 03 : 23 At crack besides the breakpoint at D 4.
A scare and a hole observed. Taking still photo.
- 1634 08 : 48 At broken leg. Videoing.

Mer om hullet i knutepunkt 4 og Bloms Oppmålings logg gå

<http://www.multinet.no/~falk/Falk6.2.1.htm>

Utover det rektangulære utkappet for feste av løftekroken, "spiralen" og "rondellen" ble der sikret en del av selve bruddflaten, som vist innringet på bilde nedenfor.



DEL 3: OPPSUMMERT.

De visuelle tegn på innvendig eksplosjon i stag D-4 med bruddflatenes karakteristiske innkrølling, materiale som blåst bort, bobler i epoxyen er signifikante. Men hva skyldtes eksplosjonen? Funnet av hullet ved knutepunkt 4 og utkappet av rørveggen, "Rondellen", som fanget opp innvendig i staget, tydet på at noe uregelmessig kunne ha skjedd? Noe som hadde ført til at 123 mennesker mistet livet innenfor norsk myndighetsområde i fredstid. Forholdet ble anmeldt til Statsadvokaten i Rogaland som mulig kriminell handling. Ville metallurgiske undersøkelser gi nærmere svar?

DEL4: METALLURGISKE UNDERSØKELSER.

Metallurgiske undersøkelser av stålbitene som sikret fra D-4 stussen som ble skåret av plattformen etter snuing 1983, er redegjort for på nettsiden til FALK International <http://www.multinet.no/~falk/Falk2.1.htm>

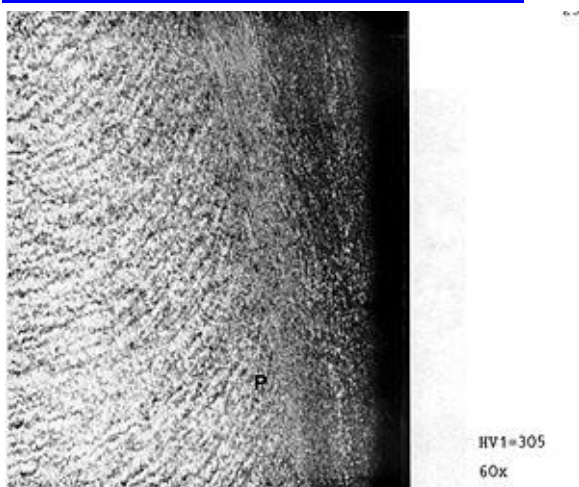
Første undersøkelse fant sted ved Fysisk Institutt på Blindern årskiftet 1983/84. Disse er redegjort for her: <http://www.multinet.no/~falk/Falk2.2.htm>

Kort oppsummert: Undersøkelsen ble utført av Zagiersky under professor Gjønnnes. Betalt av NRK. Zagiersky var faglig utdannet i Polen og hadde på den tid ikke fast arbeids/oppholdstillatelse i Norge. Resultater og foreløpig rapport forelå januar 1984. Gjennomgang av denne fant sted mellom Zagiersky og Ole Østlund, som teknisk fagkyndig for Kiellandfondet, på Fysisk Institutt 15. januar 1984. Zagiersky redegjorde for at det i prøvestykket fra selve bruddflaten var funnet strukturendringer "tvillinger" og "bainitt" og bølgedannelser i stålet. Zagiersky var som fagkyndig, sikker på at disse strukturendringer kom av eksplosjonsartet belastning. Han skulle forelegge rapporten for professor Gjønnnes før frigivelse. Professor Gjønnnes åpnet opp for at Bainitten kunne ha kommet inn i stålet gjennom fremstilling, valsing. Det var imidlertid ikke funnet Bainitt i noen av de prøvene som granskningskommisjonen hadde sent til Sintef, så i tilfelle måtte det være lokalt for fremstilling av den stålplaten D-4 bruddet kom fra. Det ble ikke funnet Bainitt i det rektangulære utkappet fra feste av løftekroken da stussen ble skåret av. Tvil var imidlertid sådd, og ingen entydig konklusjon. Journalist i NRK Bjørn Nilsen hadde en diskusjon i Dagbladet med dosent Carl Martin Larsen ved NTNU, som i april dagene 1980 skrev om tretthetsbrudd som årsak til katastrofen, før stagdelene med øvre brudd D-4 ble plukket opp fra havbunnen på Ekofisk og brakt inn til Phillipsbasen på Tananger, hvor fagfolk fra Statoil på oppdrag fra kommisjonen fotograferte bruddene.

Tretthetsbruddet i stag D-6 ble presentert i Dagsrevyen som årsak til katastrofen hvor 123 mennesker miste livet, mens stagdeler fra Kielland fortsatt lå på havbunnen på Ekofisk feltet. Å konkludere før material og data innsamling er fullført, er GROVT brudd på all havarietterforskning.

Våren 1986 bestilte Østlund ut av egen lomme metallurgiske undersøkelser av "Spiral" og "Rondell" ved Sintef i Trondheim. Ref; <http://www.multinet.no/~falk/Falk2.3.htm>
Oppsummert fra undersøkelsene til Sintef 1986: Der ble IKKE funnet Bainitt verken i Spiral eller Rondell. Spiralen kom definitivt fra samme stålplate som stålet undersøkt av Zagiersky ved Fysisk Institutt 1983/84. Ettersom det heller ikke er funnet Bainitt i noen av de prøver Sintef undersøkte for kommisjonen 1980/81 kan der med sikkerhet slås fast at Bainitten Zagiersky fant, IKKE kom inn i stålet ved fremstilling/valsing. Kun et alternativ gjenstår - ved eksplosjon, men kunne dette være en tilfeldig gass eksplosjon?

Eksplosjonsforløpet er dokumentert ved undersøkelse av Spiralen. I elektronmikroskopet sees at valseretningen i stålet mot ytterkanten dreies 90 grader, ref <http://www.multinet.no/~falk/s10a.JPG>



Dette skyldes luften som strømmer tilbake inn i staget (for å utligne undertrykket etter eksplosjonsfasen) rundt bruddkanten, sliter av epoksyen og friksjonsvarmen som bearbeider bruddkanten og avrunder denne innover. Valsesporene i stålet endrer retning. Men fortsatt er der usikkerhet ved om eksplosjonen skyldes "tilfeldig antent" gassansamling, eller ikke?

Sintef gjennomfører innenfor oppdraget fra Østlund en litteraturstudie om eksplosjonsforsøk på stål. Ref; * J.Mescall and V.Weiss, "Material Behavior Under High Stress and Ultrahigh Loading Rates", Plenum Press, New York, 1983 page 101-118.

* M. A. Meyers and L. E. Murr, "Shock Waves and High-Strain-Rate Phenomena in Metals", Plenum Press, New York, 1981, specifically pages 285-298, 610, 663-666, 1041-1042.

Bainitt is created by relativly rapid cooling after heating to above 880 degrees C.

Sintef fant at friksjonsvarmen påført "Spiralen" kom på utsiden av rørveggen opp i 450 grader C. Friksjonsvarmen spredde seg gjennom stålet og forkullet epoxy malingen på innsiden. Der ble ikke funnet Bainitt i "Spiralen", så friksjonsvarme kan utelukkes som kilde til oppvarming over 880 grader C for dannelse av Bainitt. Hva skyldes så denne oppvarming?

