

Dramaet på MS Rocknes

Da lasteskipet MS Rocknes kantret og gikk rundt i Vatilestraumen utenfor Bergen mandag 20. januar, ble det starten på et ”arbeidsoppdrag” som skulle vare i 22 dager for Bergen brannvesen. Tre besetningsmedlemmer ble reddet på en dramatisk måte etter syv timer, men for Bergen brannvesen ble det en vel så stor oppgave å planlegge og gjennomføre dykkingen etter de 13 savnede i skipet.

Ca. kl. 16.30 mandag 20. januar kantret MS Rocknes i Vatilestraumen, en av hovedårene for skipstrafikk rett utenfor Bergen. Flere personer så at skipet gikk rundt og nødetatene slo full alarm umiddelbart. Bergen brannvesen rykket ut med redningsdykkere i dykkerbåt, brannbåt og biler fra Laksevåg og Fana brannstasjoner samt et stort antall ambulanser. Det ble tidlig gitt beskjed om innkalling av alle redningsdykkere i Bergen brannvesen, totalt 21 mann. Redningsdykkere ble transportert ut til skipet og dykkerinnsats ble iverksatt umiddelbart. Et omkommet besetningsmedlem som ble observert inne i en lugar ble tatt ut etter at dykkerne slo inn vinduet. Men forholdene for å dykke var vanskelige på grunn av sterk strøm på 5 – 6 knop og fordi skipet var i drift.

Leder for redningsdykkertjenesten i Bergen brannvesen, Leif Linde var tilfeldigvis i nærheten av ulykkesstedet da han ble varslet om ulykken. Linde fikk ansvaret for dykkeroperasjonen av brannsjef Helge Eidsnes som selv tok plass i LRS. LRS ble satt av politiet med en gang og ble i tillegg til politiet og brannvesenet bemannet med representanter for havnevesen, Haukeland sykehus, forsvaret, sivilforsvaret, samt fra rederiet og forsikringsselskapet til MS Rocknes. Leif Linde fikk beskjed om å ta seg ut til skipet for å vurdere situasjonen. En redningsmann fra luftambulansen fikk ideen om å banke på skroget for å se om det var respons fra innestengte skipsmannskaper. Sammen med to av brannvesenets dykkere ble redningsmannen flydd opp på havaristen med helikopter. De fikk raskt svar akterut i skipet på et bestemt sted og kun på dette stedet. Det var i utgangspunktet vanskelig å vite hvor man skulle begynne å banke på et ukjent skip.

Vanskelig å dykke

Samtidig fortsatte skipet å drive og det var nødvendig å få stabilisert situasjonen før ytterligere redningsarbeid kunne utføres. Et stort antall fartøyer var raskt tilstede og blant disse var det både slepebåter og supplybåter. Linde avtalte med skadestedsleder om å få slepebåter og en supplybåt til å skyve havaristen inntil land for å kunne starte dykking. Beskjeden ble ikke oppfattet raskt nok ved første tilfelle, men ved neste beskjed greide båtene å skyve havaristen inntil en grunne ved Alvøen, noen hundre meter nord for ulykkesstedet. Båten til et dykkefirma ble rekvirert som ”arbeidsplattform” for det videre redningsarbeidet. Og da startet arbeidet med å lokalisere nøyaktig hvor de savnede besetningsmedlemmene var. Det var samtidig en vanskelig vurdering om man skulle sende dykkere ned på skipet på grunn av strøm og supplybåtene som gjorde dykking vanskelig. Men dykking ble startet med beskjed om søk og dykkere sjekket broen, men fikk ordre om å ikke gå inn i skipet på grunn av usikkerhet om skipets stabilitet. Samtidig ble det gitt beskjed om å kontrollere bunnforholdene. Foruten dykkere ble det sendt ned en ROV (miniubåt) forut og en akterut på havaristen. Dette var for å få kontroll på om skipet ville kunne falle dypere hvis man åpnet skroget. Det viste seg å være riktig, da skipet lå på en skråning og det var de store båtene som holdt den på plass.

