

NOU

Norges offentlige utredninger 2008:19

Fiskefartøyet “Western”s forlis 6. februar 1981



Norges offentlige utredninger 2008

Seriens redaksjon:
Departementenes servicesenter
Informasjonsforvaltning

1. Kvinner og homofile i trossamfunn.
Barne- og likestillingsdepartementet.
2. Fordeling av inntekter mellom regionale helseforetak.
Helse- og omsorgsdepartementet.
3. Sett under ett.
Kunnskapsdepartementet.
4. Fra ord til handling.
Justis- og politidepartementet.
5. Retten til fiske i havet utenfor Finnmark.
Fiskeri- og kystdepartementet.
6. Kjønn og lønn.
Barne- og likestillingsdepartementet.
7. Kulturmomsutvalget.
Finansdepartementet.
8. Bourbon Dolphins forlis den 12. april 2007.
Justis- og politidepartementet.
9. Med barnet i fokus.
Barne- og likestillingsdepartementet.
10. Om grunnlaget for inntektsoppgjørene 2008.
Arbeids- og inkluderingsdepartementet.
11. Yrkessykdommer.
Arbeids- og inkluderingsdepartementet.
12. Revisjonsplikten for små foretak.
Finansdepartementet.
13. Eierkontroll i finansinstitusjoner.
Finansdepartementet.
14. Samstemt for utvikling?
Utenriksdepartementet.
15. Barn og straff.
Justis- og politidepartementet.
16. Om foretaksstyring og tiltak mot manipulering av finansiell informasjon.
Finansdepartementet.
17. Skift og turnus – gradvis kompensasjon for ubekvem arbeidstid.
Arbeids- og inkluderingsdepartementet.
18. Fagopplæring for framtida.
Kunnskapsdepartementet.
19. Fiskefartøyet "Western"s forlis 6. februar 1981.
Justis- og politidepartementet.

NOU

Norges offentlige utredninger

2008: 19

Fiskefartøyet “Western”s forlis 6. februar 1981

Rapport fra undersøkelseskommissjonen oppnevnt av Justis- og
politidepartementet 8. mai 2006.
Avgitt 17. november 2008.

Departementenes servicesenter
Informasjonsforvaltning

Oslo 2008

ISSN 0333-2306
ISBN 978-82-583-0989-2

07 Gruppen AS

Til Justis- og politidepartementet

Ved brev av 8. mai 2006 ble det med hjemmel i sjøloven § 485 oppnevnt en undersøkelseskommisjon for å undersøke omstendighetene omkring fiskefartøyet "Western"s forlis den 6. februar 1981. Kommisjonen fikk som mandat å foreta de nødvendige undersøkelser for å bringe på det rene årsaken til ulykken. Kommisjonen legger med dette frem sin rapport. Sentrale underlagsdokumenter publiseres som særskilt vedlegg.

Kommisjonsmedlemmet Bakken har under henvisning til sin helsetilstand ikke deltatt i kommisjonens arbeid etter oktober 2007. Den endelige rapporten er av denne grunn utarbeidet av kommisjonsmedlemmene Amdahl, Madsen, Nedrelid, Strand og kommisjonsleder Ankill. Når det i rapporten vises til kommisjonen, er det således disse medlemmene det siktes til.

Oslo 17. november 2008

Brit Ankill
leder

Jørgen Amdahl

Kurt Bakken

Mona Madsen

Terje Nedrelid

Eva Toril Strand

Matias Nissen-Meyer

Kjersti Selvik

Innhold

1	Innledning	7	5	Undervannsfotograferinger, fjerning av not og hevingsforsøk	37
1.1	Ulykken	7	5.1	Innledning	37
1.2	Den tidligere undersøkelseskommisjonens arbeid	7	5.2	Fjerning av not	38
1.3	Bakgrunn for oppnevning av ny undersøkelseskommisjon	8	5.3	Undervannsfotografering 23. februar 1981	39
1.4	Rapportens struktur	9	5.4	Undervannsfotografering 14. mars 1981	41
2	Undersøkelseskommisjonen og dens arbeid	10	5.5	Undervannsfotografering og observasjoner under forberedelser til hevingsforsøk i perioden 19. mars til 26. mars 1981	44
2.1	Ny undersøkelseskommisjon – oppnevning og mandat	10	5.6	Observasjoner i tilknytning til hevingsforsøk i 26.–30. mars 1981	47
2.2	Om kommisjonens utarbeidelse og ferdigstilling av rapport	11	5.7	Hevingsforsøk 23.–29. april 1981	50
2.3	Taushetsbelagte opplysninger og fritak fra taushetsplikt	12	5.8	Hevingsforsøk i mai 1981	51
2.4	Arbeidet i undersøkelseskommisjonen	13	5.9	Hevingsforsøk 28. september–2. oktober 1981 ...	54
2.5	Bevisinnsamling	14	5.10	Søk i perioden 6.–13. juni 2006 ...	55
2.5.1	Innhenting av informasjon	14	5.11	Søk den 20. mars 2007	57
2.5.2	Vitneforklaringer	15	5.12	Heving av vrakdel 12. april 2008	58
2.5.3	Søk på havbunnen og heving av vrakdel	16	6	Vurdering av vrakdel og registrerte skader	60
2.6	Bruk av sakkyndige	17	6.1	Innledning	60
3	Beskrivelse av “Western”	19	6.2	Observasjoner av “Western” før første hevingsforsøk	60
3.1	Innledning	19	6.2.1	Brukket stevn, bulk, revne i bakken	60
3.2	Generelt om fartøyet	20	6.2.2	Hull i bakkdekk	65
3.2.1	Eierforhold	20	6.2.3	Skade på stråkjøl	70
3.2.2	Rednings-, navigasjons- og kommunikasjonsutstyr	20	6.2.4	Observasjon av mindre bulker og svarte flekker på styrbord side ...	70
3.2.3	Fremdriftsmaskineri	22	6.2.5	Skader på aktermast og formast ..	72
3.2.4	Ballast	23	6.2.6	Skader på rekke	74
3.2.5	Fiskeriutstyr	23	6.2.7	Oppsteking i skandekksplanken ..	74
3.3	Strukturell oppbygging	25	6.2.8	Pumpelignende gjenstand	74
3.3.1	Skrogets konstruksjon	25	6.2.9	Kvadratisk formet plate	75
3.3.2	Ombygginger	25	6.2.10	Vernehjelmer	76
3.3.3	Skadehistorikk	26	6.2.11	Bingfjøl	76
4	Forliset	27	6.2.12	Trefliser	76
4.1	Innledning	27	6.2.13	Objekt observert ved baug	77
4.2	Besetning	28	6.3	Registrerte skader på “Western” fra hevingsforsøk i mars 1981 – oktober 1981	79
4.3	Oppholdet på Lovund og savnetmelding	28	6.3.1	Skade på stevn, styrbord side ...	79
4.4	Tidspunkt for forliset	30	6.4	Registrerte skader på “Western” under fotografering i 2006 og 2007	82
4.5	Redningsaksjonen	31			

6.4.1	Treverk	82	8.5.3	Fylling av tanker under krengeprøve	121
6.5	Registrerte skader på livbåt, lettbåt og redningsflåte	85	8.5.4	Våt hud	121
6.5.1	Livbåt	85	8.5.5	Treskrogform på linjer	122
6.5.2	Lettbåt	85	8.6	Stabilitetsberegninger for laste- kondisjonen i forlissituasjonen	122
6.5.3	Redningsflåte	88	8.6.1	Generelt	122
6.6	Undersøkelser av vrakdeler hevet 12. april 2008	89	8.6.2	Vekt av not	123
6.6.1	Trålbakken	90	8.6.3	Fylling av vann i lasterom	123
6.6.2	Casing og gjenstander funnet i denne	90	8.6.4	Stabilitet på bølgetopp	124
6.6.3	Hovedmotor m.v.	92	8.7	Ombygging av fartøyet	126
7	Opplysninger om mulige fartøysbevegelser på havet i det aktuelle tidsrom og område	95	8.8	Oppsummering	127
7.1	Innledning	95	8.9	Synkeprosessen under kantring ...	127
7.2	Lovund	95	8.10	Vurdering av lov og forskrifter på tidspunktet for “Western”s forlis ..	130
7.3	Hurtigbåten MS Træna	95	9	Vær-, bølge- og vindforhold	136
7.4	Øybuen	96	9.1	Innledning	136
7.5	Opplysninger vedrørende eventuell militær aktivitet i området	98	9.2	Værobservasjoner	136
7.5.1	Tidligere undersøkelser om militær aktivitet	98	9.3	Uttalelse fra Meteorologisk Institutt	141
7.5.2	Spørsmål om eventuell ubåttrafikk og øvelsesaktivitet	98	9.4	Drivbaner	144
7.5.3	Opplysninger om militær dykker- aktivitet ved vraket	101	10	Vurdering av mulige årsaker til forliset	146
7.5.4	Skipperens og “Western”s tilknytning til Forsvaret	103	10.1	Innvendig eksplosjon/ brann	146
7.5.5	Radarobservasjoner i Forsvaret ...	106	10.2	Grunnstøting med vannfylling	146
7.5.6	Forsvarets etterretningstjeneste ...	109	10.3	Skrogsvikt	147
7.6	Øvrige observasjoner	109	10.4	Kollisjon med annet fartøy	148
8	Stabilitet	111	10.5	Sammenstøt med flytende gjenstander	149
8.1	Innledning	111	10.6	Sammenstøt med mine eller andre eksplosiver	150
8.2	Forhold av betydning for “Western”s stabilitet	111	10.7	Kantring	150
8.3	Stabilitet – Begreper	115	10.7.1	Statisk og dynamisk stabilitet	150
8.4	Nye stabilitetsberegninger	117	10.7.2	Broaching	151
8.5	Nye beregninger av krengeprøver utført 16. juli 1980	119	10.7.3	Utsiktet fylling av vann i maskinrom	151
8.5.1	Tyngde av krengeledd	119	10.7.4	Utsiktet skjev fylling av vann i lasterom	151
8.5.2	Usikkerhet vedrørende data fra krengeprøven	121	10.7.5	Vann i lasterom	151
			10.7.6	Lettbåt	152
			10.7.7	Not	152
			10.7.8	Konklusjon – kantring	153
			10.8	Konklusjon	153

Kapittel 1

Innledning

1.1 Ulykken

Om kvelden den 5. februar 1981 dro fiskefartøyet "Western" fra Myken i Rødøy kommune, til Lovund i Lurøy kommune, for å levere fangst. På Lovund leverte "Western" samlet ca. 42 tonn sei til fiskebrukene Vigner Olaisen og Fjellgård & Søner. Fartøyet var ferdig losset ca. kl. 04.15.

Den 6. februar 1981 kl. 16.05 innkom infomelding fra Bodø Radio til Hovedredningssentralen i Bodø (HRS), om at det var iverksatt undersøkelser i havna i Bodø etter "Western". Da det kl. 16.50 innkom melding om at "Western" ikke var i Bodø, ble det umiddelbart satt i gang leteaksjon hvor en rekke lokale fiskefartøyer, ett kystvaktfartøy, to redningsskøyter, Orionfly og helikopter deltok. Den 7. februar kl. 08.42 innkom melding om funn av not i posisjon N66°29' – E12°28' og kl. 10.11 ble "Western"s redningsflåte observert i posisjon N66°57' – E12°55'. Det ble etter dette fastslått at "Western" hadde forlist.

Fartøyet hadde en besetning på sju mann. Tre av mannskapet ble funnet omkommet etter ulykken. De øvrige har ikke blitt funnet.

1.2 Den tidligere undersøkelseskommisjonens arbeid

Den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten, oppnevnt den 19. desember 1980, foretok undersøkelser etter ulykken.¹ Kommisjonen har i rapport av 6. april 1981 redegjort for sitt arbeid. Av rapporten siteres:

«Kommisjonen ble underrettet om ulykken av Hovedredningssentralen lørdag 7. febr. kl. 1100. Kommisjonens formann varslet omgå-

1. Den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten, oppnevnt den 19. desember 1980, vil av praktiske grunner i det følgende benevnes som Kommisjonen 1981. Dette for å unngå eventuell sammenblanding med de vurderinger som ble foretatt av Den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten den 19. april 2005 eller med herværende særskilt oppnevnte undersøkelseskommisjon

ende de øvrige medlemmer av kommisjonen over telefon. På grunnlag av opplysningene fra Hovedredningssentralen fant kommisjonen det unødvendig straks å befare ulykkesområdet. Den etterfølgende uke ble benyttet til å samle tekniske og andre opplysninger om fartøyet. Kommisjonens medlemmer hadde i denne tid daglig forbindelse med hverandre over telefon. De første avhør ble deretter foretatt i Bodø 15. febr. Forhørene gjaldt redningsflåten, som samtidig ble inspisert. (...)

Den 16. febr. ble fiskere fra Myken og eieren av verkstedet som hadde foretatt motorskiftet og vedlikeholdt "Western" før ombyggingen, avhørt. Avhøret skjedde i Tjongsfjorden. (...)

I samarbeid med forsikringselskapet Nordlys ble det meste av nota fra "Western" fjernet av fiskefartøyet "Selvåg Senior" fredag 20. febr. (...)

Deretter ble vraket av "Western" inspisert på bunnen av fjernstyrt undervannsfartøy med TV-kamera 23. og 24. febr. Inspeksjonen ble foretatt av Bergen Underwater Services A/S (...).

I samarbeid med verkstedet Nord-Offshore A/S, Sandnessjøen, er det av kommisjonen besørget utført beregning av fartøyets stabilitet (GM0 og GZ) ved forliset. Beregningene var ikke utført på forhånd (...).

Kommisjonen foretok 4. mars avhør av tekniske skipsinspektører T. Langjord og A. Isaksen ved skipskontrollen i h.h.v. Sandnessjøen og Bodø, samt av to representanter fra verkstedet Nord-Offshore A/S i Sandnessjøen hvor "Western" ble ombygget sommeren 1980 (...).

Videre har lensmannen i Lurøy og Træna avhørt personer som sist hadde befattning med "Western" på Lovund 5. og 6. febr. (...).

Endelig har lensmannen i Alstadhaug og Leirfjord 10. mars foretatt avhør av skipperen på m/s "Træna" som befant seg i ulykkesområdet om morgenen 6. febr. (...).

Kommisjonen har hatt drøftelser i forbindelse med avhørene og over telefon.

Kommisjonens siste møte ble avholdt 31. mars.

Kommisjonen har ansett hevning av "Western" unødvendig for å klarlegge forlisårsaken. På grunn av den offentlige interesse spørsmålet

om hevning har vakt, underrettet kommisjonen Justisdepartementet om sitt standpunkt i brev av 13. mars (...).

Kommisjonen avhørte 31. mars dykker A. Juul, som hadde deltatt i det første hevningsforsøket (...).»²

Kommisjonen 1981 konkluderte slik i rapporten:

«Kommisjonen finner det overveiende sannsynlig at fartøyet har kantret på grunn av dårlig stabilitet i kombinasjon med vanskelige bølgeforhold, og deretter sunket i løpet av kort tid.»³

Det ble i rapporten skissert følgende hendelsesforløp:

«Fartøyet har gått med full fart med vindsjø akterfra. Bølgelengden for vindsjøen har vært av samme størrelsesorden som fartøyslengden, og bølgehøyden har vært 2–3 meter.

I det grunne området ved Åsbrakrevet kommer havdønning fra nord og kraftig strøm fra sør, hvilket gir forholdsvis krappe bølger. Vindsjøen fra sør beveger seg på overflaten av dette bølgebildet og resultatet vil bli at enkelte høye og krappe bølger bygger seg opp.

Med en bølgetopp aktenfor midtskips, har fartøyets på forhånd meget dårlige stabilitet blitt ytterligere svekket. Bølgen har presset fartøyet fremover. Det har så skåret mot babord og deretter kantret mot styrbord. Nota har rast ut, og gått i propellen. Fartøyet har blitt liggende noen minutter på siden mens sjø har rent inn gjennom dører akter, småluker på romluke og muligens gjennom nødoppgangen på bakkdekket.»⁴

Foranlediget av opplysninger i brev av 1. juni 1982 fra sjøfartsinspektøren til kommisjonens formann, som tilsa at fartøyet hadde hatt bedre stabilitet enn beregnet av kommisjonen, gjenopptok kommisjonen sine undersøkelser.⁵ Etter å ha foretatt nye beregninger av "Western"s stabilitet avga kommisjonen den 10. august 1982 en tilleggsrapport. Fartøyets stabilitet ble ved de nye beregninger ansett noe bedre enn opprinnelig beregnet av kommisjonen, men ble fortsatt ansett å ligge atskillig under myndighetenes krav. Kommisjonens konklusjon med hensyn til havariårsak ble opprettholdt.⁶

2. Rapport av 6. april 1981 fra Den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten i anledning "Western"s forlis 6. februar 1981, se vedlegg 6.1.

3. Op. cit.

4. Op. cit.

5. Brev til Den faste undersøkelseskommisjonen fra sjøfartsinspektøren i Bodø 1. juni 1982, se vedlegg 6.2.

6. Tilleggsrapport av 10. august 1982 fra Den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten i anledning "Western"s forlis 6. februar 1981, se vedlegg 6.2.

1.3 Bakgrunn for oppnevning av ny undersøkelseskommisjon

Stortinget ved kontroll- og konstitusjonskomiteen ba i brev av 19. oktober 2004 justisministeren vurdere spørsmålet om ny granskning av forliset av "Western", med utgangspunkt i henvendelse fra pårørende til omkomne og materiale de hadde fremskaffet. Forespørselen ble oversendt Den faste undersøkelseskommisjon for visse ulykker innen fiskeflåten som ble bedt om å gjennomgå og vurdere det foreliggende materiale med henblikk på å se om det var grunnlag for å gjenoppta undersøkelsene omkring forliset.

Kommisjonen avga uttalelse den 19. april 2005. I uttalelsen viste kommisjonen til en del usikkerhet med hensyn til de forutsetninger som var lagt til grunn i de tidligere rapporter, og avga slik konklusjon:

«Når det gjelder spørsmålet om det er grunnlag for gjenopptagelse av undersøkelsene, vises det til kommisjonens vurderinger ovenfor med hensyn til vær- og bølgeforhold, stabilitet og observerte skader på fartøyet.

I hvilken grad det i dag er mulig å innhente faktisk informasjon, finner kommisjonen likevel noe usikkert. Den tid som er gått siden forliset vil kunne begrense og vanskeliggjøre tilgangen til eventuelle nye vitneobservasjoner, samtidig som muligheten for detaljert og sikker erindring må antas å være svekket. Det er også usikkerhet knyttet til vrakets beskaffenhet etter så vidt lang tid på havbunnen. Usikkerheten forsterkes ytterligere ved at fartøyet har vært gjenstand for flere mislykkede hevningsforsøk, som har ført til at fartøyet er flyttet fra forlisstedet. Nye undersøkelser vil også kunne medføre betydelige kostnader.

Mulighetene for å gjennomgå videomateriale fra de opptak som har vært gjort har vært svært begrenset, ettersom vesentlige deler av materialet ikke har vært tilgjengelig. Det materiale kommisjonen har hatt tilgang til har forøvrig vært av forholdsvis dårlig billedmessig kvalitet. Nye undersøkelser vil etter kommisjonens oppfatning medføre behov for omfattende undervannsfilmning av vraket og havbunnen i forlisområdet.

Den usikkerhet som er tilstede tilsier likevel etter kommisjonens oppfatning at nye undersøkelser bør vurderes iverksatt. Slike undersøkelser vil eventuelt kunne bidra til å styrke den konklusjon som tidligere er kommet til uttrykk, eller avklare om andre årsaker vil kunne fremstå som like – eller mer sannsynlige.»⁷

Justisdepartementet oppnevnte den 8. mai 2006 en ny undersøkelseskomisjon etter "Western"s forlis. Oppnevningen ble foretatt i samråd med Fiske-ridepartementet.

1.4 Rapportens struktur

I rapportens kapittel 2 presenteres kommisjonens mandat og oppnevning. Her gis også en redegjørelse for det arbeid kommisjonen har gjort.

"Western"s konstruksjon, utrustning, eierforhold og besetning beskrives i kapittel 3. Hensikten med kapitlet er å gi en redegjørelse for den faktiske tilstand fartøyet befant seg i forut for forliset.

Kommisjonen foretar i kapittel 4 en vurdering av "Western"s sannsynlige seilas den 6. februar 1981 fra Lovund mot Myken. Det redegjøres også for de vurderinger kommisjonen har foretatt om tidspunktet for forliset. Videre gis en orientering om leteaksjonen som ble iverksatt fra Hovedredningssentralen i Bodø etter at "Western" ble meldt savnet.

Kapittel 5 omhandler undervannsfotografering, hevingsforsøk og funn av vrakdeler som ble gjennomført i 1981, kommisjonens søk i 2006 og 2007 og heving av deler av fartøyet i 2008.

7. Uttalelse til spørsmålet om å gjenoppta undersøkelsene omkring forliset til fiskefartøyet "Western" 6. februar 1981, Den faste undersøkelseskomisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten 19. april 2005, se vedlegg 6.3.

I kapittel 6 gis det en oversikt over observasjoner og vurderinger av fartøyet, skader, vrakdeler, samt vrakdelenes lokalisering og beskaffenhet. Videre redegjøres det for de undersøkelser kommisjonen har tatt initiativ til vedrørende ulike vrakdeler som fartøyets skrog, casing, trålbakk og motor samt lettbåtens motor og propell mv.

En oversikt over det arbeid som er utført for å kartlegge fartøysbevegelser i området i tidsrommet rundt forliset er gitt i kapittel 7.

I kapittel 8 gis en oversikt over de stabilitetsberegninger som tidligere har vært gjennomført og de vurderinger som tidligere har vært foretatt. Videre gis en redegjørelse for de stabilitetsberegninger kommisjonen selv har initiert og de vurderinger kommisjonen har foretatt vedrørende "Western"s stabilitet. Kommisjonen har også som et ledd i undersøkelsene innhentet betenkning om – og eventuelt på hvilke(t) tidspunkt i perioden 1970 til 1980 – stabilitetsberegninger i henhold til lov, forskrifter og sedvane skulle vært foretatt.

I kapittel 9 redegjøres det for Meteorologisk Institutt's vurdering av vær- og bølgef forholdene i området den 6. februar 1981, og undersøkelser vedrørende drivbaner.

Kommisjonens konklusjoner vedrørende årsaken til "Western"s forlis fremkommer i kapittel 10.

Til rapporten er det vedlagt en del dokumentasjon i særskilt vedlegg. I øvrige tilfeller er det vist til de dokumenter informasjonen er hentet fra. I tilfelle det er vist til brev, er informasjonen hentet fra brevet eller vedlegg til dette.

Kapittel 2

Undersøkelseskommissjonen og dens arbeid

2.1 Ny undersøkelseskommissjon – oppnevning og mandat

Undersøkelseskommissjonen etter "Western"s forlis 6. februar 1981, ble oppnevnt av Justisdepartementet 8. mai 2006. Oppnevningen ble foretatt i medhold av lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) § 485 første ledd, jf. forskrift av 28. november 1980 nr. 7 om undersøkelseskommissjoner etter sjøfartloven.

Krav til sammensetning av særskilte undersøkelseskommissjoner er regulert i forskriftens § 6:

«Formannen skal fylle vilkårene for å være høyesterettsdommer. I tillegg skal kommissjonen i alminnelighet ha den nautiske og tekniske sakkyndighet som saken krever, og oppnevnes etter samråd med Sjøfartsdirektoratet. Gjelder saken forhold som er spesielle for fiske- og fangstfartøyer, skal Justisdepartementet også samrå seg med Fiskeridirektoratet. I tilfeller hvor det anses hensiktsmessig, kan etter samråd med riksadvokaten en representant fra påtalemyndigheten oppnevnes som medlem.»

Kommissjonen fikk denne sammensetningen:

Brit Ankill, leder, tingrettsdommer, Salten tingrett
 Jørgen Amdahl, professor NTNU
 Kurt Bakken, skipper
 Mona Madsen, politiadvokat, Midtre Hålogaland politidistrikt
 Terje Nedreliid, divisjonssjef Marintek

Ettersom kommissjonen tidlig fant behov for styrking av den fiskerifaglige kompetanse, ble det ved brev av 11. oktober 2006 tatt kontakt med Justisdepartementet. Departementet oppnevnte den 4. desember 2006 fisker og styrmann Eva Toril Strand som nytt medlem av kommissjonen.

Kommissjonens sekretær har vært rådgiver Kjersti Selvik, fra 8. mai – 14. desember 2006, og spesialrådgiver Matias Nissen-Meyer, fra 15. desember 2006.

Nedenfor gis en noe nærmere angivelse av det enkelte medlems bakgrunn.

Brit Ankill

Født 1953
 Cand. jur. 1979
 Juridisk saksbehandler, Justisdepartementet, 1979–81
 Juridisk saksbehandler/førstekonsulent, Nordland fylkeskommune, 1981–86, 1987–88
 Dommerfullmektig, Tana og Varanger soren-skriverembete, 1986–87
 Politiadjutant og -inspektør, Bodø politikammer, 1988–90
 Statsadvokat, Nordland statsadvokatembete, 1991–93
 Tingrettsdommer, Salten tingrett, 1993–
 Leder, Den faste undersøkelseskommissjonen visse ulykker innen fiskeflåten, 2000–08
 Leder, Undersøkelseskommissjonen etter Utvik Seniors forlis, 2002–04.

Jørgen Amdahl

Født 1951
 Sivilingeniør, Skipsteknikk, NTH 1975
 Dr. ing. marin teknikk, NTH, 1983
 Forsker, Det norske Veritas 1977–80
 Forsker, SINTEF 1983–88
 1. amanuensis, NTH 1988–93
 Professor, Inst. for marin teknikk, NTNU, 1994–
 Sakkyndig i forbindelse med undersøkelse av vrakdelere fra "Utvik Senior", 2003
 Varamedlem, Den faste undersøkelseskommissjon visse ulykker innen fiskeflåten, 2004–08

Kurt Bakken

Født 1938
 Kystskippersertifikat
 Fisker og skipper, 1955–
 Formann, Støtt Fiskarlag, 1977–
 Formann, Nordland Seinotlag, 1978–
 Styremedlem, Notfiskarsamskipnaden, 1982–82
 Formann og nestformann, Nordland sildnotlag, 1988–
 Vararepresentant, Norges Fiskarlags landsstyre, 1990–97

Mona Madsen

Født 1964

Cand. jur. 1988

Politifullmektig og -adjutant, Vest-Finnmark politikkammer, 1988–90

Politiinspektør, Narvik politikammer, 1990–92

Politiinspektør, Bodø politikammer, 1992–96

Krigsadvokat for Nord-Norge, 1996–98

Politiinspektør, Senja politidistrikt, 1998–99

Faglig leder, Harstad eiendom, 1999–2000

Politiinspektør og politiadvokat, Senja/Midtre

Hålogaland politidistrikt, 2000–06, 2007–

Advokat i Harstad kommune 2006–07

Medlem, Undersøkelseskommissjonen etter Utvik Seniors forlis, 2002–04

Terje Nedrelid

Født 1947

Sivilingeniør, Skipsteknikk, NTH 1971

Teknisk konsulent, Den norske marine, 1971–72

Prosjektingeniør, Skipskonsulent A/S, 1972–76

Forsker, Modellskipstanken, NSFI, 1976–78

Seniorforsker, NSFI/NHL/MARINTEK, 1978–86

Seksjonssjef, avdelingssjef og divisjonssjef, MARINTEK, 1987–

Medlem, Norske delegasjon til IMO vedrørende skipsstabilitet, 1982–90

Eva Toril Strand

Født 1947

Kystskippersertifikat

Lærer, ungdomsskole og videregående skole, 1974–2000

Fisker (deltid), 1987–99

Fisker og styrmann, 2000–

Representantskaps-, styre- og arbeidsutvalgsmedlem, Norges sildesalgslag, 1989–

Leder, kvinnenettverket Kvifisk, 1994–98

Leder, Ålesund rederiforening, 1999–2004

Representantskapsmedlem, Fiskebåtrederne forening, 1999–2004

Kjersti Selvik

Født 1973

Cand. mag. 1997

Sekretær, Arbeidsdirektoratet, 1997–98

Sekretær, NORAD, 1998–99

Konsulent, førstekonsulent og rådgiver, Justisdepartementet, 1999–2006

Matias Nissen-Meyer

Født 1974

Cand. polit. 2000

Førstekonsulent og rådgiver, Justisdepartementet, 2001–06

Spesialrådgiver, Den Norske Legeforening, 2006–Sekretær, Undersøkelseskommissjonen etter Utvik Seniors forlis, 2002–04

Sekretær, Den faste undersøkelseskommissjonen visse ulykker innen fiskeflåten, 2004–08

Ved oppnevningen ble kommissjonen gitt slikt mandat:

«Undersøkelseskommissjonen skal foreta de nødvendige undersøkelser for å bringe på det rene årsaken til ulykken.»

Kommissjonens arbeid reguleres av forskrifter om undersøkelseskommissjoner, fastsatt etter tidligere sjøfartslov § 314 (ved kommissjonens oppnevning 8. mai 2006 etter sjøloven § 485, fjerde ledd).

De undersøkelser som har vært gjennomført av kommissjonen har vist seg å bli både omfattende og tidkrevende, ettersom den tid som har passert siden ulykken har bidratt til å vanskeliggjøre opplysningen av saken.

Kommissjonen har på denne bakgrunn søkt å foreta en rimelig avveining mellom hensynet til å ta opp alle spørsmål ulykken kunne gi foranledning til å vurdere, hvilken informasjon som kan være mulig å oppdrive etter den tid som har medgått og hensynet til å kunne avgi rapport så raskt som forsvarlig. Når det gjelder de spørsmål som er ansett som mest sentrale, har kommissjonen benyttet den tid som er funnet nødvendig for å få gjennomført en grundig og forsvarlig behandling.

Kommissjonen ble ved oppnevningen gitt frist til 31. mai 2007 for å avlevere sin rapport. Ved Justisdepartementets brev av 1. juni 2007, brev av 4. desember 2007 og brev av 16. juni 2008 ble fristen for avlevering av rapport utsatt, siste gang til 17. november 2008.

2.2 Om kommissjonens utarbeidelse og ferdigstilling av rapport

Medlemmet Bakken har, under henvisning til sin helsetilstand, ikke deltatt i kommissjonens arbeid etter oktober 2007.

Under henvisning til nært forestående frist for avlevering av rapport, ble Bakken kontaktet ved brev av 5. september 2008.¹

Bakken ga i telefonsamtale den 16. september 2008 uttrykk for ønske om at frist for ferdigstilling av rapporten ble utsatt, slik at han fikk anledning til å delta i utarbeidelsen av denne når hans helsetil-

1. Brev til kommissjonsmedlem Bakken fra øvrige kommissjonsmedlemmer 5. september 2008.

stand ville kunne tillate dette. Han ba om at dette ønsket ble formidlet til Justisdepartementet. Kommisjonen viderefremidlet dette ønsket til departementet.²

Ved brev av 6. oktober 2008 til kommisjonen, fastholdt Justisdepartementet at kommisjonen skulle overholde fristen for avlevering av rapport.³ Samme dato henvendte departementet seg til medlemmet Bakken ved eget brev. Av brevet siteres:

«Justisdepartementet kan dessverre ikke utsette kommisjonens frist for levering av rapport. Samtidig har vi notert oss at du har synspunkter på kommisjonens arbeid som du ønsker skal synliggjøres i rapporten. Kommisjonen er nå i avslutningsfasen av sitt arbeid og kan derfor bare i begrenset grad innarbeide nye innspill i rapporten.

Kommisjonen har opplyst at du i lengre tid har vært 50 prosent sykemeldt. Justisdepartementet har forståelse for at du derfor ikke har kunnet delta i kommisjonens arbeid. I og med at du fortsatt er sykemeldt har vi forståelse for at du ikke har anledning til å delta på kommisjonens møter. For at kommisjonen likevel skal kunne få anledning til å ta hensyn til dine innspill, foreslår vi at du vurderer å formulere dine synspunkter skriftlig, slik at kommisjonen kan innta disse i rapporten, eventuelt som et mindretallsvotum. Et slikt skriftlig innspill må være formulert slik at det kan tas rett inn rapporten og det må leveres i god tid før trykking. (...)

Vi gjør for ordens skyld oppmerksom på at du har mulighet til å trekke deg som medlem av kommisjonen. I slikt tilfelle ville du være fritatt for ytterligere arbeid i kommisjonen og frikoblet fra kommisjonens endelige rapport og konklusjoner.»⁴

Ut fra opplysninger fra Justisdepartementet 9. oktober 2008 opplyste medlemmet Bakken at han ville avgi særskilt uttalelse om "Western"s forlis innen 20. oktober. Kommisjonen har ikke mottatt slik uttalelse.

Den endelige rapporten er av denne grunn utarbeidet av kommisjonsmedlemmene Amdahl, Madsen, Nedrelid, Strand og kommisjonsleder Ankill. Når det i rapporten vises til kommisjonen er det således disse medlemmene det siktes til.

2. Brev til Justisdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 22. september 2008.

3. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Justisdepartementet 6. oktober 2008.

4. Brev til kommisjonsmedlem Bakken fra Justisdepartementet 6. oktober 2008.

2.3 Taushetsbelagte opplysninger og fritak fra taushetsplikt

Undersøkelseskommisjonen har hatt som utgangspunkt at all relevant informasjon skulle kunne gjøres offentlig tilgjengelig, herunder også at de vitneforklaringer som ble opptatt skulle finne sted for åpne dører. Bakgrunnen for dette standpunkt var ønsket om i størst mulig grad å oppnå allmennhetens tillit til kommisjonens arbeid.

Som et ledd i sine undersøkelser har kommisjonen tatt kontakt med Forsvaret, som ble oppfattet å være en viktig kilde til mulig informasjon ut fra sine ressurser i området. Da det på grunn av den tid som var gått, samt makuleringsrutiner viste seg vanskelig for Forsvaret å fremskaffe den skriftlige dokumentasjon som ble etterspurt, fant kommisjonen det nødvendig å søke og innhente ytterligere informasjon gjennom vitneavhør.

Kommisjonens adgang til å motta vitnesbyrd reguleres av tvistemålsloven § 204. Etter lovens § 204 nr. 1 må det ikke tas imot vitneforklaring om noe som skal holdes hemmelig av hensyn til rikets sikkerhet eller forhold til fremmed stat, dersom Kongen ikke gir tillatelse. Etter lovens § 204 nr. 2 må det ikke tas imot forklaring som vitnet ikke kan gi uten å krenke lovbestemt taushetsplikt som vitnet har som følge av tjeneste eller arbeid for stat eller kommune, dersom departementet ikke har samtykket. Samtykke kan bare nektes når forklaringen vil kunne utsette staten eller allmenne interesser for skade, eller virke urimelig overfor den som har krav på hemmelighold. Etter loven skal vitnesbyrd, både etter tvistemålsloven § 204 nr. 1 og nr. 2, bare meddeles i møte for stengte dører, dersom ikke annet bestemmes, jf. tvistemålsloven § 204 nr. 3.

Under henvisning til regelverket rettet kommisjonen henvendelse til Forsvarsdepartementet med spørsmål om Forsvarets nåværende og tidligere personell kunne gis fritak for taushetsplikt for så vidt gjelder opplysninger om "Western"s forlis.⁵

Ved Forsvarsdepartementets brev av 23. april 2007 ble følgende vurdering lagt til grunn:

«FD har etter henvendelse fra kommisjonen vurdert forhold knyttet til opphevelse av taushetsplikt, og har konkludert som følger. Dersom det i Forsvaret foreligger relevant informasjon om forliset som er gradert av norske militære myndigheter, vil denne informasjonen kunne avgraderes, med mindre det etter en konkret vurdering vil kunne skade forholdet til

5. Brev til Forsvarsdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 20. mars 2007.

fremmed stat/internasjonalt organisasjon eller rikets sikkerhet.

Dersom relevant informasjon om forliset er gradert eller underlagt lovbestemt taushetsplikt av personvern hensyn, vil aktuelle personer måtte kontaktes med forespørsel om skriftlig samtykke til at Forsvarets taushetsplikt oppheves i forbindelse med denne saken.

Dette innebærer at det ikke kan gis et generelt fritak fra taushetsplikten. Kommisjonen må vurdere om det er behov for avhør av enkeltpersoner, og at disse således spesifikt skal unntas fra taushetsplikten.»⁶

Kommisjonen rettet ved brev av 10. mai 2007 ny henvendelse til Forsvarsdepartementet, hvorav siteres:

«Av departementets brev fremgår at det ikke kan gis generelt fritak for taushetsplikt, slik at kommisjonen må vurdere om det er behov for avhør av enkeltpersoner, og at disse således spesifikt skal unntas fra taushetsplikten. Kommisjonen har forståelse for at det ikke gis generelt fritak for opplysninger som holdes hemmelig etter tvistemålsloven § 204 nr. 1, slik at ett eventuelt samtykke må vurderes i den enkelte sak. For at kommisjonen skal kunne kontakte enkeltpersoner for å avklare om de kan ha opplysninger av betydning for saken, bes det likevel om at departementet på ny vurderer å gi fritak for den taushetsplikt som gjelder tjeneste eller arbeide etter bestemmelsens nr. 2.»⁷

Kommisjonen ba samtidig om at det ble gitt tillatelse til at vitnesbyrd gis for åpne dører, jf. tvistemålsloven § 204 nr. 3.

Forsvarsdepartementet besvarte henvendelsen ved brev av 7. juni 2007. Av departementets brev fremgår:

«Hva angår spørsmål om fritak for taushetsplikt besluttet Forsvarsministeren fredag 1. juni 2007 at Forsvarets personell kan fritas fra taushetsplikt etter tvistemålslovens § 204 nr. 2 hva angår kommisjonens undersøkelser knyttet til Westerns forlis.

Fritaket gjelder i denne sammenheng informasjon som er lovbestemt taushetsbelagt som følge av tjeneste i Forsvaret. Fritaket omfatter ikke informasjon som er taushetsbelagt av hensyn til rikets sikkerhet eller forholdet til fremmed stat.»⁸

Etter at Forsvarsministeren hadde meddelt fritak for taushetsplikt, engasjerte kommisjonen privat etterforsker som bistand i undersøkelsene om det skulle forefinnes opplysninger i forsvaret av betydning for forliset. På bakgrunn av dette arbeidet fant kommisjonen det ønskelig å motta vitneforklaringer fra personell som var og/eller tidligere hadde vært ansatt i Forsvaret. Da Forsvarsdepartementet ikke hadde besvart spørsmålet om at det ble gitt tillatelse til at vitnesbyrd gis for åpne dører, purret kommisjonen den 8. oktober 2007 på avgjørelsen av spørsmålet.⁹

Ved Forsvarsdepartementets brev av 22. oktober 2007 ble det gitt tillatelse til at vitnesbyrd blir gitt for åpne dører.¹⁰

2.4 Arbeidet i undersøkelseskommisjonen

Det har vært avholdt 27 kommisjonsmøter. Av disse har det vært avholdt 9 åpne møter for mottak av forklaringer fra 49 vitner. I tillegg har det vært gjennomført enkelte arbeidsmøter.

Kommisjonen, representert ved ett eller flere av medlemmene, har deltatt i møter med Justisdepartementet og Forsvarsdepartementet. Det har også vært avholdt møter med sakkyndige som har hatt oppdrag for kommisjonen. Kommisjonen har for øvrig hatt møter med etterlatte etter "Western"s forlis.

I perioden 6.-13. juni 2006 ble det med bistand fra KNM Tyr foretatt undervannsfotografering av havområdet hvor "Western" ble funnet etter forliset, og området rundt. Under dette ble en del mindre vrakdelene hevet. Medlemmer fra kommisjonen var tilstede under fotograferingen og hevingen.¹¹ Etter ilandføring ble vrakdelene undersøkt, fotografert og katalogisert av representanter for kommisjonen. Den 6. juni 2006 deltok representanter for etterlatte under fotograferingen, hvor blant annet "Western"s mulige kurslinje fra Lovund til forlisstedet ble iaktatt. Hevede vrakdelene ble besiktiget av kommisjonen sammen med representanter for etterlatte den 20. september 2006 i Sandnessjøen.

Den 20. mars 2007 ble det foretatt ytterligere undervannsfotografering av vraket og antatt forlisområde.¹² Den 11. april 2008 deltok medlemmer av

6. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsdepartementet 23. april 2007.

7. Brev til Forsvarsdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 10. mai 2007.

8. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsdepartementet 7. juni 2007.

9. Brev til Forsvarsdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 8. oktober 2007.

10. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsdepartementet 22. oktober 2007.

11. Rapport fra søk med KNM Tyr etter Western 06.06.2006-13.06.2006, se vedlegg 2.1.

kommisjonen under forsøk på heving av trålbakk i regi av Nordland fylkeskommune. For en nærmere beskrivelse av kommisjonens arbeid og bevisinnsamling vises det til punkt 2.5.

Undersøkelseskommisjonens sekretariat har vært i Oslo. Kommisjonens leder har i perioden 7. august 2006 – 9. mars 2007 og 1. september – 30. november 2007 vært heltidsengasjert, og har utover denne perioden arbeidet på timebasis. De øvrige medlemmer av kommisjonen har arbeidet på timebasis. Tidligere politiavdelingssjef Bård Rødås har bistått kommisjonen som etterforsker på timebasis.

Kommisjonen vil takke alle som har bidratt med opplysninger eller bistått på annen måte.

2.5 Bevisinnsamling

2.5.1 Innhenting av informasjon

Undersøkelseskommisjonen har innhentet og gjennomgått tilgjengelige dokumenter som tidligere er blitt utarbeidet i tilknytning til forliset. Foruten rapport fra den tidligere undersøkelseskommisjonen med underliggende saksdokumenter, gjelder dette blant annet saksdokumenter fra Justisdepartementet, Sjøfartsdirektoratet og Salten politidistrikt.

I etterkant av ulykken ble det foretatt fjerning av not fra "Western". Det ble i 1981 ved flere anledninger foretatt undervannsfotografering av fartøyet, og det ble også gjennomført flere mislykkede hevingsforsøk. Kommisjonen har gjennomført avhør med en rekke personer, for å søke avklart "Western"s tilstand umiddelbart etter forliset.

Kommisjonen har ansett det å være av sentral betydning å innhente størst mulig oversikt over trafikken i området i tidspunktet for ulykken. Dette for å avklare om mannskap på slike fartøy skulle være kjent med opplysninger som ville kunne bidra til å avklare årsaken til forliset. Kommisjonen har ikke mottatt opplysninger om fartøy som skal ha befunnet seg i forlisområdet på forlistidspunktet, men har mottatt opplysninger om fartøy som var på havet i nærheten av forlisområdet den dagen forliset fant sted. Det er opptatt forklaring både av mannskap på disse fartøy og av personer med lokalkunnskap fra området forliset fant sted.

Av sakens dokumenter fremgår at både den faste undersøkelseskommisjon v/leder Severås og Bodø politikammer i henholdsvis 1981 og 1982

hadde kontakt med Forsvaret i anledning forliset.¹³ Kommisjonen fant det likevel hensiktsmessig å rette en ny henvendelse til Forsvarsdepartementet ved brev av 10. oktober 2006.¹⁴ Dette for å søke avklart om det i Forsvaret kunne forefinnes dokumentasjon eller personell som ville kunne inneha opplysninger som kunne være av interesse i saken, ut over de opplysninger som tidligere var meddelt. Forsvarsdepartementet avga foreløpig svar på henvendelsen 28. desember 2006, hvorav siteres:

«Spørsmålene som kommisjonen stiller krever undersøkelser fra flere hold som involverer både personellmessig og sjøoperativ kompetanse. Det anses derfor hensiktsmessig at dette arbeidet koordineres fra Forsvaret sentralt. LDKN vil – så langt som mulig – bidra til opplysninger som kan hjelpe undersøkelseskommisjonen i arbeidet med Westerns forlis. De opplysninger som fremkommer etter undersøkelser som gjennomføres her vil bli fremsendt fortløpende.»¹⁵

Kommisjonens har senere purret på besvarelse, først i telefon og senere i brev, datert 16. februar 2007. Av brevet siteres:

«Av hensyn til at kommisjonen er gitt en tidsfrist for avslutningen av sitt arbeid, samtidig som forsvarets svar på de spørsmål som er stilt vil kunne medføre behov for ytterligere undersøkelser fra kommisjonens side anses det viktig at opplysningene om mulig stilles til kommisjonens rådighet etter hvert som de foreligger.

Kommisjonen kan ikke se å ha mottatt ytterligere opplysninger i saken, og det bes på denne bakgrunn opplyst når forsvaret forventer å kunne avgi uttalelse i saken.»¹⁶

Da kommisjonen den 20. mars 2007 fortsatt ikke hadde mottatt svar på sin henvendelse, ble Justisdepartementet orientert om forholdet i brev av samme dag. Brevet ble sendt med kopi til Forsvarsdepartementet.¹⁷ Det ble samtidig rettet henvendelse til Forsvarsdepartementet med spørsmål om forsvarets nåværende og tidligere personell kunne gis fritak for taushetsplikt for så vidt gjelder opplysninger om "Western"s forlis, jf. punkt 2.3.¹⁸

13. Brev til Kommisjonen 1981 fra Forsvarskommando Nord-Norge 2. april 1981, se vedlegg 7.15, og brev til Bodø politikammer fra Forsvarskommando Nord-Norge 1. mars 1982, se vedlegg 7.16.

14. Brev til Forsvarsdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 10. oktober 2006.

15. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsdepartementet 28. desember 2006.