Den skyldes ADIABATISK oppvarming innen stålet grunnet anslag fra eksplosiver som setter molekylene i raske svingninger med indre oppvarming som følge. Som eksempler på adiabatisk oppvarming er bøying av en spiker frem og tilbake og som til slutt går i brudd og bruddflaten er varm.

Den varmen er adiabatisk. Eller ta en hammer og slå på en stålplate gjentatte ganger så blir stålplaten varm grunnet adiabatisk - indre - molekylsvingninger.

Hvilken kraft - anslag skal til for å få stålet til å komme opp i over 880 grader C for dannelse av Bainitt?

Litteraturstudien til Sintef gir; A shock loading of 60Gpa (600 tonn/cm²) on the type of steel as in Alexander L. Kielland, will locally increase the material temperature to 735 degrees C while the shock wave passes through the material and thereafter drop to 396 degrees C. This due to adiabatic heating. Such temperature increase creates structural changes in the material.

Bainitt kommer inn ved 880 grader, så I tilfellet med Kielland må sjokk belastningen være over 600tonn/cm².

Er det mulig at en gassseksplosjon kan fremskaffe et anslag mot stålet større enn 600tonn/cm²? 600 folkevogner på en 1 krone?

Konsultasjon av Østlund med Gassdynamisk fakultet ved California Technical University - Caltech, høsten 1986 avklarte at gassseksplosjon IKKE ville medføre de anslagskrefter på stålet som skulle til for å danne Bainitt kolonner.

DEL 4: OPPSUMMERT

Konklusjonen på eksplosjon i stag D-4 på Kielland ble med det entydig.

Eksplosjonen skyldtes sprengstoff plassert innvendig i staget, liggende an mot stagveggen.

Med andre ord **SABOTASJE !**

Forholdet ble pånytt anmeldt av Østlund som Kriminell handling. Anmeldelse innlevert til Trondheims Politikammer november 1986, som oversendt til statsadvokat Nordheim i Rogaland, som henla saken, hvormed klage på henleggelse ble sendt Riksadvokaten.

DEL 5: HVORDAN INNVIRKER EKSPLOSJON I STAG D-4 PÅ TRETTETSPREKKEN I STAG D-6?



Sintef påpeker i sin metallurgiske analyse av hva som førte tretthetssprekken i stag D-6 til å gå i brudd, at det skyldtes 3 overbelastninger som avbildet som raster i stålet sett i elektronmikroskop. Rast kan populært sammenlignes med åringer avtegnet i en trestubbe.

Hva skyldes de 3 siste store rastene som indikerer 2 belastninger over flytspenning i restmaterialet og til slutt rast 3 med BRUDD?

Rast 1: Populærvitenskapelig fremstilt; Når D-4 staget går i brudd overføres de krefter som dette staget opptar til nabostagene. Som om du henger i fire tau og et tau klippes av så må de andre tre tauene ta totalbelastningen. Veier du 80 kg må hvert av de fire tauene oppta 20 kg. Klippes det ene tauet av må de 3 andre oppta 80 kg delt på 3 = 26,7 kg en økning fra 20 til 26,7 tilsvarer en lastøkning på 33% som sannsynlig overstiger flytspenningen i restmaterialet i tretthetssprekken i stag D-6 og avtegnes som den første store rasten sett i elektronmikroskopet. Sprekken vokser kraftig. Restmateriale er den del av sprekken som enda ikke har gått i brudd.

Rast 2: Trykkbølgen fra eksplosjonen i stag D-4 slår ned i vannet og skaper en bølge (kraterbølge) som slår i alle retninger. Denne treffer først E-leggen som presses mot LO, mens LE ankere på D-leggen holder igjen. Belastningen dette påfører restmaterialet i tretthetssprekken D-6 overstiger flytspenningen og sprekken vokser kraftig. Dette avtegnes som rast 2 i bruddforløpet i tretthetsbruddet stag D-6. Til dette hører at bølgen løper opp E-leggen og slår opp under dekk og deformerer dekkstivere.

Rast 3 Brudd: Kraterbølgen treffer kort etter D-leggen og river denne bort fra plattformen som holdes igjen av ankere på LO side. Tretthetssprekken som har vokst kraftig, rast 1 og 2, går nå i BRUDD. Alle stag som fortsatt er intakte i nedre plan får UTRIVINGSBRUDD som vist på bildene.

DEL 5: OPPSUMERT

D-leggen rives ut av stagfestene i nedre plan. Leggen kommer opp og plattformen kantrer. Men hvorfor vannfylling ved kantring? Den skulle med en legg borte lagt seg i stabilt sideleie uten at dekket kom under vann med vannfylling som følge, om alt annet var som det skulle vært?

DEL 6: KRENGING, VANNFYLLING OG KANTRING TIL 180 GRADER

Hvorfor kantret Kielland-plattformen? Pentagon-plattformen var konstruert for å holde seg flytende med 4 pontonger med dekket over vann selv etter krengeing. I tilfellet med Kielland hvor D-leggen ble revet ut av sine nedre fester, kommer dekkskanten under vann med vanninntrenging i dekk gjennom åpne dører og ventiler. Etter hvert ble vanninntrengingen så stor at øvre dekk kom under vann og vann kunne strømme ned i E-leggen hvis dør var forhindret fra å slå igjen. Vann trengte inn i C-leggen gjennom åpen ventil på topp av inngangstrunken. Men hva skyldtes den innledningsvis unormalt store krengeing som førte til at nedre dekk kom under vann?

Plattformsjef Ketil Hauge forlot plattformen 2 timer før kantring og plattformsjef Sæd overtok. Sæd omkom. Politiet avhører alle overlevende. De som var på skiftet foran og på Edda-plattformen like ved er IKKE avhørt. De utførte vitneavhør er stort sett bare undertegnet av politimannen som utførte avhørene. Avhørte har i noen tilfeller signert på KLADD, men kladden er ikke vedlagt.

Nomalt skulle således Kielland ha lagt seg i stabilt sideleie uten at dekket hadde kommet under vann. På side 245 og 246 i granskningskommisjonens rapport NOU 81:11 er inntatt en oversikt over utstyrsveker og ballastvann, som viser at alt er innenfor det normale. Denne er satt opp datert 1. april 1980, dvs 5 dager etter katastrofen og er IKKE signert. Det er berettiget å stille spørsmål ved troverdigheten til denne?

246
Vedlegg 3

NOU 1981: 11
«Alexander L. Kielland»-ulykken

STABILITY CALCULATION DECK LOAD & CT.			SHEET 2	
			Rig: _____	
ITEM	WEIGHT M.T.	VCG M	MOMENT T/M	
Misc. tanks	18	38,00	684	
Bulk mud		38,00		
Bulk cmt		38,00		
Liquid mud		36,00		
Mud sacks		39,00		
Drill pipes		42,00		
Drill collars		42,00		
Riser pipe		42,00		
Casing		42,00		
Misc. equipment	100	42,00	4200	
BOP & equipment	150	37,00	5550	
Hook load		45,50		
Derrick rack		59,50		
Prov. & stores	100	38,00	3800	
Riser tension		38,00		
Anchor tension		37,80		
Anchor wire	60	37,80	2268	
BRIDGE	30	40	1200	
TEMP. QTR	520	48	23920	
5 LIFEBOATS	25	40	1000	
FIRE SHIELD	30	46	1380	
Total deck load	1033		44002	
Anchors & wire (incl)	104	25,85	2688	
Light ship, sheet 1	9760	23,37	228091	
SHEET 1	6353		20221	
Total	17250	17.10	295002	
F.S. correction		0.46		
Corr. VCG		17.56		
KM	24.20		Calc. draft	
VCG	17.56		Actual draft 21	
GM	6.64		Difference	
VCG	17.56		Date: 1. april 1980	
Max. perm. VCG	20.90		Calculated by:	
Margin	3.34		Captain:	

Politibetjentene Kjell Larsen og Torbjørn Knutsen ved Stavanger Politikammer skriver i sin rapport av 12.12.1980, sitat; "Etter at riggen fikk en slagside på mellom 30 og 35 grader kom deler av dekket på styrbord side under vann. Det medførte at vannfylling av dekket samt søylen E og C skjedde gjennom åpne dører og ventiler. Det en vet gjennom vitneavhør er at ventiler på toppen av søylene E og C sto åpne, og av videoopptak tatt under vann er det konstatert at dør inn til søyle E er sprengt innover av vanntrykket. Når det gjelder vinduer og ventilåpninger i hoveddekket kan en ikke si noe om disse før riggen er snudd tilbake." sitat slutt.