Presset på redningsmannskapene om å umiddelbart skjære hull i skipet var stort fra sivile som oppholdt seg på skip i nærheten, men både brannsjef Eidsnes og Linde var klar over at dette ville innebære en risiko fordi skipet da kunne synke.

Brannsjef Eidsnes, som selv er utdannet skipsingeniør og har yrkesbakgrunn fra offshore sier dette om vurderingene de gjorde.

- Vi fikk tegninger av skipet oversendt fra Tyskland etter en stund og vi hadde representanter fra Jepsens rederi tilstede i LRS. Dermed hadde vi mye informasjon tilgjengelig, men man må likevel i et slikt tilfelle gjøre enkelte antagelser. Blant annet antok vi at lasten på ca. 24.000 tonn grus ble tømt ut da skipet kantret. Vi kunne også anta at maskinrommet hvor de savnede oppholdt seg, var ganske tett og at luften der inne var komprimert. Antagelig har den raske kantringen gjort at mye av luften ikke har rukket å blitt ventilert ut.
- Faren for de innestengte var både CO-forgiftning og nedkjøling, og i tillegg tenkte vi på muligheten for nitrogenmetning på grunn av trykket inne i maskinrommet. Derfor ble et marinefartøy bedt om å klargjøre trykkammer i tilfelle de fikk trykkfallsyke når de ble tatt ut.
- Vi kom frem til at ved å ta hull i skroget ville luft slippe ut, vannstanden inne i maskinrommet ville øke og skipet kunne synke. Observasjoner fra dykkerne om at skipets skorstein ikke var trykt sammen, viste at skipet hadde god oppdrift. Det avgjørende da var hvor vi skulle ta hullet, sier Eidsnes.

Livsviktig å ta hull på rett sted

Oppe på skroget fikk man ideen om å borre et lite hull og gjennom dette fikk man en kommunikasjon med de innestengte besetningsmedlemmene. Med papirlapper samt penn som ble sendt ned gjennom hullet, fikk redningsmannskapene informasjon om at det var tre personer i maskinrommet. De fikk også informasjon om at vannstanden inne i maskinrommet var 20 fot under der hvor de tre befant seg. En forståelse av at de tre ikke hadde større skader gjorde sitt til at man kunne ta seg tid og vurdere alle forhold nærmere før man igangsatte operasjonen. Dessuten ga LRS beskjed om at man ikke skulle ta hull i skipet før man visste sikkert hvor dette skulle gjøres.

- Vi var nødt til å vite at skipet var helt stabilisert før vi igangsatte noe. Observasjoner fra dykkere og ROV viste at sjøbunnen gikk rett ned under skipet og at skipet bare lå litt oppå en hylle. Derfor ble det gitt beskjed om at supplybåten og slepebåt skulle trykke skipet maksimalt inn til land. Men dette medførte en bekymring for at skipet kunne tippe rundt og derfor ble alle personer som ikke var nødvendig i forhold til redningsoperasjonen, beordret bort.
- Det var livsviktig at vi fikk tatt hull i skipet på riktig sted. Hvis vi tok hull rett ved et spant eller på feil sted, kunne det medføre at vi ikke fikk ut de innestengte samtidig som vannet ville stige raskt inne i maskinrommet. Men gjennom lappene vi utvekslet fikk vi en bekreftelse på at de fire hullene som vi boret, var på det riktige stedet.
- Så fikk vi lappen fra de innestengte besetningsmedlemmene hvor det sto; "Pls make fast, my coy is dying". Da hadde vi allerede vurdert alt og LRS fikk beskjeden. LRS ga klarsignalet.