16. Brev til Forsvarsdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 16. februar 2006.

17. Brev til Justisdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 20. mars 2007.

12. Rapport: Undervannsfilmning av vraket av Western ved KNM Tyr 20. mars 2007, se vedlegg 2.2.

Kommisjonens henvendelser til Forsvaret ved Forsvarsdepartementet ble besvart ved Forsvarsdepartementets brev av 23. april 2007.¹⁹

Departementets brev foranlediget ytterligere henvendelse fra kommisjonen med forespørsel om opplysninger samt behov for nærmere avklaring hva gjelder spørsmål knyttet til taushetsplikt²⁰ Da generelt fritak fra taushetsplikt ikke var meddelt ved departementets brev av 29. april 2007 var det ikke mulig å gjennomføre ytterligere undersøkelser innen fristen for avgivelse av rapport. Kommisjonen rettet på denne bakgrunn forespørsel til Justisdepartementet om man på denne bakgrunn av ønsket å utvide fristen for kommisjonens rapport. Ved departementets brev av 1. juni 2007 ble fristen utsatt til 1. desember 2007.

Den 6. juni 2007 rettet kommisjonen ytterligere forespørsel til Forsvarsdepartementet om opplysninger.²¹ Forespørselen ble besvart ved Forsvarsdepartementets brev av 29. juni 2007.²²

Etter at kommisjonen ved Forsvarsdepartementets brev av 7. juni 2007 fikk opplyst at Forsvarsministeren hadde meddelt fritak for taushetsplikt, engasjerte kommisjonen privat etterforsker som bistand i arbeidet. Det ble blant annet søkt å få oversikt over personer som hadde hatt en operativ funksjon på fartøy og ved faste installasjoner i området på tidspunktet for forliset. Kommisjonen har gjennom sine undersøkelser funnet frem til en rekke menige og befal som tjenestegjorde i slike posisjoner i tidsrommet forliset fant sted. En del av disse har avgitt forklaring for kommisjonen. Den lange tiden som er gått siden forliset, har likevel medført at en del vitner enten ikke har vært tilgjengelige, eller vanskelige å oppspore.

Foruten Forsvaret har kommisjonen rettet henvendelse med forespørsel om opplysninger til Fiskeridepartementet, Justisdepartementet, Sjøfartsdirektoratet samt direktoratets avdelinger i Bodø og Sandnessjøen, Kystverket, Riksarkivet, Hovedredningssentralen Nord-Norge, Helgeland politidistrikt, Salten politidistrikt, Salten tingrett, Universitetssykehuset i Nord-Norge, Cummins Norway, Schat-Harding, DSB, Telenor Maritim Radio og NRK.

"Western" har etter at fartøyet ble bygget undergått flere ombygginger, senest sommeren 1980. Av de tilgjengelige saksdokumenter synes det å være foretatt to krengeprøver av fartøyet i henholdsvis 1970 og 1980, som ikke har vært fulgt opp med etterfølgende stabilitetsberegninger. Kommisjonen 1981 har i rapport den 6. april 1981 ut fra beregninger lagt til grunn at fartøyet ville miste stabiliteten fullstendig ved 45° krengeing. På bakgrunn av nye opplysninger ble det foretatt nye beregninger, hvoretter Kommisjonen 1981 i rapport den 10. august 1982 la til grunn at "Western" ville ha fullstendig stabilitetstap ved 48° krengeing.

Kommisjonen har gjennom vitneavhør og dokumentasjon søkt å avklare opplysninger av betydning for beregningen av fartøyets stabilitet på forlistidspunktet. Herunder er det blant annet rettet forespørsel til notkyndig, for å søke å avklare vekten av "Western"s not. Ut fra de opplysninger kommisjonen har fått tilgang til er det foretatt nye beregninger av "Western"s stabilitet.

Kommisjonen har gjennomgått avisutklipp fra 1981 og 1982, og mottatt forklaring fra en journalist som i 1981 refererte fra ulykken.

Enkelte etterlatte har avgitt vitneforklaringer for kommisjonen. Representanter for etterlatte er videre blitt forespurt om de hadde kjennskap til vitner som kunne bidra med opplysninger, samt om de var i besittelse av materiale som ville kunne være av betydning for kommisjonens videre arbeid.

Fra familien til eier og skipper har kommisjonen blant annet mottatt kopier av videoer fra hevingsforsøk i 1981. Det materiale som er mottatt er gjennomgått av kommisjonen.

Kommisjonen har i det alt vesentlige fått positiv respons på sine henvendelser, hvor både instanser og enkeltpersoner har brukt både tid og ressurser for å bistå med å imøtekomme kommisjonens informasjonsbehov. Dokumentasjon som har vært tilgjengelig har likevel vært mangelfull, noe som i stor grad synes å skyldes den tid som er medgått siden ulykken.

2.5.2 Vitneforklaringer

Undersøkelseskommisjonen har hatt tilgang til avhør som ble gjennomført av den tidligere undersøkelseskommisjonen og av politiet. Kommisjonen har selv avholdt 9 åpne møter for mottak av forklaringer, både fra sivile vitner og vitner med tilknytning til Forsvaret. Til sammen har 49 personer avgitt forklaring til kommisjonen. Disse møteprotokollene er inntatt som vedlegg 1 til rapporten.

18. Brev til Forsvarsdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 20. mars 2007.

19. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsdepartementet 23. april 2007.

20. Brev til Forsvarsdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 10. mai 2007.

21. Brev til Forsvarsdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 6. juni 2007.

22. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsdepartementet 29. juni 2007.

Medlemmer av kommisjonen og engasjert etterforsker har for øvrig vært i kontakt med et betydelig antall personer, med sikte på å avklare om noen skulle være kjent med opplysninger av betydning for undersøkelsene.

2.5.3 Søk på havbunnen og heving av vrakdeler

Etter forliset ble det gjennomført undervannsfotografering av "Western" i regi av den tidligere undersøkelseskommisjonen, ved bistand fra Bergen Underwater Service. Det er videre opplyst at Diving Consult, Norddive og Anders Lien har foretatt undervannsfotograferinger under hevingsforsøk. Kommisjonen har gjennomgått filmer som viser "Western" på havbunnen i perioden fra 20. mars 1981 til oktober 1981. For en mer utførlig gjennomgang av fotografering og observasjoner i tilknytning til hevingsforsøk vises det til kapittel 5.

KNM Tyr har gjennomført søk på havbunnen for kommisjonen i uke 23 og 24 i 2006 samt den 20. mars 2007. Medlemmer av kommisjonen har fulgt KNM Tyr's søk. Det ble under søket i 2006 foretatt heving av en del vrakdeler.

Det har i løpet av kommisjonens arbeid vært reist spørsmål om heving av vraket av "Western". Fylkestinget i Nordland traff i møte 11.–14. juni 2007 vedtak, hvor det ble forutsatt at de deler som var relevante for å finne forlisårsaken, heves.

Av St.prp. nr. 41 (2005–2006) fremgår:

«I lys av tidligere erfaringer kan det på noe usikkert grunnlag anslås at utgiftene kan bli inntil ca. 7 mill. kr. En eventuell heving av vraket eller deler av vraket er ikke hensyntatt. Et eventuelt merbehov knyttet til heving vil bli håndtert på egnet måte, dersom kommisjonen kommer til at det er nødvendig.»²³

Spørsmålet om det gjennom heving av vraket eller deler av dette, ville kunne innhentes relevant informasjon av vesentlig betydning for å finne årsaken til forliset, har vært drøftet av kommisjonen i en rekke møter. Ut fra de observasjoner som var gjort ved undervannsfotografering, konstaterte kommisjonen at vrakrestene var spredt ut over et forholdsvis stort område. Hoveddelen av vraket, som består av blant annet hovedmotor, tanker, overbygg og trålbakk samt diverse dekkststyr befant seg på ca. 90 meters dyp. Det alt vesentlige av treverket var forsvunnet. Vraket bar tydelig preg av å

ha vært igjennom flere hevingsforsøk, hvor det har vært flyttet etter å ha falt ned under løft.

Den 29. juni 2007 avga kommisjonen uttalelse til departementet, hvor kommisjonen delte seg i *et flertall* bestående av leder Brit Ankill og medlemmene Jørgen Amdahl, Terje Nedreliid, Eva Toril Strand og Mona Madsen, og *et mindretall* bestående av medlemmet Kurt Bakken.²⁴

Flertallet fant at ettersom hoveddelen av vraket fremstod å være i betydelig dårligere forfatning enn det var umiddelbart etter at ulykken fant sted, ble videre undersøkelser ikke antatt å kunne gi relevante bidrag til å avklare forlisårsaken. Herunder at man ikke var kjent med konkrete undersøkelser som vil kunne foretas, som med sannsynlighet vil kunne bidra til nærmere avklaring av forlisårsaken.

For øvrig uttrykte flertallet forståelse for at det – uavhengig av om heving vil bidra til opplysning av saken – kunne være andre behov som eventuelt kan begrunne heving av vraket, men at vurderingen av dette ble antatt å ligge utenfor kommisjonens mandat.

Mindretallet uttrykte tvil om vraket var blitt påført vesentlige skader under hevingsforsøkene, og krevde at vrakdelene ble hevet før han tok stilling til hvilke undersøkelser han ville kreve gjennomført.

Det har videre vært reist spørsmål om to hull som var observert i trålbakken til "Western", henholdsvis i 1981 og 2006, kunne være forårsaket av prosjektiler.

Ut fra en samlet vurdering av film og billedmateriale av "Western" før og etter forliset, vitneforklaringer og sakkyndiguttalelser fant *kommisjonens flertall* det overveiende sannsynlig at ingen av hullene var forårsaket av skudd. Det ble lagt til grunn at hullet i styrbord side oppsto etter forliset, mens hullet i babord side med overveiende sannsynlighet var et dreneringshull for avløpsvann fra bakkdekket til "Western". *Mindretallet*, Kurt Bakken, fant at det ikke kunne legges avgjørende vekt på den sakkyndiges uttalelse. Når det gjaldt hullet på babord side antok mindretallet at dette var et dreneringshull, men utelukket likevel ikke at begge hullene skyldtes skudd. Det vises til punkt 6.2.2.

Ettersom kommisjonen var delt i synet på spørsmålet om heving, ble kommisjonens ulike vurderinger forelagt departementet.

Fylkesrådet i Nordland traff 3. september 2007 slikt vedtak:

23. St.prp. nr. 41 (2005–2006) Om tilleggsbevilgning på statsbudsjettet for 2006 i forbindelse med nye undersøkelser av fiskefartøyet "Westerns" forlis 6. februar 1981.

24. Brev til Justisdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 29. juni 2007.

«Fylkesrådet vil i forståelse med de etterlatte etter Western-forliset igangsette heving for undersøkelse av trålbakken. Det søkes kontakt med Justisdepartementet for samarbeid om prosjektet og finansieringen av det.

Fylkeskommunens kostnader dekkes over fylkesrådets disposisjonskonto (...) med inntil kr. 400.000.»

Fylkeskommunen engasjerte egne sakkyndige for å undersøke de to hullene i trålbakken under henvisning til at det var viktig å få fjernet all tvil.

Det ble videre uttrykt ønske fra fylkeskommunen om at kommisjonen foretok undersøkelser av de vrakdelene som ble tatt på land.²⁵

Av Justisdepartementets uttalelse i brev av 13. september 2007, siteres:

«Justisdepartementet har (...) besluttet at det fra dette hold ikke tas initiativ til heving av Western.

Justisdepartementet er imidlertid kjent med at Fylkesrådet i Nordland vil igangsette heving av trålbakken fra Western og at Fylkesrådet ønsker at kommisjonen skal foreta undersøkelser etter at trålbakken er hevet. Justisdepartementet har fått forståelsen av at kommisjonen har sagt seg positive til å foreta nærmere undersøkelser av hullene i trålbakken etter heving. Departementet vil på denne bakgrunn ikke ha innvendinger mot at kommisjonen selv avgjør hvilke undersøkelser som skal foretas.»²⁶

Det ble senere opplyst at Nordland fylkeskommune, i samarbeid med Nordland fylkes fiskarlag og Sveins Minnefond på Bolga, vurderte å heve hele vraket.²⁷

Heving av vraket ble ikke gjennomført i løpet av høsten 2007, og av kommisjonens brev til Justisdepartementet av 21. november 2007 siteres:

«Det legges til grunn at kommisjonen ble nedsett for gjennom undersøkelser i størst mulig grad å søke avklart forlisårsaken, og eventuell usikkerhet i forhold denne. Flertallet har redegjort for hva man legger til grunn som årsak til hullene i trålbakken. Ettersom fylkeskommunen under henvisning til at det er en viktig sak for Nordlands befolkning likevel har truffet vedtak om å heve vraket for å fjerne all tvil, legges til grunn at det i alle fall ikke vil bli ro om saken før vraket er hevet. Kommisjonen finner

det på denne bakgrunn lite hensiktsmessig å avgi rapport før vraket er hevet.

Det foreslås derfor at avgivelse av rapport utsettes inntil det avklares om vraket kan heves. Det forutsettes at dette kan skje innen rimelig tid. I den grad vær-situasjonen er årsak til at heving ikke er foretatt, forutsettes at hevingen under enhver omstendighet vil kunne gjennomføres i løpet av våren 2008.

Da det er usikkert når heving kan gjennomføres, er det i dag vanskelig å foreslå tidspunkt for når rapport kan avgis, blant annet ettersom det er uklart hvilke undersøkelser som eventuelt vil kunne gjennomføres og hvor lang tid disse vil ta. Det foreslås at kommisjonen kommer tilbake til tidspunktet når heving blir foretatt. Dersom heving ikke er gjennomført innen 1. juni 2008 forutsettes at rapport avgis, uavhengig av heving.»²⁸

Heving av deler av vraket, i det alt vesentlige trålbakk, casing og motor, ble først gjennomført i april 2008, og vrakdelene ble brakt på land i Sandnessjøen. Etter hevingen iverksatte kommisjonen undersøkelser av vrakdelene. Under hensyntagen til at heving skjedde så vidt sent, samtidig som øvrig arbeidsbelastning og ferieavvikling vanskeliggjorde både møteavvikling og ferdigstilling av sakkyndige uttalelser i sommermånedene, fant kommisjonen det nødvendig å foreslå ytterligere utsettelse av frist for ferdigstilling av rapport.²⁹ Ved departementets brev av 16. juni 2008 ble fristen utsatt til 17. november 2008.³⁰

2.6 Bruk av sakkyndige

Kommisjonens arbeid har vært omfattet av endel kompliserte spørsmål på felter som krever spesialkunnskap. Dette har ført til at man har funnet det nødvendig å bruke sakkyndige på enkelte fagfelt.

Marinbiolog Jon-Arne Sneli har foretatt en vurdering av mulige biologiske årsaker til at treverket på "Western"s skrog har forsvunnet i løpet av de 25 årene som har gått siden forliset.³¹

Sivilingeniør Knut Strengelsrud har på vegne av undersøkelseskommisjonen undersøkt motor, gir og propellanlegg fra "Western"s lettboat.³²

28. Brev til Justisdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 21. november 2007.

29. Brev til Justisdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 28. mai 2008.

30. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Justisdepartementet 16. juni 2008.

31. Jon-Arne Sneli, NTNU, Trondhjem biologiske stasjon: «Mulig angrep av treborende muslinger på det forliste fartøyet M/K "Western", 20. desember 2006, se vedlegg 3.1.

25. Det vises til brev av 13. september 2007 fra Nordland fylkeskommune til kommisjonen og utskrift fra pressekonferanse NRK P1 Nordland 4. september 2007 kl. 12.10.

26. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Justisdepartementet av 13. september 2007.

27. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Nordland fylkeskommune 18. september 2007.

Etter forliset ble det ved undervannsfotografering i 1981 registrert en mørk flekk i babord side av trålbakken på "Western". Ved filming av vraket i 2007 ble det blant annet avklart at den mørke flekken på babord side var et hull på ca. 40 mm. Under kommisjonens filming av vraket i juni 2006 ble det registrert et hull på ca. 100 mm i diameter på styrbord trålbakk. Kommisjonen har på grunnlag av tilgjengelig bildemateriale innhentet sakkyndige uttalelser om hullene.

Kommisjonen har engasjert Håkon Leth-Olsen, Norsk Hydro Olje og Energi, Seksjon for materialteknologi, som sakkyndig. Hans uttalelse omfatter blant annet hvorvidt og eventuelt i hvilken grad hullet på babord side kan ha vært forårsaket av korrosjon av aluminium.³³

Kommisjonen har videre engasjert G.H. Whittome, The Lanchester Gun Company for å avklare hvorvidt det gjennom studier av filmopptak var mulig å fastslå hvordan disse hadde oppstått. Whittome har som grunnlag for sin uttalelse blant annet gjennomført omfattende skuddtester på aluminiumsplater.³⁴

Etter heving og ilandføring av vrakdeler av "Western" i april 2008 har kommisjonen fått innhentet sakkyndige undersøkelser av trålbakken, casingen og gjenstander funnet i denne og hovedmotoren.³⁵

Meteorologisk Institutt, har foretatt en vurdering av værforholdene på forlisstedet den 6. februar 1981.³⁶ Det er også foretatt en beregning av drivbaner til vrakgods fra "Western". I brev av 10. mars 1981 gav Meteorologisk Institutt en uttalelse i samme sak. Den nye utredningen er foretatt uavhengig av den første, men bygger i stor grad på de samme data som var tilgjengelig i 1981.

32. Knut Strengelsrud, Det Norske Veritas: «Undersøkelse av motor, gir og propellanlegg for lettboat fra forlist fiskebåt Western «N42R», rapport av 18. februar 2007, se vedlegg 3.2 og 3.3.

33. Håkon Leth-Olsen, Norsk Hydro, Olje og Energi, Seksjon for Materialteknologi: «Western forlis», rapport av 2. mai 2007, se vedlegg 3.5.

34. G.H. Whittome, The Lanchester Gun Company, rapport av 24. mai 2007 og G.H. Whittome, The Lanchester Gun Company, rapport av 22. juni 2007, se vedlegg 3.6 og 3.7.

Firmaet Lodic har etter oppdrag fra undersøkelseskommisjonen gjennomført hydrostatiske beregninger og kontroll av krengeprøver og lastekondisjoner i forlissituasjonen.³⁷

Professor Thor Falkanger, Nordisk institutt for sjørett ved Universitetet i Oslo, har utarbeidet en betenkning om – og eventuelt på hvilke(t) tidspunkt i perioden 1970 til 1980 – stabilitetsberegninger i henhold til lov, forskrifter og sedvane skulle vært foretatt. Såfremt beregninger skulle vært foretatt er det redegjort for hvilke bestemmelser som ut fra regelverk og praksis antas å komme til anvendelse i forhold til eventuelt ansvar for de enkelte aktører.³⁸

I tilknytning til en del av de sakkyndige undersøkelser som har vært foretatt, har det grunnlagsmaterialet de sakkyndige har fått seg forelagt vært av eldre dato og til dels mangelfullt. I den grad det har vært mulig har dette vært søkt avhjulpet ved å innhente utfyllende opplysninger fra personer og instanser som hadde særskilt kunnskap om fartøyet, med de muligheter for feilerindring dette medfører. Det kan derfor hefte en viss usikkerhet rundt de konklusjoner som er trukket av de sakkyndige. Dette er hensyntatt i kommisjonens vurderinger.

35. Politirapport 16. april 2008, se vedlegg 3.9, G.H. Whittome, The Lanchester Gun Company, rapport av 28. april 2008, se vedlegg 3.8, Arnold Kr. Hansen: «Inspeksjon av hevet hovedmotor og vurdering av sakkyndige undersøkelser som kan utføres», rapport 27. april 2008, se vedlegg 3.12, Kripos: Rapport om åstedundersøkelse 28. mai 2008, se vedlegg 3.10, Roar Sæterhaug, Konserveringslaboratoriet, Vitenskapsmuseet, NTNU: Dokumenter fra "Western", konserveringsrapport 2. september 2008, se vedlegg 3.11, Terje Bentzen, Tech-Mech Consulting AS: Undersøkelse av hovedmotor med utstyr til fiskefartøyet "Western", rapport 2. oktober 2008, se vedlegg 3.13.

36. Meteorologisk Institutt: «Værforholdene ved Lovund den 6. februar 1981», 12. april 2007, se vedlegg 4.1, og Meteorologisk Institutt: «Værforholdene ved Lovund den 6. februar 1981 – tilleggsuttalelse til brev av 12. april 2007», 12. november 2007, se vedlegg 4.2.

37. Rapporter fra Lodic vedrørende Westerns stabilitet, se vedlegg 5.1.

38. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Thor Falkanger, Nordisk institutt for sjørett, Universitetet i Oslo 20. oktober 2007, se vedlegg 5.2, og brev til undersøkelseskommisjonen fra Thor Falkanger, Nordisk institutt for sjørett, Universitetet i Oslo 14. november 2007, se vedlegg 5.3.

Kapittel 3

Beskrivelse av "Western"

3.1 Innledning

Dette kapitlet vil beskrive "Western"s konstruksjon, utrustning, eierforhold og besetning. Hensik-

ten med kapitlet er å søke å gi en redegjørelse for den faktiske tilstand som fartøyet befant seg i forut for forliset.



Figur 3.1 "Western"

Kilde: Bilde henter fra www.nrk.nordland.no.

Tabell 3.1 "Western" hadde følgende hoveddata:

Brutto registertonn	66,19 BRT frem til 06.05.1970 49,92 BRT frem til 16.07.1980 Over 50 BRT frem til forlis
Netto registertonn	24,4 NRT frem til 06.05.1970
Lengde overalt	21,76 m
Lengde mellom perpendikulærene	18,88 m
Bredde (max)	6,00 m
Bredde (mld)	5,80 m
Dybde (max)	3,30 m
Dybde (mld)	2,97 m
Byggemateriale	Treskrog med hekk, rekke og bakkdekk av aluminium, casing i stål og styrehus av tre
Registrert	Bodø, 1957

3.2 Generelt om fartøyet

M/K Western ble bygget i tre ved H. Mølleviker & Sønn båtbyggeri på Hennesberget i 1957. Fartøyet fikk kjenningssignal JWSA og fiskerimerke N-42-R.

Etter ombygging i juli 1980 ble det gitt uttrykk for at "Western" brutto tonnasje igjen økt til over 50 BRT (ikke målt).¹

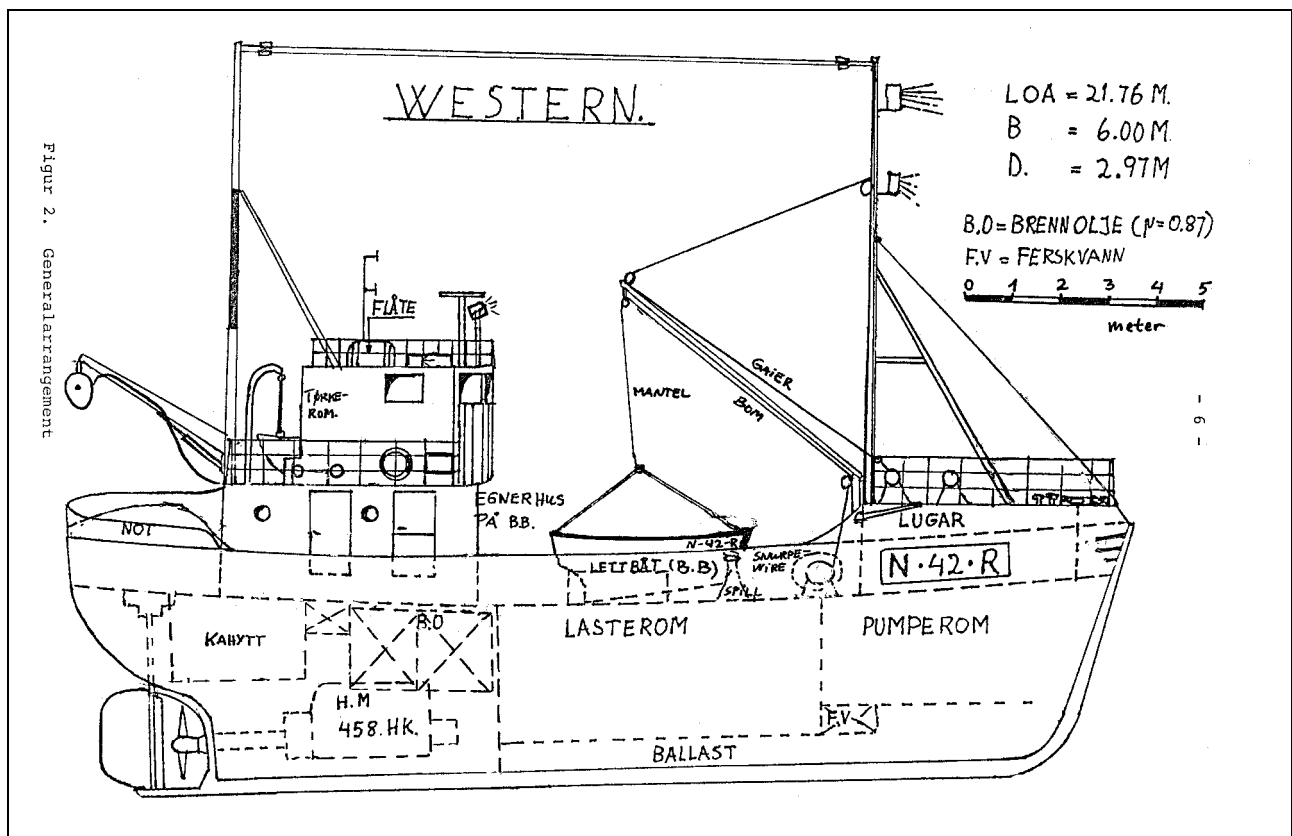
1. Brev til Statens fiskarbank fra skipskontrollen 15. juli 1980, se vedlegg 7.5.

3.2.1 Eierforhold

Emil Eliassen har vært eiere siden fartøyet ble bygget.

3.2.2 Rednings-, navigasjons- og kommunikasjonsutstyr

Av navigasjons- og kommunikasjonsutstyr hadde fartøyet blant annet: 1 stk. Kelvin Hughes radar,



Figur 3.2 Generalarrangementstegning av "Western".

Kilde: Rapport av 6. april 1981 fra Den faste undersøkelseskommissjonen for visse ulykker innen fiskeflåten i anledning "Western"s forlis 6. februar 1981.

Tabell 3.2 Fartøyet hadde følgende sertifikater:

Fartssertifikat	Ikke påbudt, innstilling gitt av Sjøfartsdir. 30.12.1957 og fornyet 31.06.1962
Utstyrssertifikat for fartøy under 50 BRT	18.07.1980
Installasjonsbevis for elektriske anlegg	18.08.1980
Sikkerhetssertifikat for radiotelefoni	Ikke påbudt
Målebevis	10.12.1957 målt til 24,4 NRT 28.11.1957 målt til 66,19 BRT 27.07.1970 målt til 49,92 BRT
Kontrollsertifikat for gummiplåte	13.12.79 (Norsk Flåteservice/Skipskontrollen)

VHF type Skipper A.P.Rad, radiosender type Robertson, Simrad ekkolodd samt Walkie Talkie.

Hagar Eliassen, har i forklaring til kommisjonen den 19. september 2006 opplyst:

«Når det gjelder kommunikasjonsutstyr var det VHF om bord, en fastmontert walkie talkie og flere håndsett. I tillegg hadde de en radiotelefon som ble benyttet med kommunikasjon med land. Den ble også benyttet til kommunikasjon med andre fartøy i tillegg til VHF-en. (...)

Det var nødpeilesender om bord. Denne ble anskaffet etter motorskiftet i 1975 og var montert på veggen mellom bestikket og rorhuset. Apparatet hadde en rød knapp man skulle trykke på i krisesituasjoner, og skulle da automatisk sende signal til land.»²

Ragnhild Reiertsen har den 19. september 2006 forklart:

«Det var en nødpeilesender av den gamle typen om bord i Western. Dette var en svart firkantet boks, som var montert på veggen ved døren i bestikken ved styrehuset. Det var en rød og en grønn knapp på denne. Etter forliset ble det reist spørsmål om hvorfor det ikke var oppfanget signaler fra senderen. Hun fikk da høre at det ikke lenger var utstyr på land som kunne oppfatte slike signaler, noe som skyldes overgang fra et system til et annet.

Av kommunikasjonsutstyr om bord var det VHF, walkie talkie og radiotelefon. Sistnevnte var lite brukt.»³

Kommisjonen har den 19. oktober 2007 rettet henvendelse til Telenor Maritim Radio for å søke å få avklart om det vil kunne være tekniske forhold, enten knyttet til fartøyets utstyr eller til mottakerutstyret som eventuelt kunne medført at eventuelt nødsignal ikke ble registrert på forlistidspunktet. Herunder om avstandsmessige eller topografiske forhold kan ha influert på muligheten for å motta anrop. Kommisjonen ba videre redegjort for om slike forhold kan ha influert på muligheten for å motta et eventuelt nødsignal i en tenkt situasjon

2. Hagar Eliassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

3. Ragnhild Reiertsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

hvor fartøyet befinner seg i en krengevinkel på ca. 75° styrbord.⁴

Telenor Maritim Radio oversendte sine vurderinger ved brev av 29. oktober 2007. Av svaret fra Telenor Maritim Radio siteres:

«I flere år før og etter havariet var fiskerne avhengig av norsk kystradiotjeneste både hva MF og VHF angikk. Salg av fangst gjorde at radioutstyret nesten daglig var i bruk. Det er derfor grunn til å anta at mannskapet på Western hadde nært kjennskap til bruk av ombordværende radioutstyr.

VHF tranceiver som er beskrevet er sannsynligvis av dansk fabrikat, teknisk betegnelse AP 759. Så vidt huskes hadde den to knapper for innstilling av kanaler noe som i gitt tilfelle kunne forsinke hurtig bruk. Var utstyret i tillegg plassert i bestikk og en akutt situasjon oppsto hvor fører var opptatt med å «håndtere» fartøyet kunne denne avstanden også være en forsinkende faktor.

MF-radioutstyr antas å være plassert i bestikk. Pårørende oppgir at dette radioutstyret var lite brukt – noe som kunne medføre at sender/mottaker var avslått. I så tilfelle ville det ta ca. 30 sec før radiatorerne var varme og sender/mottaker var operativ. I tillegg skulle det velges frekvens på utstyret som igjen skulle «tunes» til max effekt samt lyd. På sender av gammel modell kunne dette ta litt tid da både gitter og anodestrom hver for seg på radiatorerne skulle avstemmes. I en stresset situasjon var/er det lett «å trå feil». Dermed ville ikke maksimal effekt være oppnådd.

Datter av fører uttalte seg høsten 2006 om nødpeilesender om bord. Den var montert på skott, var svart av farge med en rød og en grønn knapp. Vår tolkning av beskrivelsen tilsier at dette utstyret var en to-tone alarmgenerator som var tilkoblet MF-telefonisender. Ved å trykke begge knappene samtidig ble senderen nøklet og modulert med det internasjonale alarmsignalet på telefoni. Dette signalet skulle sendes på internasjonal nød-og kallefrekvens 2182KHz (se tuning ovenfor). Signalet skulle sendes min 30 sec max 60 sec. I 1981 lyttet

4. Brev til Telenor Maritim Radio fra undersøkelseskommisjonen 19. oktober 2007.

Tabell 3.3 Av redningsutstyr hadde fartøyet:

Flåte	Type DSB, sertifisert for 10 mann, montert på styrehustaket
Livbåt	for 10 mann, montert i daviter på babord side på båtdekk
Livvester	9 stk., type Lifesaver -69
Livbøyer	2 stk.

(som nå) alle norske kyststasjoner på denne frekvens – noe for øvrig radiopliktige fartøy også skulle gjøre. Etter utsendelse av alarmsignalet skulle nødkalling/nødmelding kringkastes. Teknisk benevnelse alarmgenerator var MD 1 C (Vingtor???) og fantes i svart og grå utgave.

Enken omtaler også en nødpeilesender plassert på skott. Her tror vi at datter og enke snakker om samme utstyr, den grønne knappen til test og den røde til alarm. Mellom knappene fantes en liten høyttaler for å monitorere signalet. Selv om enken nevner bare en rød knapp kan det tenkes at den grønne er blitt glemt.

Noen annen nødpeilesender fra 1975 med rød knapp er for oss ukjent. Heller ei framgår det av opplysninger at det forefantes sendere som sendte på flynødfrekvensen 121.5 MHz.

Når det fra datter opplyses at hun, på forespørsel, har fått beskjed om at det på land ikke fantes utstyr for å motta signal fra antatt alarmgenerator ut fra at det hadde vært systemskifte så er dette ukjent for oss og bunner sannsynligvis i en misforståelse. Mottakere for mottak av beskrevne alarmsignal er fortsatt operative langs hele norskekysten fra Vardø til Tjøme, fra Jan Mayen, Bjørnøya og Svalbard. Værvarslingsstasjon på Hopen lytter tidvis. Riktignok ble det på et langt senere tidspunkt (1992) internasjonalt, innført et nytt system for kalling/varsling. For norsk fiskeflåte (over 45 m eksisterende og nye over 15 m) ble dette implementert sommeren 2000. For eksisterende fartøy over 24 m var datoen 1. januar 2004 og fartøy 15–24 m 1. januar 2005.»⁵

Vedrørende tekniske forhold rundt fartøyets radioutrustning, avstand og topografiske forhold gis følgende vurderinger:

«Aktuelle kyststasjonsanlegg er Bodø Radios mottakeranlegg på Helligvær (posn N672551 E0135772), avstand til havari-posn. Ca 67.4 NM. Bodø Radios anlegg i Sandnessjøen (posn N660110 E0123635), avstand til havaristed ca. 28, 3 NM. Disse er begge MF stasjoner. Så er det VHF-stasjon på Hestmannen (posn N663152 E0124903), avstand til havaristed ca. 9.3 NM. Fartøyets antenneutrustning vurderes til, for MF senderantenne type L (spenn mellom mastene), høyde ukjent. Mottaker MF strekk fra bakmast. Begge antennene terminert på styrehustak (isolator). For VHF sannsynligvis 5/8 bølgelengders antenne også plassert på styrehustak. Antenner vurdert utfra foreliggende litt utydelige bilder.

Under normale forhold og med radioutrustning i operativ teknisk stand burde et eventuelt nødansrop bli oppfanget. Dette gjelder både MF og VHF uansett.

Fra første bergingsaksjon våren 1981, erindres det at det var god kommunikasjon mellom unnsettende fartøyer og Bodø Radio.»⁶

For så vidt gjelder kommisjonens spørsmål om det ville kunne være tekniske forhold, avstandsmessige eller topografiske forhold som kunne ha influert på muligheten for å motta et eventuelt nødsignal i en tenkt situasjon hvor fartøyet befinner seg i en krengevinkel på ca. 75° styrbord, siteres:

«Skal en derimot vurdere 75 graders slagsides innvirkning må en ta hensyn til den sterkt reduserte antennehøyde slagsiden medfører. Dette forhold vil være medvirkende til redusert utstråling og mindre rekkevidde. Hvor stor reduksjonen vil bli er vanskelig å forutsi. Hva MF angår er det kjent at signaler som går langs land/kyst blir dempet. Dog, i dette tilfelle er havari-posisjon så langt fra kyst at det er tilnærmet fri sikt til mottakerstasjoner. Hva VHF angår, vil topografiske forhold som fjelltopper etc være av signaldempende karakter. Det er også kjent at Bodø Radios VHF anlegg på Hestmannen ligger på østsiden av øya – dog vil havaristed ha en posisjon som ikke er i direkte radioskygge, men grunnet den lave antennehøyden samt topografi kan rekkevidden ha blitt redusert.

Et spørsmål som for oss melder seg er om fartøyet hadde egne radiodriftsbatterier? Om så hvor var de plassert? Ved en eventuell «black out» i fartøyet og ikke egen driftskilde for radioanlegget ville dette ikke fungere.

Konklusjon: Selv med 75 graders slagside og under forutsetning av operativt radioutstyr, ville det teoretisk vært mulig å sende nødsignaler. Men ville det praktisk vært mulig? Tidsfaktor og andre gjøremål må her medtaes i vurderingen.»⁷

3.2.3 Fremdriftsmaskineri

Ved byggingen av "Western" ble det installert en hovedmotor 220 Hk Brunvold med vekt ca. 12 tonn (m/propell og aksling).⁸ Denne ble skiftet i 1975 med en Cummins VT-1710-M med normalytelse 458 hk ved 1800/min redusert til propell til 411/min via gear.⁹ Det er opplyst at vekten av ny

6. Op. cit.

7. Op. cit.

8. Rapport til Sjøfartsdirektoratet – Første gangs besiktelse av motormaskineri m.v., datert 17. desember 1957.

9. Overleveringsskjema datert 28. august 1975.

5. Brev til undersøkelseskomisjonen fra Telenor Maritim Radio 29. oktober 2007.

motor m/propell og aksling var betydelig mindre, ca. 4 tonn.¹⁰

3.2.4 Ballast

"Western"s ballast har trolig blitt endret ved flere anledninger; 1966, 1970, 1975 og 1980. Opplysninger om endring i ballast er i noen tilfeller ikke oppgitt. I den grad det forefinnes opplysninger om vekt og plassering synes disse å være basert på anslag, og må således oppfattes som usikre. Det er derfor vanskelig å si noe om den totale vekten på fast innebygd ballast i 1980.

3.2.5 Fiskeritstyr

Vekt og plassering av "Western"s not

Av Sivert Eriksens forklaring den 16. februar 1981 for Kommisjonen 1981 siteres:

«Noten på "Western" hadde eieren laget selv. Den var 17 favner dyp og 250 favner lang. Der eksisterer neppe noen tegning av noten. Vekten av blyet på noten anslår vitnet til ca. 1000 kg. Notens totalvekt kjenner han ikke.

Notens maskevidde var 22 omfar med nylontråd nr. 5. Oppe under flåen var ca. 10 alen tråd nr. 8, og tilsvarende over grunnen. Antall ringer var 35 – 40 á ca. 4 kg. Noten hadde «skjørt» på ca. 4 alen, 16 omfar, tråd nr. 16.»¹¹

Vekten av nota er av Kommisjonen 1981 anslått til 3,2 tonn.¹²

Sivert Eriksen har for kommisjonen den 13. mars 2007 forklart:

«Vitnet ble foreholdt den beskrivelse han har gitt av nota på Western i forklaring 16. februar

10. Anders Lien forklaring for Kommisjonen 1981 16. februar 1981, se vedlegg 6.1.

11. Sivert Eriksen forklaring for Kommisjonen 1981 16. februar 1981, se vedlegg 6.1.

12. Rapport av 6. april 1981 fra Den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten i anledning "Western"s forlis 6. februar 1981, se vedlegg 6.1.

1981. Han opplyser at dybden var 70 og ikke 17 favner, slik det står i forklaringen. For øvrig mener han beskrivelsen er korrekt. Eliassen hadde bygd på nota en stund før forliset. Vitnet mener dette var ca. 6 måneder forut for forliset, dog slik at han er usikker på dette. Han anslår den tidligere nota til 35 favner dyp og 200 favner lang.

Før ombyggingen i 1980 mener vitnet nota lå i kant med rekka. Etter ombyggingen og påbyggingen av nota fikk Eliassen laget en kant som forhøyet notbingen. Vitnet tror nota lå i kant med notbingen, og er forholdsvis sikker på at den ikke lå over kanten. Han mener det var knutelin som var benyttet i nota.»¹³

Jonny Johannes Olsen, tidligere mannskap på "Western", har ovenfor kommisjonen den 13. mars 2007 forklart:

«Etter at vitnet kjøpte Rødøyværing i 1968 fisket han ofte sammen med Western, blant annet på Finnmarken og Helgeland. De drev stort sett med samme redskap. (...)

Western og Rødøyværing drev stort sett samme sort fiske. Når det gjelder nota på Western, har vitnet lest beskrivelsen i rapporten av 1981. Han mener dette er korrekt etter at nota på Western ble påbygd. Han anslår noten til ca. 50 favner dyp før ombyggingen. Han husker ikke når ombyggingen fant sted og viser til at ombygginger av nøter skjer stadig vekk.

Vitnets not var relativt lik størrelse som Westerns, 68 favner dyp og ca. 280–290 favner lang, og han anslår vekten på sin not til ca. 5 tonn.»¹⁴

Undersøkelseskommisjonen har rettet forespørsel til notkyndig, for å søke å avklare vekten av "Western"s not. En ny beregning, utført av firmaet Brunsvikens Reperbane AS, anslås tørr notvekt, for utvidet not på 200 favner lang og 70 favner dyp,

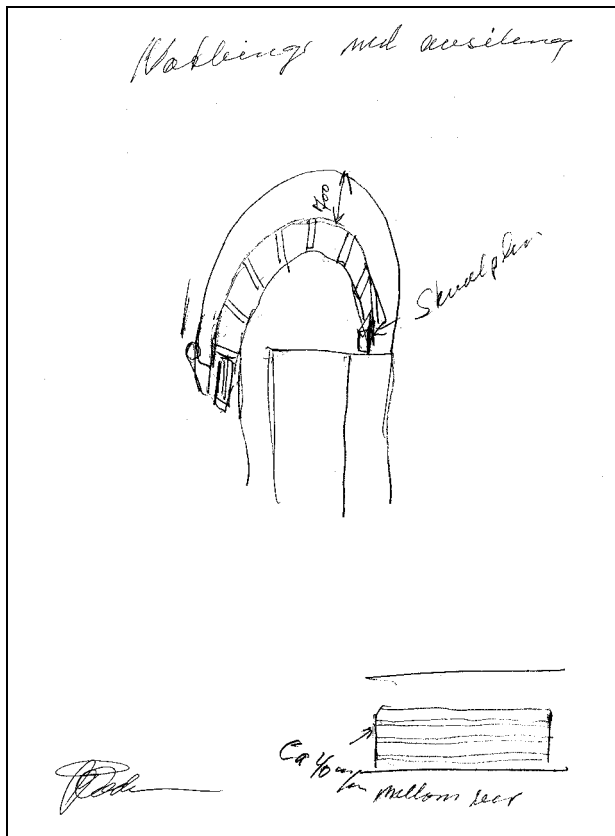
13. Sivert Eriksen forklaring for undersøkelseskommisjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

14. Jonny Johannes Olsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

Tabell 3.4 Av fiskeritstyr var fartøyet utstyrt med følgende:¹

Seinot	250x70 favner, bly ca. 1 tonn, ca. 40 ringer. Rignet av eier
Snurpewire	På rull på babord
Lettbåt	19 fots trebåt, Løvund båtbyggeri, Tresfjord 1969, m 65 hk Perkins motor, plassert på dekk på babord side, vekt ca. 1,8 tonn
Seimirer	Ikke om bord
Notrull	Montert akter

¹ Rapport av 6. april 1981 fra Den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten i anledning "Western"s forlis 6. februar 1981, se vedlegg 6.1.



Figur 3.3 Tegning av "Western"s notbinge.

Kilde: Jarle Pedersen forklaring for undersøkelseskommissjonen den 13. mars 2007.

til ca. 5,13 tonn. Firmaet oppgir 10 % vekttillegg for fuktighet.¹⁵ I henhold til rapport FTFL, «Redskap- og utstyrsvekter ved beregning av fiskefartøys stabilitet», J.11 1988 er en våt not normalt 20–40 % tynnere enn en tørr, selv etter 15–20 timer og temperaturer som ved forlistidspunktet.¹⁶ Dette vil i så fall tilsi en notvekt på mellom 6,16–7,18 tonn. Vekten på nota er beheftet med usikkerhet, og kommisjonen har på denne bakgrunn gjennomført beregninger med forskjellige notvekter.

Opprinnelig not, som var 200 favner lang og 35 favner dyp, er anslått til å veie ca. 3 tonn.¹⁷

Jarle Pedersen har ovenfor kommisjonen den 13. mars 2007 forklart:

«Vitnet ble bedt om å beskrive oppbyggingen av notbingen. Han forklarte at notbingen bestod av rekka som utgjorde ca. 85 cm til 90 cm inklusive en påbygging bak på ca. 70 cm

15. Brev til undersøkelseskommissjonen fra Brunsvikens Reperbane AS 22. mars 2007.

16. FTFL, "Redskap- og utstyrsvekter ved beregning av fiskefartøys stabilitet", J.11 1988.

17. Brev til undersøkelseskommissjonen fra Brunsvikens Reperbane AS 9. mai 2007

som avtrappes på styrbord side ca. 30 cm til 40 cm. På toppen av bingen var det plassert et 50 m m rør for å avstive denne. Bingen hadde to avsilinger, et på babord og et på styrbord side. Størrelsen var etter skipskontrollens krav. Det var ikke noe beskyttelsesvern over bingen. Vitnet tegnet en tegning for å illustrere dette.»¹⁸

Av forklaring fra Jon Tore Larsen, tidligere mannskap om bord på "Western", for kommisjonen den 22. september 2008 siteres:

«Da vitne drev fiske med Western brukte de ikke å sikre nota spesielt. Det var vanlig prosedyre å tre inn vaieren igjennom ringene å gjøre klart til nytt kast. På lengre distanser og i dårlig vær sikrer man ringene med tau fra enden på ringstangen til den andre enden eller et annet punkt på fartøyet for å sikre ringene.»¹⁹

Bjørnar Kyrre Sjøvik, tidligere mannskap om bord i "Western", har ovenfor kommisjonen den 13. mars 2007 forklart:

«Det var fast prosedyre at de sikret ringene i ringstanga å ta tau fra enden og over ringene og feste i andre enden av ringstanga. De sikret øret på nota ved å fortøye tauet mellom øret og drivankeret til overbygget. På den vinsjen som ble benyttet var det ikke lås mens han var om bord. Han vet ikke om Western skiftet vinsj i ettertid.»²⁰

Hagar Eliassen har den 19. september 2006 ovenfor kommisjonen forklart:

«Nota ble lagret i notbingen bak. Det var bygd opp en krins langs rekken for å hindre noten i å falle ut. Denne ble bygget i 1980. Etter at krinsen ble bygget lå noten godt nede i bingen. På lengre turer brukte man presenning over nota. Hun mener at de også kan ha lagt ned kraftblokken under fart, uten at hun kan si dette med sikkerhet.»²¹

Av Lauritz Eliassens forklaring for undersøkelseskommissjonen 20. september 2006 siteres:

«Western oppbevarte noten i notbingen på hekken. På et tidspunkt han ikke husker ble bingen bygget opp. Bingen var så høy at han vanskelig kan tro at de hadde noe spesielt feste på den, som surring mv. Han har tidligere sett at de har

18. Jarle Pedersen forklaring for undersøkelseskommissjonen den 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

19. Jon Tore Larsen forklaring for undersøkelseskommissjonen 22. september 2008, se vedlegg 1.9.

20. Bjørnar Kyrre Sjøvik forklaring for undersøkelseskommissjonen den 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

21. Hagar Eliassen forklaring for undersøkelseskommissjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

senket kraftblokken mot nota, uten at han vet om dette var tilfelle på forlistidspunktet.»²²

Geir Ingvald Iversen, tidligere mannskap på "Western", har ovenfor kommisjonen 9. november 2006, forklart:

«Mens han var om bord i Western ble nota oppbevart på hekken, i høyde med rekka. Han kan ikke huske at det var noen form for sikring av nota ut over at man bandt fast enden på nota slik at denne ikke skulle falle ut og dra med nota.»²³

3.3 Strukturell oppbygging

3.3.1 Skrogets konstruksjon

Western konstruktive oppbygging fremgår av to konstruksjonstegninger fra 1957, benevnt «Dekksplan, innredning og tverrsnitt» og «Arrangement». Tegningene er til dels utydelige og er unøyaktig med hensyn til skala. (Det er for øvrig også anført «feil skala» på dekkplantegningen.)²⁴

I tillegg til tegningene er det også tatt utgangspunkt i Rapport til Sjøfartskontoret om første gang besiktigelse av trefartøyet skrog, datert 30. desember 1957.²⁵

"Western"s skrog var kravellbygget, dvs. hudplankene ligger kant i kant med nat. Både hud og garnering var i gran eller furu med tykkelse 6,5 cm.