Etter at riggen ble snudd september 1983 var der befaring om bord av involverte parter. Først klargjøring for befaring, og der var folk om bord før politiet kom om bord, og så den 13. oktober 1983 var der almen befaring. Kiellandfondet representerte overlevende og etterlatte hadde to mann om bord, sivilingeniørene Østlund og Børseth. <http://www.multinet.no/~falk/Falk6.2.htm>



Inspeksjonsgruppe med rep. fra Sjøfartsdirektoratet, Veritas, Kiellandfondet og Stav.politiet.

Under inspeksjonen ble der sannsynliggjort at mudsiloeene på styrbord side hadde vært fulle, men ikke på babord. Plattformen var under forberedelse for boring på Britisk sektor og mye boreutstyr ble tatt om bord mens boligmodulene fortsatt sto om bord. Mye av dette utstyret ble lagret på babord side som motvekt til de fylte mudtankene på styrbord side. Utstyret var imidlertid ikke sikret og når plattformen krenget kom dette rekende over til styrbord. Sitat fra politiets rapport 12.12.1980; *"På dekk hat vitne fortalt at der fantes mye løse gjenstander som kom i bevegelse da plattformen fikk slagside. Det var store containere, sveiseapparater og my annet."* sitat slutt. Også drillpipes var tatt om bord, og den tunge boreblokka var heist opp i toppen av boreriggen som når plattformen krenget og alt løst utstyr til babord forflyttet seg til styrbord, eller forsvant over bord, var med på å øke krenningsmomentet slik at dekket kom under vann med vannfylling til følge.



Babord mudsiloeer sammenklemt av vanntrykk etter kantring, mens styrbord siloeer er nesten intakte.



Babord siloer trykt sammen på mellomdekket.

Vannfylling av E-leggen fant sted gjennom døra som var forhindret fra å slå igjen ved at noe sto mellom dør og dørkarm, se deformasjon av karm. Veggen på nedgangskappen på E-søylen til høyre på bildet er ikke inntrykt som nedgangskappene på t.ex B-søylen som er sammenklemt grunnet ytre vanntrykk etter kantring.



OPPSUMMERING AV KRENGING, VANNFYLLING OG KANTRING TIL 180 GRADER

Politets rapport av 12.12.1980 har, sitat; *De løse gjenstandene rauset mot laveste side (styrbord).....Der er også på det rene at der var 2-3 mann i arbeid i mudrommet.....*

Kiellandplattformen var under forberedelse til å starte boring. Skjevbelastningen med fylling av mudtanker på styrbord side og ikke babord, ble kompensert ved at løse gjenstander ble lagret til babord. Da plattformen kantret rauste disse over til styrbord med økt krenningsmoment til følge, og dekket kom under vann. Situasjonen ble ikke bedre av at boreblokka var heist opp i toppen av boretårnet. Åpne dører og ventiler i dekk og nedgang til E-legg førte til vannfylling og kantring. Politiet har i sin rapoort, sitat; *"Det tok ca. 20 minutter til vannfyllingen hadde nådd det punkt at riggen gikk 180 grader rundt."*,sitat slutt.

I ettertid er det berettiget å stille spørsmål ved hva som skyldes "Slendrian", eller bevisst "planlagt handling" - sabotasje?

Var tidspunktet kl 18.30 tilfeldig? Utflyving av mannskaper til de plattformer Kielland var hotellplattform for og tilbake flyvning av mannskaper som gikk av skift skjedde mellom kl. 1800 og 1900. Normalt skulle det være mellom 16 - 20 personer om bord i Kielland kl. 18.30. Men morgentåken hadde hindret utflyving av mannskaper om morgenen, og mannskaper hadde hopet seg opp på Kielland.

DEL 7: KRIMINELL HANDLING

Anmeldelse om kriminell handling innlevert Trondheim Politikammer nov 1986 ble oversendt statsadvokat Nordheim i Stavanger som henla saken med følge at henleggelsen ble klaget inn for Riksadvokaten og Kongen i Statsråd. Møte med Riksadvokaten fant sted på Riksadvokatens kontor 21.12.1987 <http://www.multinet.no/~falk/Rik301287-01.JPG>

Organisasjon F.A.L.K., senere FALK International dannes i Trondheim 1990. I ledelsen sitter stortingsmann Magnar G. Huseby fra Høyre, Oberstløytnant Ivar Lehn i Heimevernet, etterlatte Bjarne Hofstad fra Siemens, postfullmektig Odd Michaelsen, kommunalråd Torgny Hagerup og næringsdrivende siving Ole C. Østlund.

VEDLEGG 2:

F. A. L. K. KREVER ETTERFORSKING

ORGANISASJON TIL FREMME AV ETTERFORSKNING AV
ALEXANDER L. KIELLAND - KATASTROFEN OG ØKT RETTSSIKKERHET.
- Partipolitisk uavhengig. -

BAKGRUNN:

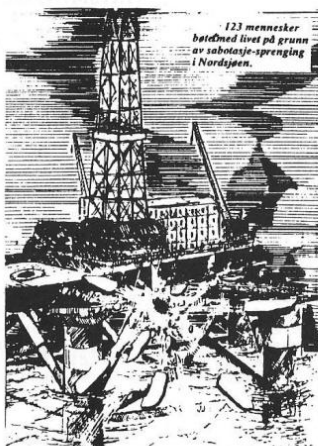
Det er fra flere hold reist tvil om den årsak som offisielt er angitt som grunn til at boligplattformen Alexander L. Kielland havarerte den 27. mars 1980, med tap av 123 menneskeliv, som følge, hvorav 27 britiske og 2 amerikanske statsborgere. Det fremgår av den offisielle undersøkelseskomisjonens rapport av mars 1981, at de ikke har beskjeftiget seg med andre årsaker enn tretthetsbruddet i stag D6, som f.eks. eksplosjon og sabotasje.

I en demokratisk rettsstat basert på kristne verdier er det vesentlig at alle forhold rundt en katastrofe entydig blir avklart slik at tilsvarende hendelser ikke skal kunne inntreffe igjen.

F.A.L.K.'s FORMÅL er å arbeide for å få igangsatt politietterforskning av Alexander L. Kielland - katastrofen i samarbeide med F.B.I og Scotland Yard, med utgangspunkt i sabotasje.