All maling ble slipt bort og man slipte ned stålet i området hvor man skulle lage hull for å kutte raskest mulig da man startet hulltagningen. Først begynte man å lage hull med skjærebrenner, men luftrykket fra maskinrommet var så stort at flammen ble blåst ut. Neste mulighet var å bruke vinkelslipere og man fikk omgående tak i seks vinkelslipere fra skip som lå i nærheten. To platearbeidere fra marinebasen Haakonsværn sammen med mannskaper fra brannvesenet og firmaet IMC Diving satte i gang med vinkelslipere for å kutte seg inn i skroget. Hullet ble på 60 x 60 cm i det 20 mm tykke stålet. Dykkere sto klare til å gå inn i skipet for å assistere de innestengte besetningsmedlemmene med å komme ut, hvis det var nødvendig.

- Da vi åpnet hullet blåste det full kuling opp av det og førstemann av de innestengte formelig poppet ut av hullet. Andre mann kom også raskt ut, men før vi fikk ut tredjemann hadde han rukket å bli våt. Samtidig som skipet sank 1,5 meter, steg vannstanden inne i maskinrommet med seks meter i løpet av sekunder, sier Linde.

Meget bra samarbeid

En slik uvanlig redningsoperasjon setter store krav til kompetanse og utstyr. I dette tilfellet hadde man meget rutinerede redningsmannskaper raskt tilstede og nøkkelpersoner med maritim kompetanse og ro til å beherske situasjonen.

- Stedet og tidspunktet for havariet gjorde at vi raskt kunne komme til med ressurser. I tillegg hadde vi marinebasen på Haakonsværn i umiddelbar nærhet samt et stort antall skip som kunne bistå. Sjøforsvaret stilte med i alt 16 fartøyer under redningsaksjonen, blant annet KV Titran, som ble benyttet av skadestedsledelsen. Dermed kunne vi få både hjelp til stabiliseringen og utstyr raskt. Samarbeidet med sivile fungerte også meget bra, men samtidig var alle personene som oppholdt seg ved skadestedet med på å sette et stort press på oss. To andre forhold krevde også avklaring. Skipet lakk store mengder olje, men redningsledelsen startet ikke noen aksjon mot dette umiddelbart og fikk kritikk for dette fra Kurt Oddekalv i Naturvernforbundet.
- Vi hadde en krevende aksjon i trangt farvann og i mørke med et stort antall fartøyer tilstede. Da ville det komplisert hele aksjonen hvis vi skulle startet en oljevernaksjon med lenser der. Men oljevernaksjonen startet seks timer etter havariet og det mener vi at man bør være fornøyd med sett på bakgrunn av forholdene.
- Det andre forholdet var opptreden til reporter Sturla Dyregrov fra TV 2 på skadestedet. På TV fikk man inntrykk av at det var han som først opprettet kontakt med de tre innestengte besetningsmedlemmene, men på det tidspunktet hadde vi allerede opprettet kontakt med dem gjennom å banke på skroget. Dyregrovs opptreden kunne ha satt menneskeliv i fare, forvirret redningsmannskapene og ledet de som var inne i skipet feil vei, sier Eidsnes som også har fått støtte for dette fra politiet og andre mediafolk som var tilstede på ulykkesstedet.

Brannsjef Helge Eidsnes er også opptatt av å berømme samarbeidet mellom alle involverte parter.

- Samarbeidet mellom de forskjellige instansene, både offentlige og private, fungerte fantastisk bra. Spesielt kan det nevnes mannskapene fra dykkefirmaet IMC Diving som viste seg å være meget kunnskapsrike og innsatsvillige.

Bergen brannvesens redningsbragd har gått verden rundt og høstet anerkjennelse og lovord over alt. Statsminister Kjell Magne Bondevik og justisminister Odd Einar Dørum besøkte Bergen brannvesen få dager etter hendelsen for å uttrykke takk for jobben og få informasjon om hvordan operasjonen ble utført.