Stevnen ble utført i ett stykke med to tømre med dimensjoner 26 x 28 cm (forstevn) og 26 x 16 cm (indre stevn).

Spanteavstanden er oppgitt til 44 cm. Bunnstokker og spant var i 2 tømre av vokst gran, med dimensjoner 28 x 16 cm ved kjøll, avtagende til 16 x 16 cm ved dekk. Dekksbjelken var i vokst gran i dimensjon 18 x 21/16 cm. Avstanden mellom dekkbjelkene varierte mellom 60 og 79 cm. På tegningen «Dekksplan» er det angitt at bjelkeavstanden ved fremre lasteromsskott er for stor i forhold til krav fra Det Norske Veritas. (Bjelkeavstanden er anslått til 98 cm, kravet er 84 cm). Dette er også angitt i et notat av 13. februar 1957, men ikke i Rapporten til Sjøfartskontoret. Det framgår ikke eksplitt om bjelkeavstanden har blitt redusert.

Alle dimensjoner for øvrig tilfredsstiller kravene gitt av Det Norske Veritas' regler for bygging og klassifikasjon av treskip, 1955.

Ved ombygging av lasterom og bakk i 1980, ble det i forbindelse med fjerning av ankerklyssene revet av hudplank på styrbord og babord side i følge rapport fra Skipskontrollen i Sandnessjøen distrikt, datert 15. juli 1980.²⁶ Spantetømmer og øvrig underliggende materiale ble funnet å være i god stand. Råte eller andre defekter ble heller ikke funnet andre steder i fartøyet.

3.3.2 Ombygginger

Fartøyet har vært ombygget og reparert flere ganger, blant annet etter grunnstøting i 1959 og etter brann i 1963. Den 4. mai 1966 ble lasterommet oppdelt med et senterskott «sildeskott» i tre. Ny ballast og garnering ble innlagt i lasterommet i 1970. I 1975 ble hovedmotor skiftet, motorrommet ombygd og det ble innlagt ca. 3 tonn ballast. Det ble også skiftet rormaskin.²⁷

I 1979/1980 ble det montert ny hjelpemotor på "Western". Det nye hjelpemotoranlegget veide ca. 500 kg, og erstattet gammel motor på ca. 50–60 kg.²⁸ Sommeren 1980 ble fartøyet omarrangert med RSW-tanker i lasterom uten at et komplett RSW-system ble montert. Kahytt forut ble omgjort til pumperom og en bakk i aluminium ble bygget på hoveddekk.²⁹

Hagar Eliassen har for kommisjonen forklart følgende om fartøyet rominndeling:

«På fartøyet gikk messa helt ut til rekka på babord side. På styrbord side var det åpen gang mellom keisingen og rekka. I keisingen på styrbord side var det to dører. Den fremste døren gikk inn til byssa og videre inn til messa. Den bakerste døren gikk inn til maskinnedgangen hvor man kunne gå ned til maskinrommet. Hvis man svingte til venstre kom man inn til skipperlugaren. Fortsetter man til venstre kunne man gå ned til kahytten. Hvis man gikk rett frem kom man inn til messa. Man kunne gå via byssa, gjennom messa, ut i den lange gangen og deretter ut den andre døren i keisingen. Det var dør mellom bysse og messe. Nedgangen til

22. Lauritz Eliassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 20. september 2006, se vedlegg 1.1.

23. Geir Ingvald Iversen forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. november 2006, se vedlegg 1.2.

24. Konstruksjonstegninger fra 1957, benevnt "Dekksplan, innredning og tverrsnitt" og "Arrangement".

25. Rapport til Sjøfartskontoret om første gang besiktigelse av trefartøyet skrog, datert 30. desember 1957.

26. Brev til Statens Fiskarbank fra Skipskontrollen i Sandnessjøen 15. juli 1980, se vedlegg 7.5.

27. Anders Lien forklaring for Kommisjonen 1981 16. februar 1981, se vedlegg 6.1.

28. Op. cit.

29. Brev til Statens Fiskarbank fra Skipskontrollen i Sandnessjøen 15. juli 1980, se vedlegg 7.5, notat fra NORD-offshore a/s med endringer, datert 29. april 1980, se vedlegg 7.2, notat fra NORD-offshore a/s datert 13. mai 1980, se vedlegg 7.3.

pumperommet lå ved siden av lugaren forut under bakken.»³⁰

Ved påbygging av aluminiumsbakken ble dekkbjelkene kuttet for å gi tilstrekkelig høyde i akterkant av bakken, og dørken ble liggende lavere enn hoveddekk. Antallet dekkbjelker som ble kuttet er ikke gitt, men i spesifikasjonene for arbeidet, er det angitt riving av dekk og dekkbjelker fra nytt bakskott og ca. 2,10 meter forover.³¹ Det er derfor naturlig å anta at 3 dekkbjelker ble kuttet. En av dekkbjelkenes funksjoner er å understøtte spantene. Ut fra tegninger og beskrivelse av arbeid går det ikke fram om tverrbærerne i dørken i det nedsenkede området på bakken er festet til spantetømmene slik at de erstatter dekkbjelkenes understøttelse. I følge vitneforklaring ble dekkbjelkene i dette området erstattet med stivere i aluminium med avstand på ca. 600 mm.³²

Rekkestøtter ble revet rundt hele båten, og ny aluminiumrekke ble montert. Unntatt fra dette er bakken hvor rekkestøtter og tømmer ved stevn ble beholdt.³³

I lugaren for 3 personer i bakkdekk ble det anordnet nødutgang i skott i akterkant ved et oppslagbart vindu.

Jarle Pedersen har i sin forklaring for kommisjonen 13. mars 2007 gitt uttrykk for at en del av tidligere ballast av betong ble fjernet i lasterommet fra fremre skott til maskinskott og at ny betong iblandet støpejern ble nedsatt. Videre har Pedersen forklart at ny jernsko ble lagt på kjølen fra stevn og i båtens lengde.³⁴

Det er i spesifikasjonen for arbeidet, punkt A1, angitt «hugging av betong i lasterom, som beskrevet senere».³⁵ Slik beskrivelse er ikke inntatt i dokumentet og er heller ikke funnet i øvrig tilgjengelig arkivmateriale. Det er ikke beskrevet tilførsel av ytterligere fast ballast, verken i arbeidsbeskrivelser, faktura for verkstedsoppholdet eller i rede-



Figur 3.4 "Western" under ombygging ved Nord-Offshore sommeren 1980.

Kilde: Hagar Eliassen.

gjørelse fra Skipskontrollen til Statens Fiskarbank.³⁶

Lasterommet ble innredet for føring av fisk i bulk etter det såkalte RSW-systemet. Et nytt senter-skott i aluminium ble anbrakt. Tverrskott mot maskinrom og pumperom ble belagt med aluminium. Garneringen ble vanntett listet fra topp til den faste ballasten i betong. Dørken ble belagt med aluminium. I følge beskrivelsen er lasterommet å betrakte som vanntette, uavhengige tanker.

3.3.3 Skadehistorikk

Grunnstøtt: 21. oktober 1959
Stråkjølen skadet, hovedkjøl skadet, 2 spant brukket, et tredje med brist, flere hudplanker brukket, dekket kom opp en del. Fartøyet tett, ingen lekkasjer. Det ble opptatt sjøforklaring.

Brann: 23. september 1963
Brannskadet under bunkring.

Kommisjonen er ikke kjent med at "Western" senere har vært utsatt for skader som kan ha bidratt til å svekke fartøyets konstruksjon.

30. Hagar Eliassen forklaring for undersøkelseskommissjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

31. Notat fra NORD-offshore a/s datert 13. mai 1980, se vedlegg 7.3.

32. Jarle Pedersen forklaring for undersøkelseskommissjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

33. Notat fra NORD-offshore a/s datert 13. mai 1980, se vedlegg 7.3.

34. Jarle Pedersen forklaring for undersøkelseskommissjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

35. Notat fra NORD-offshore a/s datert 13. mai 1980, se vedlegg 7.3.

36. Brev til Statens Fiskarbank fra Skipskontrollen i Sandnessjøen 15. juli 1980, se vedlegg 7.5, notat fra NORD-offshore a/s med endringer, datert 29. april 1980, se vedlegg 7.2, notat fra NORD-offshore a/s datert 13. mai 1980, se vedlegg 7.3.

Kapittel 4

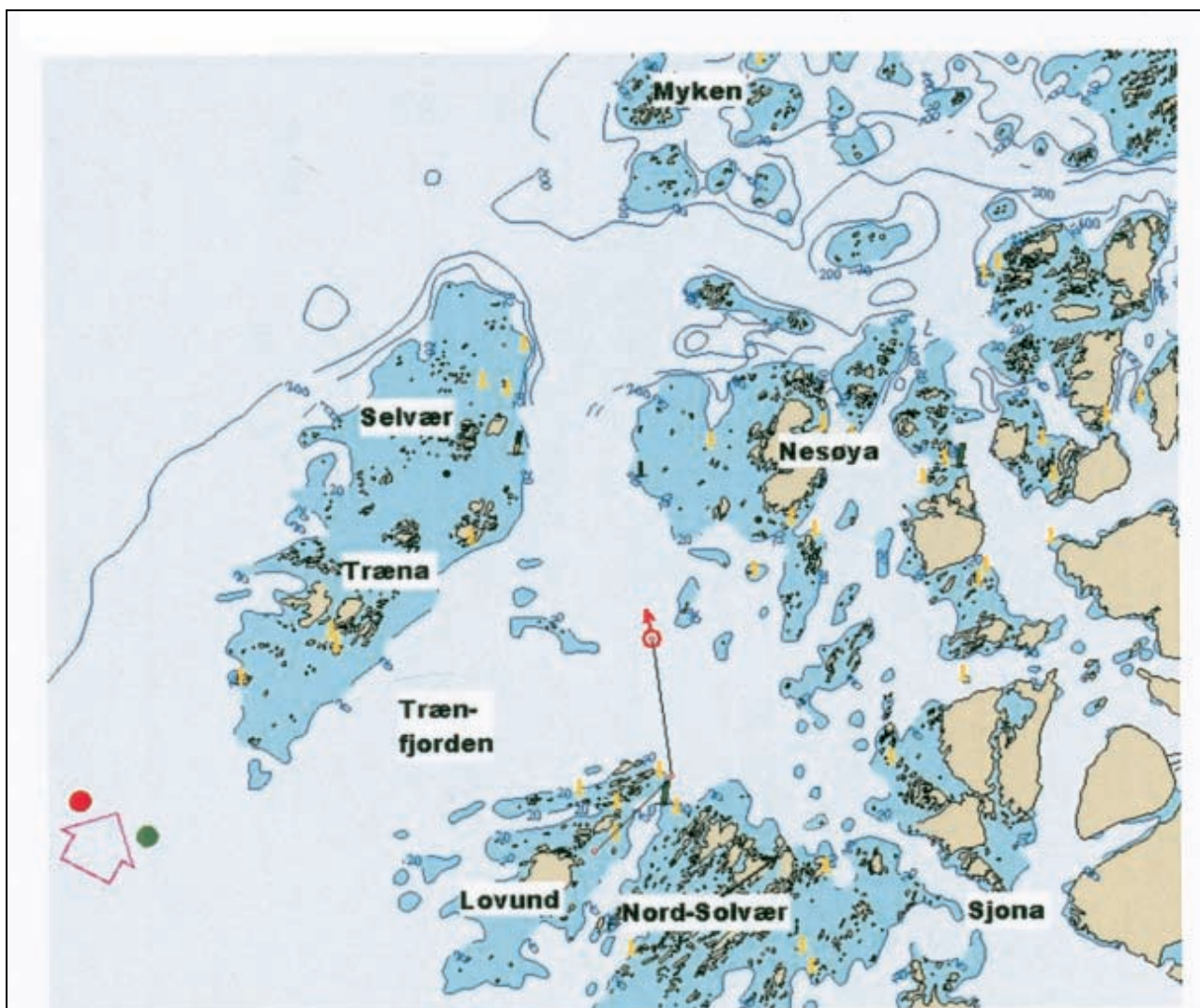
Forliset

4.1 Innledning

Kvelden 5. februar 1981 gikk "Western" via Myken til Lovund for å levere fangst. På Lovund leverte fartøyet fangst til to fiskemottak, Vigner Olaisen og Fjellgård & Sønner.¹ Den 6. februar 1981 kl. 16.05 innkam melding til Hovedredningssentralen i Bodø om at fartøyet var meldt savnet. Under leteaksjonen ble "Western"s not den 7. februar 1981

ca. kl. 08.40 funnet ved Åsbrakrevet, ca. 4 nautiske mil nord for Lovund lykt.² Området fra Lovund til forlisstedet fremkommer på kartet figur 4.1.

1. Vigner Olaisen politiavhør 6. mars 1981 og Oddvar Fjellgård forklaring for Kommisjonen 1981 7. mars 1981, se vedlegg 6.1.
2. SAR-rapport 3/81 fra hovedredningssentralen i Bodø, datert 10. februar 1981, se vedlegg 6.1.



Figur 4.1 Kart over området. Antatt ferdslinje fra Lovund frem til forlisstedet er inntegnet, med områdene Træna, Selvær og Myken avmerket.

Kilde: Uttalelse fra Den faste undersøkelseskomisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten 19. april 2005

4.2 Besetning

"Western" hadde under seilasen følgende besetning:

Skipper og eier Emil Elias Eliassen, 54 år, Myken
Rolf Eliassen, 23 år, Myken
Emil Hans Eliassen, 17 år, Myken
Olav Agnar Risvik, 18 år, Myken
Arnt Larsen, 18 år, Myken
Oddbjørn Reiertsen, 35 år, Myken
Snorre Johansen, 38 år, Konsvikosen

4.3 Oppholdet på Lovund og savnetmelding

Av Hagar Eliassens forklaring til kommisjonen den 19. september 2006 siteres:

«Det var mye kontakt mellom mannskapet og familiene på land. Dette skjedde både under fart og når fartøyet lå i land. Det ble alltid ringt fra fartøyet, enten over walkie talkie eller radiotelefon via Bodø Radio. Hun og mannen hadde avtale om at han alltid skulle melde fra dersom det ble endringer i seilingsruten. Dette var etter krav fra familien hjemme, ettersom så vidt mange av familiemedlemmene befant seg om bord. Det skjedde ved en rekke tilfelle endringer i seilingsruten, og hun fikk alltid beskjed om dette, som regel av sin mann. Hvis fartøyet lå i havn, og tok løs uten at det var tid til å gi beskjed, tok skipperen alltid kontakt så snart det ble tid til dette. Det skjedde både om dagen og om natten. (...)

Siste kontakten hun hadde med sin mann var kl. 01.00 den 6.2.81. Han var da kommet til Fjellgårds fiskemottak hvor han skulle levere resten av sin fangst. Hennes mann sa at Western skulle ligge i havn i Lovund inntil det ble lyst om morgenen. Hun mener det ble sendt stormmelding dagen før i dagsrevyen, og regner det som sikkert at mannskapet hadde hørt meldingen ettersom dette var vanlig kutyme om bord. Det var TV og radio om bord på Western.»³

Vitnet Jan Eldor Martinussen, som var ansatt på Olaisens fiskebruk i 1981, og deltok under lossingen av "Western", har i kommisjonsavhør den 20. august 2007 blant annet forklart:

«Under lossingen spurte vitnet skipperen: «ska dokker heim i kveld?». Skipperen svarte at mannskapet ville hjem. Vitnet oppfattet det som om noe skulle skje dagen etterpå, for eksempel

en fest eller tilstelning eller kanskje rett og slett at de ønsket å komme hjem. Skipperen dro på svaret. Vitnet oppfattet det slik, at det vel ble til at de dro hjem.»⁴

Av Sivert Eriksens forklaring av 16. februar 1981 siteres:

«Natt til 6.2.1981 hadde M/S "Western" levert seilast til Vigner Olaisen og deretter til Fjellgård Sønner på Lovund. Lasten var ca. 42 tonn rundfisk.

Båten var utlosset ca. kl. 04.15, og de hadde da en matpause om bord, hvoretter de gikk fra Lovund antagelig ca. kl. 05.30. Dette tidspunkt kan ikke fastslåes med sikkerhet. (...)

Vitnet vet at Emil Eliassen, "Western"s eier og fører, snakket med sin kone Hagar Eliassen i 24.00-tiden natt til den 6.2. Han sa da til henne at de ville ta det med ro, da de regnet med dårlig vær. Det var på det rene at de da skulle komme hjem til Myken for å ta helg.

I 12.00-tiden om formiddagen begynte man å bli engstelig. Hagar Eliassen hadde da ringt til Lovund og der fått opplyst at "Western" gikk derfra ca. kl. 08.00, og den kunne således vært ventet hjem i 11.00-tiden. (Det er først senere brakt på det rene at "Western" gikk sannsynligvis i 05.30-tiden).

Ettersom der var båter på feltet utelukket man ikke at "Western" i stedet for å begi seg hjem til Myken, hadde dratt til feltet igjen. Feltet ligger nordvest for Kalsholmen fyr. Særlig sannsynlig var dette imidlertid ikke, i det Eliassen da nokså sikkert ville ha meldt fra.»⁵

I forklaring av 7. mars 1981 uttaler Oddvar Fjellgård, fisketilvirker på Lovund:

«M/S "WESTERN" kom til avhørtes fiskebruk på Lovund ca. kl. 0130 den 06.02.81. (...)

Lossingen var ferdig ca. kl. 0400, og så vidt avh. kunne se, så deltok hele mannskapet i lossarbeidet. Etter at lossingen var avsluttet var skipperen med opp på brygga hvor det ble skrevet ut seddel og ca. kl. 0430 dro avh. og hans bror heim.

Lasterommet i M/S "Western" er vanntett, slik at seien flyter i sjøvann under lossingen, men det pumpes ut etter hvert som det losses og det var denne natten folk i rommet under siste del av lossingen. Disse var i rommet for å samle sammen seien, så det måtte være helt ubetydelig med sjøvann igjen da lossingen var avsluttet. Avh så ikke at det etter at lossingen var avsluttet ble fylt sjøvann i lasterommet. Det

3. Hagar Eliassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

4. Jan Eldor Martinussen forklaring for undersøkelseskommisjonen 14. september 2007, se vedlegg 1.6.

5. Sivert Eriksen forklaring for Kommisjonen 1981 16. februar 1981, se vedlegg 6.1.

ble heller ikke foretatt noen spyling mens han var tilstede, men det kunne jo ha blitt gjort mens avh. sammen med sin bor og skipperen var på brygga og skrev seddel, for de ble da sittende en stund og snakke sammen.

Under lossingen var lett båten satt på sjøen. Avh. så ikke at den ble tatt på dekk, men han går ut fra at det ble gjort. Han så heller ikke at romluken ble lakt på, men han mener romluken som står bakover mot styrhusveggen når den er åpen, må legges på før lett båten tas inn. Han regner derfor med som sikkert at den var lagt på plass. Han kan ikke uttale seg om de små lukene til rommet – om de var igjen eller om de var åpne. Han tror der var 2 små luker. Dette var første gangen i 1981 at "Western" var på avh.'s fiskebruk med sei.

Der ble ikke bunkret solarolje. Avh. så ikke at det ble fylt vann, men han mener at det kunne bli gjort etter at lossingen var avsluttet uten at han så det.

Det ble av M/S "WESTERN"s skipper ikke antydning noe om hvorvidt de skulle gå heim om natta like etter lossingen, så avh. hadde forståelsen av at de kanskje skulle vente til lenger ut på morgenen. Dette på grunn av at det like etter lossingen ble satt en ekstra tamp (taug) fast i kaiet. Da de første arbeiderne kom på fiskebruket like før kl. 0800 var båten borte. Det ble derfor i førstningen rechnet med at de var gått like før denne tid, noe som senere viste seg ikke å være riktig.»⁶

I forklaring av 7. mars 1981 uttaler Magnus Pettersen, kjøpmann på Lovund:

«Kl. 0500 så avh. fra sitt vindu lysene fra en båt som gikk nord Lovundvika. Etter avstanden kunne denne båten ha gått fra Lovund ca. 15 min. tidligere. Avh. kunne jo ikke se hvilken båt dette var, men han går ganske sikkert ut fra at det var "WESTERN" da der ikke hadde vært noen andre båter i Lovund. Det var da opplyst og siktbart vær.»⁷

Sivert Eriksen har i kommisjonsavhør den 16. februar 1981 blant annet forklart:

«Vitnet har med sin båt en rekke ganger levert fisk hos de samme mottakere og kjenner godt leden Mykenfiskerne benytter hjem til Myken fra Lovund. Når været er bra går man fra Lovund først i nordøstlig retning, østenom Værholmen, Lyngøskjær varde og Lovund lykt. Fra Lovundvær lykt går man i blank sektor nordover og ser da lykt fra Floholmen forut.

Kursen legges slik at man går midtveis mellom Stokkholmen og Åsbraken som man har på radaren. Videre går man i god avstand fra floholmen lykt for å unngå grunnene sørvest for denne. Man kommer så i blank sektor fra Dørvær lykt og samtidig i blank sektor fra Myken lykt.»⁸

Av politiforklaring av 10. mars 1981 av Brynjulf Lydersen, fører av hurtigbåten "Træna" og forklaringer fra styrmann Torstein Sørøy i kommisjonsavhør 9. november 2006 og maskinist Oddbjørn Lorentsen i kommisjonsavhør 10. november 2006 fremgår at "Træna" ankom Lovund 6. februar 1981 ca. kl. 06.05.⁹

Oddbjørn Lorentsen har for kommisjonen forklart:

«Da de ankom Lovund passerte de kaia ved fiskebruket Fjellgård hvor Western hadde dratt i fra. Fartøyet befant seg ikke på fiskebruket da.

Ruten til MS Træna er Selvær, Træna, Lovund, Sleneset, Onøy, Stokkvågen, Nesna mot Sandnessjøen hvor de ankom ca. kl. 09.00. Fra Sandnessjøen dro de kl. 11.00 til Nesna, Stokkvågen, Onøy, Nordsolvær, Sleneset, Lovund, Træna og til Selvær hvor de ankom ca. kl. 14.00. Vinden økte jevnt, og da de forlot Selvær mot Onøy var det blitt sør-sørøstlig storm, mye sjø og dårlig sikt. Underveis hørte de noen rope på Western, han tror det var Bodø radio.

På strekningen fra Selvær til Træna ville de hatt små muligheter til å observere Western. Hvis Western hadde befunnet seg på tur ut Lovundvika ville de ikke hatt mulighet til å observere den visuelt. Ettersom det er trangt farvann på strekningen mellom Selvær og Træna var radaren satt ned til anslagsvis 0,75 til 1,5 mil i de trangeste farvannene. Western kunne derfor heller ikke vært observert på radar. Også i innkjøringen mot Lovund ville det vært vanskelig å observere Western hvis den da hadde befunnet seg på strekningen Lovund – Kvalholmen.

MS Træna gikk fra Lovund ut Lovundvika ca. kl. 06.00–06.10.»¹⁰

Torstein Sørøy har overfor kommisjonen forklart:

«Vitnet forklarer at han den 6.2.1981 var på vakt på MS Træna som styrmann. Vakten startet kl. 05.00 om morgenen. De gikk da fra Selvær til

6. Oddvar Fjellgård forklaring for Kommisjonen 1981 7. mars 1981, se vedlegg 6.1.

7. Magnus Pettersen forklaring for Kommisjonen 1981 7. mars 1981, se vedlegg 6.1.

8. Sivert Eriksen forklaring for Kommisjonen 1981 16. februar 1981, se vedlegg 6.1.

9. Politiavhør av Brynjulf Lydersen 10. mars 1981, se vedlegg 6.1, Torstein Sørøy forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. november 2006 og Oddbjørn Lorentsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 10. november 2006, se vedlegg 1.2.

10. Oddbjørn Lorentsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 10. november 2006, se vedlegg 1.2.

Træna. MS Træna var en katamaran som hadde en gjennomsnittshastighet på ca. 22 knop. De ankom Træna ca. kl. 05.20. Fra Træna gikk de umiddelbart mot Lovund. Han mener de brukte ca. 40 minutter på turen. Vitnet ble foreholdt at kaptein på Træna, Brynjulf Lydersen, i avhør 10.03.1981 har forklart at fartøyet ankom Lovund kl. 06.05. Han mener dette må være korrekt, og regner med at kapteinen har undersøkt dagboken før sin forklaring.»¹¹

Vitnet Magne Husevåg, som tjenestegjorde som radaroperatør på Reitan på tidspunktet for forliset, har overfor kommisjonen den 25. oktober 2007 forklart:

«Da han fikk høre om forliset til Western husket han at han hadde observert et ekko på radaren dagen før. Dette ekkoet ble ikke plottet, ettersom de ikke plottet ekko innaskjærs dersom de ikke fikk beskjed om dette. Årsaken til at han registrerte ekkoet var at han stusset på hva fartøyet ville der ut fra værobservasjonene i området. De fikk værrapporter daglig fra de enkelte radarene. Ekkoet var innaskjærs, og det var mye holmer og skjær i området. Ekkoet forsvant etter hvert. Dette ble likevel ikke oppfattet unaturlig p g a topografien i området.

Vitnet husker ikke på hvilket tidspunkt på døgnet han observert ekkoet. Vitnet finner det sannsynlig at ekkoet han observert var fra fiskebåten Western.»¹²

Melding om at "Western" var savnet innkom til Hovedredningssentralen i Bodø 6. februar 1981 kl. 16.05. Av Hovedredningssentralens SAR – rapport fremgår at Bodø radio meldte at en dame fra Myken hadde bedt om at havnevesenet undersøkte havna i Bodø etter "Western", samt at Hovedredningssentralen måtte varsles dersom undersøkelserne var negative. Meldingen ble tatt til foreløpig info. Følgende ble journalført ved Hovedredningssentralen i Bodø kl. 16.20:

«Sivert Eriksen, Myken (...) ringer om samme sak. Båten gikk fra Lovund ca. 0800A og skulle til Myken. Max 4 timers tur. 7 mann om bord, 70 fot. Meget dårlig vær. Sørøstlig sterk kuling og snøkov. Ser det umulig å gå ut med "Mykenfisk" nå. Vil vurdere når det er mulig. Det er mulig at "Western" kan være i Sandnessjøen eller Bodø. NRK bedt sende etterlysning.»¹³

11. Torstein Sørøy forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. november 2006, se vedlegg 1.2.
12. Magne Husevåg forklaring for undersøkelseskommisjonen 25. oktober 2007, se vedlegg 1.7.
13. SAR-rapport 3/81 fra Hovedredningssentralen i Bodø, datert 10. februar 1981, se vedlegg 6.1.

4.4 Tidspunkt for forliset

Det foreligger ikke opplysninger om at noen observert at "Western" forlot Lovund, eller om at det fra fartøyet ble gitt beskjed om avgangstidspunkt. Det foreligger heller ikke opplysninger om at det ble registrert nødsignal fra "Western".

Det er opplyst om observasjon av et fartøy som gikk ut Lovundvika ca. kl. 05.00, ca. 15 minutters gange fra Lovund.¹⁴

For øvrig er det opplyst fra en radaroperatør at han forlisdagen observert et ekko av et fartøy på en radar på Reitan, som han i ettertid fant sannsynlig var fra fiskefartøyet "Western". Fartøyet forsvant fra radaren. Observasjonen kan ikke tidfestes, og det er også usikkert hvilken radarobservasjonen ble gjort på. Den må derfor betraktes som usikker.¹⁵

Det er også opplyst at skipperen under lossingen, ga uttrykk for at mannskapet ønsket å dra hjem.¹⁶

Kommisjonen legger til grunn at "Western" var ferdig losset ca. kl. 04.00 om natten. Etter at seddel var skrevet ca. kl. 04.30, gikk folket på bruket hjem. Båten var da fortøyd med en ekstra tamp, og det ble ikke sagt noe om når "Western" skulle forlate Lovund.¹⁷

Det er fra Hagar Eliassen forklart at skipperen hadde gitt uttrykk for at "Western" skulle ligge i havn i Lovund inntil det ble lyst om morgenen. Kommisjonen finner det likevel overveiende sannsynlig at det fartøy som gikk nord Lovundvika ca. kl. 05.00 var "Western", og at fartøyet forlot Lovund ca. 15 minutter tidligere. Ut fra forklaringer fra mannskap om bord på hurtigbåten "Træna" legges til grunn at "Western" ikke befant seg på fiskebruket da hurtigbåten ankom kl. 06.05 om morgenen. Det ble sendt ut stormmelding dagen før forliset, og kommisjonen finner det sannsynlig at mannskapet hadde hørt meldingen.¹⁸ Det er opplyst at mannskapet ønsket å dra hjem til Myken til helgen.¹⁹ Det varslede været kunne ha medført at "Western", uten relativt tidlig avgang om morgenen, kunne ha blitt værfast på Lovund på ubestemt

14. Magnus Pettersen forklaring for Kommisjonen 1981 7. mars 1981, se vedlegg 6.1.
15. Magne Husevåg forklaring for undersøkelseskommisjonen 25. oktober 2007, se vedlegg 1.7.
16. Jan Eldor Martinussen forklaring for undersøkelseskommisjonen 14. september 2007, se vedlegg 1.6.
17. Oddvar Fjellgård forklaring for Kommisjonen 1981 7. mars 1981, se vedlegg 6.1.
18. Hagar Eliassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.
19. Jan Eldor Martinussen forklaring for undersøkelseskommisjonen 14. september 2007, se vedlegg 1.6.

tid. Kommisjonen finner forøvrig tidspunktet forenlign med at mannskapet ikke ga beskjed hjem om avgang, slik det er opplyst var vanlig. Tidspunktet tilsier at mannskapet ikke ønsket å vekke sine familier, men avvente å ta kontakt til litt senere om morgenen.

Kommisjonen har vurdert alternative ruter for "Western" fra Lovund, men har funnet den rute som er skissert av Eriksen, jf. punkt 4.3, som overveiende sannsynlig. Dette ettersom denne seilingsleden antas å ha vært vanlig å benytte, samtidig som den var forholdsvis godt oppmerket for seilas i mørket.²⁰

De alternative leier på vestsiden av Kvalholmen som har vært skissert av Jan Eldor Martinussen, fremstår for kommisjonen som lite hensiktsmessig å benytte i mørke med usikre sikt- og radarforhold. Med den nedsatte fart som i tilfelle måtte ha blitt benyttet ville heller ikke tidsaspektet ha vært avgjørende for valg av seilingsrute.²¹ At "Western" ikke ble observert av Træna, er også en indikasjon på at disse leiene ikke ble benyttet.

Kommisjonen har estimert et tidsforbruk på seilassen utover Lovundvika. Det legges til grunn at det i leia ut fra Lovund og ca. 4 nautiske mil øst og nordøstover, er enkelte strekninger som på grunn av trangt farvann og grunner gjør det hensiktsmessig å benytte redusert fart. Det antas at "Western" har holdt en fart fra 4 til 6 knop på denne strekningen. På den øvrige strekningen til forlisstedet har kommisjonen lagt til grunn en fart på ca. 8 knop.

Ut fra disse forutsetninger ville "Western" passert Kvalholmen etter ca. 50 minutter. Beregnet seilingstid på distansen fra Lovund til forlisstedet ville bli ca. 1 time og 15 minutter. "Western" ville da vært på forlisstedet ca. kl. 06.00.

Hurtigbåten "Træna" gikk strekningen Selvær – Træna kl. 05.00–05.20 og strekningen Træna – Lovund i perioden kl. 05.25–06.05. Mannskapet om bord har forklart at de ikke observert "Western" verken visuelt, på radar eller ved kai ved ankomst Lovund.²² Ut fra topografien ville det vært vanskelig å observere "Western" fra Træna, hvis den hadde befunnet seg på strekningen Lovund – Kvalholmen.²³

Kommisjonen legger til grunn at hurtigbåten "Træna" ganske raskt etter avgang fra Træna ville være oppe i sin marsjfart på 22 knop. På tidspunktet "Western" passerte Kvalholmen, som antas å være første mulighet for mannskapet på hurtigbåten å observere "Western", ville hurtigbåten være ganske langt ute i fjorden. Avstanden mellom hurtigbåten og "Western" ville på dette tidspunkt være ca. 10 nautiske mil, og det antas at det burde vært mulig for fartøyene å observere hverandre i et relativt kort tidsrom.

Ut fra forklaringen til mannskapet om bord på hurtigbåten "Træna" observert de ikke "Western". Det kan være flere grunner til dette. Det vises blant annet til at avstanden mellom båtene var relativt stor, og at de gikk på tilnærmet motsatt kurs. Hurtigbåtens lei inn mot Lovund er for øvrig smal og vil kreve stor oppmerksomhet på egen seilas.

4.5 Redningsaksjonen

Da Hovedredningssentralen mottok bekymringsmeldinger, ble det tatt kontakt med lensmannen i Sandnessjøen og bedt om at havnen ble undersøkt. Kl. 16.50 ble det meldt at "Western" ikke var i Bodø. Hovedredningssentralen tok da umiddelbart kontakt med redningsfartøyet "I. Platou" som lå i Ona, og ba den gå ut. Bodø radio ble kontaktet for å sende PAN-melding, Sea King Bodø og Orion ble scramblet og redningsledelsen innkalt. Kl. 17.45 ble det meldt at redningsfartøyet "O. Tybring" gikk fra Sandnessjøen.²⁴

Det ble også tatt kontakt med Sjøoperasjons-senteret ved Forsvarskommando Nord-Norge, som meldte at det ikke befant seg egnede fartøy i Bodø, men at kystvaktfartøyet "Andenes" befant seg ved Anda fyr – ca. 14 timer fra området. Kl. 18.14 ble legeskyssbåten "Rødøyfjord" sendt ut, og kl. 18.35 ble kystvaktfartøyet "Andenes" bedt om å gå til området. Sjøoperasjons-senteret opplyste samtidig at kystradaren på Træna ikke hadde sett noe. Utover kvelden meldte det seg flere private fartøy som deltok i søket.

Vitnet Svein Rasmussen, som var distriktslege i Rødøy på tidspunktet for forliset, har overfor kommisjonen den 14. september 2007 forklart:

«Fredagen forliset fant sted befant vitnet seg på Rødøy. Da han stod opp om morgenen ca. kl. 07.00 var det østavind og snøkav. Han anslår vindstyrken til frisk bris og liten kuling. Om

20. Sivert Eriksen forklaring for Kommisjonen 1981 16. februar 1981, se vedlegg 6.1.

21. Jan Eldor Martinussen forklaring for undersøkelseskommisjonen 14. september 2007, se vedlegg 1.6

22. Torstein Sørøy forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. november 2006 og Oddbjørn Lorentsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 10. november 2006, se vedlegg 1.2.

23. Oddbjørn Lorentsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 10. november 2006, se vedlegg 1.2.

24. SAR-rapport 3/81 fra Hovedredningssentralen i Bodø, datert 10. februar 1981, se vedlegg 6.1

ettermiddagen, han mener det var ca. kl. 16.30 hørte han i lokalnytt i radioen at Western ble bedt om å melde seg. Senere kom det nyhets-sending om at Western ikke var kommet frem til Myken, og var savnet. Vitnet kunne ikke tenke seg at Western hadde forlist i landvind, og tenkte at fartøyet kanskje hadde gått på et skjær eller holme og var avskåret fra radiokontakt. Vitnet fryktet at mannskapet ville fryse i hjel. Han kontaktet lensmann Varberg, og avtalte med mannskapet på legeskyssbåten "Rødøyfjord", en 55 fots trebåt med til sammen ca. 600 hk, om at de skulle dra ut og lete etter Western. De var fire mann om bord, og forlot Rødøy ca. kl. 17.00–17.30. På dette tidspunkt var vinden begynt å dreie sørover

Meningen var å sjekke øyene på østsiden av Nesøya. Ettersom vinden snudde fikk de etter hvert mye motvind, havsjø og dårlig sikt. Det var mørkt og mye sjøekko. Dette førte til at de etter hvert bestemte seg for å snu. Han mener de snudde sørøst for Sørnesøya. Underveis hørte han to redningskryssere som over VHFen advarte hverandre om å gå for nært land på grunn av grunnbrott.»²⁵

Den 7. februar 1981 kl. 08.42 innkom melding om at redningsfartøyet "O. Tybring" hadde funnet en not 4,1 nautisk mil nord for Lovund, i posisjon N66°29' – E12°28'. Det ble satt en markeringsbøye i posisjon ved nota. Det ble senere fastslått at nota var fast i vraket.

Ivar Karoliussen har for kommisjonen 14. november 2007 forklart:

«Vitnet forklarer at han i februar 1981 var styrmann om bord på redningsskøyta "Oscar Tybring". Den 5 feb 1981 lå de ved kai i Bodø og lastet om bord oljevernustyr. Utstyret skulle benyttes i området Vandve utenfor Sandnessjøen. De gikk fra Bodø i 17–18-tiden 5. februar 1981 og ankom Sandnessjøen ca. kl. 03–04-tiden om natten.

Årsaken til at de fraktet oljelenser var at en malmbåt som hadde forlist ca. 14 dager tidligere, lakk olje. "Oscar Tybring" deltok ved opprensingsaksjonen på vegne av Statens forurensningstilsyn. Det var ikke så mange fartøy som deltok i rensearbeidet, men det var mye folk omkring på øyene som fjernet olje fra strandkanten. De prøvde også å berge fugler som var skadet av olje.

(...) "Oscar Tybring" forlot Sandnessjøen den 6. februar ca. kl. 10.00 og ankom Vandve ca. kl. 13–14.00. Nå var vinden begynt å øke på. På Vandve spiste de middag og slappet av. Ca. kl. 15–16.00 hørte de melding over Bodø radio

om at Western var savnet. De losset da utstyret de hadde om bord, dro til Lovund og søkte deretter fartsleden mot Myken. De krysset oppover området under leteaksjonen. Ca. kl. 03–04.00 ble vitnet oppmerksom på en hvit kork på havet. Etterhvert kom det opp flere korker, bl a flere gule. "Oscar Tybring" sirklet rundt i området, og etter ca. en times tid var hele nota kommet opp. Han anslår at det dreide seg om ca. 200 korker. Vitnet mener de varslet Hovedredningsentralen om funnet

Etter dette fortsatte de søket. De søkte hele dagen til langt ut på lørdag kveld, uten å observere noe de knyttet til forliset.»²⁶

Den 7. februar 1981 kl. 10.11 ble det fra Viking 21 meddelt at "Western"s redningsflåte var observert i posisjon N66°57' – E12°55'. Viking 21 tok opp en mann fra flåten. Den omkomne ble brakt til Nordland sentralsykehus, og identifisert som Emil Hans Eliassen.

Rolf Arne Pettersen har avgitt forklaring for kommisjonen 14. november 2007. Av forklaringen siteres:

«Vitnet forklarer at han i perioden 1978 til utgangen av 1981 arbeidet som redningsmann på Sea King i 330-skvadronen, som var stasjonert i Bodø. I januar/februar 1981 deltok han i redningsoperasjonen etter det greske malmskipet "Deifovos", som gikk ned på Helgelandskysten. Noe senere deltok han i redningsaksjonen etter Westerns forlis.

Vitnet husker at de under redningsaksjonen ble scramblet tidlig en morgen. Sea Kingen søkte i den posisjonen de hadde fått angitt, og fant etter en tid redningsflåten til Western. Vitnet mener at de noen tid før de fant redningsflåten observerte noen vrakdeler, og mener dette kan ha dreid seg om gjenstander som var plassert på dekk. Han husker ikke konkret hvilke gjenstander dette dreide seg om. Han er også usikker på om han blander observasjonen av vrakdeler med, hva som skjedde under redningsoperasjonen med "Deifovos".

Redningsflåten så ut til å være punktert, den lå mer under vann enn over vann. Selv om det ikke så ut til å være noen om bord, ble det besluttet at han skulle gå ned og undersøke flåten. Vitnet ble firt ned ved siden av flåten i en wire. Etter å ha frigjort seg fra wiren, fjernet han deler av duken på flåten og tok seg inn i denne. Duken var delvis sundreven. Han prøvde å dykke i flåten, men dette var vanskelig ettersom han var iført tørrdrakt. Det var ca. 1 meter vann i flåten og stiv kuling på tidspunktet. Det var også mørkt inne i flåten, noe som

25. Svein Rasmussen forklaring for undersøkelseskommisjonen 14. september 2007, se vedlegg 1.6.

26. Ivar Hilmar Karoliussen forklaring for undersøkelseskommisjonen 14. november 2007, se vedlegg 1.8.

gjorde det vanskelig å se. Vitnet benyttet føtene for å undersøke om det skulle befinne seg noen ombord. Han fikk da kontakt med en person som lå under vann. Vitnet dro vedkommende opp til overflaten og prøvde å dra ham ut. Dette lot seg ikke gjøre da vedkommende satt fast i en hyssing som var viklet rundt foten hans. Vitnet mener han skar av hyssingen med en kniv han medbrakte som en del av utstyret sitt. Da han hadde fått personen ut av flåten ble det firt ned en wire, og begge ble heist opp i helikopteret igjen.

Vitnet er helt sikker på at vedkommende hadde på seg en oransje oljebukse, og føler seg 99 % sikker på at han også var iført støvler. Han mener personen også var iført oransje oljebakke, dog slik at han ikke er helt sikker på dette. Vitnet kan ikke huske at vedkommende hadde redningsvest på seg. Han ble da foreholdt at det i SAR-rapport nr. 3/81 7. februar 1981, kl. 10.34 er notert: «Viking 21: har tatt opp en død mann fra flåten. Livvesten merke N-42-R "Western"». Til dette uttaler vitnet at han fortsatt ikke kan huske at vedkommende var iført vest. En redningsvest ville kunne medført problemer i forbindelse med festing av slyngen ved oppheising til helikopteret. Han kan ikke huske at det oppsto noen problemer på tidspunktet. Vitnet utelukker likevel ikke at han kan ha funnet en vest om bord i flåten og brakt denne opp i helikopteret.

Etter at han hadde brakt personen opp i helikopteret ble det besluttet at han på ny skulle ta seg inn i flåten for å undersøke om det skulle befinne seg flere om bord. Vitnet benyttet forholdsvis lang tid med å søke etter flere savnede om bord, og gjorde herunder flere dykk om bord i flåten. Da han etter hvert følte seg sikker på at det ikke var flere personer om bord, forlot han flåten.

(...) Etter at vitnet var tilbake i helikopteret ble et kystvaktskip i nærheten kontaktet og bedt om å plukke opp flåten. Da Sea Kingen kom tilbake til Bodø fikk de høre at en person hadde falt ut av flåten da denne ble tatt opp av havet.»²⁷

Kystvaktfartøyet "Andenes", som gikk for å ta opp flåten meddelte senere at det hadde vært to mann om bord i flåten. Den andre falt ut under forsøket på å få flåten opp. Av SAR-rapport fra 7. februar 1981, kl. 15.10 fremgår:

«KV "Andenes": Signalement på den pers. vi mistet: Mørkt hår (ikke så mye), og skjeggrot. Alder ca. 30 år. Giftering. Singlet skjorte med

blå (militær) jakke. Trenerneiddel funnet i flåten.»²⁸

Kommisjonen foretok 25. oktober 2007 avhør av personer som hadde vært mannskap på KV Andenes under redningsoperasjonen.

Vitnet Sigurd Kleiven, som var skipssjef på tidspunktet for forliset, har overfor kommisjonen den 25. oktober 2007 forklart:

«Da det innkom melding om at Western var savnet patruljerte K/V Andenes strekningen yttersida Vesterålen – Lofoten i samsvar med fastsatt ukeprogram. Deres oppgaver i området dreide seg om fangstkontroll av trålere, sjekking av redskap og for øvrig oppsyn av aktivitet i området. De rapporterte all fiskeriaktivitet og militær aktivitet til sjøforsvarets Kystvaktstasjon Nord på Sortland og til Komsjø Nord på Reitan. Slike meldinger ble sendt 2 ganger døgnet.

Fartøyet fikk ordre om å dra til området Western var savnet, området mellom Lovund og Myken. Det var et fryktelig vær på turen til området. K/V Andenes hadde en maksfart på 15 knop, men vitnet mener at man periodevis kun hadde en hastighet på ca. 6 knop. Farten varierte etter forholdene. Om morgenen dagen etter at meldingen innkom ankom de området. De observerte en not umiddelbart etter at de ankom området og merket denne sannsynligvis med en bøye.