F.B.I. har på grunnlag av de fremlagte bevis, muntlig bekreftet at påstanden om eksplosjon i stag D4 er reell.

F.B.I. trenger en offisiell henvendelse fra Norske myndigheter for å bistå da katastrofen skjedde innenfor Norsk farvann.



Henvendelser om igangsettelse av etterforskning er rettet til:

- Norske myndigheter	- Statsminister Jan P. Syse
- Engelske myndigheter	- Statsminister Margaret Thatcher
- Amerikanske myndigheter	- President George Bush

Saken er til behandling i Justisdepartementet.

VI TRENGER DIN STØTTE!

Økonomiske bidrag, store som små, mottas med takk.

Trondheim mars 1990
ORGANISASJON F.A.L.K.

Postboks 799 7001 Trondheim Postgiro 0824 0790018

Torgny Hagerup
Kommunalråd

Bjarne Hofstad
Esterlægt

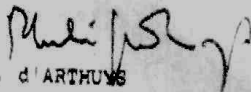
Magnar G. Huseby
Forh. Stortingsrep.

Ivar Lehn
Oblt.

Odd Michaelsen
F.postfullm.

Ole C. Østlund
Siv.ing.

22 oktober 1990 er Østlund anmodet av advokat Mellbye som representerer franske interesser om å delta på møte i Paris.

9 OCT '90 14:37		472336474 PAGE.001	
SENDA AVADV. MELLBYE 02336474 ; 9-10-90 ; 15:33 ; ADV. F. MELLBYE & CO→		47 7 527101:# 2	
USINOR SACILOR			
FAX			
EMETTEUR		RECEPTEUR	
Mr P. d'ARTHUYS			
DATE	: 10/09/1990	DESTINATAIRE	: Mr Andreas MELLBYE
REDACTEUR	:	LIEU	:
TELEPHONE	:	N° TELECOPIEUR	: 19.472. 99.64.74
TELECOPIE	: 49.00.56.86		
OBJET :			
THANK YOU FOR YOUR FACSIMILE.			
PLEASE, INSIST WITH OSTLUND TO BE PRESENT THE 22nd OF OCTOBER IN PARIS.			
A MEETING WITH EXPERTS OF THE COMPETENT JURIDICTION IS PROGRAMMED BY THE COURT THE FOLLOWING WEEK.			
FURTHERMORE, IT IS DIFFICULT TO GATHER ALL THE COMPETENT PERSONS OF THE GROUP ON ANOTHER DATE.			
PLEASE, WOULD YOU ASK MR OSTLUND TO BRING WITH HIM THE ORIGINAL PHOTOS MENTIONED IN THE ORIGINAL REPORT OF MR OSTLUND AS WELL AS THE SAMPLES.			
FURTHERMORE, COULD MR OSTLUND OBTAIN AND BRING THE ORIGINAL PHOTOS MENTIONED IN THE REPORT OF THE PHISIC INSTITUTE OF OSLO UNIVERSITY.			
PLEASE, ANSWER ON FAX 49.53.03.61.			
BEST REGARDS.			
 P. d'ARTHUYS			
En cas de difficultés de transmission, veuillez appeler : (1) 49.00.64.23			

Østlund legger i Paris frem tekniske FAKTA om eksplosjon i stag D-4 som årsak til at trethetssprekken i stag D-6 gikk i brudd. Østlund anmodes om å sende kopier av rapporter stemplet Notarius Publicus "RETT KOPI" til Paris. Hemmelig forlik inngås 1991 uten at FALK med Østlund blir informert.

Please find enclosed 2 copies of the following documents;

1. Oslo University, Institute of Physics report on metallurgical investigation of steel from upper brake point of bracing D4 on Alexander L. Kielland dated March 12, 1984.
2. SINTEF - report on metallurgical investigations of steel samples ("Rondell" & "Spiral") from upper part of bracing D4 on the Alexander L. Kielland dated Dec. 3rd 1986. (References excl.)
3. SINTEF - analysis of epoxy dated Nov. 5th 1986.

Note: Inserted in the back of reports (1) are 3 additional pictures from the Institute of Physics i.e., sample of steel reference, bainitt (bainittkolonier) and twins (tvillinger).

P.S.

In the capacity of Secretary General, I have informed the Board of Directors in Organisasjon F.A.L.K. about your approach, and service rendered you by myself. I am asked to convey to you that F.A.L.K. very much would appreciate to be kept informed about the progress of your case either by information to F.A.L.K.'s president Mr. Torgny Hagerup or myself. Written information should be adressed to Organisasjon F.A.L.K., Box 799, 7001 Trondheim, Norway.

Thank you.
Ole Ostlund

D.S.



postkvittering

Ta godt vare på kvitteringen. De må vise den fram ved eventuell klage.

Ta godt vare på kvitteringa. De må vise ho fram ved eventuell klage.

<input type="checkbox"/> postans/tilv	<input checked="" type="checkbox"/> pak. sending	<input type="checkbox"/> innsk.bok nr
<input type="checkbox"/> innbet.kort	<input type="checkbox"/> pakke	<input type="checkbox"/> serie
<input type="checkbox"/> verdibrev	<input type="checkbox"/> betalt	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> postoppkrav	<input type="checkbox"/>

verdi:	kroner	øre	post-	kroner	øre
belep			oppkrav		

det er betalt for luftpost ekspress

til Cabinet Interne Monceau

60 Rue Boetie

postnr og postkontor 75008 Paris France

nr. B. 731 vekt (p.p) kg kr 125

porto/postale avgifter

Kvitteringstrykk fra skrankemaskin

erstatte datostempel og signatur.