Lars Brenden,
”Brannmannen”



Klargjøring på kai før innsats ble iverksatt (Foto: Jan Ove Brakstad)



Redningsdykker Hans Petter Nilsen (til høyre) skriver lapper for å kommunisere med de innestengte besetningsmedlemmene (Foto: Jan Ove Brakstad)

CAN WE CUT
BETWEEN THE
HOLES?

4 HOLES OK
NO PROBLEM
TO CUT ST.

OK BUT PLS
MAKE FAST MY
COY DIETING

Gjennom lappene fikk man visshet om at hullet ble lagd på rett sted. Den nederste lappen var den siste fra besetningsmedlemmene og den førte til en rask beslutning om å ta hull i skroget.



Andre mann av de innestengte besetningsmedlemmene er akkurat tatt ut (Foto: Jan Ove Brakstad)



Hullet var på 60 x 60 cm (Foto: Jan Ove Brakstad)

Redningsdykkere inn i Rocknes

Det var en stund tvil om hvem som skulle gjennomføre søket etter savnede inne i MS Rocknes. Meningene var mange og sterke, men takket være et grundig forarbeid, gode attester og sunn fornuft ble redningsdykkerne til Bergen brannvesen foretrukket til selve søksjobben. En avgjørelse som evalueringen i ettertid garantert vil bifalle.

Etter at håpet var ute for å finne flere overlevende i MS Rocknes, gikk arbeidet inn i en ny fase. De omkomne måtte ut så fort som det lot seg gjøre, både for å lette politiets etterforskning og identifisering, men først og fremst for at de etterlatte skulle få visshet og en grav å gå til. Det ville ta alt for lang tid å snu havaristen. Hvem som skulle utføre denne jobben var langt fra avklart i begynnelsen av denne fasen. Var det en jobb for arbeidsdykkeren, som hadde lang erfaring og vant til å mestre de fleste arbeidsoppgaver under vann, eller var det redningsdykkeren med sin bakgrunn fra brann- og redningstjenesten. Dette var ingen vanlig arbeidsplass, men heller et skadested/åsted og det var mange hensyn som måtte tas. Ingen er i tvil om at arbeidsdykkeren har langt flere dykk og på den måten må sies å være bedre dykkere. Det er heller ingen tvil om at redningsdykkeren er vant til å håndtere traumatiske oppdrag, mye takket være erfaring og en godt utbygget kollegastøtteordning.

Delt løsning

Som i så mange tilfeller var det også her samarbeid mellom flere aktører som viste seg som den beste løsningen. Det ble tidlig klart at den ene ikke kunne klare seg uten den andre og dykkerfirmaet IMC Diving AS, som har sitt hovedkontor i Sandviken i Bergen, ble valgt som samarbeidspartner.

IMC Diving fikk som oppgave å utføre det praktiske arbeidet med sikring av vraket, lage åpninger inn i vraket og sikre disse. Dykkerne fra IMC skulle også fungere som tendere for redningsdykkerne. Redningsdykkerne skulle foreta inntregning og søk inne i vraket.

Samtidig engasjerte IMC firmaet Amundsen Diving for å overvåke operasjonen med en ROV (Remote Operated Vehicle) eller fjernstyrt miniubåt. IMC hadde mistet sin egen ROV under redningsaksjonen tidligere.

Prosedyremanual

Planleggingen av dykkingen inne i MS Rocknes startet umiddelbart etter at redningsaksjonen ble avsluttet. Brannsjef Helge Eidsnes og ansvarlig for redningsdykkertjenesten Leif Linde var klar over at dersom de skulle bli tatt på alvor som en av hovedaktørene under søksoperasjonen, måtte de utarbeide en egen prosedyremanual for dette oppdraget. Det var av den største viktighet for Eidsnes og Linde at dette var på plass før dykkingen kunne starte, slik at de på denne måten kunne forebygge uhell og ulykker.

Prosedyremanualen ble utarbeidet på rekordtid, men bærer ikke preg av det, og det var heller ingen ulempe at Helge Eidsnes tidligere hadde jobbet med planlegging av undervannsoperasjoner i Nordsjøen, og til alt overmål hadde skrevet en diplomoppgave om dette emne.