K/V Andenes var On Sea Commander, dvs de ledet redningsoperasjonen i området. Dette innebar at de koordinerte de øvrige fartøy i de søksområder som ble fastsatt av hovedredningssentralen.

(...) Under leteaksjonen kom det melding om at et Orionfly hadde oppdaget en redningsflåte nord i leteområdet. Det ble sendt et redningshelikopter til stedet med en redningsmann som gikk om bord i flåten. Vitnet mener at det ble gitt tilbakemelding om at det ikke befant seg noen i flåten. Han besluttet å hente flåten for å undersøke om denne hadde vært i bruk. Flåten befant seg i et området med grunnbrott og den drev nordover mot Grønna. Vitnet avmerket stedet på et kart som ble vedlagt protokollen. Underveis til stedet ble det mye fallsjø da de nærmet seg brottene. KV Andenes hadde dårlig stabilitet og slingret mye. Dette gjorde det vanskelig å manøvrere fartøyet under operasjonen med å få tak i redningsflåten.

Båtsmannen, som ledet operasjonen på dekk hadde laget et tau med krok på som ble kastet mot flåten for å hekte fast i redningslinen. Selv befant vitnet seg på broen og manøvr-

27. Rolf Arne Pettersen forklaring for undersøkelseskomisjonen 14. november 2007, se vedlegg 1.8.

28. SAR-rapport 3/81 fra Hovedredningssentralen i Bodø, datert 10. februar 1981, se vedlegg 6.1.

rente fartøyet. Etter en stund fikk han opplyst at da mannskapet skulle ta flåten om bord på K/V Andenes fløt det en mannsperson ut av flåten og forsvant i sjøen. Vitnet fikk opplyst at vedkommende hadde lagt i fosterstilling, og var iført langunderbukser og makkoundertøy. Det var en rekke svarte prikker på personen, noe som ble oppfattet å være oljesøl. Han mener han også fikk høre at personen var svært mørk og hadde mørke skjeggstubber eller skjegg. Vitnet er sikker på at dette var beskrivelsen av personen, da han spurte flere ganger. Årsaken til at han var opptatt av hva vedkommende var iført var at han ønsket å få et bilde av hva som hadde skjedd. På spørsmål fra vitnet fikk han også opplyst at vedkommende ikke var iført redningsvest. Det var båtsmannen om bord som gav han beskrivelsen. (...)

Det gjorde et sterkt inntrykk på mannskapet at de ikke klarte å berge den personen som fløt ut av flåten, og det ble derfor tatt en pause i arbeidet. Etter 15–20 minutter gjenopptok de jobben, og redningsflåten ble brakt om bord.

Vitnet ble foreholdt notat i SAR rapport 3/81–07 02 81 gmt 1359. Han bemerket at han ut fra beskrivelsen husker at vedkommende hadde giftering. Han mener bestemt at det ikke ble gitt opplysninger om at han hadde noen form for jakke.

Etter at redningsaksjonen ble avsluttet fraktet KV Andenes flåten til Bodø. Her ble den undersøkt av representanter fra politi og hovedredningssentralen. Undersøkelsen ble foretatt på kaia, hvor også vitnet deltok. Ved undersøkelsen ble det klarlagt at ingen av de to inngangene til flåten var lukket igjen. Det var heller ikke åpnet for ekstrautstyr og nødraketter, som fortsatt var lagret om bord i flåten.»²⁹

Vitnet Hans Petter Klokk, som var ledende menig på tidspunktet for forliset, har overfor kommisjonen den 25. oktober 2007 forklart:

«Det var svært dårlig vær, og for å få tak i flåten kastet de en ankerlignende krok inn på flåten for å dra den inn på fartøyet. Så vidt han husker ble kroken festet på utsiden av flåten. Han mener å huske at den ikke ble ført gjennom åpningen. Ingen av åpningene i flåten var lukket med glidelås da den ble brakt om bord. Det var 5–6 personer som deltok i dette arbeidet på dekk. En mann sto på livbåtdekket og hjalp til med å holde et tau som de hadde klart å feste i flåten.

Da de hadde fått flåten inn mot skutesisiden observerte de en person i den ene åpningen. De prøvde i flere minutter å forsøke å redde han

om bord i K/V Andenes, men dette mislyktes, og vedkommende gled ut av flåten og ut i sjøen. De forsøkte å trekke han om bord, bl a ved hjelp av en båtshake. Under dette gikk flåten opp og ned i bølgene. Han anslår at vedkommende på det nærmeste var ca. 1 meter fra dekket på K/V Andenes.

Vitnet beskriver denne personen som en mann i 30–35 årene, dog slik at han er usikker på alderen. Han mener vedkommende ikke hadde skjegg. Han var mørk og var kledd som han kom rett fra senga. Vitnet mener han hadde bokserlignende shorts og ev strømper og kan ikke huske om han hadde noe på overkroppen. Han er sikker på at han ikke var ikledd redningsvest, dette da personen gikk redd ned da han falt av flåten.

Vitnet vet ikke hvem som videreformidlet beskrivelsen av den personen som falt ut av flåten til hovedredningssentralen. Han ble foreholdt at det i loggen til hovedredningssentralen er beskrevet at vedkommende hadde en blå (militær) jakke. Vitnet har en assosiasjon om at vedkommende så ut som han nettopp hadde kommet fra sengen og kan ikke huske at han hadde en jakke. Det var for øvrig ikke noe ved påkledningen til personen vitnet assosierer som militært.»³⁰

Vitnet Odd-Erling Lundberg, som var menig på tidspunktet for forliset, har overfor kommisjonen den 25. oktober 2007 forklart:

«Det han husker best i tilknytning til leteaksjonen var at K/V Andenes fikk beskjed om å plukke opp en redningsflåte. Flåten virket ikke helt oppblåst, og under forsøket med å dregge denne inn til K/V Andenes gled en person ut av åpningen på flåten. Flere av de som befant seg på dekk på K/V Andenes forsøkte å nå personen uten å lykkes. Det var lavt dekk på K/V Andenes og vanskelige arbeidsforhold. Personen gikk til bunns straks han kom ut av flåten.

Den personen som forsvant var så vidt vitnet kan huske iført blå varmetrøye og truse. Han var mørk i håret og tilgriset av olje. Vitnet observerte personen fra kort avstand, på et tidspunkt var det kun noen cm mellom dem. Han mener vedkommende hadde sår på beina, skrubbsår eller brannså. Såret var punktveis langs legg og lår på det ene beinet og vitnet anser det mest sannsynlig at det var skrubbsår.

(...) Vitnet ble foreholdt at i hovedredningssentralens logg er beskrevet at det er innkommet melding om at vedkommende person hadde en blå (militær) jakke på. Han har ingen formening om hvor denne opplysningen kan ha

29. Sigurd Kleiven forklaring for undersøkelseskomisjonen 25. oktober 2007, se vedlegg 1.7.

30. Hans Petter Klokk forklaring for undersøkelseskomisjonen 25. oktober 2007, se vedlegg 1.7.

kommet fra, og er sikker på at dette ikke er korrekt. Han var ikke iført noen form for redningsutstyr.»³¹

Av Ragnhild Reiertsens brev av 27. februar 1981 til Justisdepartementet, siteres:

«En fjerde person ble observert i flåten, men grunnet dårlige værforhold klarte ikke redningsmannskapet å redde ham, men etter beskrivelse som er gitt av denne personen var det bestmann ombord, og denne hadde også bare undertøy på seg.»³²

Den 8. februar 1981 kl. 10.15 ble en av de omkomne etter forliset funnet i posisjon N67°05' og E13°42'. Av SAR-rapport fra 8. februar 1981, kl. 10.15 fremgår:

«RF "O. TYBRING" har funnet en død mann i posn.:6705N-1342E. Har tatt ham omb. Alder 30-40 år, skjegg, ring på høyre hånd. Tilgriset med olje»³³

Den omkomne ble samme dag identifisert som Oddbjørn Reiertsen.³⁴

Av Ivar Karoliussens forklaring for kommisjonen 14. november 2007 siteres:

«Tidlig søndag morgen fortsatte de søket. Sørvest for Bolga oppdaget vitnet en hånd som stakk opp av havet. Vitnet alarmerte de andre om bor. De fikk vedkommende opp av havet ved å legge redningsskøyta ved siden av ham og løfte ham om bord. Vitnet anslår vedkommende til å være mellom 25 og 30 år. Vitnet er 100 prosent sikker på at vedkommende kun var iført truse, og ikke hadde noen ting på overkroppen. Han hadde heller ikke redningsvest. Vitnet husker ikke om vedkommende ble hentet av helikopter fra båten, eller om de fraktet ham til Bodø.

Vitnet er kjent med at det var en person som falt ut av redningsflåten til Western da KV Andenes heiste denne om bord. Han husker ikke om han var kjent med dette på tidspunktet de fant den omkomne i havet. Han kan heller ikke huske om det på noe tidspunkt ble forsøkt avklart om den personen de hadde funnet, kunne være den samme som falt ut av redningsflåten.

Under søket oppdaget de intet som de forbandt med at det kunne ha skjedd et forlis, foruten det som vitnet her har forklart seg om. De

så intet som kunne oppfattes som vrakgods. De observerte heller ikke andre større gjenstander, som f.eks bøyer eller trestokker, som ville kunne være en fare for skipstrafikken.»³⁵

Samme dag kl. 10.35 ble det funnet en blåse merket N-42-R, en dekksluke og en del av en redningsbøye i posisjon N66°33' – E12°35'. Kl. 11.04 ble en vase på 8-10 garnblåser observert i posisjon N67°01' – E12°57'.

Redningsaksjonen ble avsluttet samme dag kl. 18.00.

Den 9. februar 1981 kl. 12.20 innkom melding om at en livbøye fra "Western" ble funnet i Nilsviken.

Den 13. februar 1981 kl. 09.48 innkom melding til Bodø politikammer om funn av en av de omkomne etter forliset i fjæra ved Klevik på Sør-Landegode. Den omkomne ble identifisert som Olav Agnar Risvik. Av rapporten siteres:

«Den omkomne var iført: Blå dongeribukse – grå ribbestrikket ullgenser, barbent.

Han hadde på seg redningsvest som bar båtnavnet "Western". Redningsvesten ble fjernet (skåret opp) og senere innlevert til politivakta. Den omkomne ble innbragt til Nordland Sentralsykehus.»³⁶

Den 13. november 1981 er det rapportert funn av årer (ikke bundet sammen) ved Steinsvær, tre stk ved Gammøen og en åre ved Kjønne. Avstanden fra funn av årer til funn av livbøye og den omkomne på Landegode er opplyst til ca. 7 km.³⁷ Funntidspunktet er usikkert.³⁸

Den 18. januar 1982 kl. 09.25 er det rapportert om funn av redningsvest ved Løp i Bodø.³⁹

Kommisjonen legger til grunn at det etter forliset ble funnet tre omkomne. Emil Hans Eliassen ble 7. februar 1981 ca. kl. 10.00 funnet omkommet i en redningsflåte i posisjon N66°57' – E12°55'. Han var iført ytterklær, mest sannsynlig oljehyre og støvler. Under arbeidet med å berge redningsflåten falt en omkommen ut av flåten. Han ble av vitner beskrevet som mørk, hadde lite klær på seg og hadde giftering. Neste dag ble Oddbjørn Reiertsen funnet i sjøen i posisjon N67°05' – E13°42'. Han var kun iført undertøy. Meteorologisk Institutt har vurdert at det både er mulig at han har drevet

31. Odd-Erling Lundberg forklaring for undersøkelseskommisjonen 25. oktober 2007, se vedlegg 1.7.

32. Brev til Justisdepartementet fra Ragnhild Reiertsen 27. februar 1981.

33. SAR-rapport 3/81 fra Hovedredningssentralen i Bodø, datert 10. februar 1981, se vedlegg 6.1.

34. Vaktjournal fra Bodø politikammer av 8. februar 1981.

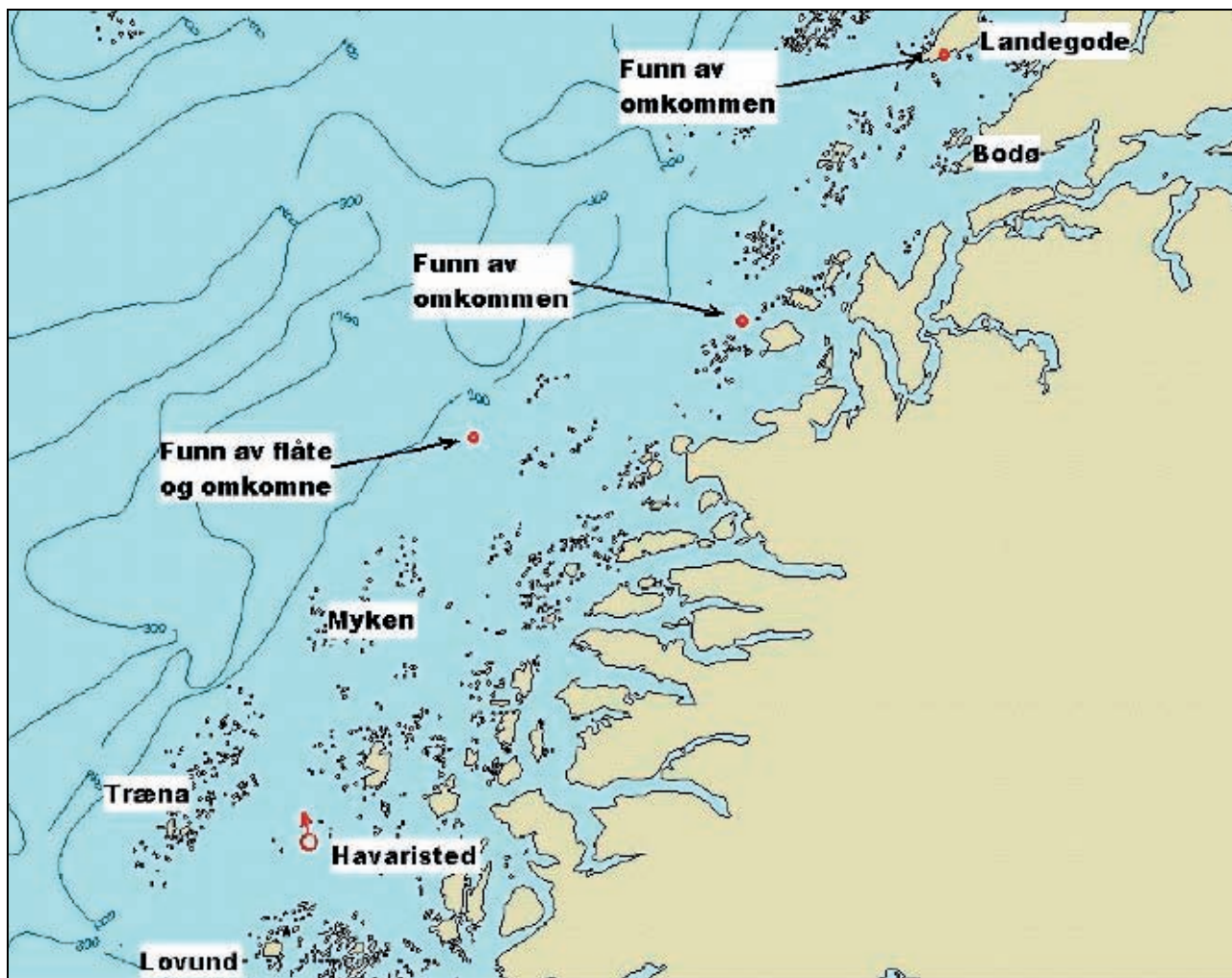
35. Ivar Hilmar Karoliussen forklaring for undersøkelseskommisjonen 14. november 2007, se vedlegg 1.8.

36. Politirapport av 14. februar 1981 av lensmann Raymond Orø.

37. Politirapport av 13. november 1981 av lensmann Raymond Orø.

38. Brev til Sjøfartsinspektøren i Bodø fra politiinspektør Arne Tøsse 20. november 1981.

39. Vaktjournal fra Bodø politikammer av 18. januar 1982.



Figur 4.2 Kart over området. Funn av omkomne er avmerket.

Kilde: Uttalelse fra Den faste undersøkelseskomisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten 19. april 2005.

fra forlisstedet og at han har falt overbord fra en redningsflåte eller lignende, men funnet det mest sannsynlig at han har befunnet seg i redningsflåten. For beregninger av drivbaner vises til punkt

9.4. Noen dager senere, den 13. februar 1981 ble Olav Agnar Risvik funnet i fjæra ved Klevik på Sør-Landegode. Han var iført blå dongeribukse og ullgenser.

Kapittel 5

Undervannsfotograferinger, fjerning av not og hevingforsøk

5.1 Innledning

Kommisjonen 1981 ble underrettet om ulykken av Hovedredningssentralen lørdag 7. februar 1981, kl. 10.00. Etter at "Western" var lokalisert forestod Kommisjonen 1981 i samarbeid med skipets assurandør å fjerne nota, som ble antatt å henge fast i vraket. Dette ble ansett nødvendig for undervannssinspeksjon av fartøyet.¹

Etter at deler av not var fjernet foretok Bergen Underwater Services AS den 23. februar 1981 undervannsfotografering av "Western", etter oppdrag fra Kommisjonen 1981.²

Den 27. februar 1981 sendte Ragnhild Reiertsen på vegne av de etterlatte forespørsel til Justisdepartementet om heving av "Western".³ Forespørselen ble av departementet forelagt Kommisjonen 1981 til uttalelse. Av brev til Justisdepartementet av 13. mars 1981 fremgår at kommisjonen fra en rekke hold var blitt forespurt om den ville anbefale heving av "Western". Kommisjonen 1981 viste til at det materialet den hadde innhentet ble ansett tilstrekkelig til å fastslå forlisårsaken med en stor grad av sikkerhet, og at heving av fartøyet ikke ble antatt å kunne bidra til sikrere bedømmelse av denne. Kommisjonen 1981 anså således ikke heving av "Western" som påkrevd.⁴

Det ble i mars 1981 dannet en aksjonskomité som arbeidet for heving av fartøyet, og det ble i perioden mars – oktober 1981 gjennomført flere hevingforsøk i privat regi. Det har vist seg vanskelig å få oversikt over antall hevingforsøk, og de eksakte tidspunkt for de forsøk som har vært gjennomført.

Av departementets likelydende brev til Ragnhild Reiertsen og Rødøy kommune av 2. april 1981 siteres:

«Justisdepartementet forstår at de etterlatte og lokalbefolkningen ønsker at båten blir hevet uten hensyn til om det har betydning for å bringe årsaken til forliset på det rene. Men som meddelt departementet av kommisjonens formann, anser undersøkelseskommisjonen det ikke påkrevd at "Western" heves av hensyn til kommisjonens rapport. Justisdepartementet finner av den grunn ikke å kunne ta opp spørsmålet om å dekke utgiftene til heving av hensyn til granskningen. Man kan imidlertid meddele at Regjeringen er innstilt på å bevilge et tilskott på inntil kr 200 000,- til innsamlingsaksjonen for å få hevet fiskefartøyet "Western".»⁵

Vraket av "Western" ble i mars 1981 videofilmet av firmaet Diving Consult A/S, som bisto ved flere hevingforsøk. Første undervannsfilmning ble gjennomført 14. mars 1981. Det er av Åge Lien opplyst at det også ble foretatt undervannsfotografering ved kamera innkjøpt av Anders Lien, men det er for kommisjonen uklart når denne fotografering fant sted og hvor eventuelle filmer befinner seg.⁶ Det ble også foretatt fotografering av vraket av firmaet Nordive AS Tromsø i perioden 28. september til 2. oktober 1981, forbindelse med forberedelse av hevingforsøk.⁷

Kopi av opptak fra Diving Consult A/S for perioden 20.–28. mars 1981 og perioden 24.–29. april 1981, kopi av opptak fra Nordive AS for perioden 28. september – 2. oktober 1981, samt kopi av en del udaterte opptak har vært stilt til disposisjon for kommisjonen av etterlatte. Kommisjonen har foretatt en rekke henvendelser til enkeltpersoner og instanser som har hatt befatning med filmopptakene som ble foretatt av Bergen Underwater Services AS den 23. februar 1981 og av Diving Consult den 14. mars 1981, uten at disse har latt seg oppspore.

Med bistand fra KNM Tyr foretok kommisjonen i perioden 6.–9. juni og 12.–13. juni 2006 undervannsfotografering av "Western" og havbun-

1. Notat av 20. februar 1981 fra Kommisjonen 1981 v/formann Severaas til Justisdepartementet.
2. Rapport fra Bergen Underwater Service AS av 9. mars 1981, se vedlegg 6.1.
3. Brev til Justisdepartementet fra Ragnhild Reiertsen 27. februar 1981.
4. Brev til Justisdepartementet fra Kommisjonen 1981 13. mars 1981.

5. Brev til Ragnhild Reiertsen og Rødøy kommune fra Justisdepartementet 2. april 1981.
6. Åge Lien forklaring for undersøkelseskommisjonen 21. september 2006, se vedlegg 1.1.
7. Kommentar på videoopptak fra Nordive AS.

nen rundt fartøyet. Under dette ble en del gjenstander tatt opp fra havbunnen. Det ble foretatt søk i et område tilsvarende en kvadratkilometer, med opprinnelig funnområde av vraket ca. midt i søksområdet.⁸

Den 20. mars 2007 foretok kommisjonen med bistand av KNM Tyr ytterligere undervannsfotografering av vraket ved bistand av KNM Tyr. Skroget ble nøye besiktiget, og hull på henholdsvis babord og styrbord bakkdekk ble nærmere undersøkt.⁹

Heving av deler av vraket, herunder trålbakk, casing og motor, ble gjennomført i april 2008, og vrakdelene ble brakt på land i Sandnessjøen.¹⁰ Kommisjonen har fått gjennomført undersøkelser av trålbakken, casingen og gjenstander funnet i denne og hovedmotoren.

5.2 Fjerning av not

Arbeidet med fjerning av not ble utført av "Selvåg Senior" den 20. februar 1981. Under notfjerningen var legeskyssebåten "Rødøyfjord" på stedet etter anmodning fra Kommisjon 1981. Tilstede var blant annet distriktslege Svein Rasmussen og lensmann K. Warberg.

Av rapport fra skipper om bord i "Selvåg Senior", Odd Sørheim, siteres:

«Noten var delt i to fra før, og vi fikk fast i den ene enden. Til å begynne med fikk vi bare flåtelne, men etter hvert mere notlin. Mye sild i nota ga visse problemer med innhalingen, i det nota ble svært sleip. Det kom også noe olje opp med nota. Nota satt fast i vraket, og vi måtte bare slite den løs og begynne på andre enden.

Her var det også bare flåtelne lange stykker, notlin og grunn satt fast i båten, og det ligger nok en god del notlin igjen på skroget. Siste del av noten, posenden ble hivd og tauet løs med stor kraft, da det var en tykk snuret stakk av notlin og flåtelne i triplexen. På asdic og ekkolodd så det faktisk ut til at det lykkes å dra båten noe mot S.O. hvor "Rødøyfjord" lå på grunnere vann.»¹¹

Av rapporten fremgår at seinota under trekkingen ble slitt på to steder, og at man mente at en hel del notlin og grunn fortsatt hang fast i "Western".

8. Rapport fra søk med KNM Tyr etter Western 06.06.2006–13.06.2006, se vedlegg 2.1.

9. Rapport: Undervannsfilmning av vraket av Western ved KNM Tyr 20. mars 2007, se vedlegg 2.2.

10. Rapport fra Seløy undervannsservice april 2008.

11. Rapport fra Odd Sørheim av 20. februar 1981, se vedlegg 6.1.

Odd Sørheim har avgitt forklaring for kommisjonen 20. september 2006. Av forklaringen siteres:

«Selv var han skipper under arbeidet mens sønnen, Egil Sørheim, betjente triplexen. Han husker ikke i dag hvem som var øvrig mannskap om bord. Arbeidet startet med at den noten som fløt på sjøen ble halt inn. Han husker ikke om noen av notendene lå i havflaten. De dro deretter noten opp med triplexen. På et tidspunkt da de var rett over Western så de på ekkoloddet at vraket var i bevegelse oppover, men ikke slik at hele skroget var løs fra bunnen. På dette tidspunktet nektet triplexen å dra lenger. I det videre arbeidet brukte de Selvaag Senior som vektstang og slakket med jevne mellomrom av på triplexen for å få rykkbevegelser som etter hvert førte til at nota ble slitt løs fra Western.»¹²

Egil Sørheim har avgitt forklaring for kommisjonen den 10. november 2006. Av forklaringen siteres:

«De benyttet triplexen til å dra nota. Dette var en triplex 603, som han mener har en kraft på 24 tonn. Han husker at det var vanskelig å dra opp nota og denne ble revet i stykker, men husker ikke konkret hva vanskene bestod i. Han husker at han og hans far så på ekkoloddet at fartøyet eller deler av nota hadde hevet seg fra bunnen under trekkingen. Han mener at det ikke var maksimal kraft på triplexen ettersom dette erfaringsmessig ville medført at nota ble slitt i stykker. (...)

Av bilder som han tok av nota samme dag ser han at korken har vært dypt ettersom den er sammenpresset. Videre ser han en del av snørpelina og at tauene som flåkorken var tredd på var solide».¹³

Under notfjerningen ble det gjort en del funn av gjenstander. Av rapport fra Odd Sørheim av 20. februar 1981 siteres:

«En vannøse, noen trefliser, et lanternelukk, samt deler av en liten antenne, sannsynligvis til W.T. Et tomt livbelte kom opp, og det ble tatt opp av "Rødøyfjord". Beltet var knyttet og har sannsynligvis vært brukt.»¹⁴

Av rapport fra lensmann K. Warberg til Kommisjonen 1981 av 23. februar 1981 siteres:

«Under trekkingen av nota kom det opp en redningsvest. Det så ut at det hadde vært en per-

12. Odd Sørheim forklaring for undersøkelseskommisjonen 20. september 2006, se vedlegg 1.1.

13. Egil Sørheim forklaring for undersøkelseskommisjonen 10. november 2006, se vedlegg 1.2.

14. Rapport fra Odd Sørheim av 20. februar 1981, se vedlegg 6.1.



Figur 5.1 Bilde fra notfjerningen 20. februar 1981

Kilde: Egil Sørheim

son i denne redningsvesten, for den var knytt sammen oppe og nede. (...)

Foruten redningsvesten fulgte følgende gjenstander med nota opp:

1 vannøse, 1 lokk til lanterne, 1 lokk av kobber med 5" diameter. Kan være toppen av en luftelyre e.l., noe av en antenne tilh. Walkie-talkie, samt noen treflisere. Treflisene stammer sannsynlig fra notlett båten. Flisene var ca. 30 cm lang og var tynnere som blyant.»¹⁵

Av rapport fra lensmann Warberg til Sjøfartsinspektøren i Bodø av 15. oktober 1981, siteres:

«Den 20.02.81 begynte "Selvåg Senior" å hale opp nota. Til samme tid møtte distriktslegen i Rødøy og undertegnede opp på havaristedet i legeskyssebåten "Rødøyfjord". Under halingen av nota flotnet det opp en redningsvest som var merket "Western".»¹⁶

Svein Rasmussen har avgitt forklaring for kommisjonen den 14. september 2007. For så vidt gjelder funn av redningsvest har han forklart:

«Det dreide seg om en redningsvest som var knyttet foran og vrent. Det var en del svarte merker på den, som fremstod som om vesten hadde vært gnidd skrappt mot for eksempel tjæren på en skuteseide. De var forbauset over at de hadde slike redningsvester på Western, da denne åpenbart ikke var brukbar som redningsvest. De tenkte at noen kanskje hadde hatt vesten på og fått denne vrent av med stor kraft.»¹⁷

15. Rapport fra lensmann Warberg til Kommissjonen 1981 av 23. februar 1981, se vedlegg 6.1.

16. Rapport fra lensmannen i Rødøy 15. oktober 1981, se vedlegg 7.12.

17. Svein Rasmussen forklaring for undersøkelseskommissjonen 14. september 2007, se vedlegg 1.6.

5.3 Undervannsfotografering 23. februar 1981

Den 23. februar foretok Bergen Underwater Services AS fotografering av "Western" og området rundt fartøyet. Fotograferingen ble avbrutt samme kveld da to av motorene ble delvis oppbrent etter at inspeksjonsfarkosten ble sittende fast i notlin.

Fra Bergen Underwater Services AS rapport av 9. mars 1981 etter videoinspeksjon siteres:

«En konstaterte at "Western" lå i et relativt ujevnt og steinete område, med dybdevariasjoner fra 69–74 m. Vraket lå i retning 020–200o med baugen pekende 200o og med styrbord side mot sjøbunnen med ca. 70o slagside.

Så å si hele området nord for vraket var dekket med not, enten liggende på sjøbunnen, «svevende» ca. ½ m over eller fritt flytende rett opp fra bunnen. (...)

Like ved babord baug fant en et ekkolodd og en motor som kan ha tilhørt "Western"s lett-båt og opp fra disse funnene gikk det flere tau enten opp mot overflaten eller mot vrakets baug, noe som kunne være et eventuelt løfteskrev for en lett-båt. Videre bakover på kjølen kunne en observere en skade i stråkjølen, men ellers ingen skade i baug, kjøle eller bunnen på babord side og opp mot rekken.

Over hekken på babord side hang deler av noten delvis ned, og "Western"s propell og ror var kraftig innviklet i not. P.g.a. noten som hang utover rekken akterut var det ikke mulig å inspisere opp mot styrehuset på babord side, men ved å studere videoopptaket kan det tyde på at hele styrehuset er dekket med not. Særlig er dette fremtredende hvis man ser opptaket som er gjort aktenfor dekksluken.

De korte glimt en klarte å få av dekksluken viste at denne var lukket, men at en fiskeluke i akterkant var åpen. (...)

Et stykke fra styrbord baug fant en pumpe-lignende gjenstand, en lanterne med ledning og en kvadratisk formet plate med ca. mål 1,5 x 1,5 m. Rundt styrbord baug var det tau og fra bakken kom det to tau, det ene ledet til en dregglignende gjenstand hvor en for en kort stund satt fast med inspeksjonsfarkosten. Rett bak registreringsnummeret på styrbord side ble det observert noen småbulker, ellers ingen synlige skader i stavn eller baug.»¹⁸

Jarle Peder Aksnes, som foresto undervannsfotografering for Bergen Underwater Services AS har til kommisjonen den 20. november 2006 forklart:

18. Rapport fra Bergen Underwater Service AS av 9. mars 1981, se vedlegg 6.1.

«Vraket lå på ujevn og steinete grunn. Vitnet mener det dreide seg om steiner opp mot ca. en meter i diameter. Han mener Western hadde en slagside på ca. 30–35 grader, ikke 70 grader slik det er beskrevet i hans rapport av 9.3.81. Ved babord baug fant de et ekkolodd og en motor som de mente kunne stamme fra Westerns lettboat. Ved babord hekk fant de en del splintret treverk som de mente kunne stamme fra lettbooten. Fra ekkolodd og motor gikk det flere tau. Det virket som tauene var festet i baugen.

De så noen mindre bulker på styrbord side bak registreringsnummeret. Ellers observert de ingen synlige skader i stavn eller baug, verken på babord eller på styrbord side. For øvrig registrerte de en skade i stråkjølen. Det var betydelige mengder not, både på styrehus og på hekken og propell og ror var kraftig innviklet i not. Han mener propellen må ha gått rundt etter at noten var viklet inn i den, ettersom nota var kommet godt mellom propellen og rorstammen samt fremfor propellen mot skroget og ned mot rorhælen. Hele propellrommet var fullt av notlin.

Vitnet forklarte at forut for kommisjonsavhøret i dag har gjennomgått sin rapport fra 1981 flere ganger. Med unntak av at krengningsvinkelen åpenbart var feil i rapporten, har han ikke oppdaget andre forhold som han mener er ukorrekte.

Vitnet ble vist film og bilder fra undervannsfotografering juni 2006. Han opplyste å kjenne igjen objektene 66 dørkplate i aluminium, 79 aluminiumsstige, 52 lanterne og 83 kaffekjele. Han ga videre uttrykk for at bastic som er vist på bilde p1010081.jpg (gjenstand nr 230) er den pumpelignende gjenstand det refereres til i tegning til rapporten. Han tilføyer herunder at motor eller bastic må ha flyttet seg da motor i februar 1981 befant seg på babord side av baugen, mens den pumpelignende gjenstanden befant seg på styrbord side.

Vitnet ble forevist film fra 20.3.81. Han tvilte på at de hadde registrert bulk i stevnen og brudd i overgang mellom rekke og skrog på Western. Herunder bemerket han at de i liten grad filmet øverst på stevnen eller rekke i det de konsentrerte seg om det skulle være skader på den nederste del av skroget.

Vitnet ble forevist film tatt i september/oktober 1981 av skade på skrog i stevnen, styrbord side. Han opplyste at slik skade ikke ble registrert ved BUS sin filming i februar 1981. Herunder var han 100 prosent sikker på at denne ikke var på fartøyet på dette tidspunkt, ettersom de konsentrerte seg om å finne mulige skrogskader.

Vitnet ble forevist film av 6.6.06 hvor hull i trålbakk fremkommer. Han opplyste at de små bulker som er inntegnet i hans rapport fra mars 1981 ikke befinner seg så høyt på trålbakken, men var til venstre for nummeret og i samme høyde. Når det gjelder hullet i trålbakken kan han ikke huske å ha observert dette, men ville neppe reagert dersom han hadde sett hullet. Dette da han ville antatt at det dreide seg om halegatt for trosser.

Vitnet legger for øvrig til at han husker at det gikk flere tau fra motor/ekkolodd opp i en ring hvorfra det gikk tau opp mot overflaten. Det gikk også et tau eller en wire fra ringen og opp mot stevnen på båten. Han vurderte dette til å være et løfteskrev for lettboat. De reagerte på at det ikke var noen lettboat rundt motoren. Det ble for øvrig observert et tau/wire som gikk fra styrbord bakk, rundt stevnen. Vitnet mener det er dette som gikk videre til løfteskrevet på babord side.

Han mener de så antydning til kraftblokka, men kunne ikke se hvilken stilling denne sto i på grunn av at den var inntullet i not.

Vitnet ble forespurt om han så spor etter livbåten som vanligvis var plassert på babord side på styrhusdekket. Han ga uttrykk for at han ikke så livbåten, men at dette under en hver omstendighet ville vært vanskelig ettersom styrehuset var dekket av not.¹⁹

Av artikkel i Bergens Tidende den 25. februar 1981, siteres:

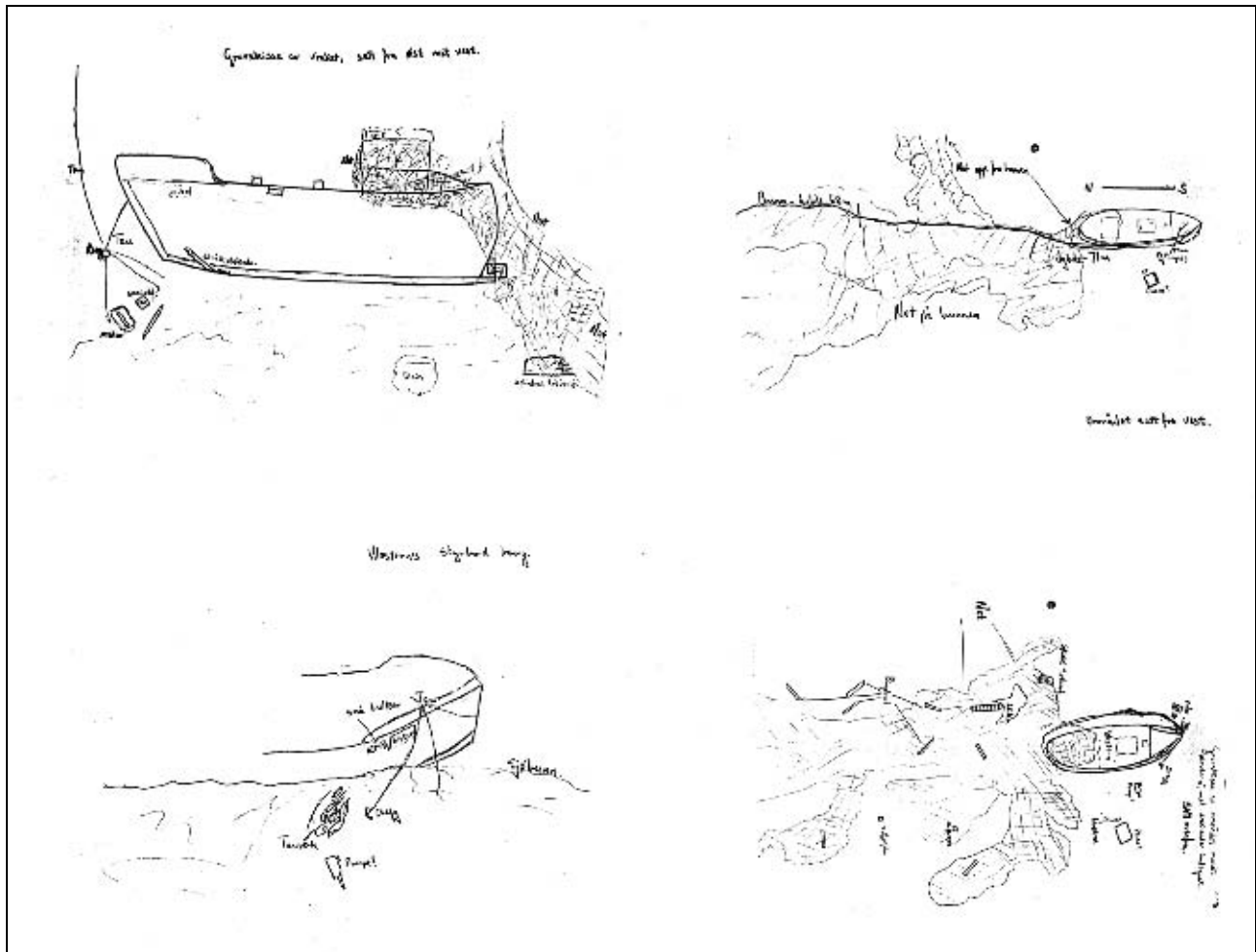
«Fotograferingen med undervannskamera av den forliste fiskebåten "Western" fra Myken i Rødøy mandag ga gode resultater. Man har for det første brakt sikkert på det rene at det er "Western" som er funnet, og man har konstatert at skroget så å si er uskadd. Unntaket er stråkjølen, hvor ca. halvparten er borte.

Man har også konstatert at propellen er viklet fast i notlinen. Man vet foreløpig ikke om dette kan settes i forbindelse med havariet. Nota kan ha gått i sjøen ved at båten krenget, og så kommet i propellen, sier skipperen på redningskrysseren "Ada Waage", Hilmar Mostervik, til Nordlandsposten.

Blant de ting som er observert på bunnen er dieselmotoren til notlettbooten, samt et ekkolodd som også var i denne, men selve lettbooten har man ikke sett noe til.

Vraket av "Western" ligger på 36 favners dyp. Det tilsvare litt over 70 meter. Undervannsfotograferingen av "Western" fortsetter i dag (tirsdag).»

19. Jarle Peder Aksnes forklaring for undersøkelseskommissjonen 20. november 2006, se vedlegg 1.3.



Figur 5.2 Tegninger vedlagt rapport fra Bergen Underwater Service.

Kilde: Rapport fra Bergen Underwater Service AS av 9. mars 1981.

5.4 Undervannsfotografering 14. mars 1981

Den 14. mars foretok Diving Consult A/S undervannsfotografering av "Western". Ved fotograferingen ble legeskyssbåten "Rädåyfjord" benyttet. Til stede var disponänt Harald Loe Olsen og maritim sjef Paal Berg fra Diving Consult A/S, Anders Lien som var medlem av aksjonskomitåen, Torbjärn Nilssen og Kvalvik, som var skipper pä legeskyssbäten.

Av vitnet Paal Bergs forklaring til kommisjonen den 21. november 2006 siteres:

«De fant Western ved hjelp av undervannskamera pä 65–70 meters dyp. Fartäyet ble filmet bäde ovenfra og fra den siden de kunne se. Han mener bäten lä mot styrbord, og de filmet ogsä denne siden i den grad dette var mulig.

Vitnet husker det lä en mast over rekka. Han mener dette var bakmasten som var knekt. En bät hang knust i davitene bak pä bäten, lang-

skips ved styrhuset. Bäten hang langs babord skuteside av Western, han husker ikke hvor langt fra bunn. Bäten var delvis inntullet i not. Han vet ikke om bäten var av tre eller av plast. Nota lä over hekken og langs bunnen. Hekken var inntullet i not. Han synes ä huske at det var en deformasjon i form av inntrykningskader i baugen over dekk pä babord side. Lugardären og lasteluken var stengt. Han mener at de sä en mast som Anders Lien hevdet ikke tilhärtä Western. Vitnet ble forevist skisser i rapport av 9.3.81 fra Bergen Underwater Service AS. Han ga uttrykk for ä huske den sträkjälskade som er inntegnet pä fartäyet. Videre mente han at de gjenstander som er inntegnet pä skissene med overveiende sannsynlighet var tilstede ogsä när Diving Consult foretok filming, selv om han ikke husker dette i dag. For ävrig ga han uttrykk for usikkerhet med hensyn til om den skaden han erindrer ved stevnen var pä babord side, eller pä styrbord slik det er inntegnet i rapporten.»²⁰

I rapporter fra Anders Lien, medlem av aksjonskomiteen, datert 10. august 1981 og 28. desember 1981 redegjøres for forsøk på å heve "Western", samt fotograferingen av vraket. Vedrørende fotograferingen av vraket den 14. mars 1981 siteres fra Anders Liens rapport av 10. august 1981:

«Sjøen var serlig klar og vi fikk meget gode fotografier av båten og nærmeste område kringom. Vi så straks at båten hadde store skader på baugen, formasten var bortrevet m m. derimot var båten faktisk uskadd fra bakken og akterover. Der var kunn noen småskader som var blitt påført ved at noten ble revet fra vraket.

Vi kunne også konstatere at bunnen var slett og forholdene skulle ligge godt til rette for heving.»²¹

Fra Anders Liens rapport av 28. desember 1981 siteres:

«Vi fant strakst vraket ved merkebøyen, og sikten i sjøen var så god at vi fikk inn hele båten fra ca. 35 m avstand. Båten lå på styrbord side i en vinkel på ca. 50° vi så at båten hadde store skader på baugen, formasten var revet bort trålbakken var delvis innbunglet og sundrevet og forstevnet var avslått ca. en meter nedenfor baugrullen, ellers var båten uskadd fra bakken og akterover. Det var kunn noen småskader på gilenderet og toppen av bakmasten samt forreste livbåt-davit bøyd, dette var sikkert gjort da noten ble revet vekk fra vraket, for der var en del notlin på disse steder.

Vi kunne også konstatere at bunnen var nokkså flat og slett så det skulle ligge godt an for heving, det var notlinet som vi ble litt betenkt over, men da der ikke fantes en maske not framfor luken anså vi det forsvarlig å sende ned dykker.»²²

Torbjørn Nilssen har opplyst å ha nedtegnet sine observasjoner i håndskrevet notat på stedet under filmingen, jf. figur 5.3. Notatet er oversendt kommisjonen i hans brev av 26. september 2006. Av notater fra videoopptak foretatt 14. mars 1981 fremgår:

I «Jernkjølen under foran revet fra (spriker).
Lille romluke står helt åpen.
Rekke – like bak bakre skvalpeluke brukket innover.
Rorhuset ser ut til å være hel.
Notlin skjuler bunnen av båten bak.
Aktermast: Brukket skrått bakover

20. Paal Berg forklaring for undersøkelseskommisjonen 21. november 2006, se vedlegg 1.3.

21. Rapport fra Anders Lien datert 10. august 1981, se vedlegg 7.13.

22. Rapport fra Anders Lien datert 28. desember 1981, se vedlegg 7.14.

II Bingfjøl: Spredt utover et større område-hvit gjenstand

Lettbåten: Kuttet av. Ser ut til å ligge med bunnen opp med forpartiet. Sb. side foran

Maskinen: Ligger foran baugen på bb. side. Ekkolodd,

Asdic, sammen med noen bunnbord ligger like ved.

Motorkassen ligger straks ved

III Formast m/stag og bom revet av (bom ikke sett)

Livbåten ingen steder å se. Kameraet helt ned. Vi tittet gjennom vinduet i bestikken.»