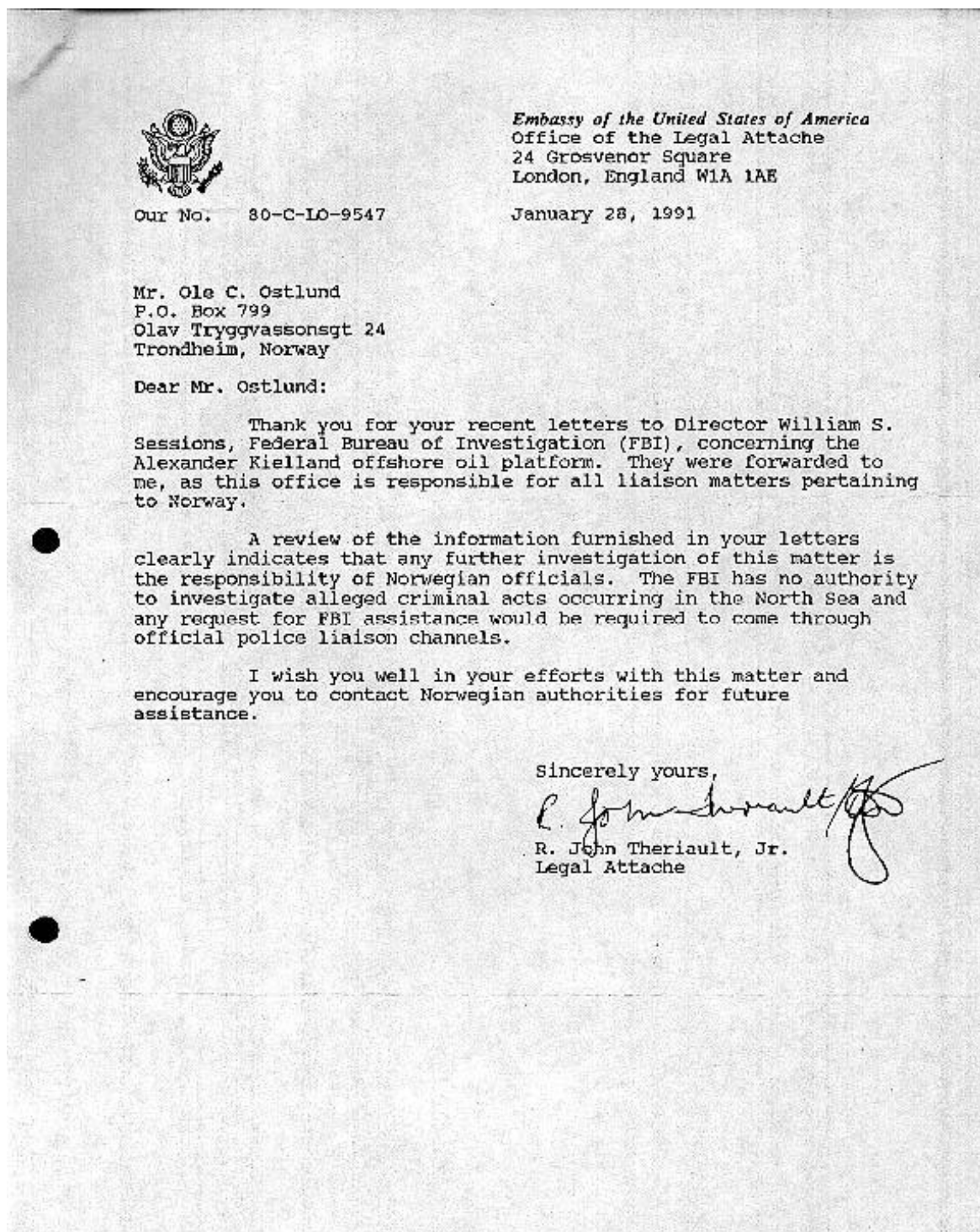
Kvitteringstrykk fra skrankemaskin

erstattar datostempel og signatur.

signatur

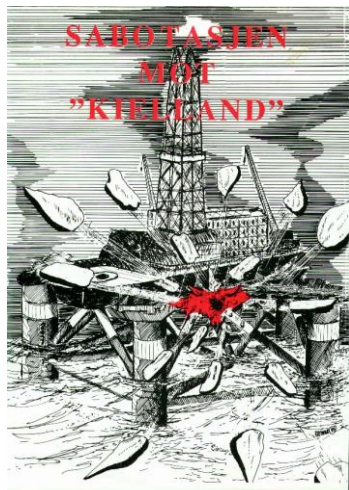
Bl. 70.075.00 2000 000 4-89 Sam

Januar 1991 mottar FALK v/Østlund svar på henvendelsen til amerikanske FBI hvor det står å lese at FBI trenger en henvendelse fra offisielle norske myndigheter til å bidra i etterforskning av KRIMINELL aktivitet innenfor norsk jurisdiksjon.



Noen henvendelse fra norske myndigheter til FBI om bistand skjer ikke. Forliket med franskmennene etter møtet i Paris 22. oktober 1990 holdes hemmelig. År senere rundt 2017 kommer forliket for en dag. De norske interesser tapte på alle punkter. Erstatningskravet fremmet fra Norge mot franskmennene (CFEM) på ca 700 millioner NOK falt. Men hvorfor skulle forliket holdes hemmelig i 30 år?

Boken "Sabotasjen mot Kielland" utgis våren 1992. Boken er skrevet for debatt, men debatt uteblir.



1995 lager TV2 fra Trondheim, DOKUMENT 2 om Kielland, faksimile:

<https://www.youtube.com/watch?v=e4EetwZ2N8w>

2014 oppheves foreldelsesfristen for mord i Norge som tidligere var 25 år. Saken kan gjenopptas som kriminell handling med politietterforskning til følge. Neste generasjon etterlatte vokser til, uhildede journalister og historikere dykker ned i materien, nye bøker skrives om Norgeshistoriens største katastrofe innen oljevirsomheten. I kulissene spøker fortsatt spørsmålet om årsak? Med en fot avrevet skulle Kielland lagt seg i stabilt sideleie uten at dekket kom under vann.

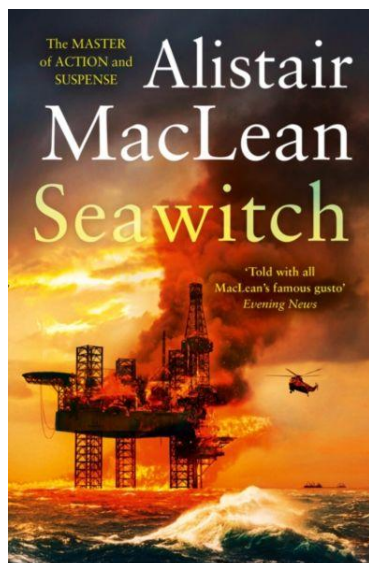
Kielland-nettverket etableres.

2019 meldes at Riksrevisjonen skal se på saken.

TV seriene "Lykkeland" og "Kielland" sendes på NRK og TV2.

Copycat? 1977 - 3 år før Kielland 1980 - skrev Alistair MacLean boken "SEAWITCH" .

"Havheksen" utgitt på norsk av Cappelens forlag, om en oljeplattform som ble sabotert, sprengt ved bruk av en tilranet taktisk atomladning. <https://en.wikipedia.org/wiki/Seawitch>




BETRAKTNINGER:

Den siste supplybåten som anløp Kielland var "Norindo Sun" mellom kl. 22.20 og 22.25 kvelden før, innenfor 24 før eksplosjonen i stag D-4, ref Watchstanders morning report inntatt i NOU 81:11, nederst til venstre.

244
Vedlegg 3

NOU 1981: 11
-Alexander L. Kielland--ulykken

3.1 -WATCHSTANDERS MORNING REPORT-



WATCHSTANDERS MORNING REPORT

"ALEXANDER L. KIELLAND"

1. Operator (White)
2. Toolpusher (Blue)
3. Riggle (Pink)

Date: *17/2-80* Time: *0500* Operator/Block: *PPCC 7/2C 2della*

Wind	30	Dir.	SE						Anchor Tensions
Current		Dir.							No. A 1
Wave		Dir.		Per.	Sec.				No. A 2
Swell		Dir.		Per.	Sec.				No. B 1
Heave	<i>6.5</i>	Dir.		Per.	Sec.				No. B 2
Pitch	<i>6.3</i>	Dir.		Per.	Sec.				No. C 1
Roll	<i>6.3</i>	Dir.		Per.	Sec.				No. C 2
Weather	<i>FCG</i>	Dir.	<i>1003</i>	Temp.	<i>14C</i>				No. D 1
H.P.									No. D 2
Riser L		Rig Heading	<i>210</i>						No. E 1
									No. E 2

D.W. on Hand <i>526</i>	D.W. Used <i>147</i>	D.W. Rec'd
P.W. on Hand <i>507</i>	P.W. Used <i>26</i>	P.W. Rec'd <i>806p 10 1/2</i>
F.O. on Hand <i>249</i>	F.O. Used <i>7</i>	F.O. Rec'd
L.O. on Hand <i>2495</i>	L.O. Used <i>56</i>	L.O. Rec'd
H.F. on Hand	H.F. Used	H.F. Rec'd

Bulk Tanks	Bulk Barite on Hand
No. 1	Rec'd
No. 2	Used
No. 3	Bulk Cement on Hand
No. 4	Rec'd
No. 5	Used
No. 6	Bulk Grit on Hand
No. 7	Rec'd
No. 8	Used

Boat/Aircraft Activity	Total Deck Load
<i>1130-1135 Shipper alongside</i>	<i>1650 1/2</i>
<i>1240-1330 Shipper alongside</i>	Draft <i>21 m</i>
<i>1520-1530 Norindo Sun</i>	Men on Board <i>150</i>
	Accidents <i>None</i>
	Watchstander



Norindo Sun eies av selskapet Norindo AS

Til den offentlige granskningskommisjon:

Granskningskommisjonen ble opprettet på en dag i påskeuken 1980 og erstattet offentlig sjøforklaring.