Resultatet ble en manual på 75 sider, som er alt for detaljert til å komme nærmere inn på her. Brannsjef Helge Eidsnes og Leif Linde, som ble utnevnt til operasjonsleder for søket, krevde at alle som skulle involveres i søket satt seg godt inn i manualen før arbeid kunne igangsettes.

Kvalitetssikring

Det var Hordaland politidistrikt ved politimesteren som hadde det overordnede ansvar for operasjonen. Som en del av kvalitetssikringen sørget politimesteren for at det ble foretatt en uavhengig vurdering av aktørene for å få bekreftet at alle parter var skikket for oppgaven.

Overingeniør Yngve B. Bergflødt fra Statoil, som er en kapasitet på området, med erfaring fra ulike dykkeroperasjoner gjennom mange år, ble bedt om å gjøre en vurdering av redningsdykkerne i Bergen brannvesen og IMC-Diving. Likeledes ble Arbeidstilsynet bedt om en uttalelse.

Attester

Den forenklete tilsynsrapporten som Bergflødt sendte tilbake til Hordaland politidistrikt, viste til fulle at både redningsdykkerne i Bergen brannvesen og IMC-Diving var godt kvalifisert for oppdraget. I rapporten sier Bergflødt blant annet:

"Tilsynet hos Bergen brannvesen viste ganske raskt at dykkergruppen var kompetent til å gjennomføre oppdraget. I tillegg har Bergen brannvesen aktiviteter som overskrider kravene i de nevnte forskrifter og som gir oppdraget positive synergieffekter".

Bergflødt lister dermed opp aktiviteter som: EFOK (Emosjonell Førstehjelp og Krisehåndtering), at flere av deltakerne er utdannede sykepleiere og ambulansesjåfører, at brannvesenet stiller med egen ambulanse på operasjonsstedet og at brannvesenet har en stor logistikkapasitet.

Videre sier rapporten: *"I den forestående operasjonen inne i boligkvarteret på MS Rocknes, som ikke er et "tradisjonelt" arbeidsoppdrag, er det en særlig fordel at brannvesenets redningsdykkere har erfaring i tjenesten med å ta seg av skadde og omkomne på land og i sjøen".*

Bergflødt konkluderte videre med at også IMC-Diving var kvalifisert til oppgaven og sier under en samlet vurdering blant annet at: *"Oppsettet for denne operasjonen viser seg å være en meget bra kombinasjon av spesialkompetanse".*

Overingeniør Yngve B. Bergflødt understreket videre viktigheten av at det var utarbeidet en felles operasjonsprosedyre for oppdraget.

Heller ikke Arbeidstilsynet hadde noe å utsette på at redningsdykkerne utførte dette oppdraget og sier blant annet: *"Arbeidstilsynets tolkning av Best. Nr. 511 tilsier at en dykker med R-sertifikat, Jf Best. Nr. 511 § 9. kan arbeide med redning av liv og store verdier.*

Dette innebærer også søk etter forulykkede, samt finne og ta vare på døde personer. Dette har redningsdykkerne i Bergen brannvesen kompetanse og erfaring til.

Det er heller ikke i forskriften sagt at de ikke kan gjøre annet arbeid som de har kompetanse til som følge av deres utdanning og praksis".

Sikkerhetsanalyser av MS Rocknes

MS Rocknes var slept inn til CCB (Coast Center Base) - Ågotnes, som er en del av Bergen havn i Fjell kommune, på Sotra. Det var på forhånd innhentet skriftlig garanti fra rederiet om at båten var stabil. Videre skulle Hordaland politidistrikt i samarbeid med rederiet sørge for at stabiliteten ble opprettholdt.