Av Torbjørn Nilssens forklaring for kommisjonen 19. september 2006 siteres:

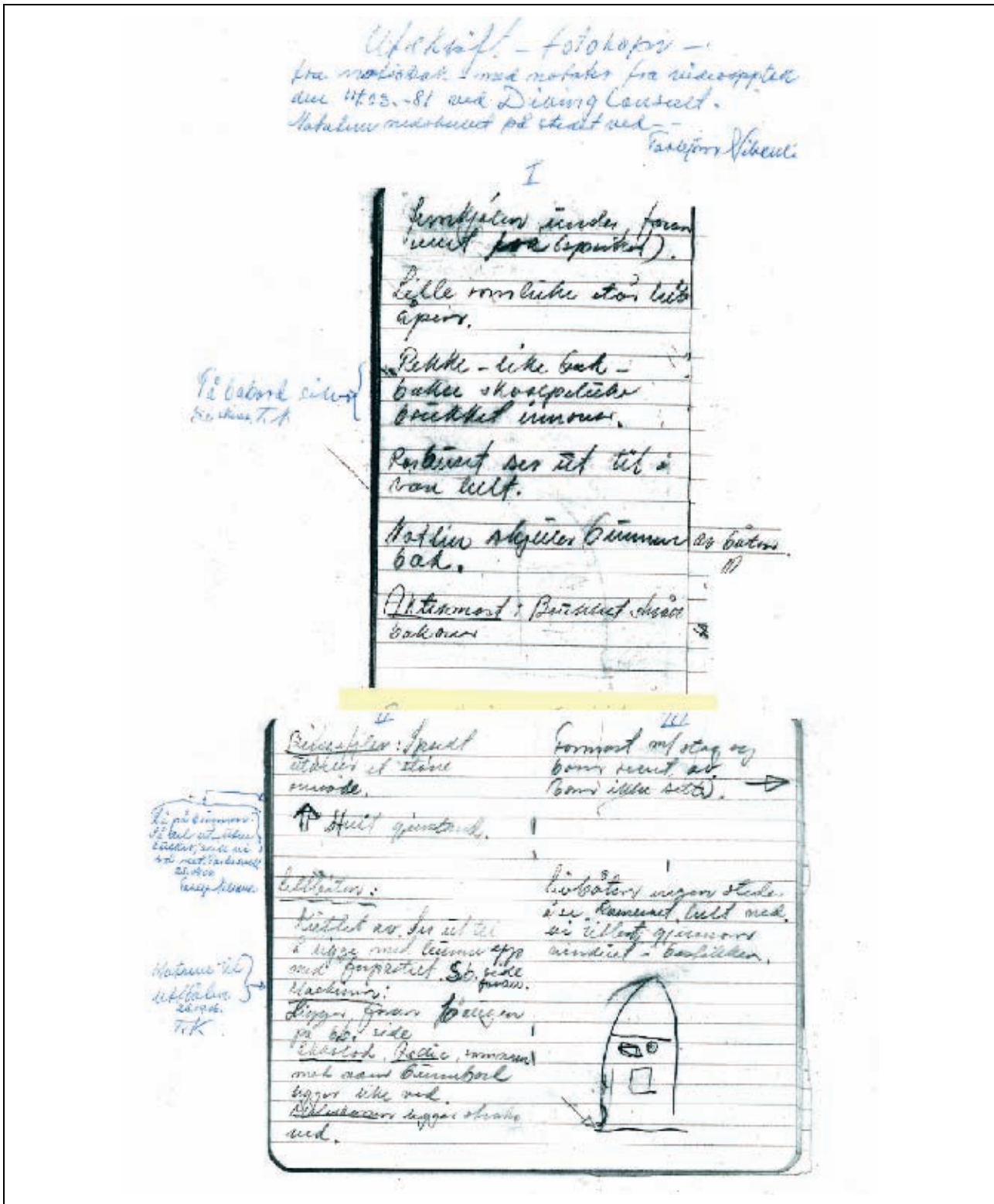
«Da de forlot stedet etter filmingen 14.3.81 var ingen av de tilstedeværende i tvil om at det måtte være hull i bunnen i Western. Bakgrunnen for denne vurderingen var at alt som var falt ut av fartøyet syntes å ligge på et konsentrert område. Fartøyet måtte derfor ha sunket raskt, på få minutter. Det var ingen åpne dører eller luker på fartøyet som kunne ha fyltes så fort at fartøyet ville synke uten å være i drift en tid. Fiskeluken var åpen, men det var ingen forbindelse mellom lasterommet og resten av fartøyet. Under filmingen observerte de at døren inn til byssen var åpen, men det var ingen forbindelse fra byssen til rom under dekk. Dørene til maskinrommet og trålbakken var lukket. Han observerte ikke døren inn til kahytten akterut, men mener han har hørt at man i senere opptak har sett at denne var lukket.

De observerte ikke livbåten under filmingen. Anders Lien ga utrykk for at denne måtte være låret da taljene til davidene var løsnet»²³

Bjørnar Kyrre Sjøvik avga forklaring for kommisjonen 13. mars 2007. Av hans forklaring siteres:

«Vitnet forklarer at han har sett film av Western etter forliset. Dette dreier seg om for det første om filmen som ble vist i Brennpunkt, NRK. Utover dette så han en film Anders Lien viste på Fiskernes hus på Rødøy. Han mener filmen ble vist før hevingsforsøkene startet. På filmen så han en øks og en skiftenøkkel liggende på dekk bak trålbakken på styrbord side, ca. 40 til 50 cm fra rekken. Vitnet mener disse ikke kunne ha ligget slik dersom Western hadde en krengningsgrad på mer en 20 til 23 grader. Bak på styrbord side observerte han noen svarte flekker som han mente så ut som de var skutt med automatgevær. Det dreide seg om ca. 7 til 8 flekker med en diameter på 1 til 2 cm i bakkant på siden på bakken. Flekkene var plassert bak nummeret til

23. Torbjørn Nilssen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.



Figur 5.3 Notat oversendt undersøkelseskommissjonen fra Torbjørn Nilssen.

Kilde: Brev til undersøkelseskommissjonen fra Torbjørn Nilssen 26. september 2006.

Western. Han nevnte ikke sin observasjon til noen da han fryktet at dette kunne resultere i at han selv kunne bli skutt på. Uten at han er sikker fant han det naturlig at det kunne ha blitt skutt i forsvarssammenheng, under en øvelse, eller av

et utenlandsk fartøy. For øvrig var han ikke 100 prosent sikker på at han hadde tolket flekkene rett, og var også redd for å bli mistrodd dersom han skulle fortelle dette. Utover dette så han ingen skader på styrbord side.»²⁴

5.5 Undervannsfotografering og observasjoner under forberedelser til hevingsforsøk i perioden 19. mars til 26. mars 1981

Etter undervannsfotograferingen av "Western" 14. mars 1981 reiste Anders Lien til Trondheim for å diskutere videre hevingsplan med Diving Consult A/S. Den 19. mars 1981 ankom mannskap fra Diving Consult A/S til Lovund.

Forut for heving ble det foretatt undervannsfotografering av "Western". På filmopptaket er dato for opptaket angitt til 20. mars 1981.

Anders Lien, medlem av aksjonskomiteen for heving av "Western", har i rapport datert 28. desember 1981 redegjort for fotografering av vraket før første hevingsforsøk. Rapporten ble utarbeidet etter forespørsel fra sjøfartsinspektøren i Bodø.²⁵ Fra rapporten siteres:

«Etter en del tilrigging og testing av utstyr som foregikk i nærvær av kontrollør fra arbeidstilsynet Sandnessjøen, dro vi til havaristedet og sente ned dykker under stadig overvåking med kamera, sikten var meget god.

Vi kunne nu se enda flere detaljer og ble mere forvisset om at forliset motte ha skjedd veldig fort, det hadde vi jo forsåvidt antatt tidligere fordi de omkomne som ble funnet var bare i nattøy.

Jeg mener også at livbåten som ennå ikke funnet annet enn fire årer av, er utløst av mannskapet, det så ut til at bakerste davit som var uskadd var taljen utløst av menneskehånd.

Vi fikk bekreftet av dykkeren at der var fastskrudd fire av de seks tersen som holt luken til karmen, den ene trimmeluke var open den andre var lukket men ikke terset.

Etter et par – tre dykk lykket det og få opp luken og en stålbjelke som jeg hadde arbeidet til for formålet ble fra Nordfisk under kameraovervåking plassert i lasterommet, der ble så sendt ned dykker for kontroll at den stod på plass.»²⁶

Alf Johan Juul deltok som dykker i forsøkene på heving av "Western" i mars 1981, og gjennomførte flere dykk til vraket under forberedelsene til heving. Av Juuls forklaring 31. mars 1981 fremgår at han gjorde følgende observasjoner under sitt arbeid:

24. Bjørnar Kyrre Sjøvik forklaring for undersøkelseskommissjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

25. Brev til Anders Lien fra Sjøfartsinspektøren i Bodø 14. desember 1981.

26. Rapport fra Anders Lien datert 28. desember 1981, se vedlegg 7.14.

«Vitnet har deltatt i forsøkene på heving av Western i mars 1981 i egenskap av dykkerteknisk sakkkyndig.

(...) Han oppgave i forbindelse med hevingsforsøkene var som dykker å feste wire i båten. Løftemetoden var ved hjelp av jernbjelke som skulle plasseres langs skips i rommet og ved å feste en wire i denne bjelken og heve båten. (...)

Luken til lasterommet var terset med tre å fire terser. Disse måtte vitnet skru opp før bjelken kunne føres inn i rommet. Begge fiskelukene var åpne, ingen av dem var terset. Døren i bakken var igjen og sannsynligvis skikkelig lukket.

Om nødutgangen på bakkdekket var åpen vet ikke vitnet.

Rorhusdøren på babord side var ikke på plass, den lå festet i noten på babord side.

Døren til tørkerommet på styrbord side var åpen på hengsene.

To dører på dekkshuset på styrbord side og dør i akterkant av dekkshuset kunne ikke vitnet se pga noten som lå der.

Av skader observerte vitnet følgende:

En liten bulk i forkant der aluminiumsbakken går mot stevnen. Denne bulken var synlig for vitnet på båten babord side. Der hvor Western lå an mot bunnen på styrbord side, observerte vitnet midtskips, omtrent ut for midten av lukekarmen en «oppsteking» av treverket i skandekksplanken.

Vinduene i rorhuset var visstnok hele, men i bestikkflugaren var vinduet med hele karmen forsvunnet på babord side. (...)

Helningsvinkelen til Western anså vitnet til ca. 50°.»²⁷

I forklaring for kommisjonen 21. september 2006 opplyste Juul følgende om sitt første dykk ned til "Western":

«Han hadde bunntau med til bunnen til bruk ved senere dykk. Tauet ble festet fremme på bakken. Båten lå på styrbord side. På spørsmål om hvilken vinkel båten krenget sier vitnet at lysåpningen i lasteluka var på ca. en halv meter. Med lysåpning forstår han den horisontale prosjeksjonen av lastelukeåpningen. Vitnet beskriver at nota lå tørna rundt båten fra under kjølen, over rorhustaket, i front av rorhuset og videre skrått bakover som en vegg i sjøen bak båten, dreid litt til høyre i styrbord retning. Vitnet så ingen skader på babord side eller kjølen. Båten lå så mye over på styrbord side at hele kjølen var synlig for vitnet. Båten lå på 74 meters dyp, med hekken mot grunnere vann og baugen

27. Alf Johan Juul forklaring for Kommissjonen 1981 31. mars 1981, se vedlegg 6.1.

mot dypere vann. Der båten lå virket bunnen ganske flat, han mener at bunnen var leiret ved siden av der båten lå. Han kan ikke huske å ha observert knauser der båten lå. Det lå en del vrakgods på bunnen, og en båt som han har fått vite skulle befinne seg på romluka, lå klemt under styrbord side slik at halvdelen av båten stakk ut. Han mener denne fortsatt hang fast i bommen som var svingt ut. At bommen var svingt ut er han sikker på fordi bommen ellers ville vært til hinder for dem når de senere skulle åpne romluka. Det var flere lag med not foran på rorhuset. (...)

Vitnet var nede ved Western flere ganger uten at han i dag husker hvor mange. I første omgang fjernet han tersene på lasteluken. Ved hjelp at et medbrakt tau som ble tredd gjennom rekkverket på rorhuset klarte han med bistand ovenfra å løfte romluken og feste denne mot styrhuset. I det videre arbeidet skulle han feste en bjelke på langs i lasterommet. Han mener det var skott i form av hvitmalte planker i lasterommet. En del løse gjenstander i lasterommet måtte fjernes. Det gikk greit å få bjelken inn i rommet. Vitnet mener at det ble benyttet kamera som var festet i løftestroppen som holdt bjelken. Skipper Andreassen på Nordfisk plasserte bjelken ned i rommet, og Halseth dykket og dro bjelken frem i rommet slik at den ble festet mot dekkbjelkene på langs. Mens Halseth var på vei opp ble det gjort klar for heving på Nordfisk.

I forbindelse med en tenkt heveoperasjon ble også styrbord side av baugen inispisert for å om mulig finne feste for stropper. Vitnet kan ikke huske å ha observert noen skader på denne siden.

Vitnet ble foreholdt at han i avhør for den faste undersøkelseskommissjonen den 31.3.81 har uttalt at det var en liten bulk i forkant der aluminiumsbakken går i mot stevnen, samt at det midtskips, omtrent ut fra midten av lukekarmen, var en oppstuking av treverk i skamdekksp planken. Vitnet kan ikke huske disse observasjonene i dag.»²⁸

Vitnet Erling Halseth var også en av dykkerne som var nede ved "Western" før første hevingsforsøk. Av hans forklaring til kommisjonen den 21. september 2006, siteres:

«Arbeidet hans dreide seg om å tre inn bjelken som skulle brukes til løftet under karmene på luken til lasterommet slik at bjelken ble liggende i underkant av dekket og lukekarmen. (...)

28. Alf Johan Juul forklaring for undersøkelseskommissjonen 21. september 2006, se vedlegg 1.1.

Arbeidet hans besto i å tre inn bjelken, og han konsentrerte seg i det vesentligste om dette. Vitnet er sikker på at han ikke observerte noen skader på "Western", da han ville husket dette.»²⁹

Olaf Pedersen, som var maskinist om bord i "Nordfisk", har avgitt forklaring for kommisjonen den 20. november 2006. Av forklaringen siteres:

«Reder ble oppfordret av Anders Lien til å delta ved hevingen, og både han og mannskapet samtykket til å utføre arbeidet. Dette skjedde i utgangspunktet uten vederlag.

De praktiske forberedelsene i forbindelse med hevingen fant så vidt vitnet kan huske sted på Lovund. Her ble det blant annet vist film av vraket. Utover dette lå Nordfisk for det meste fortøyd ved anker på forlisstedet.

Vitnet forklarer at han på undervannsfilm så detaljerte bilder av båten og det som var rundt denne. Han husker at det var skader på bakken, ettersom masten var revet av. Utover dette så han ingen spesielle skader på båten. Styrhuset og bakre del av båten var innhyllt i lin, og det var derfor vanskelig å se dette tydelig. Det var lite film av bakre del av båten, noe som skyldtes at dykkerne fryktet nota og prøvde å holde seg unna denne.

Båten lå til styrbord, samtidig som mye av filmen ble tatt ovenfra. Det var derfor lite å se fra styrbord side. De så likevel lett båten ligge under Western på styrbord side.»³⁰

Åge Lien avga forklaring for kommisjonen 20. september 2006. Fra hans forklaring siteres:

«Vitnet har sett den filmen som ble tatt av den første havarikommissjonen. Faren fikk låne filmen av sjøfartsinspektøren, som hadde fått den på utlån fra kommisjonen, og vitnet så filmen sammen med sin far. På filmen så han registreringsnummeret på Western. Videre registrerte han at det var not i propellen. Det var en fast justerbar propell på Western, slik at det ikke ville være mulig å se om fartøyet gikk forover eller i revers. Noe av noten var gått inn i propellhullet. En del av blyet og ringene lå på bunnen og en del av bunnen sto opp mot havoverflaten. Det var videre filmet en vaier eller et synketau som lå fra vraket og strekt bakover. Videre var siden på fartøyet filmet langs bunnen. Vitnet er sikkert på at det var styrbord side. Han så ingen skader på den delen av fartøyet som var filmet. Filmen viste kun kjølen bak. (...)

29. Erling Halseth forklaring for undersøkelseskommissjonen 21. september 2006, se vedlegg 1.1.

30. Olaf Pedersen forklaring for undersøkelseskommissjonen 20. november 2006, se vedlegg 1.3.

Vitnet legger til at på en av de første filmene som ble tatt av Diving Consult observerte han at lett båten var skåret i to. Fremste delen av lett båten var tredd nedover snurpedaviden på styrbord side og motoren og resten av båten lå på babord side omtrent midt for romluken.»³¹

Elin Eliassen var om bord på M/S Nordfisk under filmingen. Av hennes forklaring til kommisjonen den 19. september 2006, siteres:

«På bunnen observerte hun at Western lå på styrbord side. Halve lett båten lå over styrbord rekke. Deler av taukveiler lå oppå trålbakken, ankeret lå i baugrullen, som tilsynelatende var uskadd. Hun observerte også at stevnet var knekt på høyde med trålbakken. Videre observerte hun bulk i aluminiumen ved siden av stevnet, både på babord og styrbord side, og striper sidelengs på aluminiumen til babord for stevnet. Hun mener lett båtmotoren lå til babord fremfor baugen. Det de mente var kassen til lett båtmotoren ble også observert på bunnen uten at hun husker helt hvor. Kjeler, tallerkener og gjenstander lå strødd på havbunnen fra inngangen til byssa og bakover. Dykkeren, Juul, har senere fortalt at øverste del av byssedøren var åpen. På babord side, framom midtskips, så de noe svart som lignet på flekker eller hull. Liv båten var borte. Den ene daviden var vridd ut av stilling, mens mennene som var om bord mente at tauet var løsnet manuelt fra den andre daviden. Hun observerte ikke skader på styrhuset med unntak av at styrhusdøren på babord side var revet løs og hang i notline. Vinduet ut fra bestikken mot livbåtdekket var også revet løs, og lå i notline. Deler av masten lå langsmed trålbakken, og spantene til masten var revet løs fra festene og sprikte. En lederliggende gjenstand lå på bunnen, hun mener dette var på styrbord side framom romluka anslagsvis 10–20 meter fra vraket. Videre observerte hun en tau eller wiresnelle samt en oval synlinderformet gjenstand med rørende. Bak trålbakken var det indikasjoner på at noe var flerret. Vitnet ble foreholdt film, tatt 20.3.81 kl. 09.16. Hun opplyste at den gjenstand som vises på bunnen her sannsynligvis er motorkassen til lett båten.

Forut for hevingsforsøket ble det sendt ned dykker som åpnet romluka. Dykkeren løsnet tre av tersene i romluken som var påskrudd. Han festet en krok i romluken, og denne ble heist opp og ble festet opp mot styrhuset. Deretter ble bjelken forsøkt plassert i rommet gjennom romluka i båtens lengderetning. Det tok lang tid før man lyktes i dette ettersom bjelken

stoppet da den kom i vipp. Dette oppdaget Juul skyldtes en skade midtskips på styrbord side hvor treverket var oppstuket. Skaden kunne ikke observeres på monitoren.»³²

Ragnhild Reiertsen har i avhør til kommisjonen forklart seg om skader hun observerte på filmopptakene som ble tatt 20. mars 1981. Av hennes forklaring til kommisjonen den 19. september 2006, siteres:

«Når det gjelder skadene på Western er vitnet, foruten hullet i skutesiden, veldig opptatt av hvor de kuleformede hullene i aluminiumsrekken og trålbakk kommer fra. Dette er noe som har opptatt familien i lang tid, allerede fra de så filmopptakene som ble foretatt 20.3.81.

Vitnet ble av medlem Bakken foreholdt om hun hadde observert hull i trålbakken på styrbord side i forbindelse med filming 6.6.06. Hun opplyste at hun observerte dette denne dagen, men at hun ikke har observert dette hullet tidligere på styrbord side. Hun har likevel observert tilsvarende hull på babord side tidligere. Selv definerer hun disse som kulelignende hull.»³³

Også Hagar Eliassen har i avhør til kommisjonen forklart seg om skader hun observerte på filmopptakene som ble tatt 20. mars 1981. Av hennes forklaring til kommisjonen den 19. september 2006, siteres:

«For så vidt gjelder skader vitnet har observert på fartøyet vil hun særlig vise til hull som er observert i trålbakken og på rekka ved opptak fra 20.3.81. Hun benekter at det var slike hull på Western forut for lisset, og viser til bilde av Western tatt etter ombygging som vedlegges protokoll.»³⁴

Lauritz Oliver Eliassen har i avhør til kommisjonen forklart seg om skader han observerte på filmopptaken foretatt av Diving Consult i 1981. Av hans forklaring til kommisjonen den 19. september 2006, siteres:

«Vitnet deltok på filming som ble foretatt fra Solværskjær. Han mener skipperen het Jørgen Edvardsen. Filmingen ble foretatt av et Trondheimsfirma. Han ble brakt til Solværskjær av Wenberg med båten "Nybuen"? Om bord registrerte han på monitor at den fremste masten var borte, mye notlin etter masta og mye notlin ved siden av Western. Han registrerte at stevnet var

31. Åge Lien forklaring for undersøkelseskommisjonen 20. september 2006, se vedlegg 1.1.

32. Elin Eliassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

33. Ragnhild Reiertsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

34. Hagar Eliassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

brukket like under kvitrekk på baugen, noe som opptok han sterkt. Han reagerte også på at baugrullen ikke så ut til å ha fått noen knekk. En del dekketøy fra byssa lå ved siden av båten på styrbord side ca. rett utfor byssa. Han anslår avstand fra båten til ca. 5 meter. Han har en opplevelse av at båten lå i østlig eller nordøstlig retning, ikke mot Lovund slik det sto i tidligere kommisjonsrapporten. Han er likevel noe usikker på dette. Han mener Western lå på styrbord side. Vitnet observerte lett båten på styrbord side av Western, slik han husker det. Vitnet kan ikke huske om lett båten var skadet.»³⁵

Skipper om bord i "Nordfisk", Fritz Andreassen, har ovenfor kommisjonen den 10. november 2006, forklart:

«Første gang vitnet så Western på undervannsfilm, før hevingsforsøkene, oppfattet han henne som nypusset og fin og uten skader. Dette med unntak av et hull i bauen i overgangen mellom aluminiumsrekka og treskroget på babord side. Han ble forevist film av bauen på Western fra 20.03.1981. Utfra denne ga han uttrykk for at brudd i aluminiumsrekka nær forstevnen må være det han har oppfattet som hull.»³⁶

Harald Loe Olsen, fra Diving Consult, har ovenfor kommisjonen den 21. september 2006, forklart:

«Vitnet forklarer at Diving Consult fikk i oppdrag av aksjonskomiteen å foreta undervannsvideoopptak av Western. (...)

Western ble raskt funnet og det ble gjort filmopptak av den. (...)

Det var ekstraordinær god sikt i vannet og de så båten helt klart. Det var vanskelig å se hvilken vinkel kamera hadde mot båten, men han husker at den så helt uskadd ut. Western lå over på den ene siden. Vitnet tror det var babord side, uten at han er sikker på dette. Han husker ikke om han så noe not ved båten. Det var kun den ene siden av båten som ble filmet, vitnet regner med at dette skyldes at den andre siden var utilgjengelig for kamera. Etter opptaket dro han videre til Trondheim.»³⁷

Hallvard Johan Hegge har forklart til kommisjonen at han så et hull i båten på film. Han mener det ble fortalt ham at denne filmen var tatt før første hevingsforsøk. Fra hans forklaring for kommisjonen 25. oktober 2007 siteres:

35. Lauritz Oliver Eliassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

36. Fritz Andreassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 10. november 2006, se vedlegg 1.2.

37. Harald Loe Olsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 21. september 2006, se vedlegg 1.1

«Vitnet har senere på året sett film fra hevingsforsøk. Han oppfattet det som at det var Åge Lien som hadde tatt filmen, uten at han er sikker på dette. På denne filmen så han et stort hull i baugen. Skaden var midt i baugen som var slått i stykker fra vannlinja og ned til der hvor kjølen flater ut, ca. 2 m akterover. Han mener denne filmsnutten ble vist på et TV program som ble laget av Smith Meyer og ble vist på et Brennpunkt program. Han mener dette var for 10–15 år siden. Han mener Åge Lien har fortalt han at filmen ble tatt før første hevingsforsøk.

Vitnet mener hullet skyldes at Western har kjørt på en gjenstand.»³⁸

5.6 Observasjoner i tilknytning til hevingsforsøk i 26.–30. mars 1981

I brev datert 12. mars 1982 fra Torbjørn Nilssen til Skipsinspektøren i Bodø fremkommer det at det om natten/tidlig på morgenen den 26. mars 1981 ble det gjort filmopptak av "Western". Samme dag ved middagstider ble første hevingsforsøk foretatt.³⁹

Fra vitnet Paal Bergs forklaring av 21. november 2006 til kommisjonen, siteres:

«Vitnet forklarer at etter at Diving Consult hadde filmet Western ble de engasjert til å heve båten. Det første de gjorde var å fjerne en del garn og tauverk. De åpnet dekksluken, og undersøkte også lugarene foran for å se etter omkomne. Styrhuset ble også undersøkt i den grad dette var mulig.

Det ble senket en jernkonstruksjon som ble tredd inn i lasterommet og låst av her. Denne hadde Anders Lien laget ferdig til de kom til stedet. Det var meningen at hevingen skulle ta to dager, men den tok minst dobbelt så lang tid. Dette skyldtes blant annet været. Hevingen skulle skje ved at Nordfisk skulle heve Western og sette den inn på grunnere vann.

Det ble gjort et hovedløft. Dette mislyktes ettersom begge trossene brast. Det viste seg senere at trossene ikke var av beste kvalitet. Vitnet er sikker på at de hadde Western i løft i forsøket. Dette fordi Nordfisk krenget sterkt over til styrbord da den startet løftet. Han vet ikke hvor høyt, men anslår dette til 15–20 meter fra bunnen før stroppen brast.

Vitnet ble foreholdt artikkel i Adresseavisa 27.3.81. Han forklarte at etter hovedløftet mis-

38. Hallvard Johan Heggens forklaring for undersøkelseskommisjonen 25. oktober 2007, se vedlegg 1.7.

39. Brev til Sjøfartsinspektøren i Bodø fra Torbjørn Nilssen 12. mars 1982.



Figur 5.4 Dykker i arbeid med å feste løftebjelke under første hevingforsøk 26. mars 1981

Kilde: Film 26. mars 1981 Diving Consult. Tilføyelser av undersøkelseskomisjonen.

lyktes ble det foretatt et ytterligere forsøk, hvor løfteanordningen i lasterommet glapp ut.»⁴⁰

I følge avisartikkel i Adresseavisa 27. mars 1981, skrevet av Even Kvittum, fremgår det at dykker fikk festet løftebjelken i 11.00-tiden. Fra hans artikkel siteres:

«"Western" ble hevet noen meter opp fra havbunnen før man merket et kraftig rykk. Løfteåket hadde gått av. Det var taustroppen som gir elasticitet i løftet som ble slitt av. (...)

Jernbjelken falt ned i lasterommet på vraket, og ny taustropp måtte skaffes. (...)

Nytt tau ble hentet fra Bodø og et redningshelikopter sørget for denne transporten. En ny dykker, Alf Juul, også fra Trondheim, gikk så ned til vraket, og i 18-tiden fikk han festet taustroppen til bjelken. Nytt forsøk på løft mislyktes igjen, da bjelken gled ut av lasterommet på "Western"»

Even Kvittum forklarte seg 20. november 2006 for kommisjonen. Han forklarte da følgende:

«Den 26.3.1981 ble det gjort forsøk på heving. Under hevingforsøket ble det fra mannskapet uttalt at båten var i løft. Vitnet husker at det ble et kraftig rykk da stroppen som ble benyttet brast og at Nordfisk krenget. Det var stor spenning da hevingforsøket ble startet og stor skuffelse da stroppen brast. Vitnet vet ikke hvor høyt Western ble hevet fra bunnen under forsøket, men husker at vraket ikke var i slep på tidspunktet.

40. Paal Berg forklaring for undersøkelseskomisjonen 21. november 2006, se vedlegg 1.3.

Det kom nye stropper fra Bodø med helikopter. Selv fikk vitnet returnert film med helikopteret, som ble videresendt til Adresseavisa fra Bodø.»⁴¹

Fra artikkel i Helgeland Blad 28. mars 1981 siteres fra hevingforsøk 26. mars 1981:

«Så snart bjelken var på plass startet hevingen. Da båten var kommet ca. seks meter over bunnen, røk imidlertid tauet på den nedre delen av kabelen. (...)

Arbeidet tok til på ny så fort det var skaffet til veie nytt tau fra Bodø, og en dykker gikk ned for å feste det til jernbjelken. Dykkingen var vellykket, men på grunn av slak Wire greide bjelken å lirke seg ut av festet.»

Den 27. mars ble det på nytt videofotografert mens bjelken på nytt ble satt på plass i lasterommet. Dette fremkommer på videomaterialet som kommisjonen har fått seg forelagt.

Fra vitnet Paal Bergs forklaring av 21. november 2006 til kommisjonen, siteres:

«Et par dager senere ble det gjort et nytt forsøk, hvor det ble benyttet nye stropper. Sterk strøm, vind og mye sjø førte til at Nordfisk fikk avdrift. Forsøket mislyktes. Han husker ikke om stroppen brast eller om Western ble vinsjet tilbake på bunnen for å hindre at den kom på dypere vann.

Han kan ikke huske om det ble foretatt undervannsfilmning av Western etter dette»⁴²

I rapport av 10. august 1981 fra Anders Lien er ikke de to mislykkede hevingforsøkene som beskrives i Adresseavisa og Helgeland Blad nevnt. Anders Liens beskriver som første hevingforsøk et forsøk hvor "Western" ble løftet ca. 45 meter (hans anslag), og det ble forsøkt å manøvrere båten opp mot grunnere dybde. Ifølge rapporten røk løfteutstyret og vraket havnet på ca. 80 meters dybde om lag 250 meter rett vest for det opprinnelige havaristetet.⁴³

Anders Lien har i rapport av 28. desember 1981 beskrevet forsøket slik:

«Etter en par – tre dykk lykket det å få opp luken og en stålbjelke som jeg hadde arbeidet til for formålet ble fra Nordfisk under kameraovervåking plassert i lasterommet, der ble så sendt ned dykker for kontroll at den stod på plass. Tidligere var talje tilrigget på Nordfisk

41. Even Kvittum forklaring for undersøkelseskomisjonen 20. november 2006, se vedlegg 1.3.

42. Paal Berg forklaring for undersøkelseskomisjonen 21. november 2006, se vedlegg 1.3.

43. Rapport fra Anders Lien datert 10. august 1981, se vedlegg 7.13.

med feste av alle blokker på styrbord side. Løftingen begynte og i løpet av ca. en times tid var båten løftet opp ca. 45 m fra bunnen. Jeg protesterte mot denne fremgangsmåte, ide jeg ville som også var planen, dra en vaier mellom to av de andre båter under vraket for å slite løs noten som jeg viste lå igjen med ca. 300 favner av grunnen, jeg hadde også fullt medhold i denne plan fra blant annet skipperen på Tunfisk. I stedet ble der foretatt kjøring med full fart på begge sidepropeller på Nordfisk for å avansere vraket opp til grunnere vann. Jeg sprang så opp på broen vor så vidt jeg forstod en av Diving Consult hadde komandoen og protesterte på nytt, men ble høflig avvist med at dette hadde jeg ikke noe med fordi det var D.C. som hadde overtatt vraket av Western hos assuranceselskapet Nordlys, så jeg motte bare holle meg unna dette.

Etter denne kjøringen med ca. 1000 hk. på propellene på Nordfisk stod taljen tvers under kjølen på Nordfisk og der kom opp olje og luftbobler på babord side, vraket var da bare ca. vel 20 meter under oss. Alt skjedde som jeg ventet, de to nylonrossene røk og der var da bare den ene trossen som ble hivet på tripleksen igjen, og denne gikk ut i hele sin lengde, og enden gikk ut, og vraket havnet på ca. 80 m dyp ca. 250 m lenger vest enn opprinnelig havaristed. Vi var nu kommet sist i mars og veret ble dårlig så aksjonen ble avsluttet 30. mars.»⁴⁴

Skipper om bord i "Nordfisk", Fritz Andreassen, har ovenfor kommisjonen den 10. november 2006, forklart:

«Når det gjelder det forsøket som ble foretatt med bjelken husker han at de startet løftet mens de kompenserte med vann i tank på Nordfisk for å holde fartøyet bent. Etter å ha løftet Western av grunnen startet de forsøket på å dra fartøyet på grunnere vann. Mens de satte fart på sidepropellene fortsatte de å heve Western til den kom ca. 5 meter under kjølen til Nordfisk Strømmen førte imidlertid Nordfisk mot nordvest til tross for at han benyttet begge sidepropellene i forsøk på å komme til grunnere vann. Plutselig slet hovedløftet, og Nordfisk krenget 45 grader. Etter å ha rettet opp fartøyet igjen prøvde de å undersøke Western med undervannskamera. På grunn av mye groe i sjøen kunne de ikke se Western før de var ca. 1 meter fra fartøyet. De fant da at Western sto med bauen nedover i en helning på bunnen mens den hellet til styrbord.»⁴⁵

44. Rapport fra Anders Lien datert 28. desember 1981, se vedlegg 7.14.

45. Fritz Andreassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 10. november 2006, se vedlegg 1.2.

Maskinist om bord i "Nordfisk", Olaf Pedersen, har ovenfor kommisjonen den 20. november 2006, forklart:

«Første hevingsforsøket skjedde ved at en kraftig jernbjelke ble satt i romluka ved hjelp av vinsj. Det var vitnet som kjørte vinsjen, og han styrte bjelken inn i rommet ved hjelp av undervannskamera. Bjelken var festet med to nylonstroppe. Disse var igjen festet i en blokk ca. ti meter over løftebjelken. Fra løfteblokken gikk det vaier til vinsj om bord i Nordfisk.

Etter at bjelken var festet ble det satt et kraftig sikkerhetstau i baugen på Western. Dette for å hindre at Western skulle rotere under hevingsforsøket. Sikkerhetstauet ble festet til triplexen.

Det var bestemt at de skulle prøve å løfte Western og flytte denne inn på grunnere vann, slik at dykkerne enklere skulle kunne arbeide om bord.

Vitnet husker at de løftet Western så langt de mente var forsvarlig for å kunne flytte fartøyet. Han mener Western var ca. 30 meter under overflaten ved hevingsforsøket. Da Western ble løftet fra bunnen ble Nordfisk dratt av gårde av havstrømmene. Fartøyet dro ut av posisjon og fikk en negativ dybde. Skipperen prøvde å komme tilbake ved hjelp av sidepropellene. Dette førte til økt belastning på løfestroppen som røk. Sikkerhetstauet røk ikke. Vitnet mener dette var for kort, og ble dratt av triplexen etter hvert som Western sank på ny.»⁴⁶

Fra artikkel i Adresseavisen 30. mars 1981 siteres fra hevingsforsøk lørdag 28. mars 1981:

«Heveforsøket lørdag gikk helt fint til båten kom opp i 35 meters dybde og man begynte slepingen mot en grunne på 30 meter som lå et par hundre meter sør for havaristedet. Men på grunn av meget sterke undervannsstrømmer og at Western sannsynligvis fikk bunnkontakt med fjell, ble løftebelastningen for stor og taustroppen ble slitt av. En annen løfestropp holdt litt lenger og dette dempet nedfallet til Western slik at den unngikk å få store skader ved kollisjon mot bunnen.

Western ligger nå ganske rett på kjølen med baugen på rundt 80 meters dyp og hekken på 62 meter»

Også Bergens Tidende skriver den 30. mars 1981 at "Western" etter dette hevingsforsøket blir stående i en tilnærmet oppreist stilling på havbunnen.

Videre siteres fra artikkelen:

46. Olaf Pedersen forklaring for undersøkelseskommisjonen 21. november 2006, se vedlegg 1.3.

«Video-opptakene tyder ikke på at båten har fått noen skader av de mislykkede heveforsøkene hittil.»

Av Alf Johan Juuls forklaring av 31. mars 1981 siteres:

«Etter det mislykkede hevingsforsøket ligger Western nå på ca. 67 m regnet fra rorhustaket. Slik båten nå ligger antas den å ligge noenlunde rett på kjølen med en liten helning mot babord. Styrbord side skulle således kunne inspiseres.»⁴⁷

Av Alf Johan Juuls forklaring til kommisjonen den 19. september 2006, siteres:

«Vitnet observerte hevingsforsøket fra den skøyta de benyttet til sin dykking, ca. 20 meter fra Nordfisk. På ekkoloddet i skøyten observerte man at Western ble løftet til ca. 20 meter under vannflaten. På et tidspunkt så vitnet at det rykket i Nordfisk og forsto da festet mellom Western og Nordfisk var røket. Han så deretter at triplexen røk, og at Nordfisk la den seg så sterkt ut mot siden at han fryktet at Nordfisk ville gå rundt. De surret nå opp vaieren og tjafsene av nylonstroppene.

Vitnet ble foreholdt artikler i Adresseavisen 27.3.81 og 30.3.81 og Bergens Tidende 28.3.81. Han ga uttrykk for at han i dag ikke kan huske at det ble foretatt flere mislykkede forsøk på heving. Likevel mener han at kronologien i hevingsforsøkene som fremgår av avisene stemmer, selv om alle detaljene kanskje ikke er riktig.

Etter at forsøket ble mislykket ble det avsluttet før påske. Vitnet vet at hevingsforsøk ble gjenopptatt etter påske, men kan ikke huske om han var med nordover i denne forbindelsen.»⁴⁸

5.7 Hevingsforsøk 23.–29. april 1981

Etter påske ble nye hevingsforsøk igangsatt. Det ble foretatt filming av "Western" i regi av Diving Consult AS den 23., 24. og 29. april 1981. Ettersom disse opptakene er av svært dårlig kvalitet, har det for kommisjonen i liten grad vært mulig å gjøre konkrete observasjoner av "Western"s tilstand på dette tidspunkt.

Fra artikkel i Adresseavisen den 22.april.1981, siteres:

«Western ligger nå nesten rett opp og ned med baugen ned. Hekken ligger på ca. 62 meters dyp. (...)

De stroppene som ikke holdt ved forrige forsøk, er nå byttet ut med fire nye 12" nylonstroppe.»

Fra en artikkel i Helgelands blad den 28. april siteres:

«Lasteluka på "Western" har i løpet av påsken ramlet igjen, og man har nå gått bort fra løsningsen om å heve båten ved hjelp av en bjelke i lasteluka. I stedet skal en wire tres rundt båten forut og akter og arbeidet etter påske har stort sett gått med til å ordne dette. Not som ligger spredt over båten, har også gjort det umulig for dykkere å gå ned. Alt arbeid med å få festet de nye wirene må derfor gjøres fra overflaten. (...)

Bortsett fra at man nå må feste båten på en annen måte enn tidligere, skal de samme planene som man tidligere arbeidet etter, brukes. Båten skal først dras opp på grunnere vann for så å sikres. Siden skal den heves til overflaten for å pumpes for vann og deretter tas inn til Stokkvågen.»

Av rapport fra Anders Lien av 28. desember 1981 siteres:

«Den 23. april var vi igjen på feltet med de samme fartøyer, og det viste seg nu ved inspeksjon av vraket at det var helt innvasert av notlin så det var forbundet med alt for stor risiko å sende ned dykkere. Det ble derfor besluttet og forsøke og få stropper om vraket med båtene fra overflaten. Dette lykkes også, men da ikke heller nu mine råd skulle høres, nemlig og montere en solid baugrull på Nordfisk for og dra vairene på, men i stedet legge vairene i ankerklysset ble resultatet som ventet nemlig og sage av vaier for tiervis av tusen kroner. Forsøket motte oppgis. Jeg fikk da endelig oppdraget til å dra til Stokkvågen for og arbeide en solid rull, og var såvidt nesten ferdig med monteringen av denne på Nordfisk da vi fikk ordre fra høyere hold at MS Norfisk ikke hadde stabilitet lenger for og foreta hevingen. Forsøket motte avblåses, og vairene som var festet i vraket motte settes ut.»⁴⁹

Den 11. juni 1981 hadde direktør i Diving Consult A/S, Harald Loe Olsen, et innlegg i Nordlandsposten. Her redegjør han for hevingsforsøkene så langt, ut fra sin synsvinkel. Av uttalelsen fremgår at det den 22. april 1981 ble avholdt et møte på Lovund i tilknytning til at nye hevingsforsøk skulle igangsettes. Et av problemene som refereres var at

47. Alf Johan Juul forklaring for Kommisjonen 1981 31. mars 1981, se vedlegg 6.1.

48. Alf Johan Juul forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

49. Rapport fra Anders Lien datert 28. desember 1981, se vedlegg 7.14.

siktforholdene i sjøen var redusert fra bortimot 30 meter før påske, til 7–8 meter. Han gir blant annet slik beskrivelse av hevingsforsøk i april:

«Vraket ligger nå på 85 meters dyp. Det er utilgjengelig for dykking med den pustegass vi er utstyrt med. Den er kun godkjent for dykking til 71 meters dyp. Vraket er også helt dekket med not. Dykking vil være risikabelt.

Det er nå besluttet å prøve å trekke wirer inn under vraket, men uten å bruke dykker, og dermed fange vraket i strøypeløkker. Lien går på land og henter wirer. Det som nå blir brukt er 10–20 år gamle antennewirer. 8–10 ganger trekkes det wirer rundt vraket, det gjøres forsøk på heving men wirene brekker, den ene etter den andre.»⁵⁰

5.8 Hevingsforsøk i mai 1981

Lofotposten skriver i en artikkel 4. mai 1981:

«Heveoperasjonen i forbindelse med fiskebåten "Western" av Myken på Helgeland er utsatt til over helga. (...)

Som kjent trakk forsikringsselskapet 22. april tilbake politen på fartøyet etter at Sjøfartsdirektoratet mente båten som hevefartøy ville få en meget forringet stabilitet. Det har imidlertid lyktes dykkerne å få slått en wirestropp rundt hele vraket nå, slik at det som gjenstår når de forannevnte ting er avklart, bare blir å vinsje fiskebåten opp til vannflaten fra sitt leie 64 meter nede på havsbotten.»

Fra rapport av 10. august 1981 fra Anders Lien, siteres:

«Etter på nytt å ha tatt kontakt med Vågafisk Svolvev fikk vi en hekktråler derfra som mente å ha mere enn nokk løftekapasitet, men også dette ble en fjasko da vinsjene var så alt for svake. På nytt motte aksjonen avsluttes og vainerne motte legges på bunnen.»⁵¹

Fra rapport av 15. oktober 1981 fra lensmannen i Rødøy til Sjøfartsinspektøren i Bodø siteres:

«Den 09.05.81 foretok hekktråleren "Vågamøy" hevingsforsøk av "Western" uten at dette lyktes. Under opphiving av wiren fulgte det med noe notlin. I dette notlinet ble det funnet noen benrester. Distriktslegen i Rødøy som var tilstede på havaristedet sammen med undertegnede tok vare på benresten.»⁵²

Av Svein Rasmussens forklaring til kommisjonen av 14. september 2007, siteres:

«Det kom også opp en gul vernehjelm som var svartsmeltet på den ene siden slik at den ikke kunne benyttes. Han tenkte at hjelmen muligens under forliset hadde havnet mot et eksosrør og smeltet. Vitnet vet ikke om hjelmen faktisk stammet fra Western.

Videre fikk de overlevert en istykkerslitt blå stillongs med flak av hud, underhud og underhudsfettvev. Det virket som om stillongsen hadde blitt slitt av en person med stor kraft. Han tror denne ble kastet som biologisk avfall, den ble ikke sendt inn til undersøkelse.

Videre mottok han tre ryggvirvler med deler av knuste ribben. I det ene ribbenet var det et jevnt rundt hull med noen millimeter i diameter. Dette dreide seg ikke om noen akutt skade, men den var åpenbart flere år gammel og hadde begynt å gro. Han antok det dreide seg om et operasjonssår, en betennelse eller en annen ukjent skade. De var usikker på om benene stammet fra et menneske. De ble derfor sendt til universitetssykehuset i Tromsø, patologisk avdeling, som bekreftet av benene var av human opprinnelse.»⁵³

Fra vitnet Olaf Pedersens forklaring av 20. november 2006 til kommisjonen, siteres:

«Senere ble det gjort ytterligere hevingsforsøk, ved at det ble tredd en stropp rundt Western.(...) Forsøket ble gjennomført ved at det ble dratt en vaier under baugen av Western og akterover, hvor man forsøkte å dra renneløkken sammen bak trålbakken og opp. Vitnet kjenner ikke til om man lyktes i dette. Vitnet husker at Nordfisk hadde et godt tak på Western i dette forsøket. Han mener Western gled ut av stroppen. Da de løftet opp stroppen fulgte det med en del ting fra Western, blant annet deler av lett båten. Vitnet kan ikke huske å ha sett film av Western etter det første eller senere hevingsforsøk.»⁵⁴

I følge brev datert 14. juli 1982 fra Torbjørn Nilssen til den faste undersøkelseskommisjonen ble dette hevingsforsøket avsluttet 10. mai 1981.

«Under hevingsforsøket som ble avsluttet søndag 10.5.81 der hekktråleren Vågamøy deltok som hevingsfartøy, fikk man oversikt over deler av bunnen av WESTERN på styrbord side. Det var allerede da slått fast at det virkelig var hull i bunnen på WESTERN på styrbord side, et hull på flere kvm., stod det i avisene.

50. Harald Loe Olsen innlegg i Nordlandsposten 11. juni 1981.

51. Rapport fra Anders Lien datert 10. august 1981, se vedlegg 7.13.

52. Rapport fra lensmannen i Rødøy 15. oktober 1981, se vedlegg 7.12.

53. Svein Rasmussen forklaring for undersøkelseskommisjonen 14. september 2007, se vedlegg 1.6.

54. Olaf Pedersen forklaring for undersøkelseskommisjonen 20. november 2006, se vedlegg 1.3.

Diving Consult v/dir. Harald Loe Olsen deltok i dette forsøket også. Dette ble ikke «tatt opp» da lysforholdene på denne tiden var ugunstige, fortalte herr H.L. Olsen meg siden.»⁵⁵

Av Torbjørn Nilsens forklaring for kommisjonen den 19. september 2006, siteres:

«Vitnet ble foreholdt at han i notat, vedlagt brev av 10.10.81, har skrevet: «flere planker skrellet av på styrbord side. Man ser rett inn på sprikende spant». Vitnet er noe usikker på når denne observasjonen ble gjort men finner det sannsynlig at den ble gjort etter de siste hevingsforsøkene til Diving Consult. Han mener at Harald Loe Olsen refererte til denne skaden i møtet i Tjongsfjorden 19.5.1981, dog uten at han er sikker på dette. Selv var han ikke tilstede på møtet.»⁵⁶

Fra artikkel i Adresseavisen den 13. mai 1981, siteres:

«Hekktråleren Vågamøy ble oppgitt til å kunne løfte 33 tonn på hver av de to vinsjer og den ble da satt til jobben. Men det viste seg at den kun hadde en løfteevne på 11 tonn på hver. Western vrikket seg ikke da forsøket på heving ble foretatt. (...)