Etter snuing av plattformen og inspeksjon ombord sendte NRK TV i nov. 1983 en dokumentar.

Stortingsmann Erland Asdahl uttrykte klart mistillit til kommisjonen, men ble ikke hørt, videoutdrag på You Tube fra 1983 (hopp over reklamen) <https://www.youtube.com/watch?v=gd-bX7U6jw4>

Kriminaletterforsker Nils Skarning tidligere Kripus uttrykker om brudd stag D-4 at disse er "meget interessante, da en har sett lignende på steder det har vært eksplosjonsulykker". Kommisjonens leder som ikke har undersøkt eksplosjon ref NOU 81:11 side 11 "kommisjonen hadde ikke tid", tilbakeviser kategorisk med at de har sett "mye mer". Hva er løgn og hva er fakta i kommisjonens uttalelser? Videoutdrag på You Tube fra 1983 (hopp over reklamen) <https://www.youtube.com/watch?v=LPPFlemVpPQ>

SNUING 1983 - Takket være Kong Olav V.

Uten snuing - ingen inspeksjon og ingen offentlig presentert eksplosjonsteori.

Snuingen av Alexander L. Kielland plattformen i 1983.

Dobbeltpill:

Flere ville ikke snu plattformen og få den undersøkt, og snakket med dobbel tunge. Spillet var høyt - om ikke Kielland ble snudd måtte Willoch-regjeringen gå av. Rogalands Avis 20. mai 1983. Ved at snuingen lyktes ble der ingen parlamentarisk krise, men spillet var høyt, se nedenfor, og uten min kontakt med H.M.Kong Olav V, ville snuingen stoppet opp av SIKKERHETSMESSIG årsak, ettersom oppdriftstankene var for små til at kravet om minimum reserveoppdrift 800 ton kunne overholdes i kritisk fase.

Ligger i vannskorpa, mener Arbeiderpartiets Alf Bjørnø:

Parlamentarisk krise om Kielland ikke blir snudd

- Det er klart at en parlamentarisk situasjon ligger i vannskorpa for handelsminister Arne Skauge, hvis det ikke lykkes å snu «Alexander L. Kielland». Da kan vi etter min mening med full rett spørre hva statsråden har lagt opp til, sier Arbeiderpartiets fraksjonsleder i Stortingets sjofarts- og fiskerikomite, Alf Bjørnø, i en kommentar til Kielland-fondets krav. Fondet mener at handelsminister Arne Skauge må ta sin hatt og gå hvis han ikke kan godtgjøre at de endringene som er gjort i snuplanene har ført til at opplegget er blitt bedre.

TERJE JOHANSEN

— Jeg foreslår en del av de fraksjoner Kielland-fondet har gitt uttrykk for i brevet til Stortinget. Flere av departementets departementer i forbindelse med utprosjektet gir en grunn til å tvivle. Jeg ser det tekniske i å «snu» snu-traket under selv-snuinga så mye som det er lagt opp til - uten at jeg har et overblikk på utfordring. Det er også god grunn til å spørre hvorfor det ikke er foretatt konstruksjonsendringer med riggen, før oppdriftsplanene ble bestilt, sier Bjørnø.

— Likevel går jeg ut fra at det fins formefulle forklaringer på det som er gjort, så det kommer til stykket. Jeg for min del forventer at både statsråden og hans rådgivere arbeider seriøst for å gjennomføre Stortingets vedtak. Jeg synes ikke Kielland-fondet har sendt å dokumentere nok nok at statsråden

lerid at han ikke helt forstår hvorfor de som leder det forberedende arbeidet med snuingen, har lært på en metode som avviker så vidt mye fra det opplegget som allerede var utviklet. Hvorfor viser i den forbindelse til at den konstruksjonsutvalget var fasett teknisk gjennomførbar og sikkerhetsmessig foretatt.

— Kielland-fondets tekniske rådgiver, Ivar Garberg, mener at hvis departementet ikke kan godtgjøre at den metode som nå er utviklet er en forbedring av den opprinnelige, har saken også en konstitusjonell side. Da mener han at statsråden bør gå av. Er da enig i denne vurderingen?

RESPEKT FOR GARBERG

— Dette er Garbergs vurdering

mye å fare med. Men foredepa kan ikke jeg trekke den konklusjonen at forandringene som er gjort har forringet Kielland-fondets snuopplagg i en slik grad, at operasjonen ikke kan gjennomføres. Det har jeg ikke tilstrekkelig materiale til å kunne slå fast i dag. Særlig er det klart at en parlamentarisk situasjon ligger i vannskorpa for handelsministeren, om snu-operasjonen skulle mislykkes. Da kan vi etter min mening med full rett spørre hva statsråden har lagt opp til, sier Bjørnø.

Bjørnø sier at Stortinget har fått beskjed fra regjeringen om at snuinga skal gjennomføres i juli. Om det blir i juli eller august, synes han ikke betyr så mye. Men hvis det går enda lengre tid før saken får sin løsning, bør det legges gode forutsetninger på bordet. Det vil være viktig i strid med alle foretsetninger, mener Bjørnø.



Viser til boken til "Kian" - Odd Kristian Reme, "Kampen om Kielland utgitt 2021 på Hertervig forlag. Reme var leder av Kiellandfondet og er i dag leder av Kielland-nettverket. I boken sidene 165 til 169 skriver Reme at kontakten med Ole Østlund var avgjørende.

>

Østlund var ubetalt teknisk rådgiver til Kiellandfondet, men ikke medlem av fondet, og Reme var ikke innformert om Østlunds lobbyvirksomhet utover kontakten med ham, herunder Østlunds kontakt med H.M.Kong Olav V.



Foretrede for H.M.Kong Olav V på Slottet kom til 29.august 1983, faksimlie fra boken Sabotasjen mot Kielland side 154:

Den påfølgende dag stod følgende notis i Rogalands Avis, sitat:

"FORETREDER FOR KONGEN
Kongen ga mandag foretrede for ambassadør
Kjeld Vibe, Brussel,
ambassadør Torolf Raa, Bagdad,
generalkonsul Leif Erling Halvorsen, Hongkong,
kasserer Astrid Tangen, Askim,
og Ole C. Østlund, Stavanger.

Tre dager senere den 1. september 1983 ble det i Statsråd besluttet at snuingen av Kielland skulle startes og at det ikke skulle stå på penger.

Påfølgende mandag uttalte handelsminister Haugstvedt til pressen "Nå skal det snus". Snuingen hadde blitt stanset av SIKKERHETSMESSIG årsak om der ikke kom inn krefter, som førte til at det ble gått på akkord med det absolutte krav om minimum reserveoppdrift 800 tonn.

