

Oljeutslipp i Frierfjorden

Av Hans Røe Edvardsen

Hans Røe Edvardsen er havnefogd i Porsgrunn.

*Innlegg på møte i Norsk Vannforening
24. mai 1983.*

1. FAKTISK HENDELSESFORLØP

Kl. 01.48 den 28. desember 1982 meldte M/S Bayard, tilhørende Fred Olsen & Co., Oslo, over VHF-kanal 11 til trafikksentralen i Brevik at skipet hadde grunnstøtt ved Midt fjordskjær, sjøkart nr. 473.

Midt fjordskjær ligger ved enden av Frierfjorden, ca. 2200 m på oppsiden av Breviksbrua.

Umiddelbart etter meldingen om grunnstøtingen meldte skipet at det hadde oljel lekkasje.

Trafikksentralen alarmerte Telemark politikammer og Porsgrunn brannvesen, deretter ble havnefogdene i Porsgrunn og Bamble purret. Dette er etter Oljevernutvalgets instruks.

Kl. 02.40 avgikk Porsgrunn havnevesens oppsynsbåt kai i Porsgrunn, ca. 6 n.m. fra ulykkesstedet, under ledelse av havneassistent Viken med 250 m oljelenser og 5 mann fra Porsgrunn brannvesen ombord.

Kl. 02.45 avgikk Bamble havnevesens oppsynsbåt kai i Langesund, ca. 5 n.m. fra ulykkesstedet, under ledelse av havnefogd Høie med 1 mann fra havnevesenet ombord. Omtrent samtidig ble utstyr fra depotene i Porsgrunn og Langesund sendt pr. biler til kai i Brevik. Det var stille vær, ingen sjø, tykk tåke. Temperatur ÷ 2°C.

Kl. 04.05 ble 2 lenser à 250 m satt rundt havaristen. Man begynte også å sette lenser i en kile mot Stathelle.

Kl. 04.35 var lensene mot Stathelle rett på nedsiden av Breviksbrua satt. I mellomtiden strømmet utstyr — såsom oljevernåter, lenser og opptakerutstyr — inn til ulykkesstedet.

Kl. 05.00 tydet rapportene fra M/S Bayard og oljevernåtene på at lensene rundt skipet holdt tett.

Kl. 05.15 ble Hovedstasjonen for oljevern i Horten alarment. Man antydet at man ville trenge opptakerutstyr. På det daværende tidspunkt var det vanskelig p.g.a. tykk tåke å gi noen eksakt bilde av situasjonen.

Kl. 08.00 ble Hovedstasjonen anmodet om å sende større opptakerutstyr. En hadde nå fått rapporter som tydet på at en ville trenge større opptakerutstyr. Havaristen hadde fått lekter langs siden og pumpet olje fra den skadede tank til lekteren. Oljen ble imidlertid tykkere og tykkere etterhvert, og lossingen gikk tregt. Undersøkelser viste at det var umulig å komme til via manuell eller svanehalser med sugeutstyr.

Kl. 20.00 så lekkasjen fra havaristen ut til til å ha stoppet. En regnet med at vanntrykket holdt resten av oljen på plass i tanken.

I mellomtiden hadde Oljevern 01 — spesialskipet fra SFT — ankommet og

kl. 22.00 var lensene rundt skipet tomme for olje. En gjorde nå et forsøk på å trekke havaristen av skjæret.

Forsøket var mislykket, og en fikk en ny oljelekkasje, antakelig på grunn av ny trim på havaristen. Som en ekstra sikring ble det nå lagt enda en lense rundt havaristen.

Situasjonen kl. 01.10 neste dag var; fra midtskips babord side til midtskips styrbord side 2 W.S.A. lenser, til sammen 500 m, samt fra babord midtskip til Midt fjordskjær lykt 200 m Sjuntorplense, samt 300 m lense satt på nedsiden av brohodet på Stathelle. Lensene var tette og ingen lekkasje kunne spores. Oljevernått 01, 2 havneoppsynsbåter og 3 mindre oljevernåtter var i arbeide.

Havaristen hadde taubåt fast akter for å holde skipet i posisjon.

Kl. 01.00 kom skipet flott og det ble dratt akterover av taubåten. Ankeret ble umiddelbart droppet, men under denne operasjon ble lensene løftet noe slik at endel olje slapp ut.

Kl. 07.29 den 30. desember 1982 var lensene tomme, ingen lekkasje og skipet fikk tillatelse til å forhale til nærmeste kai. Arbeidet med å ta opp olje fra vannt fortsatte.

Arbeidet med å ta opp olje innenfor lensene på Stathelle fortsatte. Det ble også innringet et større flak olje ved Brevik havn, og arbeidet med å ta opp olje derfra ble satt i gangg.

Ut fra de beregninger som siden er blitt foretatt, ble det totalt sluppet ut ca. 120—130 tonn bunkersolje, type C På selve skadestedet og i de nærmeste omgivelser ble det tatt opp til sammen ca. 100 tonn. Fra grunnstøtingen og til før lensene ble satt og det uheldet en hadde da skipet gikk av grunnen, regner en med at det unnslett 20—30 tonn. Denne

olje har klebet seg til kai fronter, kai stolper, all slags flytende vrakgods og siv eller har blitt kastet opp på strendene.

Arbeidet med rengjøring ble startet den 3. januar 1983 og fortsatte hele januar og februar. I mars ble arbeidet stoppet på grunn av været, men tatt opp igjen i første halvdel av april. En har håp om å bli ferdig innen 1. juli 1983.