Etter Loe Olsens mening skulle det ikke by på tekniske problemer slik den nå ligger. Wirene ligger rundt båten i sjøen, festet i blåser. Bare man nå får sterkt nok løftefartøy, skulle vellykket heving kunne utføres. Western falt ned på 90 meters dyp etter å ha ligget på mellom 60–80 meter tidligere etter at Nordfisk forsøkte å flytte vraket på grunnere vann. To båter forsøkte også å trekke båten løs fra det stedet den ble liggende, men dette gikk ikke da den sitter fast i not og tauverk. Noe av nota er nå slitt vekk. (...)

Man har nå sett styrbord side av vraket og den er nokså knust i akterkant av bakken. Båten har fått et hull på flere kvadratmeter. Oppdagelsen av hullet svekker ikke teorien om at "Western" har vært i kollisjon med et ukjent fartøy. Men den kan like gjerne ha fått skadene i kollisjonen med bunnen.»

Den 19. mai 1981 ble det avholdt et møte på Tjongsfjord gjestegård i anledning hevingsaksjonen. Her ble det inngått en avtale om oppgjør mellom Diving Consult AS og aksjonskomitéen for heving av "Western". Senere i mai ble det på ny iverksatt hevingsforsøk, men denne gang uten bistand fra Diving Consult A/S.

Av rapport av 10. august 1981 fra Anders Lien, siteres:

«Etter et tilbud fra Einar Lange Oslo ble vi tilbudt og få båten hevet med ballonger, og på nytt fikk vi Norfisk, denne gang som hjelpefartøy og nu uten hjelp fra D C T.heim. Vaierne som var festet til vraket var nu sansynligvis også fast i bunnen etter flere gang og vert lagt ned. Der ble satt balonger for ca. 35 tonns løft, og først ble bakerste vaier revet løs og deretter den foreste. Etter og ha revet løs den forreste vaier ble det tatt opp en del not, massevis av brukt vaier, varpankeret som tilhørte Western, ankerskjettingen, formasten en del tau og annet varkgods. Alt ble brakt i land her på Stokkvågen og såvel Skipskontrollen og politi ble straks varslet og besiktiget det vi fikk opp av Western.»⁵⁷

Også i rapport av 28. desember 1981 beskriver Lien hevingsforsøket. Her opplyser han at også varpankeret med kjettingen og hele varpen, samt baugen av lett båten ble tatt opp. For øvrig opplyser han at "Nordfisk", denne gang deltok som hjelpefartøy og at en mann fra Uvitek, Tromsø, ble leiet til å foreta undervanns fotografering. Vedkommende hadde et utmerket godt utstyr, men sikten i sjøen var så dårlig at de ikke fikk så god oversikt lenger.

«Formasten som var den siste som hang fast i notlinet så svert ramponert ut, vi hadde aldri sett noe til den før enda vi hadde tatt på hundredevis av meter med film av vraket og det nærmeste område, masten ser ut som den har gått gjennom en kvern, noe som styrker min teori om at Western har vert utsatt for noe langt alvorligere enn bare og trille rundt og synke til bunns.»⁵⁸

Fra Nordlandsposten den 26. mai 1981, siteres:

«Bergingsmannskapene måtte i går nok en gang gi opp forsøket på å heve den havarerte fiskebåten "Western". I løpet av formiddagen lyktes det å heve båten 40 meter ved hjelp av oppblåste polyesterballonger, men båten gled ut av wirene og sank ned på 80 meters dyp igjen melder NRK-Nordland (...)

Det siste hevingsforsøket ble utført av to dykkere fra Sandefjord som tilbød seg å heve båten etter en egenutviklet metode, mot at bare utgiftene deres ble dekket. Natt til lørdag begynte arbeidet med å feste flytelegemer av polyester til wirer rundt båten. Oppdriftsballon-

55. Brev til Kommisjonen 1981 fra Torbjørn Nilssen 14. juli 1981.

56. Torbjørn Nilsen forklaring for undersøkelseskomisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

57. Rapport fra Anders Lien datert 10. august 1981, se vedlegg 7.13.

58. Rapport fra Anders Lien datert 28. desember 1981, se vedlegg 7.14.

gene ble blåst opp, og mandag formiddag var oppdriftskraften blitt så stor at båten hevet seg til det ønskede punkt på 40 meter over havbunnen. Meningen var deretter å slepe båten inn til grunnere farvann for ytterligere sikring før endelig heving til havoverflaten. Slepingen skal imidlertid ha blitt hindret av fiskebåtens snurpenot som hadde satt seg fast på havbunnen og forsøket endte med at wirene gled av den havarerte båten før slepearbeidet var kommet ordentlig i gang.»

I artikkel i Lofotposten 2. juni 1981 skrives det at "Western" ble liggende på 80 meters dyp etter dette hevingsforsøket. Videre siteres det fra artikkelen:

«Det lyktes imidlertid tross et mislykket hevingsforsøk å få opp andre halvdel av nota. Videre fikk man opp de knuste delene av lett båten og hele riggen. Denne er undersøkt og etter alle solemerker å dømme er det klart at Western ikke har gått ned med bommen oppe, men har hatt denne liggende nede på romluken under gang fra Myken morgenen den 6. februar i år. Man har i tillegg fått opp hele fortoyningen og stroppene både foran og akter for lett båten. Derfor kan det slås fast at havarikommisjonen tar feil når den hevde at lett båten hang i mantelen. Den har vært løsnet, kan vi slå fast.»

Kjell Hansens redegjørelse for hevingsforsøket gjengis i Rana blad den 5. juni 1981. Herfra siteres:

«Nytt forsøk ble planlagt. Denne gangen mer detaljert og ved hjelp av løfteballonger. "Nordfisk" skulle igjen være hovedfartøy. (...)

Hevingsarbeidet startet søndag morgen kl. 06.00 og foregikk rolig og behersket. Vi visste vi hadde fått godt feste for stroppene, og ballonger for tils. 40 t. løft ble festet til løftewirene. Vi merket hele tiden under dette arbeidet at tauverk og wirer ble slitt løs fra bunnen, men vi visste ikke da at vraket var så trøkket fast til bunnen med avslitt utstyr i form av wirer og tauverk. Sa skjedde det, ballongene kom til overflaten med wiren for bakre feste og vi hadde bare en wire igjen nok til 61 t. løft. (...)

Ca 15 meter over bunnen ble stroppe revet av, men vi hadde fremdeles noe meget tungt å trekke på og alle mente at det måtte være vraket, noe man også så på instrumentene. 30 meter under overflaten ble dykker sendt ned for å se vraket an, på betryggende avstand da med tanke på sikringsarbeidet. Dykkeren kom opp og kunne melde at "Western" fremdeles lå på bunnen mens vi hadde tonnevis med wire og annet utstyr i løftet. Utstyr nok til å løfte mange slike som "Western"! (...)

Først da forstod jeg hvor nytteløst det ville være å få opp vraket med alt dette festet mellom vraket og bergknauser samt stor stein.»

Olav Kjell Hanssen har den 20. november 2006 avgitt forklaring for kommisjonen. Av hans forklaring siteres:

«Senere ble det gjort hevingsforsøk med bruk av ballonger i tillegg til vinsjraft. Ved denne anledning gikk en dykker ned med en ballong og festet linen med frosker til en hevingswire som på forhånd som var trålt rundt Western. Vitnet mener det var fire ballonger som ble brukt i dette forsøket. Det viste seg å være feil med ballongene, festene løsnet og det var lekkasjer i skjotene. Det ble forsøkt heving, og en stund trodde de at Western var i løft. Da løftet var 30 meter under overflaten ble dykkerne Halvard Hegge og Bjørhusdal sendt ned for å se vraket på god avstand. Da de kom opp fortalte de at Western lå på bunn, det var kun wire i løftet. Wirene, som i det alt vesentlige var fra tidligere hevingsforsøk, ble tatt om bord på Nordfisk og ble senere tatt på land. Han anslår at det dreier seg om tonnevis av wire.»⁵⁹

Fra Sjøfartsdirektoratets rapport av 29. mai 1981 vedrørende besiktigelse av diverse vrakdelar tilhørende "Western", brakt opp under hevingsforsøk i mai 1981, siteres:

«Notlett båt: Sb og BB baug av båten med feste for løfteanordning intakt. Beslag for akterfeste med tauverk i intakt stand. (...)

Rigg: Mantelwiren lå om blokken, men mantelkrok var ikke innsjaklet. Øye i mantelwire var ikke deformert. Masten var brukket ca. 2 m over bakkdekket. (...) Den midterste delen av masten var kraftig deformert (delvis nesten flatklemt) (...)

Bakk: Akterste del av bakkdekk (ved nedgangsluke) og noe av sidekledningen var løsrevet og hadde fulgt med opp (...)

Det var dessuten funnet to vernehjelmer som bar preg av å ha blitt utsatt for varme for så å ha blitt nedkjølt. Dette forklares ut fra det forhold at hjelmene normalt ble oppbevart i byssa.»⁶⁰

Vitnet Hallvard Johan Hegge har opplyst å være usikker på om han deltok under 2. eller 3. hevingsforsøk. Ut fra hans beskrivelse av hva som kom opp sammen med wirene antar kommisjonen at han deltok under hevingsforsøket i mai 1981. Av

59. Olav Kjell Hansen forklaring for undersøkelseskommissjonen 20. november 2006, se vedlegg 1.3.

60. Sjøfartsdirektoratet: Rapport av 29. mai 1981 vedrørende besiktigelse av diverse vrakdelar tilhørende "Western", se vedlegg 7.1.

Hallvard Johan Heggens forklaring til kommisjonen den 25. oktober 2007, siteres:

«Vitnet forklarer at han deltok på hevingsforsøk nr 2 eller 3. Forsøket skjedde etter at Western var dradd ut på dypere vann. Under hevingsforsøk hadde fiskebåter dradd to wire rundt Western. Det ble benyttet et svinghjul fra en motor for å dra sammen wirene. Wirene ble tred gjennom et hull midt i hjulet, som han anslår veide 300 kg. Det var Norfisk som ble benyttet under forsøket som tok flere dager. Det ble også benyttet luftballonger som løft. Disse ble festet til wirene.

Under forsøket ble det registrert bevegelse på asdicen. Da dette tydet på at noe var i løft, dykket han for å se hva som skjedde. På ca. 50 m dyp observerte han at baugen på lett båten til Western var på vei opp med wirene. Det kom også opp en del notline og omtrent halve formasta. Det hjulet som var benyttet kom også opp.

På ca. 80 m dyp skimtet han Western. Det var mørkt og han hadde ikke lys. Han tok i gelenderet på trålbakken og gikk deretter opp ettersom han kun benyttet luft som pustegass. Dette gjorde det tungt å puste. Vitnet vet ikke om det ble tatt noe film under dette hevingsforsøket. Dagen før hadde et kamera som ble benyttet av et firma fra Tromsø satt seg fast i wirene. Vitnet hentet dette på ca. 80 m dyp. (...)

Under hevingsforsøket i mai lettet de etter vraket av Western, med en båt som hadde ekkolodd. De kom da i kontakt med et ekko som lå ca. 50–100 øst for det opprinnelige havaristedet på ca. 70 m dyp. Havaristedet var merket med en blåse. Vitnet mener blåsen lå der i flere år. Ekkoet, som gav tilnærmet samme signal som vraket av Western ble ikke undersøkt. Dette ettersom de ikke hadde utstyr til å undersøke dette på tidspunktet. Ekkoet var litt mindre enn signalet fra Westerns vrak. Han anslår dette til ca. 2/3 av størrelsen på signalet Western avga. Vitnet mener de fant vraket til Western ca. 100–200 meter nord nord/vest for blåsen.»⁶¹

5.9 Hevingsforsøk 28. september–2. oktober 1981

Anders Lien har i sin rapport av 28. desember 1981 redegjort for et hevingsforsøk som ble gjennomført i september/oktober 1981. Av rapporten siteres:

61. Hallvard Johan Heggens forklaring for undersøkelseskommisjonen 25. oktober 2007, se vedlegg 1.7.

«I samarbeid med Kjell Hansen som er verkstedformann ved Rana gruber Mo, fikk vi lånt en lekter hos Høvding Sandnessjøen, (...)

Sist i juli var lekteren klar til bruk, og der ble søkt om midler for nu og gjøre ett nytt hevingsforsøk, og vi ventet til sist i september uten og få vite noe om vår søknad, og nu gikk Høvding på for og få lekteren tilbake for de trengte den selv. På eget insjinitiv gikk vi ut igjen til vraket, og nu med hjelp fra Nordive Tromsø som ankom den 22/9 med ett RCV utstyr som vi fikk tatt meget gode bilder med, fikk vi se vordan båten lå og fikk under en prøvestropp som ble plassert rett under forkant av luken nesten midtskips. Vi hadde to kraftige vaier til, som det var meningen å få dratt under og det mente vi skulle gå greit, men ble nu forhindret av veret som blåste opp til sterk nordlig kuling og vi motte tilkalle redningsskøyten fra Træna for og komme oss innover og hjem.»⁶²

I en artikkel i Nordlandsposten 5. oktober 1981 opplyste Anders Lien at de fikk bistand fra dykkerfirmaet Berg i Tromsø.

Forut for denne hevingen var det laget en hevingssplan som er datert 17. august 1981, underskrevet av Kjell Hanssen. Han har for kommisjonen den 20. november 2006 forklart:

«Ved en anledning senere var vitnet med på forsøk til tilrigging til lagring, han utarbeidet en hevingssplan og det ble leid en lekter hos Høvding i Sandnessjøen. Vitnet konstruerte riggen som ble benyttet. Høvding bisto positivt med å skaffe deler som trengtes. Vitnet ønsket det skulle benyttes en endeløs løkke til forsøket, men mener det også ved siste forsøk ble benyttet wire med sjakkell som ble trålet på Western som tidligere. Han deltok ikke selv under dette forsøket, som mislyktes.»⁶³

Vitnet Åge Lien har 21. september 2006 forklart for kommisjonen:

«Det siste hevingsforsøket vitnet deltok i fant sted på ettersommeren. Forsøket ble foretatt med båtene Sandflæsa ved skipper Agnar Stangen, Selvær, og en stål båt som var eid av Espen Jørgensen, Selvær. Det ble i dette tilfelle leid inn en lekter med vinsj. I forbindelse med forsøket ble det sluppet en vaier fra en vinsj på lekteren. Vaieren ble sjaklet med to stropper som ble lagt rundt Western. Morgenen etter startet hevingen. Under hevingen var lekteren festet med to anker. Da Western var løftet ca. 20 meter kom det plutselig stiv kuling fra nord-

62. Rapport fra Anders Lien den 28. desember 1981, se vedlegg 7.14.

63. Olav Kjell Hansen forklaring for undersøkelseskommisjonen 20. november 2006, se vedlegg 1.3.

nordøst. Snart skyllet bølgene over lekteren og mobilkranen ble slitt løs fra dekket. De hadde på dette tidspunktet begynt å senke Western mot bunnen igjen, og da vraket var 3–4 meter fra bunnen kappet de vairene. Det ble benyttet en 45 mm stålvaier. Vitnet tegnet en skisse over arrangementet som ble vedlagt protokollen. Ankerene ble trukket opp samtidig som Western ble senket. Dette førte til at vraket ble flyttet noen meter på havbunnen. Vraket sank sakte ned på bunnen, anslagsvis i gangfart. Det ble ikke foretatt filming under dette hevingsforsøket, men vitnet vet at vraket senere er filmet da han har sett denne filmen. Western sto på dette filmopptaket tilnærmet bent på ca. 90 meters dyp. Det siste hevingsforsøket ble alt nødvendig utstyr stilt til fri disposisjon av bergningsfirmaet Høvding i Sandnessjøen.»⁶⁴

Av Elin Eliassens forklaring av 13. juli 1982 siteres:

«Med hensyn til forlisårsaken er vitnet overbevist om at M/S "Western" må ha kollidert med

et annet fartøy eller en ganske stor og tung gjenstand. Dette bygger hun på fotografier tatt under femte hevingsforsøk som viser store skader fra midt på styrbord side og fremover. Bildene viser at det er hull i styrbord side.»⁶⁵

Av Hallvard Johan Heggens forklaring til kommisjonen den 25. oktober 2007, siteres:

«På høsten ble det foretatt et nytt hevingsforsøk. Dette måtte oppgis på grunn av dårlig vær.»⁶⁶

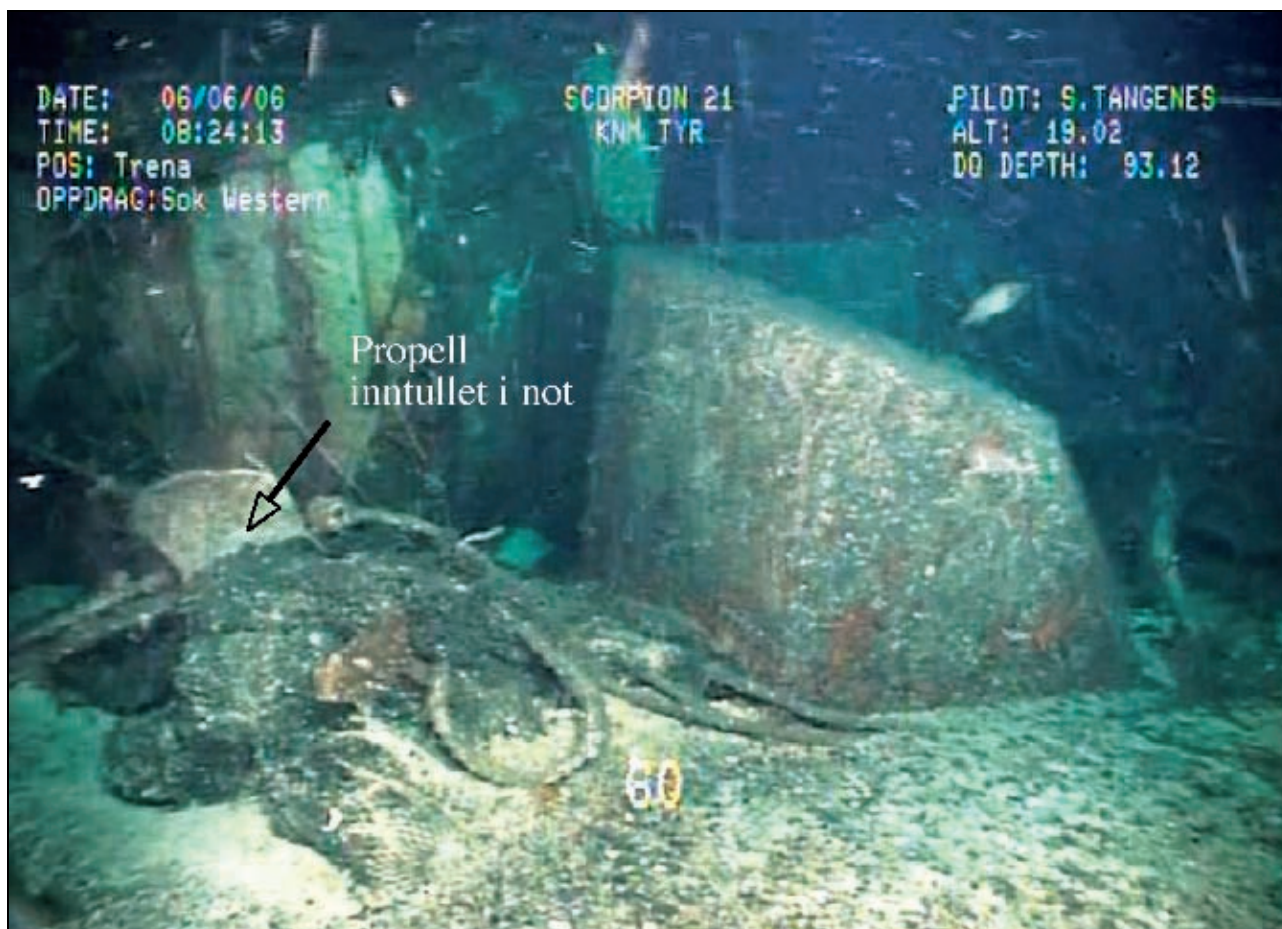
5.10 Søk i perioden 6.–13. juni 2006

Umiddelbart etter oppnevningen tok kommisjonen kontakt med Forsvarsdepartementet med forespørsel om adgang til å engasjere KNM Tyr for å foreta undervannsfotografering i området "Western" forliste. Det ble gitt samtykke til dette for

64. Åge Lien forklaring for undersøkelseskommisjonen 21. september 2006, se vedlegg 1.1.

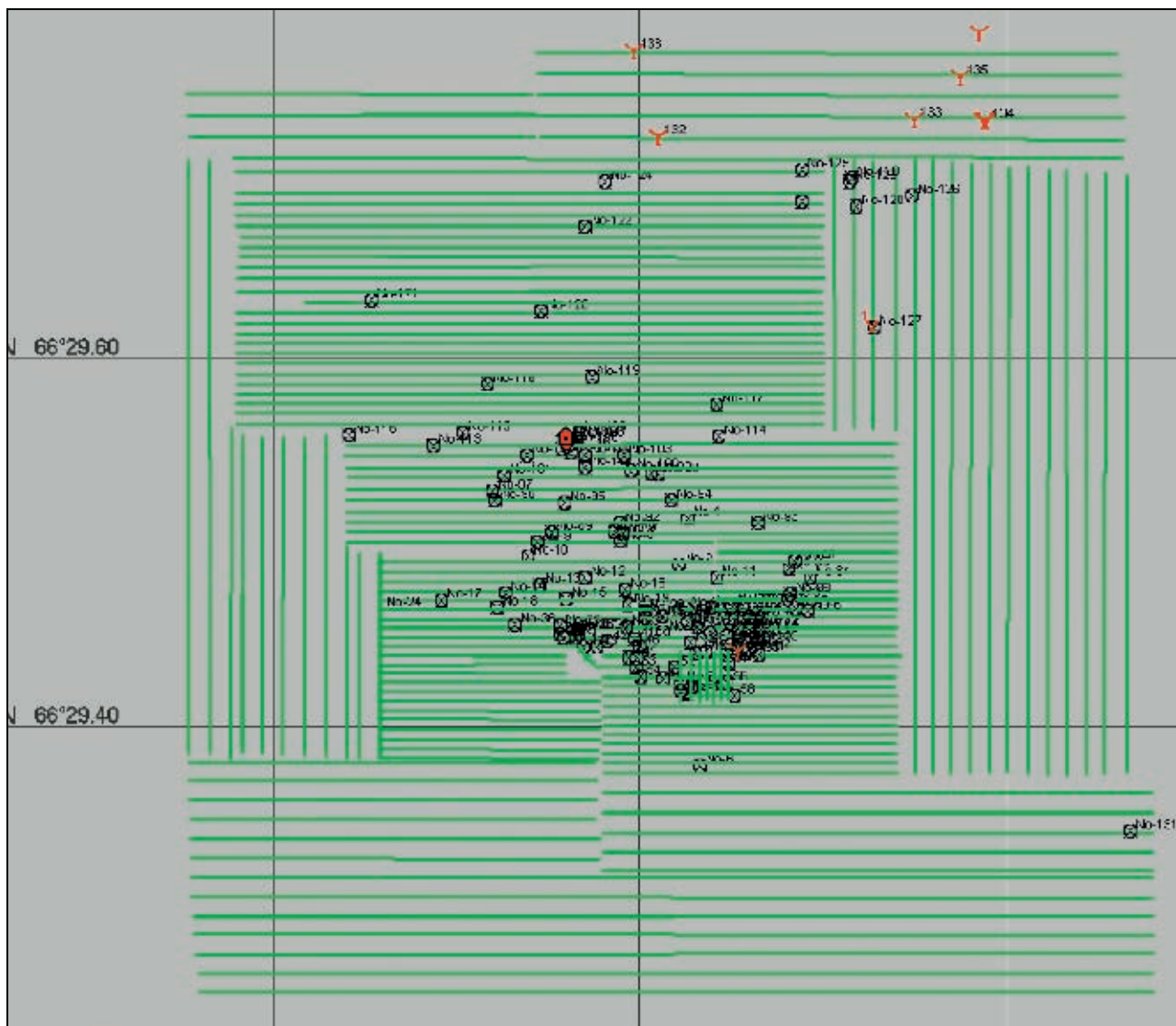
65. Elin Eliassen forklaring for Kommissjonen 1981 13. juli 1982, se vedlegg 6.1.

66. Hallvard Johan Heggens forklaring for undersøkelseskommissjonen 25. oktober 2007, se vedlegg 1.7.



Figur 5.5 Undervannsfoto av propell inntullet i not.

Kilde: Undervannsfilmning juni 2006.



Figur 5.6 Oversikt over gjennomsøkt område. Grønn linje representerer legg.

perioden 6.–13. juni 2006. Det ble gjennomført søk i perioden 6.–9. juni og 12.–13. juni 2006.⁶⁷

Ut fra de opplysninger kommisjonen hadde, var vraket flyttet i forbindelse med tidligere hevingsforsøk. Søket ble derfor startet i oppgitt posisjon for vraket før hevingsforsøk i henhold til rapport fra Odd Sørheim av 20. februar 1981, da denne posisjon ble ansett som den sikreste posisjonsangivelsen. ROV ble sjø satt 6. juni 2006 ca. kl. 04.00 og hoveddelen av vraket ble lokalisert kl. 08.22.

Ved filmingen ble det observert at vrakrestene var kraftig innhyllet i notrester, tauverk og wirer. Alle konstruksjoner av tre, fra og med dekk og under, var borte. Rekken var brukket av på styrbord side. All treverk under, og antatte rekkestøt-

ter var borte. Casingen lå på siden. Den var rimelig hel, men hadde blitt skåret opp med ca. 10–20 cm åpning på skrå nedover i akterkant.

Hovedmotor, med hydraulikkpumpe montert i forkant, befant seg foran dekkshuset. Fundamentet til motoren var borte. Boltene som ikke lå mot sjøbunnen, var i hovedsak rette. Trålbakken lå med baugen litt skrått nedover mot bunn, med litt helning til babord. Bakkdekket på styrbord side var delvis revet ut, og det ble observert et hull i bakre del av bakken på styrbord side, ca. 10 cm i diameter. Bakken har en kraftig innstukning i baugen over mot styrbord side.

Etter at vraket var filmet ble det søkt sørover og østover for å finne opprinnelig posisjon for "Western" før 1. hevingsforsøk. Det ble i forlisområdet funnet et stige. Med utgangspunkt i den stige det var referert til Bergen Underwater Service AS rap-

67. Rapport fra søk med KNM Tyr etter Western 06.06.2006–13.06.2006, se vedlegg 2.1.

port av 9. mars 1981, ble det søkt beregnet antatt forlissted. Dette området ble skannet med ROV og filmet med kamera holdt i horisontal posisjon. Parallellen nord-syd ble filmet i traseer med 10 meters avstand. Hensikten var å vurdere bunnens beskaffenhet. Filming viste et kupert terreng med flere bergfremspring med rifter og store steiner. Området ender i nord i et flatere bunnparti.

Søk ble foretatt over et område som tilsvarende 1x1 km², dvs. 1000 meter x 1000 meter, med opprinnelig funnområde ca. midt i området. Ved systematiske søk med ROV og kamera ble det kjørt parallelle nord/sør- og øst/vest-traseer.

Hovedhensikten med å utvide søkeområdet var å kartlegge om det skulle forefinnes gjenstander som kunne antyde at fremmede fartøyer og lignende har vært i forlisområdet på forlistidspunktet, eller i umiddelbar nærhet av dette.

Det ble tatt opp en rekke gjenstander under søket. Hensikten var å lete etter tegn som kunne bidra til å beskrive hendelsesforløpet under forliset. Blant annet ble motor til lettått, gear, propellaksel og propell hevet. Flere gjenstander i ytterområdene ble også hentet opp. Bakgrunnen for dette var å undersøke om de hadde egenskaper, dvs. størrelse og vekt, som kunne antyde at de var blitt ført av gårde med strøm under forlistidspunktet eller ved senere hevingsforsøk.

En av gjenstandene som ble hevet var en bastic, som senere er identifisert som den pumpelignende gjenstand det er referert til i rapport fra Bergen Underwater Service AS, jf. punkt 5.3.⁶⁸

Det ble også hevet et anker som viste seg å være atskillig større enn forventet for "Western". Ankeret er senere identifisert som et anker som ble mistet fra "Nordfisk" i forbindelse med de hevingsforsøk som ble gjennomført i 1981.⁶⁹

Ronald Johan Olsen, fisker fra Selvær, har ovenfor kommisjonen 9. november 2006, forklart:

«Vitnet har drevet med notfiske i perioden 1969 til 1976 og en del i senere år med egen båt. I 1970–71 var vitnet hyret om bord i Trænværing. Ved en anledning mistet fartøyet halve nota mellom Dørvær og Nesøya. Vitnet viste på kartet at dette skjedde på ca. 66, 31,50 N og 12,24 Ø. På tidspunktet var det lite vind men en del havdønninger. Da nota for valgte skipperen å bakke båten for å hindre at hele noten skulle gå over bord. Dette førte til at nota raskt gikk



Figur 5.7 Anker

Kilde: Undersøkelseskommisjonen

inn i propellen og fartøyet ble liggende å drive uten styring.»⁷⁰

Det ble under filmingen observert notrester i den nordøstre del av området som ble gjennomført. Notrestene kan stamme fra nota som ble mistet fra fartøyet "Trænværing", uten at dette kan sies med sikkerhet.

Med unntak av ankeret og notrestene ble det ikke funnet gjenstander som ikke naturlig vil kunne tilbakeføres til "Western".⁷¹

5.11 Søk den 20. mars 2007

Den 20. mars 2007 ble det igjen gjennomført undervannsfilmning med bruk av KNM Tyr. Søk ble i det alt vesentlige foretatt ved hoveddelen av vraket, men det ble også søkt i opprinnelig forlisområde.⁷² Det ble under dette søkt nærmere opplysninger i tilknytning til hull på babord og styrbord side av trålbakken. På grunn av not og tauverk som hang ned fra bakkdekk var det ikke mulig å få atkomst for nærfilmning av babord hull fra innsiden, mens hullet på styrbord side ble filmet både fra innsiden og utsiden. Det ble ikke påvist andre hull på babord side av bakkdekk ned mot rekken.

Også akterskott, langskipsskott, fremre skott i rom innenfor hullet i styrbord side ble undersøkt. Særlig vekt ble lagt på langskipsskott, som ble fil-

68. Jarle Peder Aksnes forklaring for undersøkelseskommisjonen 20. november 2006, se vedlegg 1.3, og rapport av 9. mars 1981 fra Bergen Underwater Service AS, se vedlegg 6.1.

69. Fritz Andreassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. november 2006, se vedlegg 1.2.

70. Ronald Johan Olsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. november 2006, se vedlegg 1.2.

71. Rapport fra søk med KNM Tyr etter Western 06.06.2006–13.06.2006, se vedlegg 2.1.

72. KNM Tyr: Rapport fra Undervannsarbeid ved vraket av fiskefartøyet Western, 26. mars 2007, se vedlegg 2.3.

met både fra styrbord og babord side. Det ble ikke funnet hull i langskipsskott, eventuelt som følge av at objektet som penetrerte sida har fortsatt videre innover.

Videre ble det konstatert at det ikke lå ankerkjetting i fremre del av bakkdekket. Det så ut som at rester av indre stevn (i tre) fortsatt var intakt, men ved å dunke forsiktig på disse restene så det ut som at deler av indre stevn oppløste seg i «brun røyk». Rekkeplatene i aluminium på babord side i så ut til å ha revnet ved innsveising til platekledning på stevn. På styrbord side gikk hullet et stykke akterover.

Spill og vinsjer på hoveddekk ble filmet. Det ble observert to tromler for snurpewire. Den ene ser ut til å være omtrent full, den andre tom. Ved undersøkelser av propellen var det ene bladet, som var noe bøyd på tuppen klart synlig, mens de to andre bladene lå skjult av not evt. sand. Propellens orientering kan tyde på at akselen har brukket lang akterut, uten at det kan sies med sikkerhet.

Det ble under hele arbeidet filmet vrakdelene og utstyr fra mange ulike vinkler og avstander, herunder hovedmotor, hjelpemotor, lukearm og skott.

Ettersom det ved senere vurderinger av sannsynlig havaristed har vist seg at det område som tidligere vurdert som forlisområde og filmet i 2006 sannsynligvis var litt for langt mot syd, ble kompletterende filming av et område på ca. 40 meter x 40 meter, som omkranser det stedet hvor vraket etter all sannsynlighet befant seg før første heving. Filmingen viste at forholdene varierer betydelig over små avstander, fra relativt slette, grusete områder, til steiner og bergknatter med en viss størrelse og høydeforskjell, uten at dette ble forøkt anslått kvantitativt under filmingen.⁷³

5.12 Heving av vrakdelene 12. april 2008

Heving av enkelte vrakdelene fra "Western" ble gjennomført den 12. april 2008 av Seløy undervannsservice på oppdrag for Nordland fylkeskommune. Etter invitasjon deltok kommisjonen som observatør under et mislykket forsøk på heving av trålbakken 11. april 2008. Den 12. april 2008 ble hovedmotor med hjelpemotor, casing, dekksluke og trålbakk hevet.

Etter heving av casing ble denne gjennomsett av hevingsmannskap. Kommisjonen har mottatt



Figur 5.8 Heving av "Western"s motor.

Kilde: Seløy Undervannsservice AS.

følgende beskrivelse av kapteinslugaren og gjenstander funnet i lugaren:

«Når jeg Robert Rønningen kom inn i lugaren, lå alt strødd nede på dørken, det var et lag med noe som kunne ligne på leire som gjenstandene var dekket med (helt eller delvis). Det var ingen tegn til skap eller skuffer. Det eneste som kunne ha vært et skap eller lignende var der permene sto. Dette var fremme på babord side på lugaren, nede ved dørken, (mener jeg). Det som var av gjenstander i lugaren som jeg kommer på, og som ble tatt ut og lagt i karet med sjøvann er som følger.

Sko, Bukser, 1 stk Signal Pistol, 1 stk gevær, Signalpatroner, Deler av loggbok, Permer (eller om dette var noe slags album av noe slag), håndkrem eller noe lignende, lommebok som lå inne i en av buksene, Shellkort, deler av noe som så ut som gensere.»⁷⁴

De hevede vrakdelene ble ilandført til Vågen i Sandnessjøen den 13. april 2008. Politiet ved Herøy og Dønna lensmannskontor bistod i å sikre vrakdelene etter ilandføring. Av politirapport av 16. april 2008 fra lensmann Edvard Martin Børø, Herøy og Dønna lensmannskontor, fremgår:

«Fra lekteren ble det løftet på land følgende:

En ca. 600 l åpen plastbeholder m/div gjenstander badet i 200 – 300 liter sjøvann, som iflg Hansen er foruten tekstiler (klær), et en-håndsvåpen, en rifle, en lommebok, dokumenter som formentlig kunne være en skipsdagbok, samt div., tekniske gjenstander.

En trålbakk av aluminium, deformert.

En tre-roms «keising» i stål

73. Rapport: Undervannsfilmning av vraket av Western ved KNM Tyr 20. mars 2007, se vedlegg 2.2.

74. E-post til undersøkelseskomisjonen fra Seløy Undervannsservice AS 14. oktober 2008.

En motor m/gir (hovedmotor)

Diverse metall/stål rør, plater og mindre gjenstander

Alt som ble satt på land var preget av å ha vært under havoverflaten, tæring og mengler/sjødyrskall var synlig.

Alt, med unntak av den nevnte plastbeholder ble plassert samlet, men med muligheter til å gå rundt for besiktigelse. Gjenstandene som ble plassert ute, ble tildekket av plastpressninger, og politiets sperrebånd som avgrensning.

Plastbeholderen ble brakt inn på et kaldlager og innelåst.»⁷⁵

Tre konsentrerte «klaser» med dokumenter ble sendt Vitenskapsmuseet, NTNU. Av politirapport av 16. april 2008 er opplyst om følgende øvrige funn i plastbeholderen:

«Ett en-håndsvåpen, muligens en signalpistol. Det er kun skjeflet som er identifiserbart, det fremste av våpenets parti er ikke synlig grunnet formentlig plastmateriale som er smeltet som en klump rundt, jf. tidligere tilsendt foto.

En rifle, ukjent kaliber, kun deler av kolben er synlig, det øvrige er tildekket av tekstiler og formentlig smeltet plastmateriale, jf. tidligere tilsendt foto.

En ca. 2 m lang skumplastmadrass, brunaktig, med en slett side og en kuleformet overflate. På den kuleformede overflaten, på to plasser, er det klare tegn til smelting/sviskader, jf. tidligere tilsendt foto.

Det ble videre funnet flere patroner til signalpistol, og to esker som formentlig inneholder patroner til rifle (ikke åpnet).

En 220V/24V alternator (strømprodusent), verktøysett, fotoapparat, pakninger, fottøy, klær av diverse slag, dyne, mindre skumplast.»⁷⁶

75. Politirapport av 16. april 2008, se vedlegg 3.9.

76. Op. cit.

Kapittel 6

Vurdering av vrakdeler og registrerte skader

6.1 Innledning

I kapittel 6 gis det en oversikt over vrakdeler som er funnet, vrakdelenes lokalisering og vrakets beskaffenhet. Videre redegjøres det for undersøkelser kommisjonen har tatt initiativ til vedrørende ulike vrakdeler.

For å søke å få en best mulig oversikt over vrakets tilstand etter havariet har kommisjonen gjennomgått filmer som viser "Western" på havbunnen i perioden 20. mars 1981 til oktober 1981 samt gjennomgått den skriftlige dokumentasjon fra 1981. Kommisjonen har også foretatt avhør av personer som deltok under filming og hevingsforsøk i 1981, for å søke å innhente ytterligere informasjon. Forøvrig har kommisjonen i 2006 og 2007 med bistand fra KNM Tyr filmet vraket av "Western", som befant seg på ca. 90 meters dyp. Det ble også gjennomført filming av havbunnen rundt vraket over et område på ca. 1000 x 1000 meter.

Ut fra de observasjoner som ble gjort under filmopptak i 2006 og 2007, har kommisjonen konstatert at vrakrestene er spredt ut over et forholdsvis stort område. Hoveddelen av vraket lå forholdsvis samlet etter siste hevingsforsøk i oktober 1981. Det alt vesentlige av treverket var forsvunnet. Vraket bar tydelig preg av å ha vært igjennom flere hevingsforsøk, hvor det har vært flyttet etter å ha falt ned under løft.

I forbindelse med filmopptak ble det foretatt heving av en del vrakdeler. Det har vært innhentet sakkyndige uttalelser, både relatert til hevede vrakdeler og ut fra observasjoner fra undervannsfilming. Kommisjonen har løpende vurdert om det gjennom heving av ytterligere deler av vraket, ville kunne innhentes ytterligere informasjon av vesentlig betydning for å finne årsaken til forliset. Ved vurderingen delte kommisjonen seg i *et flertall*, bestående av leder Ankill og medlemmene Amdahl, Madsen, Nedrelid og Strand, og *et mindretall*, medlemmet Bakken. For nærmere redegjørelse vises til punkt 2.5.3.

På bakgrunn av de ulike synspunkter innen kommisjonen, samtidig som heving av vraket eller deler av vraket ikke var hensyntatt i kommisjonens

budsjett, ble spørsmålet forelagt Justisdepartementet i brev av 29. juni 2007.¹

Den 3. september 2007 traff Fylkesrådet i Nordland vedtak om at man i forståelse med de etterlatte ville igangsette heving av "Western"s trålbakk. Fylkeskommunen engasjerte sakkyndige for å foreta laboratorieundersøkelser av materiale rundt hullene i trålbakken når denne var brakt på land.²

Justisdepartementet besluttet i brev av 13. september 2007 at det fra departementets side ikke ble tatt initiativ til å heve vrakdeler etter "Western"s forlis.³ Departementet hadde ikke innvendinger mot at kommisjonen undersøkte hevede vrakdeler.

Heving av deler av vraket, i det alt vesentlige trålbakk, casing og motor, ble gjennomført i april 2008. Vrakdelene ble brakt på land i Sandnessjøen. Kommisjonen har fått gjennomført undersøkelser av trålbakken, casingen og gjenstander funnet i denne og hovedmotoren.

6.2 Observasjoner av "Western" før første hevingsforsøk

6.2.1 Brukket stevn, bulk, revne i bakken

De første undervannsfotograferinger av "Western" ble foretatt etter at deler av nota var fjernet. Ved fotograferingen ble det registrert en skade i stevnen, jf. punkt 5.4 og 5.5. Kommisjonen har gjennomgått filmer fra perioden 20.-27. mars 1981. Fra disse opptakene observeres blant annet at bakken er trykket inn ved innfestingen til forstevnen på babord side ca. 1 meter over hoveddekk, hvor forstevnen synes å være brukket (illustrert i figur 6.1). Inntrykningen i stevnen anslås til ca. 20 cm.

Ved slik inntrykking av stevnen vil nedre del av bakken bli utsatt for betydelig strekk. Det er ved

1. Brev til Justisdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 29. juni 2007.
2. Fylkesrådet i Nordland vedtak av 3. september 2007 og brev til undersøkelseskommisjonen og Justisdepartementet fra Nordland fylkeskommune 18. september 2007.
3. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Justisdepartementet 13. september 2007.



Figur 6.1 Bule i babord baug, deformasjon av stevn.

Kilde: Film 20. mars 1981, Diving Consult. Tilføyelse av undersøkelseskommisjonen.



Figur 6.2 Revne i trålbakk mot hoveddekk.

Kilde: Film 20. mars 1981, Diving Consult. Tilføyelser av undersøkelseskommisjonen.



Figur 6.3 Babord baug sett ovenfra.

Kilde: Film 20. mars 1981 Diving Consult. Tilføyelser av undersøkelseskommisjonen.

fotografering registrert en revne i bakken ved innfestingen til hoveddekk ved forstevnen på babord side, jf. figur 6.2. Revnen anses av kommisjonen å være en følgeskade av inntrykkingen i stevnen.

Det er videre observert svarte striper bak de malte stripene i stevnen, jf. figur 6.1 og 6.6, og mørke flekker oppover jernbeslaget på stevnen, jf. figur 6.2.

Med unntak av ovennevnte, synes babord baug å være uskadd så langt det fremgår av filmopptak, jf. figur 6.3.

Kommisjonen har vurdert forskjellige mulige årsaker til skaden i forstevnen, og har gjennom beregninger anslått at den kraft som skal til for å brette stevnen ligger mellom 8-13 tonn avhengig av retningen til den kraften som har virket på stevnen.⁴

6.2.1.1 Skadeårsak

Kommisjonen har vurdert forskjellige mulige årsaker til skaden i forstevnen, herunder:

- Støtskade før ankomst Lovund eller under oppholdet på Lovund
- Støtskade ved kollisjon med annet fartøy eller flytende objekt etter avgang fra Lovund
- Støt mot havbunn ved forlis
- Skade ved notfjerning etter forliset

Støtskade før ankomst Lovund eller under oppholdet på Lovund

Den registrerte skaden ville kunne oppstått i tilfelle "Western" kjørte inn i en kai med en fart av ca. 0,65 m/s (1,2 knop).

Det foreligger ikke opplysninger om at "Western" hadde synlige skader i stevnen forut for forliset. Vitnet Jan Martinussen, som deltok ved lossingen av "Western" ved fiskemottaket til Vigner Olaisen på Lovund om kvelden 6. februar 1981, har ovenfor kommisjonen den 14. september 2007 forklart:

«Da Western ankom Olaisen var det ikke noe spesielt med fartøyet. Bakken var ny, og vitnet ville ha lagt merke til det dersom det hadde vært noen skader på denne. Hvis noen hadde laget bungel i en ny bakk ville vedkommende fått høre det.»⁵

Etter lossingen ved Olaisens fiskemottak dro "Western" til Fjellgård & Sønners fiskemottak.

4. J. Amdahl: Notat vedrørende skadeberegninger for Western, 23. november 2007, se vedlegg 3.4.
5. Jan Martinussen forklaring for undersøkelseskommisjonen av 14. september 2007, se vedlegg 1.6.

Det kan ikke utelukkes at "Western" ble påført støtskade i stevnen under oppholdet på Lovund. Kommisjonen finner det likevel lite sannsynlig at dette ikke ville blitt registrert i forbindelse med lossing ved fiskemottakene, og fremkommet i de avhør som ble gjennomført umiddelbart etter forliset. Selv om det rent teoretisk kan være en mulighet for at skaden i stevnen oppsto som resultat av sammenstøt med kai ved avgang fra Lovund, finner kommisjonen dette lite sannsynlig.

Støtskade ved kollisjon med annet fartøy eller flytende objekt etter avgang fra Lovund

Skaden vil rent teoretisk kunne ha oppstått ved et mindre sammenstøt med annet fartøy, eller mellom fartøy og flytende objekt. Skaden er likevel helt marginal i forhold til potensielle kollisjons-skader og tilsvarer et sammenstøt i en relativ hastighet mellom to fartøy eller mellom fartøy og flytende objekt i størrelsesorden 0,65 m/s (1,2 knop.)