Skryteannonsen til KE som sto på trykk 30. sept. 1983 dokumenterer at reserveoppdriften ble senket til 400 tonn den 11. sept. 1983 for å kunne snu riggen

26. juni	Stolt Nielsens praktiske opplegg klart. Dette innarbeides i modellforsøkene.	 40° 40°	
28. jun.	Forsøkene begynner i Trondheim.	 85°	10. sep. Trekking med vinsjer til 85°.
30. jun.	Modellforsøkene viser at riggen har en tendens til ukontrollert videre rotasjon når den har nådd et visst punkt i svingen.	 95°	10. sep. Ballastering frem til 95°.
14. jul.	Det opprettes en egen arbeidsgruppe for å løse dette problemet.	 105°	11. sep. Videre ballastering og trekking frem til 105°. SMIT-lekterne manøvreres på plass over C/E-pontong. Reserveopdrift senkes til 400 tonn.
Aug.	Arbeidsgruppen foreslår å løse problemet ved å bringe inn lektere for å motvirke den ukontrollerte rotasjonen.	 140°	12. sep. Rotasjon 105° - 140° ved kombinert trekking fra land og låring fra lektere.
15. aug.	Lekterne skaffes til veie av Smit Tak Internationaal Berginsbedrijs i Nederland.	 160°	14. sep. Deballastering for øke flytereserven og gi videre rotasjon, samt videre trekking mot 160°.
1. sep.	Alt klart for operasjonen	 174°	15. sep. Fortsetter deballasering og rotasjon mot 174°.
2. sep.	Veieprøve for å beregne plattformens vekt.	 178°	16. sep. Riggen heves ytterligere og ligger med krengeing 178°. Operasjonen avsluttes og sikringsarbeidet tar til.

som har bidratt til en vellykket snuoperasjon.

Kvaerner Engineering A.S

Det dokumenterer at Østlund hadde rett når han 21. april 1983, grunnet Veritas utestående godkjenning, sendte snumetoden bearbeidet av Bergen Engineering og Terje Hopen, til UAVHENGIG KONSTRUKSJONSGJENNOMGANG av firma REINERTSEN i Trondheim. Dette i følge Stolt Nielsens kontrakt om at svingen skulle gjennomføres i henhold til Norsk Standard for Kvalitetssikring NS 5801, tilsvarende internasjonal standard ISO 9001. Dagen etter den 22. april 1983 fikk Østlund sparken som snuleder.

>

Det viste seg 11. september 1983 at Østlund hadde rett, og svingen ville blitt stanset av sikkerhetsmessige årsaker om ikke kravet til reserveopdrift ble frafalt. Alternativet var montering av ekstra oppdriftstanker, som ville blitt slått stort opp i pressen. og som ville gitt ØSTLUND oppreisning, ref. boken "Kampen om Kielland" side 168.

>

Det prestisjetapet valgte man bort, og ofret sikkerheten.>

>

NS 5801 Design Review <http://www.multinet.no/~falk/Snu-21.jpg>

>

Mr. Østlund was at the time one of Norway's most skilled contract engineers in offshore oil.

<http://www.multinet.no/~falk/Att05-BA2.1.JPG>

<http://www.multinet.no/~falk/Att05-BA2.2.JPG>

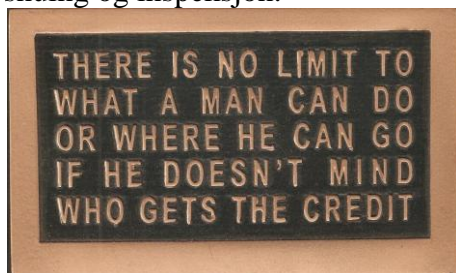
>

Som snuleder satte Østlund seg under påsken 1983 inn i de kontraktmessige forhold knyttet til hans virke som snuleder for Stolt Nilsen.

Han oppfattet situasjonen med at snumetoden IKKE var godkjent av Veritas, som KRITISK og handlet deretter under kontraktens Clause 1.2c quote;

"In the case of sudden, unforeseen or irregular events or development that require immediate action, the Main Contractor's Representative shall take such actions that he judges is best to safeguard personnel, vessels and equipment and to secure the successful result of the operation."unquote

Det skulle vise seg at Østlund handlet rett, men det ble ikke tålt av de kreftene som virket mot snuing og inspeksjon.



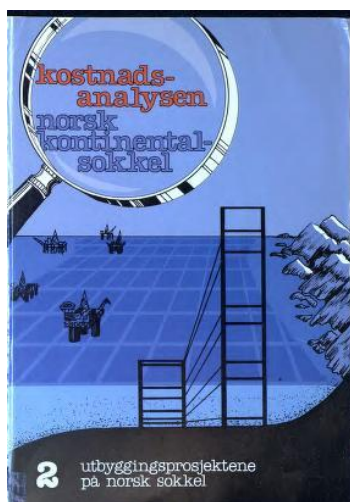
From the desk of President Ronald Reagan.

De kontraktmessige føringer er redegjort for <http://www.multinet.no/~falk/Falk6.8.htm>
Norsk rettssystem hadde på denne tid enda ikke erfaring med OFFSHORE Kontraktsrett.

Veritas brev datert 12. april 1983 tilkom ikke Østlund før etter han fikk sparken. Det fremkom mai 1983 i kopi av Stortingsdokumentene fra behandling 14. april 1983, sendt Kiellandfondet . HVORFOR fikk ikke Østlund kopi av Veritas brev samme dag 12.4.1983, og hvorfor innkalte ikke Kværner med Storvik til umiddelbart møte med snuoperatøren med Østlund? Om snuingen hadde mislyktes hadde der IKKE blitt inspeksjon ombord, med det som etter inspeksjonen er benevnt EKSPLOSJONSTEORIEN.

<

Aktørene var de samme som under korrupsjonssaken Østlund før jul 1979, 4 mndr før katastrofen varslet til leder for den i mars 1979 av Stortinget opprettede Kostnadsanalyse Norsk Kontinental-sokkel. Rapporten med avdekking av kriminelle økonomiske handlinger, kom april 1980, men budskapet druknet i støynivået etter Kielland-katastrofen.



Aktørene bak korrupsjonen var de samme som under sning 1983, som hadde blitt stanset om ikke Østlund hadde kontaktet H.M.Kong Olav V. Kværner Engineering hadde hovedansvar som handelsdepartementets forlengede arm. Hos snuoperatøren Stolt Nilsen kom teknisk sjef fra Brown & Root. Faksimile fra boken Sabotasje mot Kieland side 18. Det er senere erfart at kopien til politimester Willy Haugli aldri kom han i hende. Økokim etterforsket ikke. Hva visste styreformann i Brown & Root Norge/Brownaker Offshore, admiral Nils Owren?

Oslo Politikammer
Økonomiavsnittet
Postboks 8101, Dep
0032 Oslo 1

Ref: 817C/OCØ

Trondheim 3. mai 1989

Jeg viser til telefonsamtale med Deres kontor av i dag.

Den 26. april 1977 ble jeg bekreftende informert om at daværende innkjøpsjef i Statoil, Hans Daastøl, hadde betalt direktør Kristian Wallentin i Kværner Engineering (KE) flere 100.000 kr. for at sistnevnte gjennom KE's deltagelse i Norwegian Petroleum Consultants (NPC) skulle medvirke til at Brown & Root (BSR) fikk tildelt ingeniørkontrakten for Statjord B plattformen.