Dette ble utført ved at alle hull, som ble forårsaket av grunnstøtingen, måtte tettes og at det ble boret nye hull på strategiske steder for å kunne pumpe inn luft. Innpumpingen av luft i havaristen, samt kontrollering av stabiliteten fortsatte kontinuerlig under hele operasjonen. Videre ble det innhentet dekkstegninger over skipets overbygning slik at det kunne utarbeides søksområder og inntrengningsveier. Det ble også gjennomført befaringer på søsterskipet MS Stones, der det ble tatt bilder og video av planløsning og innredning. Det ble i tillegg gjennomført egenopplæring av dykkermannskapene og det ble foretatt øvelsesdykk med trening på nødprosedyrer.

Basen etablert

Basen ble etablert på IMC-Diving sin ferge MS Flekkerøy, som lå fortøyd ved siden av havaristen. På fergedekket var det god plass til alt utstyret som var nødvendig og kanskje vel

så viktig var det at fergen rommet et romslig spise- og oppholdsrom. Trivsel er viktig for at en slik operasjon skal bli vellykket og ikke minst bidro kokken til en høy triveselfaktor. Oppholdsrommet ble også brukt til briefinger og debriefinger som ble holdt av en erfaren feltleder fra Kripos, Tore Per Bakken og operasjonsleder Leif Linde.

Retningslinjer og sikkerhet

Retningslinjer og sikkerhetsreglene var meget omfattende og gjennomtenkte. Allikevel må slike forhåndsbestemte regler ofte tillempes forhold som blir avdekket under arbeidets gang. Det var kjent hvor dypt skipet stakk i vannet og de visste at de ville ligge under en 27 meters tabell. Det ble også tidlig klart at det uansett ville bli alt for kort bunntid om de ikke gjennomførte dekompresjonsdykking. Maksimumsgrensen for inntregning i havaristen ble i utgangspunktet satt til 15 meter, men etter at de ble klar over de store ødeleggelsene inne i skipet, anså de det for sikrere å heller ta flere hull i skroget for å oppnå en kortere inntrengningslengde. Det var også meget viktig at man hele tiden sørget for en sikker retrettsvei for dykkerne. Skarpe kanter og løse gjenstander måtte sikres før videre inntrengning. IMC sørget for et trykkammer som var plassert på dykkerbasen og Bergen brannvesen hadde engasjert den ikke ukjente dykkerlegen Svein Eidsvik, som en viktig del av den dykkermedisinske beredskap. I alt 33 dykkere deltok i operasjonen, tolv arbeidsdykkere og 21 redningsdykkere.

Uttak av dykkere

Alle aktive redningsdykkere i Bergen brannvesen hadde, etter internkontrollens krav om ulike øvelser, legeundersøkelser osv, kompetanse til å utføre dette oppdraget.

Redningsdykkerberedskapen i Bergen måtte opprettholdes, så søket inne i MS Rocknes måtte baseres på frivillige mannskaper som ønsket å bruke fritiden på dykkerbasen. Ikke uventet ble det en enkel oppgave å få frivillige mannskaper med på operasjonen, tross alt så var dette det mest spektakulære redningsdykkeroperasjonen i norgeshistorien og alle hadde lyst til å være med på å avslutte det de hadde påbegynt under redningsaksjonen i Vatløstraumen.

I egen ramme

Tentativt dagsprogram	
Tidspunkt	Aktivitet
0700 – 0800	Daglig briefing
0800 – 0900	Klargjøring av utstyr
0900 – 1600	Dykking
1600 – 1700	Klargjøring av utstyr – oppskvær
1700 – 1800	Teknisk debriefing
1800 – 1900	Kollegastøtte - debriefing