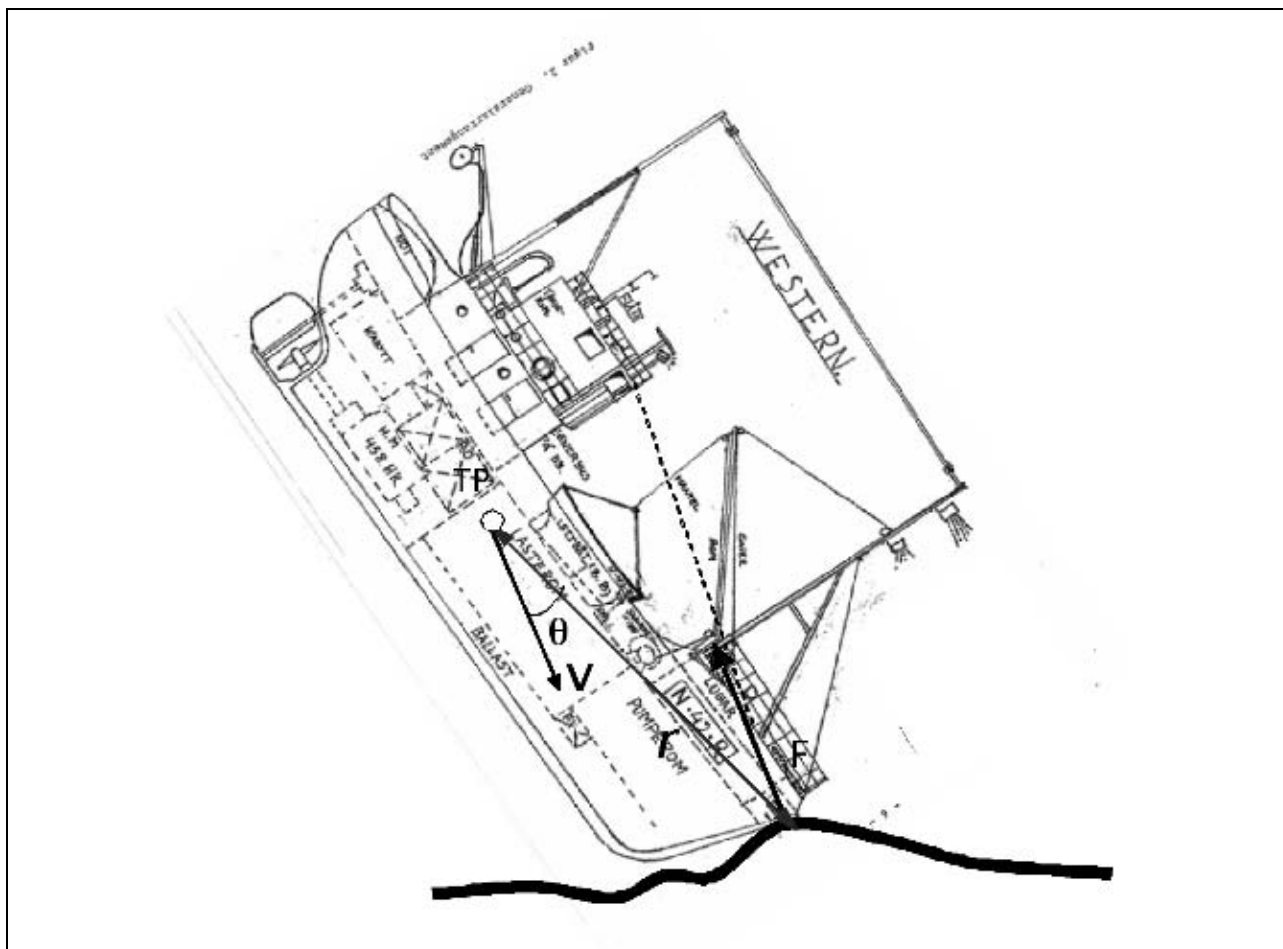
Støt mot havbunn ved forlis

Kommisjonen 1981 har uttalt at skaden sannsynligvis skyldes "Western"s sammenstøt med havbunnen.⁶ Dette fordrer at "Western" har truffet havbunnen med baugen nedover i relativt stor vinkel hvor størrelsen vil være avhengig av bunntopografien på stedet.

Når det gjelder beregninger av hvordan "Western" fylles med vann og synker, vises til punkt 8.8. Ut fra disse beregninger vil "Western" med sannsynlighet treffe havbunnen med forstevnen først. På grunn av de usikkerhetsmomenter det der er redegjort for, er det likevel ikke mulig å bestemme helningsvinkelen ved treffet med rimelig grad av nøyaktighet.

I støtøyeblikket er det rimelig å anta at alle hulrom i "Western" i det alt vesentlige var fylt med vann. Totalt vil dette utgjøre en masse på ca. 300 tonn. I tillegg kommer hydrodynamisk tilleggs-masse, anslått til ca. 15 % av totalt volum, dvs. ca. 45

6. Rapport av 6. april 1981 fra Den faste undersøkelseskomisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten i anledning "Western"s forlis 6. februar 1981, se vedlegg 6.1.



Figur 6.4 Skisse av støt mot havbunnen ved forlis.

tonn. Med en skipsvekt på ca. 100 tonn vil total treg masse ut fra disse beregninger bli på ca. 445 tonn ved sammenstøt med havbunnen. Ut fra dette anslås det at skaden i forstevn kunne ha blitt forårsaket ved kollisjon med havbunnen ved en støthastighet på ca. 0,35 m/s. Støthastigheten er beregnet ut fra at forstevnen treffer havbunnen med et rett, sentralt støt. Reelt sett vil støtet neppe vært fullstendig sentralt og/eller rett. Hastigheten som er nødvendig for å forårsake skaden vil derfor sannsynligvis være noe større. Ved å hensynta dette og andre usikkerhetsmomenter ved de beregninger som er foretatt, anslås støthastigheten som vil være nødvendig for å forårsake den observerte skaden i forstevnen mest sannsynlig å ha vært i størrelsesorden 0,3-0,5 m/s.

Synkeprosessen er vurdert i punkt 8.8 hvor det er anslått at "Western"s hastighet ved treff mot havbunnen maksimalt kunne ha vært 1,4 m/s, men sannsynligvis var betydelig lavere. Ut fra støthastighet alene kan det derfor ikke utelukkes at skaden i forstevnen skyldes støt mot havbunnen.

Bergen Underwater Service AS har i rapport av 9. mars 1981 konstatert at "Western" lå i et relativt ujevnt og steinete område, med dybdevariasjoner fra 69 til 71 meter. Jarle Peder Aksnes, som foresto undervannsfotografering for Bergen Underwater Service AS har til kommisjonen den 20. november 2006 forklart at vraket lå på ujevn og steinete grunn, hvor det dreide seg om steiner opp mot ca. en meter i diameter. Ut fra kommisjonens iakttagelser i forbindelse med filming i 2007 varierte forholdene på forlisstedet betydelig over små avstander, fra relativt slette, grusetete områder, til områder med steiner og bergknatter, jf. figur 6.5.⁷

Ut fra kommisjonens vurdering kan det etter dette ikke utelukkes at skaden i forstevnen ble påført da "Western" traff havbunnen.

7. Rapport fra Bergen Underwater Service AS av 9. mars 1981, se vedlegg 6.1, Rapport: Undervannsfilmning av vraket av Western ved KNM Tyr 20. mars 2007, se vedlegg 2.2, Jarle Peder Aksnes forklaring for undersøkelseskommisjonen 20. november 2006, se vedlegg 1.3.



Figur 6.5 Bergknatter i området ved baugens sannsynlige posisjon ved filmingen 20. mars 1981.

Kilde: Undervannsfilmning av vraket av Western ved KNM Tyr 20. mars 2007.

Skade ved notfjerning

Vitnet Odd Sørheim, som foresto notfjerning den 20. februar 1981 har overfor kommisjonen den 20. september 2006 forklart:

«Arbeidet startet med at den nota som fløt på sjøen ble halt inn. Han husker ikke om noen av notene lå i havflaten. De dro deretter noten opp med triplexen. På ett tidspunkt da de var rett over Western sa de på ekkoloddet at vraket var i bevegelse oppover, men ikke slik at hele skroget var løs fra bunnen.

På dette tidspunktet nektet triplexen å dra lenger. I det videre arbeidet brukte de Selvaag Senior som vektstang og slakket med jevne mellomrom på triplexen for å få rykkbevegelser, som etter hvert førte til at nota ble slitt løs fra Western. Under hele arbeidet presset de hele tiden med sidepropellene for å hindre at Western ble dratt mot dypere vann.»⁸

Videofilm av vraket av 20. mars 1981 viser mørke flekker på babord side av rekken opp mot trålbakken, aktenfor baugen. Stripene og flekkene kan etter kommisjonens vurdering være forårsaket av at maling har blitt slitt av i forbindelse med at notlin har ligget hardt an mot trålbakken under notfjerningen, jf. figur 6.1 og figur 6.6.

Kommisjonen har foretatt en vurdering av den trekkraft som er nødvendig for å knekke forstevnen ved notfjerning.⁹ Utfra beregningene finner



Figur 6.6 «Svarte flekker» på babord trålbakk/rekke.

Kilde: Film 20. mars 1981 Diving Consult. Tilføyelse av undersøkelseskommisjonen.

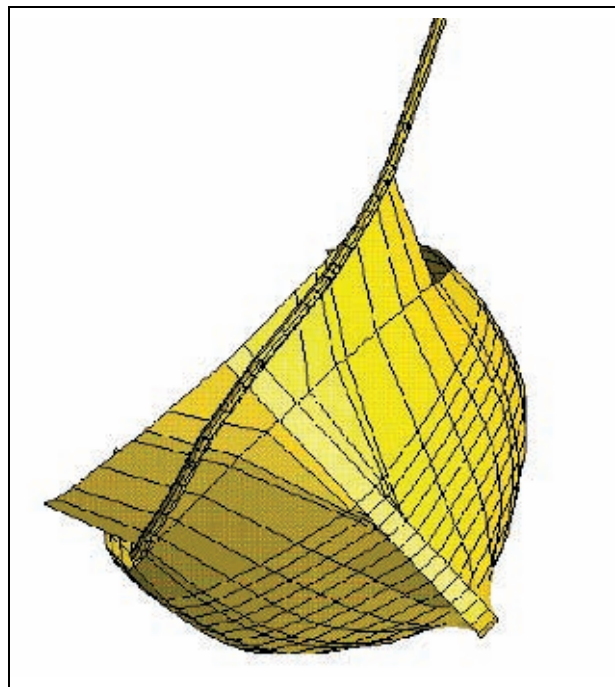
8. Odd Sørheim forklaring for undersøkelseskommisjonen 20. september 2006, se vedlegg 1.1.
9. J. Amdahl: Notat vedrørende skadeberegninger for Western, 23. november 2007, se vedlegg 3.4.

kommisjonen det rimelig å anslå at ytre stevn vil brette i tilfelle nota er orientert vinkelrett på stevnen, og drakraften gjennom nota er på 8-10 tonn.

Jarle Peder Aksnes, som foretok undervannsfotografering av "Western" etter at notfjerningen var gjennomført, har forklart at "Western" hadde en slagside på ca. 30-35° da den ble filmet.¹⁰ Med en slik slagside kan nota ha vært orientert ganske vinkelrett på stevnen under notfjerningen. De svarte merkene langs rekken på babord side av stevnen synes også å indikere notas retning mot baugen. Figur 6.7 viser et eksempel på geometri hvor nota er orientert relativt vinkelrett på stevnen.

Dersom nota ikke har stått vinkelrett på stevnen vil nødvendig drakraft for å forårsake skaden øke, dog ikke dramatisk for moderate vinkelavvik. Dersom vinkelavviket eksempelvis hadde vært 25°, ville nødvendig drakraft ha vært ca. 10% større, dvs. 9-11 tonn.

Egil Sørheim har forklart at nothalingen ble foretatt av fartøyet "Selvaag Senior" med en Triplex 603 vinsj.¹¹ I følge opplysninger fra Triplex AS har denne en nominell kapasitet på 12 tonn trekkraft. Triplex AS har oppgitt at ved å justere på ventilene kan man oppnå opp til 14 tonn trekkraft. I tillegg hadde triplexens flåtrommel en egen motor,



Figur 6.7 Illustrasjon av not/wire mulige anlegg mot forstevn og bakkdekk ved notfjerning.

10. Jarle Peder Aksnes forklaring for undersøkelseskommisjonen 20. november 2006, se vedlegg 1.1.
11. Egil Sørheim forklaring for undersøkelseskommisjonen 10. november 2006, se vedlegg 1.2.

som innkoblet økte trekkraften med 2,5 tonn. Total trekkraftkapasitet under notfjerningen anslås på denne bakgrunn å ha vært i størrelsesorden 14,5-16,5 tonn.

I følge forklaring fra Odd Sørheim brukte de "Selvaag Senior" som vektstang og slakket med jevne mellomrom av på triplexen for å få rykkbevegelser som etter hvert førte til at nota ble slitt løs fra "Western".¹²

Kommisjonen legger til grunn at det ved å dra nytte av skipets rulleenergi på en slik måte vil kunne oppstå en dynamisk forsterking av trekkraften. Den totale kraft vil likevel kunne vært noe redusert under henvisning til at nota var sleip på grunn av silda som hadde gått i den. Det er derfor vanskelig å anslå med stor grad av sikkerhet hvor stor del av den maksimale trekkraften som ble oppnådd. Marginen er likevel så vidt stor at det anses som sannsynlig at trekkraften har oversteget stevens kapasitet, selv om det tas hensyn til at kraften ikke nødvendigvis har virket helt normalt på baugen.

Kommisjonen har ikke funnet å kunne utelukke at skaden i forstevnen oppsto da "Western" traff havbunnen. Under henvisning til de registrerte striper på trålbakken, beskrivelsen av gjennomføringen av notfjerningen samt beregningen av den kraft som kreves for å forårsake skaden, finner kommisjonen det likevel mer sannsynlig at skaden i "Western"s forstevn har oppstått under notfjerning.

12. Odd Sørheim forklaring for undersøkelseskommisjonen 20. september 2006, se vedlegg 1.1.



Figur 6.8 Stillbilde av mørk flekk på babord trålbakk.

Kilde: Film 20. mars 1981, Diving Consult.

6.2.2 Hull i bakkdekk

Ved undervannsfilmning 20. mars 1981 ble det registrert en mørk flekk på babord side av trålbakken på "Western", se figur 6.8. Ved filming av vraket i mars 2007 ble det konstatert at den mørke flekken på babord side var et hull på ca. 40 mm, se figur 6.9.¹³

Ved filming i juni 2006 ble det videre registrert et hull på ca. 100 mm i diameter på styrbord trålbakk, se figur 6.10.¹⁴

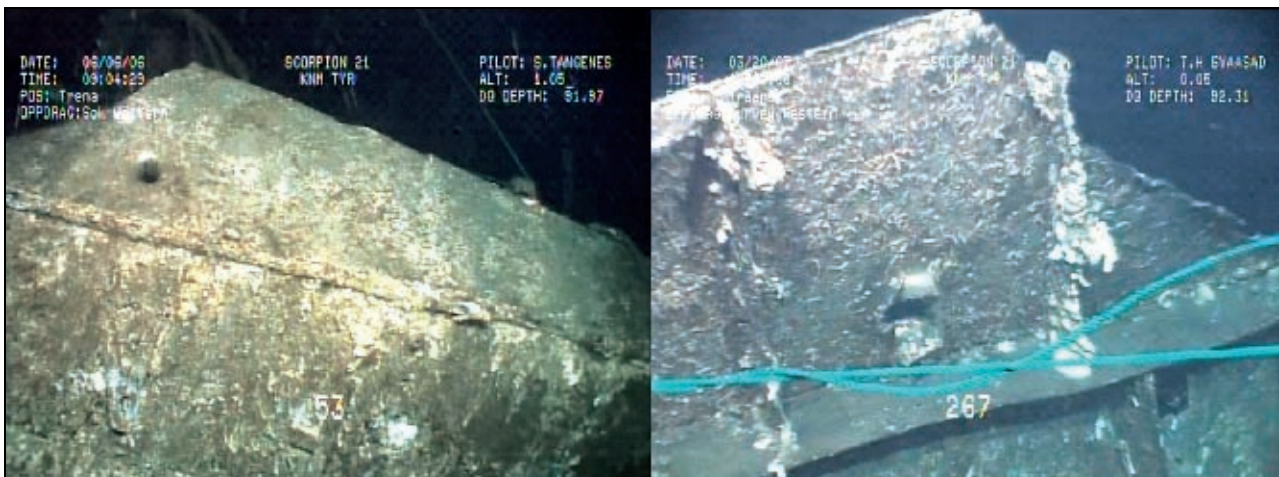
Ettersom hullene befant seg langt over vannlinjen la kommisjonen i utgangspunktet til grunn at disse ikke kunne være årsak til forliset.

Det har likevel i løpet av undersøkelsene fra forskjellige hold blitt reist spørsmål om hullene kunne være forårsaket av skudd/prosjektiler.



Figur 6.9 Stillbilde med mørk flekk på babord trålbakk innringet og påvist hull babord side ved filming i 2007.

Kilde: Film 20. mars 1981, Diving Consult. Undervannsfilmning av vraket av Western ved KNM Tyr 20. mars 2007.



Figur 6.10 Hull i styrbord bakkdekk filmet fra utside og innside.

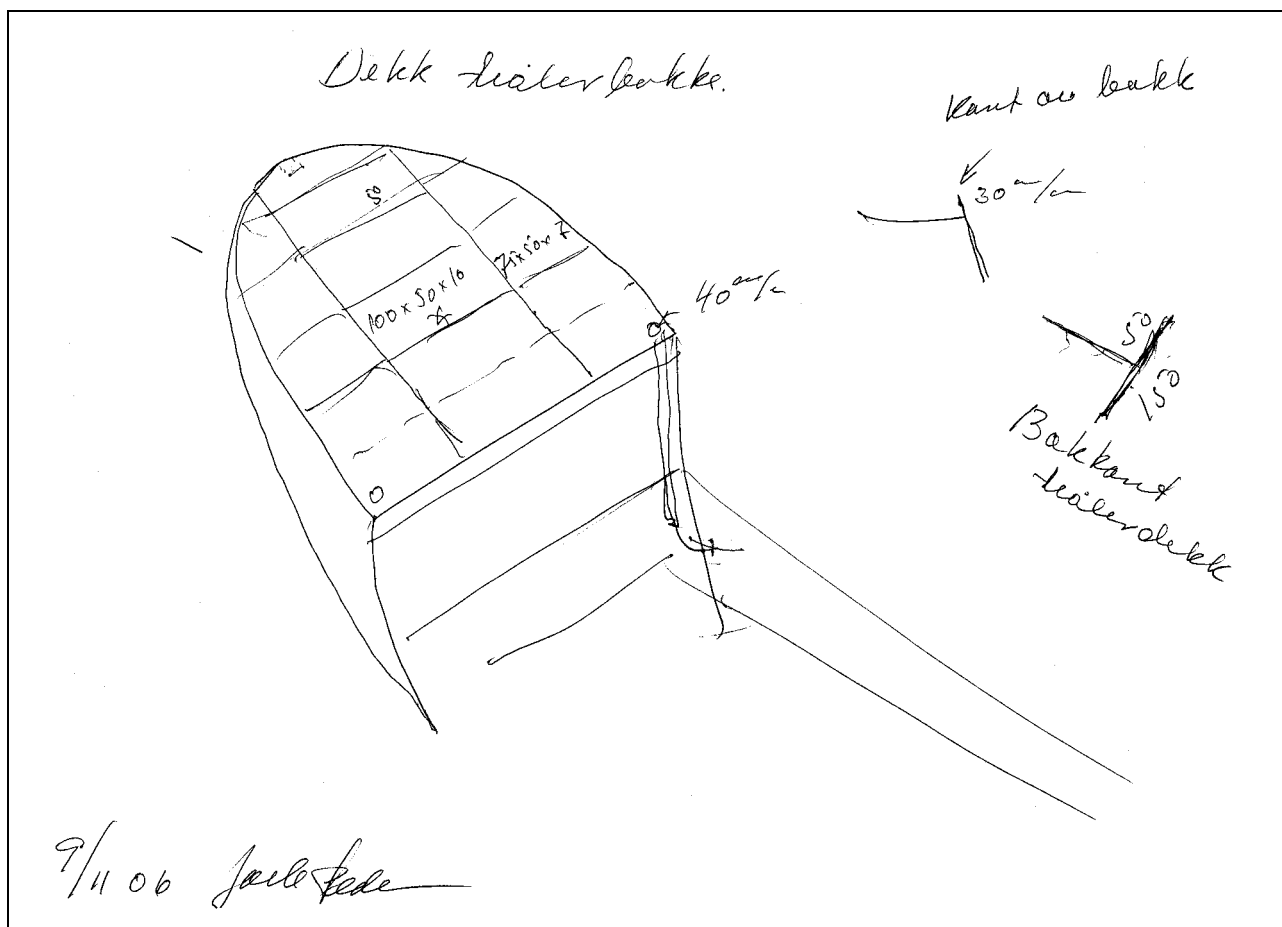
Kilde: Undervannsfilmning av vraket av Western ved KNM Tyr juni 2006.

Blant annet representanter fra etterlatte etter eier

13. Rapport: Undervannsfilmning av vraket av Western ved KNM Tyr 20. mars 2007, se vedlegg 2.2.
14. Rapport fra søk med KNM Tyr etter Western 06.06.2006-13.06.2006, se vedlegg 2.1.

og skipper har fremmet krav om heving av trålbakken, med ønske om nærmere undersøkelser for å bringe på det rene hva som har forårsaket hullene.

Kommisjonen har vurdert hvorvidt man overfor departementet fant grunn til å anbefale heving,



Figur 6.11 Skisse av bakkdekk foretatt av vitnet Jarle Pedersen 9. november 2006.

Kilde: Jarle Pedersen forklaring for undersøkelseskomisjonen 9. november 2006.



Figur 6.12 Fotografi av "Western" under ombygging til trålbakk.

Kilde: Hagar Eliassen. Uthevelse av undersøkelseskommissjonen.



Figur 6.13 Fotografi av "Western" under ombygging til trålbakk. Utklipp av trålbakk

Kilde: Hagar Eliassen. Uthevelse av undersøkelseskommissjonen.

for nærmere undersøkelser av hullene. Som grunnlag for eventuell anbefaling er det innhentet uttalelse fra Håkon Leth-Olsen, Hydro, seksjon for materialteknologi.¹⁵ Uttalelsen omfatter blant annet hvorvidt og eventuelt i hvilken grad hullet på babord side kan ha vært forårsaket av korrosjon av aluminium. Kommisjonen har videre engasjert G.H. Whittome, The Lanchester Gun Company for å avklare hvorvidt det gjennom studier av filmopptak er mulig å fastslå hvordan hullene er oppstått.¹⁶ Kommisjonen har i tillegg mottatt forklaringer fra

15. Håkon Leth-Olsen, Norsk Hydro, Olje og Energi, Seksjon for Materialteknologi: «Western forlis», rapport av 2. mai 2007, se vedlegg 3.5.



Figur 6.14 Fotografi av "Western" med sort stripe ned rekka ved aktre kant av bakkdekk.

Kilde: Bilde fra opptak av NRK's program «Brennpunkt».



Figur 6.15 Fotografi av "Western" med sort stripe ned rekka ved aktre kant av bakkdekk.

Kilde: Bilde fra opptak av NRK's program «Brennpunkt». Tilføyelse av undersøkelseskommissjonen.

personer med særlig kjennskap til trålbakken, samt foretatt gjennomgang av tilgjengelig film og bildemateriale.

Jarle Pedersen og Gunnar Ståle Vatne deltok under arbeidet med montering av trålbakk på "Western". Pedersen har i forklaring for kommisjonen den 9. november tegnet en skisse av bakkdekket, se figur 6.11. Han har forklart at det var to rør i bakkant av bakken for drenering av vann på dekket. Dreneringsrørene endte enten på hoveddekk

16. G.H. Whittome, The Lanchester Gun Company, rapport av 24. mai 2007, se vedlegg 3.6, og G.H. Whittome, The Lanchester Gun Company, rapport av 22. juni 2007, se vedlegg 3.7.

eller gikk ut i sidene. Nøyaktig posisjon for avslutningen er ikke gitt.¹⁷

Vatne har i sin forklaring for kommisjonen den 28. juni 2007 bekreftet at dreneringsrør enten kunne avsluttes over dekk eller ut i siden. Han forklarte videre:

«Hullene ble boret med hullsag, enten fra innsiden eller utsiden. De gikk enten i 90 graders vinkel ut siden, eller slik at røret skrånte nedover. Utvendig ble røret sveiset med utvendig fuge, hjørne mot hjørne.»¹⁸

Kommisjonen har gjennomgått fotografier, av "Western" under ombygging til trålbakk ved verftet Nor-Offshore i 1980, jf. figur 6.12 og figur 6.13. Det legges til grunn at fotografiet i figur 6.13 er av senere dato enn fotografiet i figur 6.12, da masten er montert. Begge bildene viser en mørk flekk i trålbakkens styrbord side. De befinner seg på samme sted som det gjennom undervannsfotografering i 1981 ble konstatert en mørk flekk i trålbakkens babord side, og som ved undervannsfotografering i 2007 viste seg å være et hull. Den sorte flekken er tydelig større på det siste bildet. Dette kan tyde på at man på det tidspunkt det første fotografiet ble tatt har maskinert ut et hull for utløpet av dreneringsrøret mens dreneringsrøret er montert på det siste fotografiet. Sveising av dreneringsrøret vil lett kunne misfarge aluminiumsplatene slik at flekken blir mer fremtredende på bildet.

Figur 6.14 og figur 6.15 viser bilde av "Western"s styrbord side. Bildene er tatt fra NRKs program «Brennpunkt» i 1998. Bildene viser en sort stripe som går ned langs rekka i akterkant av bakkdekket. Dette er en sterk indikasjon på at urent vann har blitt ledet ned på stedet. Noe av stripen skyldes åpenbart urent vann fra utliggerens akteropplagring på trålbakken, men – som figur 6.15 viser – er det en tydelig sirkulær konsentrert flekk på det stedet et eventuelt dreneringsrør ville kunne ut.

Figur 6.16 og 6.17 viser fotografier av bakkdekket på babord side sommeren 1980. Til tross for manglende skarphet er det mulig å registrere at dreneringsrøret fra bakkdekket går nokså vertikalt ned langs siden og ender ut i siden over rekken.

Hullet på trålbakkens styrbord side ble ikke observert av vitnet Juul, som iakttok området under dykking ved første hevingsforsøk, og er heller ikke beskrevet i rapport fra Bergen Underwa-



Figur 6.16 Fotografi av bakkdekk – babord side.

Kilde: Hagar Eliassen. Tilføyelse av undersøkelseskommisjonen.



Figur 6.17 Fotografi av bakkdekk – babord side.

Kilde: Bilde fra opptak av NRK's program «Brennpunkt». Tilføyelse av undersøkelseskommisjonen.

ter Service AS etter undervannsfotografering 23. februar 1981.¹⁹ Vitnet Bjørnar Kyrre Sjøvik har forklart å ha sett film av "Western", som han mener ble vist før hevingsforsøkene startet. Bak på styrbord side har han forklart å ha observert noen svarte flekker, jf. punkt 6.2.4. Utover dette så han ingen skader på styrbord side.²⁰ Bakre del av trål-

17. Jarle Pedersen forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. november 2006, se vedlegg 1.2.

18. Ståle Gunnar Vatne forklaring for undersøkelseskommisjonen 28. juni 2007, se vedlegg 1.5.

19. Alf Johan Juul forklaring for Kommisjonen 1981 og rapport fra Bergen Underwater Service AS av 9. mars 1981, se vedlegg 6.1.

20. Bjørnar Kyrre Sjøvik forklaring for undersøkelseskommisjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

bakkens styrbord side ble tatt opp ved hevingsforsøk i mai 1981.

G.H. Whittome, The Lanchester Gun Company har avgitt rapport den 24. mai 2007. Som grunnlag for sin uttalelse har han blant annet gjennomført omfattende skuddtester på aluminiumsplater med rifler og granater. Fra rapporten siteres (kommissjonens oversettelse):

«Det er mulig å anslå retning, sannsynlig hastighet og tilnærmet form på gjenstanden som laget hullet i styrbord side. Jeg anslår at det var 10° fra vertikalen i langskips retning og 25° fra vertikalen i tverrskips retning. Hastigheten anslår jeg til å være atskillig under 50 meter pr. sekund, men gjenstandens masse vil være vanskelig å anslå. Kinetisk energi varierer proporsjonalt med gjenstandens masse, men den varierer med kvadratet av dens hastighet, så det kan beregnes at en liten gjenstand med stor hastighet vil ha den samme mengde kinetiske energi som en tung gjenstand med liten hastighet. Imidlertid, da ballistisk penetrasjon har blitt utelukket, synes det åpenbart at en gjenstand med relativt stor masse og liten hastighet har laget hullet. Det fremstår videre som at gjenstanden har blitt beveget mens den faktisk befant seg i hullet fordi utseende til hullet er så ujevnt på den indre kanten slik at det kan formodes at gjenstanden har blitt beveget fram og tilbake mens den penetrerte, nok til å rive opp materialet på en uregelmessig måte.»²¹

Når det gjelder hullet på babord side siteres fra Whittomes tilleggsrapport av 22. juni 2007 (kommissjonens oversettelse):

«Jeg undersøkte dette hullet inngående (kun fra utsiden, selvfølgelig), og jeg fant ikke noen av de karakteristiske inngangshullmerkene som granater lager i dette materialet. Det var ikke noe tegn til de ekstruderte kroneformede ringene som omgir et inngangshull fra en granat, og dette var ikke noe tegn til rillefurer på kantene av hullet.»²²

Ved vurderingen av behovet for heving av trålbakken delte kommisjonen seg i *et flertall*, bestående av kommisjonens leder, Ankill og medlemmene Madsen, Nedrelid, Amdahl og Strand og *et mindretall*, bestående av medlemmet Bakken.

Flertallet la ut fra en samlet vurdering av film og billedmateriale av "Western" før og etter forliset, vitneforklaringer og sakkyndiges uttalelser grunn at ingen av hullene var forårsaket av skudd.

Når det gjaldt hullet på styrbord side fant flertallet det overveiende sannsynlig at dette ble forårsaket av en gjenstand med lav hastighet. Hullet ble først observert i 2006 og det kan ikke sies med sikkerhet når det oppsto. Det kan ha oppstått i forlissituasjonen, under hevingsforsøk eller senere. Det ble vist til at styrbord side av trålbakken i mai 1981 var blitt påført betydelige skader som følge av hevingsforsøkene, hvor bakre del ble revet løs fra bakken. På denne bakgrunn, samt ut fra manglende observasjoner av hullet etter forliset, finner flertallet det lite sannsynlig at hullet oppsto før første hevingsforsøk.

Flertallet fant ikke å kunne tilrå heving av trålbakken da man ikke kunne se at nærmere undersøkelser ville kunne gi opplysninger av vesentlig verdi om hva som har forårsaket hullet eller tidspunktet hullet oppsto, ut over de opplysninger som var innhentet.

Når det gjaldt hullet på babord side, fant flertallet både på bakgrunn av film-, billedmateriale og vitneforklaringer det overveiende sannsynlig at det dreide seg om et dreneringshull for avløpsvann fra bakkdekket til "Western". Det ble vist til at det på filmopptak både før og etter havariet i 1980 ikke på noe sted for øvrig var indikasjoner på hull for dreneringsrør i skipets rekke. Såfremt dreneringsrøret ble ført ut i siden – slik som vitneutsagn langt på vei bekreftet – var det observerte hullet på babord side det eneste stedet som indikerte slik hull.

Uavhengig av hvorvidt det faktisk dreide seg om et dreneringshull, la flertallet på bakgrunn av film og billedmateriale for øvrig til grunn at hullet hadde vært en del av trålbakkekonstruksjonen fra den ble bygget i 1980.

Mindretallet, Kurt Bakken, fant at det ikke kunne legges avgjørende vekt på den sakkyndiges uttalelse. Når det gjaldt hullet på babord side antok mindretallet at dette var et dreneringshull men utelukket likevel ikke at begge hullene skyldtes skudd.

Ettersom kommisjonen var delt i synet på spørsmålet om en eventuell heving, samtidig som utgifter til heving av vraket eller deler av vraket ikke var hensyntatt i kommisjonens budsjett, ble kommisjonen vurderinger forelagt departementet.

Fylkesrådet i Nordland traff den 3. september 2007 vedtak om å igangsette heving for undersøkelser av trålbakken, jf. pkt 2.5.3, og engasjerte egne sakkyndige for å undersøke de to hullene i trålbakken.

Det ble videre fra fylkeskommunen uttrykt ønske om at kommisjonen foretok undersøkelser av de vrakdelene som ble tatt på land.²³

21. G.H. Whittome, The Lanchester Gun Company, rapport av 24. mai 2007, se vedlegg 3.6.

22. G.H. Whittome, The Lanchester Gun Company, rapport av 22. juni 2007, se vedlegg 3.7.

Heving av deler av vraket, i det alt vesentlige trålbakk, casing og motor, ble først gjennomført den 12. april 2008. Dette førte til at fristen for avlevering av rapport måtte utsettes, jf. pkt 2.5.3. Vrakdelene ble brakt på land i Sandnessjøen. Den 18. april 2008 foretok kommisjonen sammen med sakkyndige befaring for å inspisere de hevede vrakdeler. Samtidig inspiserte Ola Jensrud (spesialist på materialteknologi) og Knut Moen (konstruksjonstekniker) fra Raufoss Technology and Industrial Management hullene i trålbakken på oppdrag for Nordland fylkeskommune.

Kommisjonen har gjennomført undersøkelser av hullene i trålbakken ved sakkyndig G.H. Whittome. Når det gjelder hullet på babord side siteres fra hans rapport av 28. april 2008, (kommisjonens oversettelse):

«(...) ble det klart at det hadde skjedd rivning av en sveis, noe som var mest synlig på undersiden av hullet, noe som resulterte i en karakteristisk matt, kornet overflate på aluminiumen. Det hadde skjedd svært lite bøyning av platens overflate, hvilket ville ha skjedd dersom det hadde vært penetrasjon fra utsiden, så det ser ut som at et rør av noe slag (muligens, eller mer sannsynlig, et dreneringsrør) hadde blitt revet ut av bakkdekket, noe som førte til oppspreking av sveisen ved innfestingen, slik at utsiden av overflaten hadde snarere blitt strukket enn trykket innover.»²⁴

Med hensyn til hullet på styrbord side viste Whittome til at revnene i metallet skyldtes en utpugging av metallet fra en gjenstand i lav hastighet (mindre enn 10 meter pr sekund) og ikke kunne være forårsaket av granat.

Uansett anføres av Whittome at ingen av hullene hadde ikke noen av de karakteristiske rillemerkene fra granathull, og at enhver årsak knyttet til artilleribeskytning kan utelukkes.

Av hans rapport fremgår at han og Nordland fylkeskommunes sakkyndige har sammenlignet sine notater under inspeksjonen og funnene er oppgitt å ha vært sammenfallende.²⁵

Kommisjonen har mottatt rapport fra fylkeskommunens sakkyndige, som har undersøkt hullene. Av deres rapport siteres:

«Ingen av hullene er forårsaket ved penetrasjon av prosjektil. Det er heller ikke funnet andre spor etter prosjektiler eller eksplosjoner i andre

posisjoner på trålbakken. En detaljert undersøkelse av hullene i et material- laboratorium er vurdert ikke å kunne endre på hovedkonklusjonen.»²⁶

Kommisjonen kan ikke se at de undersøkelser som er gjennomført av trålbakken etter heving har bidratt med nærmere opplysninger om forlisårsaken, og opprettholder flertallets vurderinger i brev av 29. juni 2007 til Justisdepartementet. Herunder legges til grunn at hullet på babord side er et dreneringshull. Det legges videre til grunn at hullet på styrbord side er forårsaket etter forliset av en gjenstand med lav hastighet, sannsynligvis under hevingsforsøk. De undersøkelser som er gjennomført har ikke kunnet avdekke hvilken eksakt gjenstand som har forårsaket hullet i styrbord side. Kommisjonen kan ikke se at ytterligere undersøkelser vil kunne gi opplysninger om hva som har forårsaket hullet.

6.2.3 Skade på stråkjøl

Av rapport fra Bergen Underwater Services AS den 9. mars 1981 fremgår at det under videoinspeksjon bakover på kjølen ble observert en skade i stråkjølen.²⁷ Torbjørn Nilsen har i forbindelse med undervannsfotografering den 14. mars 1981 observert at jernkjølen under foran er revet fra/sprøket.²⁸

Det kan ikke utelukkes at denne skaden kan ha skjedd ved en mindre grunnberøring. Skaden kan også ha oppstått ved sammenstøt mot havbunnen etter forliset eller under notfjerning. Dette ved at kjølen har blitt skadet ved bevegelse mot sjøbunnen, som på det opprinnelige forlisstedet besto av ujevn bunn med berg og stein.

6.2.4 Observasjon av mindre bulker og svarte flekker på styrbord side

Av rapport fra Bergen Underwater Services AS den 9. mars 1981 fremgår at det ble registrert mindre bulker bak registreringsnummeret på styrbord side.²⁹

Vitnet Bjørnar Kyrre Sjøvik har den 13. mars 2007, forklart:

23. Blant annet brev av 13. september 2007 fra Nordland fylkeskommune til kommisjonen og utskrift fra pressekonferanse NRK P1 Nordland 4. september 2007 kl. 12.10.
24. G.H. Whittome, The Lanchester Gun Company, rapport 28. april 2008, se vedlegg 3.8.
25. Op. cit.

26. Ola Jensrud og Knut Erling Moen: Undersøkelse av hull i trålbakken til fiskebåten Western, 30. april 2008.
27. Rapport fra Bergen Underwater Service AS av 9. mars 1981, se vedlegg 6.1.
28. Torbjørn Nilssen notat fra videooptak foretatt 14. mars 1981.
29. Rapport fra Bergen Underwater Service AS av 9. mars 1981, se vedlegg 6.1.

«Vitnet forklarer at han har sett film av Western etter forliset. Dette dreier seg om for det første om filmen som ble vist i Brennpunkt, NRK. Utover dette så han en film Anders Lien viste på Fiskernes hus på Rødøy. Han mener filmen ble vist før hevingsforsøkene startet. (...) Bak på styrbord side observerte han noen svarte flekker som han mente så ut som de var skutt med automatgevær. Det dreide seg om ca. 7 til 8 flekker med en diameter på 1 til 2 cm i bakkant på siden på bakken. Flekkene var plassert bak nummeret til Western. Han nevnte ikke sin observasjon til noen da han fryktet at dette kunne resultere i at han selv kunne bli skutt på. Uten at han er sikker fant han det naturlig at det kunne ha blitt skutt i forsvarssammenheng, under en øvelse, eller av et utenlandsk fartøy. For øvrig var han ikke 100 prosent sikker på at han hadde tolket flekkene rett, og var også redd for å bli mistrodd dersom han skulle fortelle dette. Utover dette så han ingen skader på styrbord side.»³⁰

Ifølge Magne Bjarne Andersen, som arbeidet ved Rana båtfabrikk, var "Western" tidvis på årlig sjekk ved Rana båtfabrikk. Sjekken dreide seg om vedlikehold og oppussing. "Western" var kjent på Hennes, ettersom fartøyet var bygget på Møllervik og Søner Båtbyggeri på Sund. Andersen har for kommisjonen den 28. juni 2007 forklart:

«Vitnet vet at det ble skiftet motor og montert trålbakk på Western. På Westerns siste sjekk på slipen på Rana båtfabrikk, som skjedde etter at fartøyet hadde fått trålbakk, skjedde det et uhell. Da Western skulle sjøsettes ble det benyttet en slipvogn som ble dratt av en vinsj. Vinsjen var gammel og stor med store, tunge støpejernshjul. Under utsetningen eksploderte et stort støpejernshjul på vinsjen. Store og små deler av dette for ut av taket på vinsjhuset med stor hastighet. En stor del på ca. 10–15 kg fant de senere i en hage i bebyggelsen ovenfor slipen. Flere mindre deler i varierende størrelse traff Western med stor kraft. En del av bitene traff den hvitmalte trålbakken, og laget mindre bulker og malingsavskraping. En del traff treskroget rett under trålbakken, han mener det var fremme i stevnen eller i plankene mot denne. Denne delen ga en skade i form av et skall i noen centimeters høyde som ga et hakk på 1–2 cm dybde i treverket på fartøyet.

Vitnet var ikke selv til stede da dette skjedde, men fikk det fortalt. Han så Western ligge til kai morgenen etter ved industrikaia på Hennesberget, og observerte skadene. Han

husker ikke når dette skjedde konkret, men mener det kan ha vært om høsten.

Hvilken side av fartøyet som ble påført skader er uklart for vitnet i dag. Han mener det kan ha vært babord side ettersom det hjulet som eksploderte var noe nærmere babord enn styrbord side av Western da eksplosjonen fant sted. Han er likevel på ingen måte sikker på hvilken side som ble truffet.

Skadene ble ikke reparert på stedet, og de var heller ikke av slik art at dette var nødvendig. De var mer opptatt av at vedkommende som kjørte vinsjen, Sverre Prestengshaug, ikke ble skadet.»³¹

Kommisjonen har ikke hatt tilgang til filmen som ble tatt opp av Bergen Underwater Services AS i februar 1981, og finner det usikkert om det er denne film Sjøvik refererer til. Kommisjonen har gjennomgått film, tatt opp av Diving Consult i perioden 20.-26. mars 1981 og en del udatert film som synes å være fra samme periode. På disse filmopptak fremkommer ikke bilder av området det refereres til. Av det filmmateriale kommisjonen har hatt tilgang til, er det kun Nordives film fra september/oktober 1981 som i en svært begrenset utstrekning viser angjeldende område på "Western".

En del av styrbord side av trålbakken kom opp ved hevingsforsøk i mai 1981, jf. figur 6.23. Fra Sjøfartsdirektoratets rapport av 29. mai 1981 vedrørende besiktigelse av diverse vrakdeler tilhørende "Western", brakt opp under hevingsforsøk i mai 1981, siteres:

«Akkerste del av bakkdekk (ved nedgangsluke) og noe av sidekledningen var løsrevet og hadde fulgt med opp»³²

Det har verken i Sjøfartsdirektoratets rapport eller på annen måte fremkommet opplysninger om observasjoner, som er blitt relatert til skuddskader på den del som ble tatt opp. Det foreligger heller ikke opplysninger om observasjoner av andre skader som vil kunne relateres til ulike forlisårsaker.

Ved undervannsfilmning i 2006 og 2007 ble det ikke registrert bulker av betydning på resterende del av styrbord side av trålbakken. Ettersom malingen nå er borte, er det ikke mulig å observere eventuelle mørke flekker i området. Disse observasjoner ble bekreftet ved undersøkelser etter heving i april 2008.

30. Bjørnar Kyrre Sjøvik forklaring for undersøkelseskommisjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

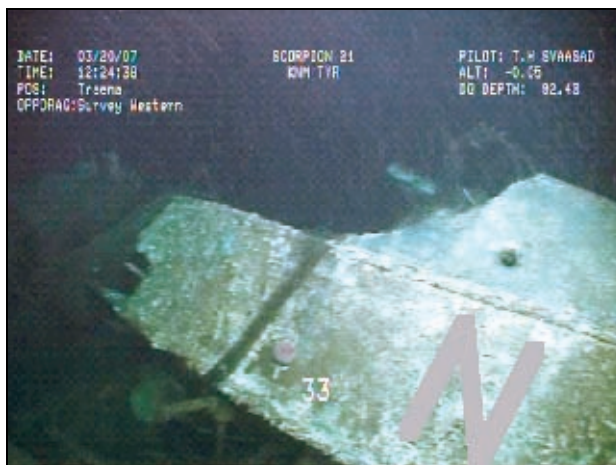
31. Magne Bjarne Andersen forklaring for undersøkelseskommisjonen 28. juni 2007, se vedlegg 1.5.

32. Sjøfartsdirektoratet: Rapport av 29. mai 1981 vedrørende besiktigelse av diverse vrakdeler tilhørende "Western", se vedlegg 7.1.



Figur 6.18 Deler av bakkdekk og side tatt opp 1981.

Kilde: Sjøfartsdirektoratet: Rapport av 29. mai 1981 vedrørende besiktigelse av diverse vrakdeler tilhørende "Western".



Figur 6.19 "Western"s styrbord side, filmet i mars 2007. (N i registreringsnummer markert).

Kilde: Undervannsfilmning av vraket av Western ved KNM Tyr 20. mars 2007. Tilføyelse av undersøkelseskomisjonen.

Det er forøvrig ikke registrert merker som naturlig kan relateres til skuddskader i dette område, se figur 6.19.

Kommisjonen kan ikke se at det foreligger opplysninger som skulle tilsi at de mindre bulker, og de svarte flekker som er opplyst å være observert på styrbord side, i noen grad kan relateres til årsaken til forliset.

Når det gjelder det hull som fremkommer over registreringsmerket på figur 6.19 er dette behandlet ovenfor i punkt 6.2.2.

6.2.5 Skader på aktermast og formast

Torbjørn Nilsen har i forbindelse med undervannsfotografering den 14. mars 1981 i notat beskrevet at aktermasten var brukket skrått bakover og at formast med stag og bom var revet av.³³ Anders Lien, som også var til stede under filmingen, har i rapport av 28. desember 1981 blant annet beskrevet at formasten var revet bort. Han har videre beskrevet at toppen av bakmasten var bøyd, og at dette sikkert var gjort da nota ble revet vekk fra vraket, ettersom det var en del notlin på disse steder.³⁴

I forbindelse med hevingforsøk i mai 1981 kom deler av formasten og diverse andre vrakdeler opp, sammen med notlin. Av Sjøfartsdirektoratets rapport av 29. mai 1981 vedrørende besiktigelse av vrakdelene, siteres:



Figur 6.20 Vrakdeler som kom opp sammen med notlin under hevingforsøk i mai 1981

Kilde: Torbjørn Nilssen forklaring for undersøkelseskomisjonen 19. september 2006.

33. Torbjørn Nilssen notat fra videooptak foretatt 14. mars 1981.

34. Rapport fra Anders Lien datert 28. desember 1981, se vedlegg 7.14.



Figur 6.21 Den nederste del av masten.

Kilde: Sjøfartsdirektoratet: Rapport av 29. mai 1981 vedrørende besiktigelse av diverse vrakdeler tilhørende "Western".

«Masten var brukket ca. 2 m over bakkdekket.(...) Den midterste delen av masten var kraftig deformert (delvis nesten flatklemt) (...).»³⁵

Av rapport fra Anders Lien av 28. desember 1981 fremgår at formasten var den siste som hang fast i notlinet, samt at den ikke hadde vært observert tidligere selv om det var tatt hundrevis av meter med film av vraket og det nærmeste området.³⁶

Det kan ikke utelukkes at en eller begge mastene har brukket som følge av dragkraften på masten når båten sank, eventuelt i kombinasjon med at notlin kunne vært heftet fast i mastene. Det kan heller ikke utelukkes at lett båten har påført formasten skader under forliset.