Dette ble gjentatt under samtale i Oslo-drosje nr. A65 ført av Knut Andreas Kløse med daværende adresse Lovenskioldgt. 8, Oslo, førerkortnr. 290852 32914. På mitt direkte spørsmål svarte drosjesjåføren at han hadde taushetsplikt, men ville huske detaljer hvis han ble konfrontert med dette.

Senere har jeg informert flere om dette forhold, både med og uten navns nevning, herunder i mitt arbeide som konsulent for "Noc-komiteen" Kostnadsanalysen Norsk Kontinentalsokkel i 1979/80. Dette utifra den skadevirkning korrupsjon har for oljevirksemdheten og den enkeltes arbeidssituasjon med sannsynlige store konsekvensskader for samfunnet forøvrig.

Med vennlig hilsen


Ole Østlund
Sivilingeniør

Adresse:
Steinberget 11
Postboks 799
7001 Trondheim

Tlf: 07-527465

Gjenpart: Politimester Willy Haugli, Oslo
Stortingsrepresentant Magnar G. Husaby, Trondheim

UNNFALLELSE OG TRAKASSERING:

Eksplasjonsteorien kom på banen etter snuing av KIELLAND-plattformen september 1983.

Kategorisk avvist av granskningskommisjonen.

>

Påstand om eksplosjon og sabotasje - HERSKETEKNIKKENE råder - til i dag over 40 år senere



Redaktører: Tord F Paulsen og Marie Smith-Solbakken

Forlag: Hertervig Forlag, Akademisk

Layout: Asbjørn Jensen

Foto: Tord F Paulsen
s. 95 og 97: Odd Mehus
s. 117, 119, 120: Ivar Nielsen

Produksjon: Impress Publiserings AS – impresspublisering.no

Trykk: Livonia

Papir: 130 g Arctic Volume White og 100 g Munken Premium Cream

Utgivelse: 1. utgave, 2017. ISBN: 978-82-8217-233-2

Støtte: Prosjektet er støttet av Fritt Ord, Industri Energi, Fellesforbundet, Lederne, Safe, ESS klubben offshore, Tyssvær kommune, Haugesund kommune, Randberg kommune og Stavanger kommune.

Rettigheter: © Forfattere og Hertervig Forlag, Akademisk 2017. Materialet i denne publikasjonen er omfattet av åndsverklovens bestemmelser. Uten særskilt avtale med Hertervig Forlag, Akademisk er enhver eksemplarfremstilling og tilgjengeliggjøring bare tillatt i den utstrekning det er hjemlet i lov eller tillatt gjennom avtale med Kopinor, interesseorgan for rettighetshavere til åndsverk. Utnyttelse i strid med lov eller avtale kan medføre erstatningsansvar m.m.

Spørsmål om denne boken kan rettes til:
Hertervig Forlag, Akademisk
Kirkegaten 40, 4006 Stavanger
Tlf: 51 93 88 00
post@hertervigforlag.no
www.hertervigforlag.no

DUH sett på med stor årepsis.

Uenighetsfellesskap er en forutsetning for å utvikle demokratiske prosesser og åpenhet. Det er langt fra sikkert at vi tillater meninger som går på tvers av de etablerte. Hersketeknikker som usynliggjøring, latterliggjøring, diagnostisering og karakterdrap er velkjente metoder her til lands. Vi har sett det i meningsutvekslingene om «Kielland»-havariet, men vi erfarer det også i andre saker. Det fører til at meninger isoleres, og at etablerte meninger ikke utfordres. Det blir stille og taust.

Marie Smith Solbakken på bokens side 169

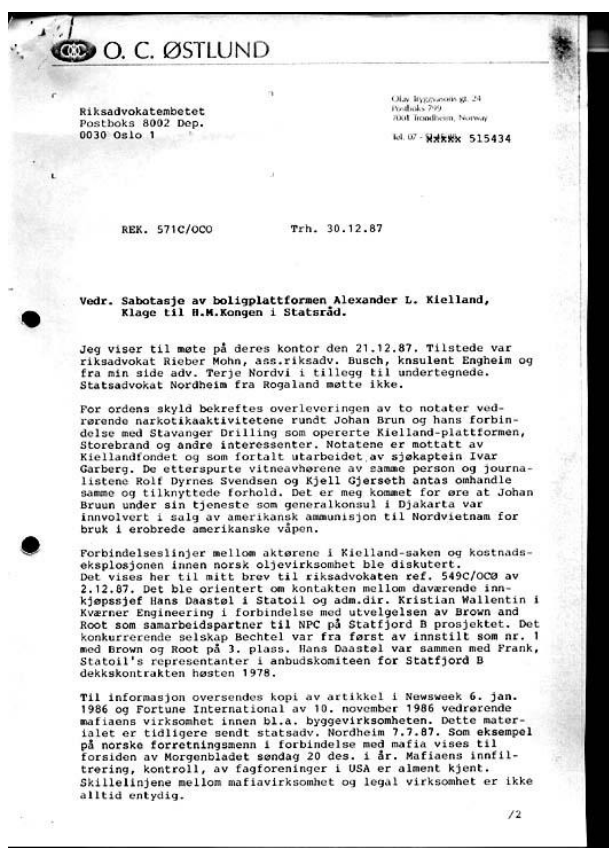
GRANSKNINGSKOMMISSJONEN:

<https://www.youtube.com/watch?v=gd-bX7U6jw4> (faksimile NRK TV 1983, hopp over reklamen)

Stortingsmann Erland Asdahl var en HEDERSMANN, ære hans minne.

Statsadvokat Even Fredriksen ble funnet død på et hotellrom på Kongsberg 1988.

Året Riksadvokatens henleggelse av anmeldelse om kriminell handling, var klaget inn for Kongen i statsråd, ref. rekommandert brev til Riksadvokaten 30.12.1987



Etterprøvde Riksadvokaten innholdet i notatene fra Ivar Garberg omhandlende Johan Brun som eide selskapet Norindo AS som eier av den siste supplybåten Norindo Sun som anløp Kielland 22.20-22.25 innenfor 24 timer før kl. 18.30. Hva gjør en supplybåt i mørket på 5 minutter? Henter en person ?

Riksadvokat Rieber Mohn var statsadvokat i Rogaland til kort før Kielland-katastrofen og venn av justisminister Andreas Cappelen som opprettet granskningskommisjonen på 1 dag i påskeuken 1980 og dermed unngikk offentlig sjøforklaring.

Sitat fra Advokatbladet: *Andreas Cappelen delte Rieber-Mohns syn, og de ble i pressen omtalt som "Stavanger-mafiaen", sammen med Olav T. Laake, den senere byrettsjustitarius. Frontene var steile, og det endte med at Cappelen ble justisminister etter noen turbulente uker i slutten av 1979. Etter at ministerskiftet ble klart, kjørte Cappelen opp foran Rieber-Mohn på gaten i Stavanger, og rullet ned vinduet: "Vil du bli statssekretær eller ekspedisjonssjef?" Rieber-Mohn svarte gjennom det samme vinduet: "Når du spør sånn, så vil jeg vel helst bli ekspedisjonssjef".*

Ref: Avokatbladet, scroll ned <https://www.advokatbladet.no/georg-fr-rieber-mohn/106059>

LØGNEN DREPER - SANNHETEN FRIGJØR !



OCO/21.10.2023