Dykkerne forlater overflaten

Mandag 2. februar kl. 07.00 var endelig alle bitene på plass og søket etter savnede kunne begynne. Dykkerne brukte overflateforsynt Interspiro-utstyr (OFP) med en luftbank som forsyntes av en kompressor. Samtlige dykkere var utstyrt med kommunikasjon til overflaten, samt et kamera som ga dykkerlederne og politiet klar tale og skarpe bilder der de kunne følge operasjonen fra en container på fergens dekk. Formålet med hvert dykk var nøye planlagt og ingen var i tvil om hvilke oppgave og ansvarsområde de hadde. Dykkerlederne Kjell Ove Christoffersen og Roy Antonsen hadde full oversikt og kunne ved hjelp av tegninger guide dykkerne til enhver tid. Dykkerlederne holdt en meget streng disiplin i forhold til hva som var

intensjonen og avtalen med dykket og bidro sterkt til at dykkerne følte den trygghet som er påkrevet under slike operasjoner. I det samme kontrollrommet satt politiet og kunne følge dykket fra sine egne monitører. Dykkerne fra IMC-Diving ble ledet av egne dykkerledere som satt i en annen container og miniubåten ble styrt av mannskapet fra Amundsen Diving som satt i en tredje container. Alle lyttet på sambandet og operasjonsleder Leif Linde sørget for at de ulike samarbeidspartene dro i samme retning.

I egen ramme

Oversikt over dekknivåene under søket

1 dekk.

Maks dybde: 14 meter

Maks dykkertid uten dekomp: 85 min.

A-dekk

Maks dybde 18 m

Maks dykkertid uten dekomp: 60 min.

B-dekk

Maks dybde: 20 m

Maks dykkertid uten dekomp: 40 min.

C-dekk

Maks dybde: 23 m

Maks dykkertid uten dekomp: 30 min.

D-dekk

Maks dybde: 25 m

Maks dykkertid uten dekomp: 25 min.

Store ødeleggelser

Det første søket ble gjort der de mente det ville være størst muligheter for funn. Arbeidet med skjærebrenneren for å lage hull i skroget gjorde at sikten ble meget dårlig, men de bestemte seg allikevel for å gjennomføre søket. Det var forventet at det ville være store ødeleggelser inne i skipet etter at vannet hadde strømmet gjennom dekkene på kort tid, men alle ble allikevel overrasket over hvor omfattende ødeleggelsene var. Vannet hadde strømmet inn på broen fra styrbordside og deretter fosset gjennom alle dekk og korridorer på meget kort tid. Følgene var at vrakdelene hadde hopet seg opp på babord side av båten og var så komprimert at en 100 % gjennom søkning enkelte steder var umulig. Vannet hadde slått ned brannvegger og bøyd ståldører og aluminiumsprofiler og alt tenkelig inventar hadde kilt seg inn i hverandre. Isolasjonen i veggene hadde løst seg opp i små biter og gjorde samtidig at sikten ble ytterligere forverret.

Dykkerne måtte rydde seg vei inn i havaristen meter for meter og den planlagte sikringsoppgaven for å unngå en farlig retrett vei fikk stort fokus.

Redningsdykker/røykdykker

Redningsdykkere har mange ulike søksmetoder å velge mellom, men i dette tilfelle var disse dårlig egnet. Her kom redningsdykkernes mangeårige erfaring som røykdykkere virkelig til sin rett. Likehetstrekkene med en røykdykkerinnsats er mange. Her måtte man søke seg gjennom en bygningsmasse i dårlig sikt på samme måte som i et branntilfelle med tomannslag i angrep og en sikringsmann (dykkeren fra IMC) i døråpningen. Dette faktum bare understreket riktigheten av personelletts sammensetning.