Frengangsmåten ved rengjøringen er følgende:

Først dusjes oljen med dispergeringsmiddel O.S.R.4., deretter spyles med høytrykkspyler med varmt vann for så å bli tatt opp med engangslenser.

En rapport fra Viltkonsulenten i Sørvest-Norge, datert 6.1.83, konkluderer med at det døde 35 lomvi, 5 alker, 4 måker og 1 canadagås, tilsammen 45 fugler. Hvis en for sikkerhets skyld doubler dette antall, vil antall avlivet fugl fremdeles være under 100.

2. BEMERKNINGER TIL OLJEVERN- AKSJONEN

Det er lett å være etterpåkløkt om hva som ble gjort riktig eller galt i en slik aksjon. En vil derfor konsentrere seg om hva som virkelig foregikk.

Forskjellige ting som en nå har fått erfaring i og som kan rettes på, vil ikke bli berørt her.

Lenser.

Når det gjaldt utsetting av lenser, valgte en å konsentrere seg om kilden, altså M/S Bayard. Her hadde en doble W.S.A. lenser. Disse virket utmerket.

Etter forsøket med å trekke Bayard av grunnen den 28.12. kl. 23.00 — noe som forårsaket at skipet begynte å lekke igjen — valgte en i samråd med Olje-

vern 01 å sette ut den 200 m sjuntorplensen. Det viste seg å være heldig.

Etter at skipet hadde latt gå ankeret, fikk en imidlertid problemer med ankerkjettingen. Den kom under lensene og ved enhver bevegelse fra skipet ble W.S.A.-lensene løftet noe opp. Den olje som kom ut ved dette ble fanget opp av sjuntorplensen.

Lensen som ble satt på Stathelle virket bedre enn ventet. En hadde håpet å få denne mer ut i Strømmen, men det var umulig å få dreggene til å holde i den sterke strømmen. Til slutt fikk en feste og det så godt at den ligger der ennå.

En diskuterte muligheten av å sette lense på Breviksidan. På grunn av den sterke strømmen og bakevjen som skifter jevnlig, fant en at dette var ulønnsomt. Dog ble det senere satt en lense tvers av sundet mellom byen og Øya.

En hadde hele tiden nye lenser klare til innsats, da en ikke visste hvordan tingene ville utvikle seg.

Opptakerutstyr.

I førstningen da oljen fremdeles var noe varm og tynnere, virket alt opptakerutstyret. Etter hvert som oljen ble kaldere og tykkere, fikk en mindre og mindre opp. En måtte spe med vann for å få pumpene til å virke og dette gikk sent. På den tykke oljen var det kun sandvik-båndet en kunne si seg fornøyd med.

Båter.

De fartøyer en hadde i bruk under denne aksjonen må en si seg fornøyd med.

Den første del av aksjonen, d.v.s. fra kl. 02.00—06.00 den 28.12.82, foregikk i tett tåke. Småbåter som ikke var utstyrt med radar, var uforsvarlig å bruke. Denne

del av aksjonen ble derfor besørget av havnebåtene.

Båtene var så tilsølet til slutt at det ikke var uten fare å bevege seg ombord. På havneoppsynsbåtene strødde en med bark, slik at det var en halv fot olje/bark en beveget seg på.

Samband.

Havnebåtene brukte sine vanlige VHF-radioer, og hele aksjonen foregikk på oljevernkanal 67. Det hendte stadig at oljevernåtene ikke fikk forbindelse med Bayard på grunn av høydeforskjellen. Her kom imidlertid Trafikksentralen i Brevik — som lyttet på kanal 67 og 11 — og hjalp til.

At sambandet virket så godt hele tiden, skyldes den innsats trafikklederne gjorde. De var utrettelige når det gjaldt å få informasjon fram.

Aksjonsleder lyttet på kanal 67 og 11, pluss telefon samt internforbindelse til Trafikksentralen. Skadestedleder lyttet på kanal 67 og 11, og M/S Bayard lyttet på kanal 67, 11 og 6.

Mannskaper.

En hadde ingen personskade eller uhell under aksjonen, noe som må tilskrives den disiplin mannskapene viste. En kan heller ikke unnlate å berømme den innsatsvilje og glød som arbeidet ble utført i. Mannskapene kom fra Porsgrunn og Bamble brannvesen samt Porsgrunn og Bamble havnevesen.

Økonomi.

Skadevolderen M/S Bayard er medlem av Assuransforeningen Skuld og representanten kom tidlig til stede og varskodde at selskapet påtok seg de utgifter som måtte oppstå under aksjonen.

En fikk også ganske tidlig melding fra

SFT at en kunne kontakte dem om en skulle trenge hjelp, det være seg økonomisk, juridisk eller annen form for assistanse. Dette virket meget betryggende.

Ledelse.

Det interkommunale utvalg for vern mot oljeskader består av representanter

fra kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Kragerø, med politimesteren i Telemark som formann.

Aksjonen ble ledet av havnefogden i Porsgrunn som aksjonsleder og havnefogden i Bamble som skadestedsleder.

GRUNNVANN — BRØNNBORING

Grunnundersøking — Grovhullsboring.

Vår allsidige maskinpark og lange erfaring gjer at vi kan utføra dei fleste typer boringar til fornuftig pris.

HALLINGDAL BERGBORING

Magne Veslegard

3570 Ål - Telefon: 067/84 200

5700 Voss - Telefon: 055/11 285