Funn av omkomne

Det ble ingen funn den første dykkerdagen, noe som skapte en viss frustrasjon blant dykkerne. På dykkerdag to derimot fant dykkerne to av de omkomne på broen og dekket under, der ødeleggelsene var desidert størst. Inntrengningen var så risikabel på dette stedet at det ble bestemt at det ikke skulle gjøres flere søk i dette området av hensyn til dykkernes sikkerhet. De påfølgende dagene ble skipet systematisk gjennomført og ved dag syv kunne man konstantere at det til sammen var funnet 11 omkomne under denne delen av operasjonen. Det var i mange tilfeller meget vanskelig å få de omkomne ut av havaristen. Vannmassenes ødeleggelser gjorde at frigjøringen av de omkomne ble et tidkrevende arbeid. På nytt ble det brukt for brannmannserfaring der dykkerne måtte ta i bruk ulike frigjøringsmetoder og verktøy for å få jobben utført. Det ble hele tiden utvist en stor respekt for de omkomne, som det blir på et hvert skadested, og ingen av dem ble påført noen form for skader under arbeidet.

Traumatisk oppdrag?

Ledelsen for operasjonen hadde så absolutt tatt høyde for at dette kunne bli et traumatisk oppdrag for dykkere og overflatepersonell og hadde eget opplegg for oppfølging av dette. Det ble gjennomført daglige debriefinger hvor en fortløpende bearbeidet inntrykkene. I følge dykkerne så var arbeidet hardt og krevende, men de var meget godt forberedt og de følte at de hadde et apparat rundt seg som de kunne stole 100 prosent på.

- Det var viktig for oss at vi gjorde funn og vi var veldig gira på å få dem med oss opp, selv om det i mange tilfeller var vanskelig på grunn av ødeleggelsene inne i havaristen, sier dykkerne.

Identifisering/etterforskning

De omkomne ble, etter at de var tatt ut av havaristen, lagt i en jernkiste som var senket ned fra dykkerbasen for deretter å bli heist opp til de ventende polititjenestemenn. Feltleder fra Kripos, Tore Per Bakken og andre tjenestemenn fra Hordaland politikammer var meget godt forberedt og sørget for at den nitidige identifiseringsjobben fikk en riktig start. Bakken understreket at søket etter omkomne skulle ha absolutt førsteprioritet, men dersom dykkerne fant datautstyr, loggbøker og lignende under søket, skulle de ta dette med seg opp, så sant dette ikke forsinket arbeidet.

Godt jobba Bergen!

De ulike samarbeidspartene under denne delen av operasjonen kan ikke få rost hverandre nok for det samarbeidet som utviklet seg. Målsetningen om et godt miljø ble til de grader innfridd og var utvilsomt en viktig faktor til at operasjonen ble vellykket.

Redningsaksjonen, innsatsen mot akutt forurensning og det påfølgende søksjobben kan vel, etter undertegnede mening, knapt nok gjøres bedre. Vi vet, som redningspersonell, at det alltid er lett å komme i etterkant med meninger om hva som kunne vært gjort annerledes, og det vil alltid være flere måter å løse en oppgave på, men jeg tror ikke det vil være mye å henge seg opp i for kritikerne etter disse aksjonene. Bergen har vist profesjonalitet gjennom

raske og riktige avgjørelser, nitidig planlegging og en flott fremtreden i media. Så får vi håpe at bergenserne ikke blir alt for "høye på pæra" etter dette skrytet, men de fortjener det. Men selv etter 22 dagers arbeid med MS Rocknes, er ikke saken helt avsluttet for Bergen brannvesens del. Dykkere fra brannvesenet vil bistå politiet i etterforskningen med å prøve å finne eventuelt flere spor etter hvor MS Rocknes var nedpå og etter at skipet er snudd vil mannskaper fra brannvesenet gå inn i skipet for å søke etter de to omkomne som ennå ikke er funnet.

Artikkelen kunne/burde vært atskillig mer omfattende og dersom du har flere spørsmål ang. brannvesenets innsats, så er du velkommen til å rette disse til Tidsskriftet "Brannmannens" redaksjonsmedarbeider og operasjonsleder under aksjonen: Leif Linde på e-post: linde@brannmannen.no

Roy Larsen,
"Brannmannen"

Aktuelle internett adresser:

Bergen brannvesen: www.bergen.kommune.no/brannvesenet

Kripos: www.kripos.no

IMC-Diving AS: www.imc-diving.no