Under henvisning til den betydelige mengde notlin som befant seg i akterkant av fartøyet etter forliset, finner kommisjonen det likevel mer sannsynlig at aktermasten har blitt skadet som følge av at den har heftet seg fast i notlin under arbeidet med å fjerne nota.

Kommisjonen anser det videre sannsynlig at også formasten ble revet av bakkdekket og skadet

35. Sjøfartsdirektoratet: Rapport av 29. mai 1981 vedrørende besiktigelse av diverse vrakdeler tilhørende "Western", se vedlegg 7.1.

36. Rapport fra Anders Lien datert 28. desember 1981, se vedlegg 7.14.



Figur 6.22 Den midterste del av masten var kraftig deformert (delvis nesten flatklemt).

Kilde: Sjøfartsdirektoratet: Rapport av 29. mai 1981 vedrørende besiktigelse av diverse vrakdeler tilhørende "Western".



Figur 6.23 Øverste del av masten.

Kilde: Sjøfartsdirektoratet: Rapport av 29. mai 1981 vedrørende besiktigelse av diverse vrakdeler tilhørende "Western".

under notfjerningen, samt påført ytterligere skader under hevingforsøk. Det vises til at vraket ble flyttet i en avstand, som av Anders Lien er angitt til ca. 250 meter lenger vest enn opprinnelig havaristet, fra notfjerningen til hevingforsøket i mai.³⁷

Formasten, som ikke hadde vært observert tidligere, fulgte vraket under hevingsforsøkene og satt fast i notlinet da den ble brakt opp i mai 1981.

6.2.6 Skader på rekke

Torbjørn Nilsen har i forbindelse med undervannsfotografering den 14. mars 1981 notert å ha observert at rekken like bak bakre skvalpeluke var brukket innover.³⁸

Kommisjonen har etter gjennomgang av udattert filmopptak observert en knekk i rekken på babord side, jf. figur 6.24. Filmopptaket antas å være foretatt forut for første hevingsforsøk, idet romluken ikke er åpnet. Kommisjonen legger til



Figur 6.24 "Western"s rekke på babord side.

Kilde: Foto fra filmopptak 20. mars 1981, Diving Consult.



Figur 6.25 "Western" til kai, 1980.

Kilde: Bilde hentet fra www.nrk.nordland.no. Uthevelse av undersøkelseskomisjonen.

37. Op. cit.

38. Torbjørn Nilssen notat fra videoopptak foretatt 14. mars 1981.

grunn at knekken bak bakre skvalpeluke på babord side er en del av fartøyets konstruksjon, i overgangen mot egnerhuset. Det vises i denne forbindelse til figur 6.25.

6.2.7 Oppstuking i skandekksplanken

Alf Johan Juul som foretok flere dykk i forbindelse med forberedelse til hevingsforsøk i 1981, observert en oppstuking av treverket i skandekksplanken. Dette var midtskips, omtrent ut for midten av lukekarmen.³⁹

I forklaring for kommisjonen den 21. september 2006 ble Juul spurt om denne observasjonen:

«Vitnet ble foreholdt at han i avhør for den faste undersøkelseskomisjonen den 31.3.81 har uttalt (...) at det midtskips, omtrent ut fra midten av lukekarmen, var en oppstuking av treverk i skandekksplanken. Vitnet kan ikke huske disse observasjonene i dag.»⁴⁰

Kommisjonen finner det vanskelig å kunne ha et sikker formening om en så lite dokumentert skade. Skaden er ikke observerbar på tilgjengelige filmopptak, og det foreligger ikke opplysninger om at skaden har vært observert av andre. Sett i forhold til at Juul ikke kan huske skaden i dag, antar kommisjonen at det ikke har dreid seg om en betydelig skade. Det er også uklart for kommisjonen hva slags skade det dreier seg om, størrelsen på denne og om den har oppstått før, under eller etter forliset.

Såfremt det dreier seg om en oppstuking av treverket i form av at skandekksplanken har knekt ut, kan dette skyldes at hoveddekket har blitt utsatt for betydelige trykkspenninger. Slike kan for eksempel oppstå i et tilfelle hvor "Western" treffer havbunnen med kjølen mot forstevnen, jf. punkt 8.8 Synkeprosessen. En annen mulighet er at skandekksplanken kan ha blitt utsatt for betydelig tverrlast i tilfelle styrbord side traff havbunnen.

6.2.8 Pumpelignende gjenstand

Av rapport fra Bergen Underwater Services AS den 9. mars 1981 fremgår at det under filming av "Western" den 23. februar 1981 ble registrert en pumpelignende gjenstand.⁴¹ Ved kommisjonens undervannsfotografering i 2006 ble det tatt opp en

39. Alf Johan Juul forklaring for Kommisjonen 1981 31. mars 1981, se vedlegg 6.1.

40. Alf Johan Juul forklaring for undersøkelseskomisjonen 21. september 2006, se vedlegg 1.1.

41. Rapport fra Bergen Underwater Service AS av 9. mars 1981, se vedlegg 6.1.

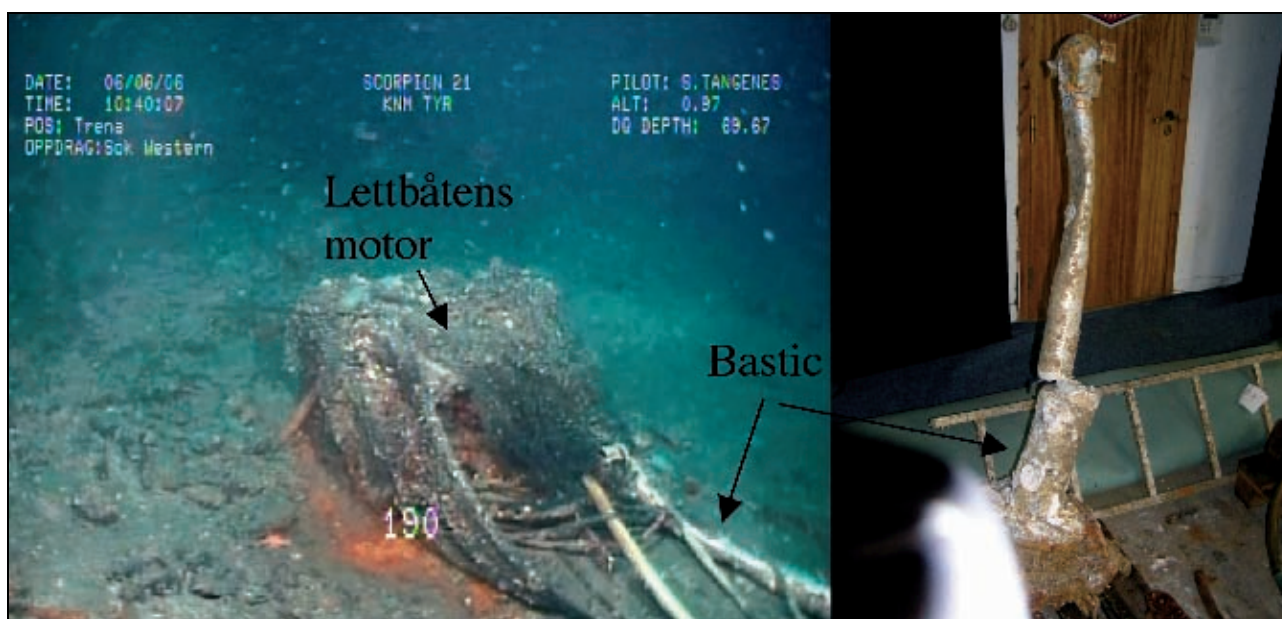
del gjenstander på forlisstedet, blant annet en bastic.⁴² Bilde av denne ble i avhør den 20. november 2006 forevist vitnet Jarle Peder Aksnes, som foresto undervannsfotografering for Bergen Underwater Services AS. Aksnes identifiserte basticen til å være den pumpelignende gjenstand som var observert.⁴³

42. Rapport fra søk med KNM Tyr etter Western 06.06.2006–13.06.2006, se vedlegg 2.1.
43. Jarle Peder Aksnes forklaring for undersøkelseskommissjonen 20. november 2006, se vedlegg 1.3.

Kommisjonen legger til grunn at basticen ble slått av lett båten under forliset, eller ved den senere notfjerningen. I 2006 ble basticen funnet i umiddelbar nærhet av lett båten motor, innhylllet i not som vist i figur 6.26.

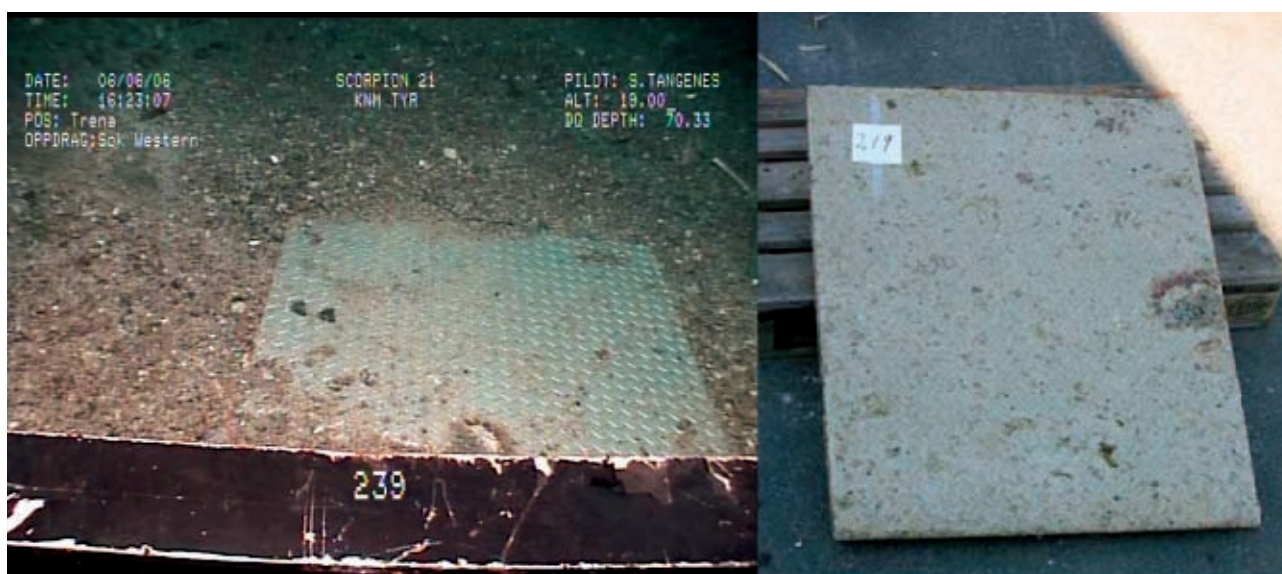
6.2.9 Kvadratisk formet plate

Av rapport fra Bergen Underwater Services AS den 9. mars 1981 fremgår at det under videoinspeksjon ble registrert en kvadratisk formet plate med



Figur 6.26 Bastic på bunnen og etter heving i juni 2006.

Kilde: Rapport fra søk med KNM Tyr etter Western 06.06.2006–13.06.2006.



Figur 6.27 Aluminiumsplate på havbunn og etter heving.

Kilde: Rapport fra søk med KNM Tyr etter Western 06.06.2006–13.06.2006.

mål ca. 1,5 x 1,5 meter på havbunnen på "Western"s styrbord side.⁴⁴ Ved kommisjonens undervannsfotografering ble det tatt opp en del gjenstander, blant annet en plate i aluminium, på det opprinnelige forlisstedet, figur 6.27.⁴⁵ Bilde av denne ble forevist vitnet Jarle Peder Aksnes, som foresto undervannsfotografering av "Western" den 23. februar 1981, under hans forklaring den 20. november 2006.⁴⁶ Aksnes opplyste å kjenne igjen platen.

Kommisjonen legger til grunn som sannsynlig at det dreier seg om en løs dørkplate. Platen fremsto ikke som skadet.

6.2.10 Vernehjelmer

Fra Sjøfartsdirektoratets rapport av 29. mai 1981 vedrørende besiktigelse av diverse vrakdeler tilhørende "Western", brakt opp under hevingsforsøk i mai 1981, siteres:

«Det var dessuten funnet to vernehjelmer som bar preg av å ha blitt utsatt for varme for så å ha blitt nedkjølt. Dette kan forklares ut fra det forhold at hjelmene normalt ble oppbevart i byssa.»⁴⁷

Av forklaring fra Svein Rasmussen av 14. september 2007, siteres:

«Det kom også opp en gul vernehjelm som var svartsmeltet på den ene siden slik at den ikke kunne benyttes. Han tenkte at hjelmen muligens under forliset hadde havnet mot et eksosrør og smeltet. Vitnet vet ikke om hjelmen faktisk stammet fra Western.»⁴⁸

Hjelmene ble funnet etter at det var gjennomført flere hevingsforsøk hvor flere fartøy var engasjert, og kommisjonen finner det uklart om hjelmene tilhørte "Western". Det er også uklart når skaden har oppstått. Det foreligger ikke opplysninger som skulle tilsi at det har funnet sted varmeutvikling om bord i fartøyet i tilknytning til forliset.⁴⁹

44. Rapport fra Bergen Underwater Service AS av 9. mars 1981, se vedlegg 6.1.

45. Rapport fra søk med KNM Tyr etter Western 06.06.2006-13.06.2006, se vedlegg 2.1.

46. Jarle Peder Aksnes forklaring for undersøkelseskommissjonen 20. november 2006, se vedlegg 1.3.

47. Sjøfartsdirektoratets rapport 18 av 29. mai 1981 vedrørende besiktigelse av diverse vrakdeler tilhørende "Western", brakt opp under hevingsforsøk i mai 1981, se vedlegg 7.1.

48. Svein Rasmussen forklaring for undersøkelseskommissjonen 14. september 2007, se vedlegg 1.6.

49. Kripos rapport om åstedsundersøkelse av 28. mai 2008, se vedlegg 3.10.

6.2.11 Bingfjølør

Av Torbjørn Nilssens notat fra videoopptak foretatt 14. mars 1981 fremgår at bingfjølør var spredt ut over et større område.⁵⁰ Ved kommisjonens undervannsfotografering i 2006 ble det funnet bingfjølør av aluminium i forlisområdet. Kommisjonen viser til at bingfjølør lett ville kunne føres av gårde med strømmen i synkeprosessen, før de nådde havbunnen.

6.2.12 Trefliser

Av rapport fra Odd Sørheim av 20. februar 1981 fremgår at det under notdragingen blant annet kom opp noen trefliser.⁵¹

Bjørn Nilsen har for kommisjonen den 14. september 2007 blant annet forklart:

«Vitnet forklarte at han i løpet av 1990-tallet fikk henvendelse fra flere personer i Nord-Norge med spørsmål om han kunne se på Westernsaken. Etter å ha snakket med en rekke personer som på forskjellige måter hadde tilknytning til saken, mottok han en plastpose som inneholdt forskjellige rester som hadde blitt tatt opp sammen med nota. Disse var blitt oppbevart hos Torbjørn Nilsen, og var ikke tidligere blitt spesielt påaktet.

I posen var det blant annet noen trefliser fra vraket som vitnet uoffisielt og foreløpig fikk undersøkt ved SINTEF. Vitnet kan ikke fortelle hvem som foretok disse undersøkelsene, fordi vedkommende ba om å få være anonym og normalt da vil ha krav på kildebeskyttelse.

Som resultat av undersøkelsen fikk vitnet opplyst at det ble funnet spor av kobber, noe som ble ansett naturlig ettersom dette inngår i bunnsmurningen til båten. Det ble videre funnet spor av svovel. De som foretok undersøkelsene opplyste at svovel i kombinasjon med oksygen, nitrogen og karbonavsetninger for dem mest naturlig ledet tankene mot at dette kunne være kruttslam.»⁵²

Av forklaring for kommisjonen fra Morten Peder Raanes 25. oktober 2007, siteres:

«Vitnet forklarer at han har foretatt en analyse med elektronmikroskop av noe trefiber den 07 juli 1998. De har stor mengder av kunder, og vitnet husker ikke hvem som bestilte analysen. Han har i ettertid hørt at dette var Bjørn Nilsen,

50. Torbjørn Nilssen notat fra videoopptak foretatt 14. mars 1981.

51. Rapport fra Odd Sørheim av 20. februar 1981, se vedlegg 6.1.

52. Bjørn Nilsen forklaring for undersøkelseskommissjonen 14. september 2007, se vedlegg 1.6.

og husker å vite at vedkommende ønsket opplyst om materialet inneholdt noe annet enn tre. (...)

Analysen viser funn av oksygen og svovel. Han kan vanskelig si noe konkret om mengden, men ut fra analysen fremstår det som kvalitativt små mengder.

Vitnet ba ikke om å få være anonym i tilknytning til analysen. Dette er noe han aldri har bedt om. Bjørn Nilsen var til stede da analysen ble foretatt, og tok analysen med da han dro så vidt vitnet husker. Det ble ikke diskutert hva funn av svovel og oksygen kunne relatere seg til.»⁵³

Kommisjonen viser til at sjøvann inneholder store mengder svovel i form av sulfater, og finner det på denne bakgrunn naturlig at det under analysen ble påvist svovel på treflisene.⁵⁴

6.2.13 Objekt observert ved baug

Ragnhild Reiertsen og Hagar Eliassen har i brev av 9. november 2006 til kommisjonen gjort gjeldende:

«Under filmframvising på dagens høring (09.11.06) pekte Amdahl på en «wire» liggende på bunnen som kommer fram fra styrbord side og strekkes ut mot babord fra baugen. Et nærmere studie av bildene vil vise at dette er en kjetting og ikke en wire. Denne opplysningen synes for oss å kunne være av stor betydning for oppklaringa av forlisårsak.

Filmopptaket er fra før første hevingsforsøk. Kjettingen må etter alt å dømme være kjettingen til reserveankeret. Denne lå i kjettingkassen i pumperommet under dekk helt framme i baugen på styrbord side. Filmbilder viser at hovedankeret fortsatt ligger på plass over baugrullen. Kjettingen til hovedankeret befant seg på vinsjen som står på dekket fram mot trålbakken. Det må derfor være kjettingen til reserveankeret vi ser på filmen. Spørsmålet er da hvordan denne kjettingen er havnet på bunnen. Vi vil ikke gå inn på detaljer her, men vi vurderer det som sannsynlig at det er slått hull i skroget inn til pumperommet og kjettingkassen. Vi ber kommisjonen undersøke dette forholdet.»⁵⁵

Bildene fra filmen det refereres til er blant annet vist i figur 6.3. I figur 6.29 er det zoomet inn på det aktuelle objektet.

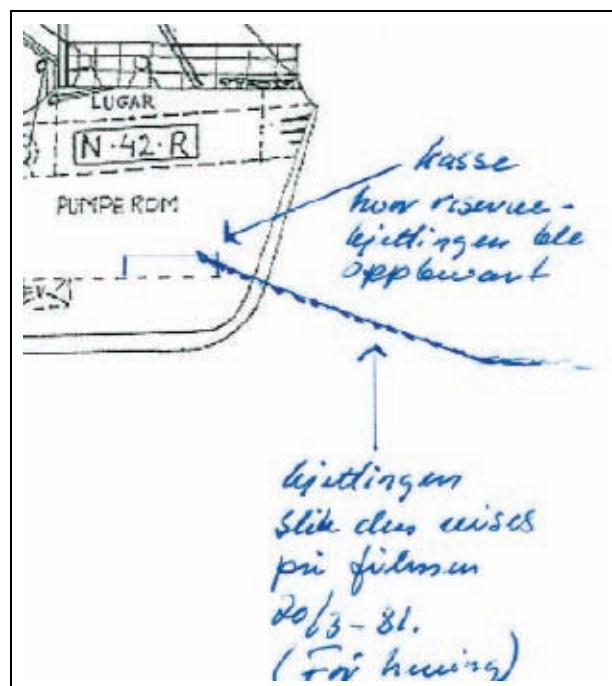
På grunnlag av henvendelsen har kommisjonen i brev av 3. oktober 2007 bedt om nærmere begrunnelse for etterlattes observasjon av objektet som kjetting. Av kommisjonens brev siteres:

«Vi ber på denne bakgrunn om en beskrivelse av hva som etter deres oppfatning er egnet til å identifisere ankerkjettingen på filmopptaket (gjerne også ved en detaljsskisse), hvor bl.a. ca. tverrsnittmål på anslås. Vi ber også om at det aktuelle tidspunkt (på filmen) for når dette kan iakttas, angis.

For at kommisjonen skal få et klart og nøyaktig bilde av det hendelsesforløpet dere legger til grunn i brev av 09.11.06, ber vi om at dere utarbeider en skisse på tegning av Western – Generalarrangement (for dette formål er Generalarrangementstegning vedlagt) av hvordan dere ser for dere at ankerkjettingen løper fra hullet i skuteseida og frem til baugen.»⁵⁶

Hagar Eliassen, Ragnhild Reiertsen og Elin Eliassen har i brev av 17. oktober 2007 utdypet sine synspunkter og også oversendt kommisjonen en skisse av ankerkjettingen slik de mener å se den på undervannsfilmningen. Skissen er vist i figur 6.28.⁵⁷

Kommisjonen har rettet henvendelse til Skule Kristiansen, ved Erling Haug AS i Trondheim, og



Figur 6.28 Skisse av kjetting.

Kilde: Brev til undersøkelseskommissjonen fra Hagar Eliassen, Ragnhild Reiertsen og Elin Eliassen 17. oktober 2007.

53. Morten Peder Raanes forklaring for undersøkelseskommissjonen 25. oktober 2007, se vedlegg 1.7.

54. <http://www.tu.no/nyheter/produksjon/article44083.ece>.

55. Brev til undersøkelseskommissjonen fra Hagar Eliassen, Ragnhild Reiertsen og Elin Eliassen 9. november 2006.

56. Brev til Hagar Eliassen, Ragnhild Reiertsen og Elin Eliassen fra undersøkelseskommissjonen 3. oktober 2007.

57. Brev til undersøkelseskommissjonen fra Hagar Eliassen, Ragnhild Reiertsen og Elin Eliassen 17. oktober 2007.

bedt om en betenkning vedrørende om det under henvisning til form, størrelse e.l. kan fastslås om det objekt som befinner seg foran stevnen på "Western" er et tau, en wire eller en kjetting. Film og bilde som viser objekt foran stevnen på fartøyet ble gjort tilgjengelig for Kristiansen.⁵⁸ Kristiansen, som har bakgrunn som styrmann og skipper i kyst- og nordsjøfart, fra bruksvakta og fra salg av skipsutrustning (anker, kjetting brann og redningsmateriell), har gitt følgende vurdering:

«Jeg har nå sett gjennom den tilsendte videoen flere ganger og etter min mening er det et tau eller ståltau som man ser ved siden av forstevne på Western. Min begrunnelse er den at på stavnet på en båt på ca. 70 fot ble det brukt et beslag på ca. 2" – 2 1/2". Ser man på linen (tauet) som går der, er det jo etter mitt syn ikke mer en ca. en fjerdedel av dette – ca. 12–16 mm. Denne dimensjonen ståltau er jo det som bruktes som snurpeline på båter av denne størrelse. Gammel snurpeline ble og brukt som varpline. Alternativt kan det være et vanlig fibertau.

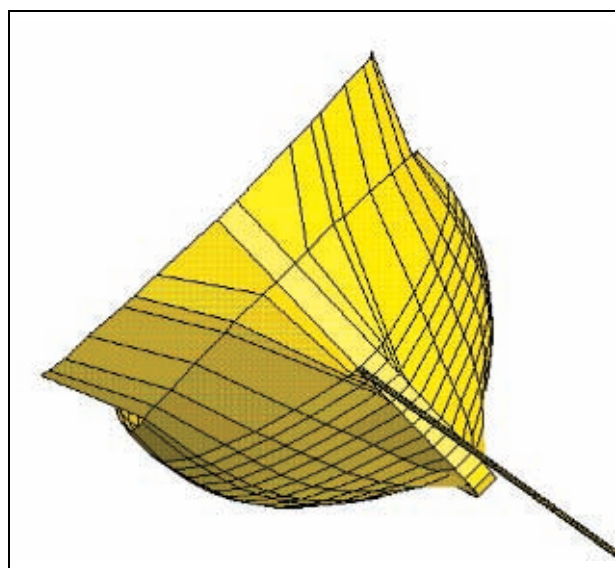
Ankerkjetting kan det ikke være. På en båt av denne størrelse bruktes det 16 eller 19 mm kortlenket kjetting. Hvis det var 16 mm kjetting ihht. Norsk Standard på Western, ville denne ha en bredde på ca. 50 mm – 2", altså like bredt som beslaget på stavnet. I tillegg vil kjetting ha en form som vil virke mer «knudrete». Natene mellom hudplanken er gir jo også en pekepinn på hva som er dimensjonen på linen/tauet på filmen.»⁵⁹

Kommisjonen slutter seg til Skule Kristiansens vurderinger. For kommisjonen fremstår objektet på figur 6.29 tydelig å ha kordeller, som i et tau eller wire. Diameteren til objektet synes så vidt liten at kommisjonen finner det utelukket at det kan dreie seg om en ankerkjetting. Videre krysser objektet forstevnen ca. syv hudbord under hoveddekk på et punkt som ligger betydelig høyere enn posisjonen til hullet i forbindelse med undervannsfilmning i september/oktober 1981 ble konstatert i overgang forstevn/kjøl, jf. punkt 6.3.1. Kommisjonen finner det derfor sannsynlig at objektet fortsetter videre oppover langs styrbord skuteside, formentlig mot bakkdekket, jf. figur 6.30. Videre legger kommisjonen til grunn at en løs ankerkjetting ville ha fulgt en buet kjedelinjeform. På grunn av en ankerkjettings betydelige vekt måtte objektet da ha gått tilnærmet vertikalt ved skutesida, og ikke så vidt rettlinjert som det fremgår av figurene.



Figur 6.29 Forstørret bilde av baug med wire/kjetting

Kilde: Film 20. mars 1981, Diving Consult.



Figur 6.30 Datagenerert av skisse basert på sammenligning med videoopptak 20.mars 1981.

58. Brev til Skule Kristiansen fra undersøkelseskommisjonen 9. november 2007.

59. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Skule Kristiansen 12. november 2007.

Kommisjonen viser videre til rapport fra Bergen Underwater Service AS fra undervannsfilmning 22. februar 1981, hvor det framgår:

«Rundt styrbord baug var det tau og fra bakken kom det to tau, det ene ledet til en dregglignende gjenstand.»⁶⁰

Under henvisning til ovennevnte legger kommisjonen til grunn at det er tauverk eller wire som kan observeres foran baugen på undervannsfilmen fra 20. mars 1981. Både objektets form og plassering foran baugen gjør det etter kommisjonens oppfatning utelukket at det kan dreie seg om ankerkjetting fra det hullet som senere ble observert i skutensiden i september/oktober 1981. Det vises for øvrig til punkt 6.3.1.

6.3 Registrerte skader på "Western" fra hevingsforsøk i mars 1981 – oktober 1981

6.3.1 Skade på stevn, styrbord side

Nordive AS, Tromsø, foretok undervannsfilmning av vraket i perioden 28. september til 2. oktober 1981. Vraket lå da på ca. 90 meters dyp. Strøm og dårlig sikt gjorde filmingen vanskelig. Det ble under filmingen registrert skade på "Western"s styrbord side i overgang stevn/kjøl, jf. punkt 5.8.

Et felt av skutensiden i overgang mellom baug og kjøll på styrbord side, inkludert kjøllstokk, var avrevet fra noe under vannlinjen og bakover i en lengde av ca. 3 meter. Av filmopptak fremgår at bruddstedet ligger rundt vannlinjen, ca. 15 hudbord under hoveddekk og at hullet løper nedover og akterover fra bruddstedet. En bjelkelignende gjenstand i tre var heftet fast i stevnen like under bruddstedet. I området vises også diverse wire som ble benyttet under hevingsforsøk. Det vises til figurene 6.31, 6.32, 6.33 og 6.34.

Figur 6.34 viser selve bruddstedet på stevnen. Jernbeslaget på stevnen har falt av.

Figur 6.35 viser tydelige skrapemerker i siden på bakken.

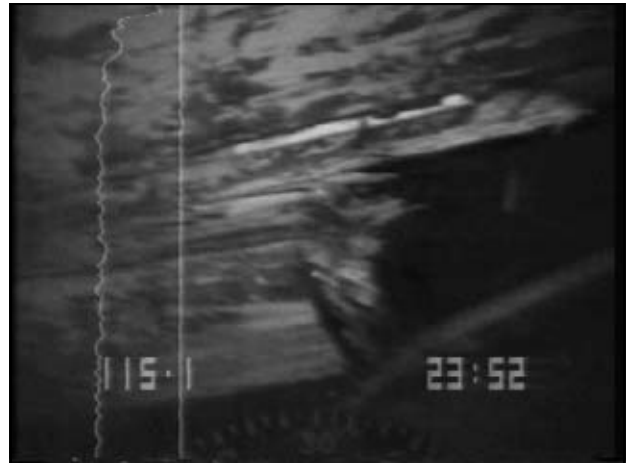
Figur 6.36 viser at deler av trålbakken er revet av over hoveddekk i baugen på styrbord side. Forstevnen er brukket og revet av ved hoveddekk. Den indre stevnen er fortsatt på plass. En rekkestøtte er synlig i en viss avstand fra stevnen.

Så langt det er mulig å observere trålbakken på opptaket fra september /oktober 1981, synes skadene på filmopptaket i det alt vesentlige å samsvare



Figur 6.31 Skade i overgang baug/kjøll på styrbord side.

Kilde: Nordive/oversendt ved brev til Kommisjonen 1981 fra Torbjørn Nilssen 14. juli 1981.



Figur 6.32 Skade i overgang baug/kjøll mot på styrbord side. Filmet i perioden 28. september – 2. oktober 1981.

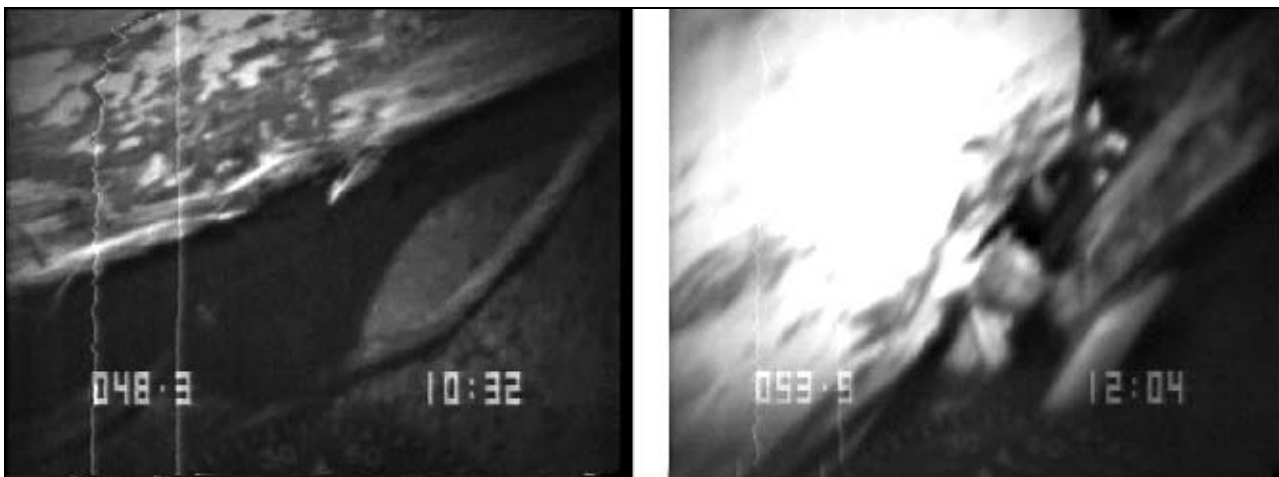
Kilde: Nordive film fra september/oktober 1981.

med de skader som senere ble observert ved undervannsfilmning i juni 2006. Det vises til figurene 6.36 og 6.37.

Filmopptak fra april 1981 viser at området over styrbord rekke var uskadd, mens undervannsfilmning fra juni 2006 viser at aktere del er revet av, jf. figur 6.38. Denne delen kom opp sammen med andre vrakrester i mai 1981, jf. punkt 6.2.4.

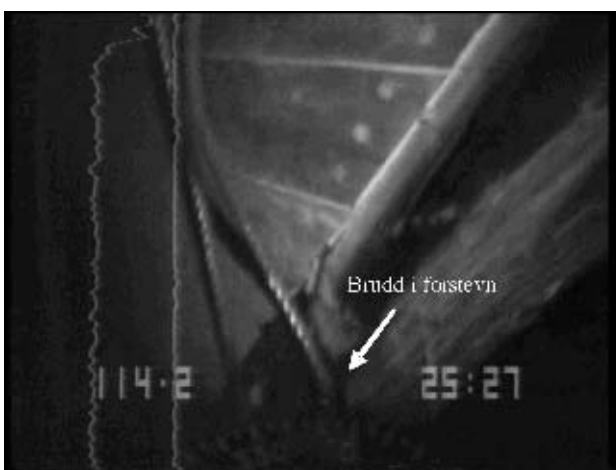
Den del av fartøyet hvor det alt vesentlige av skadene ble registrert i september/oktober 1981 var ikke observerbar på de filmopptak av "Western" som har vært tilgjengelige for kommisjonen

60. Rapport fra Bergen Underwater Service AS av 9. mars 1981, se vedlegg 6.1.



Figur 6.33 Skade i baug mot på styrbord side.

Kilde: Nordive film fra september/oktober 1981.



Figur 6.34 Skade i baug mot på styrbord side.

Kilde: Nordive film fra september/oktober 1981. Tilføyelse av undersøkelseskomisjonen.



Figur 6.35 Skrapemerker i siden på bakken ved registreringsnummer.

Kilde: Nordive film fra september/oktober 1981.

forut for første hevingsforsøk. Kommisjonen har på denne bakgrunn vurdert hvorvidt skaden kan ha oppstått før hevingsforsøkene.

Hallvard Johan Hegge har forklart til kommisjonen at han sent på året i 1981 så film han mente var tatt før første hevingsforsøk, uten at han var sikker på tidspunktet. Fra hans forklaring for kommisjonen den 25. oktober 2007 siteres:

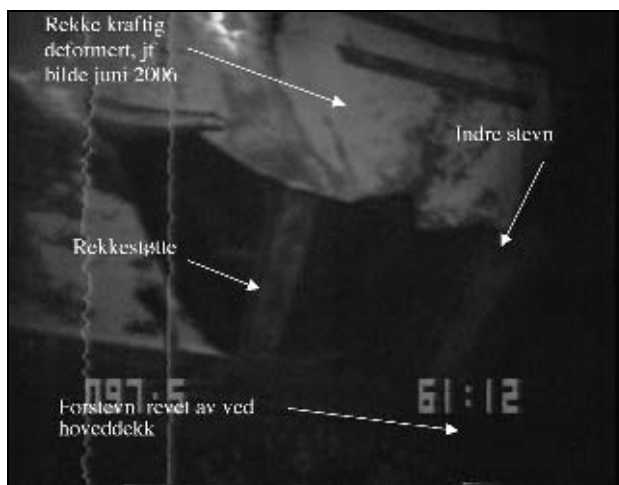
«På denne filmen så han et stort hull i baugen. Skaden var midt i baugen som var slått i stykker fra vannlinja og ned til der hvor kjølen flater ut, ca. 2 m akterover.»⁶¹

61. Hallvard Johan Heggens forklaring for undersøkelseskomisjonen 25. oktober 2007, se vedlegg 1.7.

Av brev datert 14. juli 1982 fra Torbjørn Nilssen til Kommisjonen 1981 siteres:

«Under hevingsforsøket som ble avsluttet søndag 10.5.81 der hekktråleren Vågamøy deltok som hevingsfartøy, fikk man oversikt over deler av bunnen av WESTERN på styrbord side. Det var allerede da slått fast at det virkelig var hull i bunnen på WESTERN på styrbord side, et hull på flere kvm., stod det i avisene. Diving Consult v/dir. Harald Loe Olsen deltok i dette forsøket også. Dette ble ikke «tatt opp» da lysforholdene på denne tiden var ugunstige, fortalte herr H.L. Olsen meg siden.»⁶²

62. Brev til Kommisjonen 1981 fra Torbjørn Nilssen 14. juli 1982.



Figur 6.36 Stevn ved hoveddekk filmet av Nordive september/oktober 1981. Deler av rekken i aluminium er revet av på styrbord side. Forstevn er revet av, mens indre stevn er tilsynelatende intakt.

Kilde: Nordive film fra september/oktober 1981. Tilføysler av undersøkelseskommissjonen.

Ved å sammenligne filmopptakene fra 20. mars 1981 og september/oktober 1981 fremgår at bakken var påført store skader under hevingssøkene. Forstevnen, som besto av indre og ytre stevn, hadde i mars 1981 ca. 20 cm inntrykning i bakken over hoveddekk. I september/oktober 1981 var ytre stevn revet av ved hoveddekk, som vist i figur 6.36.

Filmen fra september/oktober 1981 viser at fartøyet var blitt utsatt for ikke ubetydelige krefter på styrbord side, ved at deler av trålbakken var revet



Figur 6.37 Trålbakken filmet juni 2006. Hullet i forstevn kan observeres.

Kilde: Rapport fra søk med KNM Tyr etter Western 06.06.2006–13.06.2006.

av over hoveddekk i baugen på styrbord side. Avrivningen strekker seg fra stevn i retning mot registreringsnummeret, jf. figur 6.36. Det vises også tydelige skrapemerker på store deler av styrbord side i overgangen mellom kjøll og stevn og oppe i bakkdekket ved registreringsnummeret.

Bergen Underwater Services AS har i sin rapport beskrevet stevn og kjøll som uskadd bortsett fra en skade på stråkjøllen. I rapporten er det vedlagt tegninger som blant annet viser de deler av styrbord side hvor skadene senere er observert, jf. punkt 5.3. Fra Bergen Underwater Services AS rapport av 9. mars 1981 etter videoinspeksjon sites:



Figur 6.38 Styrbord rekke. Venstre: Sett fra innsiden i april 1981. Høyre: Sett fra utsiden i juni 2006.

Kilde: Filmopptak fra april 1981. Undervannsfilmning juni 2006.

«Rett bak registreringsnummeret på styrbord side ble det observert noen småbulker, ellers ingen synlige skader i stavn eller baug.»⁶³

Jarle Peder Aksnes, som filmet "Western" på vegne av Bergen Underwater Services AS i februar 1981, har den 20. november 2006 forklart:

«De så noen mindre bulker på styrbord side bak registreringsnummeret. Ellers observert de ingen synlige skader i stavn eller baug, verken på babord eller på styrbord side. (...)»

Vitnet ble forevist film fra 20.3.81. Han tvilte på at de hadde registrert bulk i stevnen og brudd i overgang mellom rekke og skrog på Western. Herunder bemerket han at de i liten grad filmet øverst på stevnen eller rekke i det de konsentrerte seg om det skulle være skader på den nederste del av skroget.

Vitnet ble forevist film tatt i september/oktober 1981 av skade på skrog i stevnen, styrbord side. Han opplyste at slik skade ikke ble registrert ved BUS sin filming i februar 1981. Herunder var han 100 prosent sikker på at denne ikke var på fartøyet på dette tidspunkt, ettersom de konsentrerte seg om å finne mulige skrogskader.»⁶⁴

Dykker Alf Johan Juul som blant annet inispiserte styrbord side av baugen på "Western" i forbindelse med planlagt hevingsoperasjon i mars 1981, har ikke rapportert om observasjon av skade på baugens styrbord side.⁶⁵ Av hans forklaring av 21. september 2006, siteres:

«I forbindelse med en tenkt heveoperasjon ble også styrbord side av baugen inispisert for å om mulig finne feste for stropper. Vitnet kan ikke huske å ha observert noen skader på denne siden.»⁶⁶

Dykker Erling Halseth, som sammen med Juul deltok i hevingforsøk i mars 1981, har forklart at han ikke observert noen skader på "Western".⁶⁷

Vitnet Bjørnar Kyrre Sjøvik har forklart å ha sett film av "Western", som han mener ble vist før hevingforsøkene startet. Bak på styrbord side har han forklart å ha observert noen svarte flekker, jf. punkt 6.2.4. Utover dette så han ingen skader på styrbord side.⁶⁸

63. Rapport fra Bergen Underwater Service AS av 9. mars 1981, se vedlegg 6.1.

64. Jarle Peder Aksnes forklaring for undersøkelseskommissjonen 20. november 2006, se vedlegg 1.3.

65. Alf Johan Juul forklaring for Kommisjonen 1981 31. mars 1981, se vedlegg 6.1.

66. Alf Johan Juul forklaring for undersøkelseskommissjonen 21. september 2006, se vedlegg 1.1.

67. Erling Halseth forklaring for undersøkelseskommissjonen 21. september 2006, se vedlegg 1.1.

Fra artikkel i Adresseavisen den 13. mai 1981, siteres:

«Man har nå sett styrbord side av vraket og den er nokså knust i akterkant av bakken. Båten har fått et hull på flere kvadratmeter. Oppdagelsen av hullet svekker ikke teorien om at "Western" har vært i kollisjon med et ukjent fartøy. Men den kan like gjerne ha fått skadene i kollisjonen med bunnen.»

Kommisjonen finner det usikkert når skadene på "Western"s styrbord side i overgang stevn/kjøel, i baugen på styrbord side av trålbakken og i forstevn kan ha oppstått. Det hull som er gjengitt i Adresseavisens artikkel synes å referere seg til skader i tilknytning til den del av bakken som kom opp med notlin under et hevingforsøk i mai 1981.

Skadene ble først observert i september/oktober 1981. Kommisjonen er ikke kjent med konkrete opplysninger, bilder eller film som kan bekrefte at det tidligere har blitt observert skade i form av hull på styrbord side i overgang stevn/kjøel, trålbakk eller forstevn.

Det foreligger ikke opplysninger om observasjon av slike skader i forbindelse med Bergen Underwater Services AS undervannsfilmning i februar 1981, hvor man konsentrerte seg om å finne mulige skrogskader. Slike observasjoner fremkommer heller ikke i tilknytning til dykking for inspeksjon av styrbord side av baugen i forbindelse med hevingforsøk i mars 1981.

På bakgrunn av ovenstående finner kommisjonen det overveiende sannsynlig at skadene på styrbord side i overgang kjøel/stevn og skadene foran i trålbakken, har oppstått i forbindelse med mislykkede hevingforsøk etter 20. mars 1981.

6.4 Registrerte skader på "Western" under fotografering i 2006 og 2007

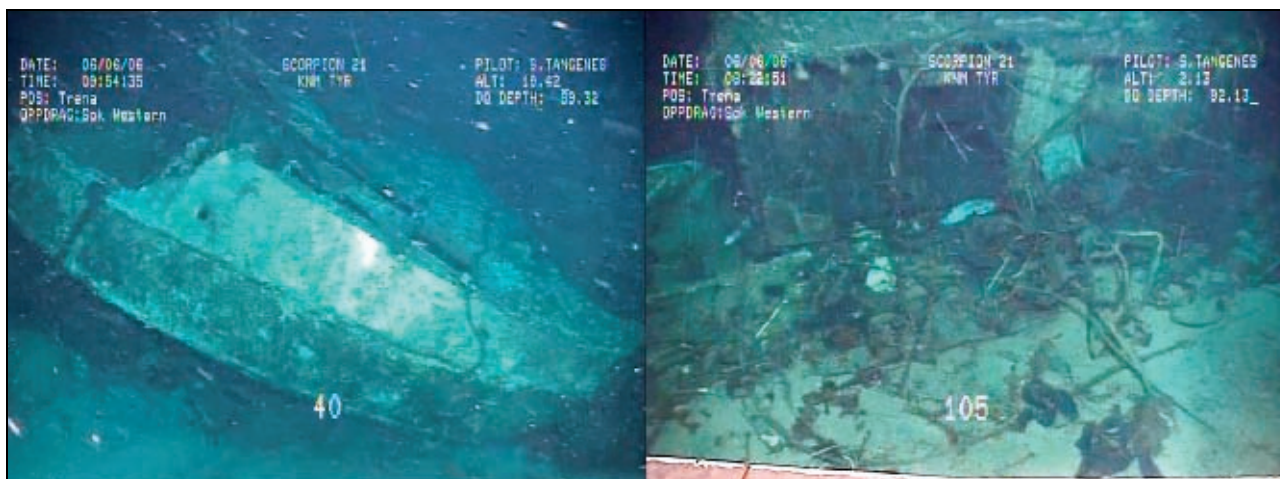
6.4.1 Treverk

Med bistand fra KNM Tyr ble vraket av "Western" funnet på ca. 90 meters dybde ved bruk av ROV og undervannskamera i juni 2006.⁶⁹ Det ble da observert at det alt vesentlige av observerbart treverk i skroget var borte, jf. figur 6.39. Av «Rapport til Sjøfartskontoret», datert 30. desember 1957 fremgår at materialet som er brukt i skrogkonstruksjonene i det alt vesentlige er gran og furu.⁷⁰

68. Bjørnar Kyrre Sjøvik forklaring for undersøkelseskommissjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

69. Rapport fra søk med KNM Tyr etter Western 06.06.2006-13.06.2006, se vedlegg 2.1.

70. «Rapport til Sjøfartskontoret», datert 30. desember 1957.



Figur 6.39 Bakkdekk og styrhus liggende på havbunnen.

Kilde: Rapport fra søk med KNM Tyr etter Western 06.06.2006–13.06.2006.

Roret ble funnet liggende flatt, delvis nedgravd i sjøbunnen og relativt intakt, ca. 50 meter vest fra hovedvraket. Roret, som var av tre, ble hevet. Det hevede roret er vist på figur 6.40.

Kommisjonen har engasjert marinbiolog Jon-Arne Sneli, Trondhjem biologiske stasjon, som sakkyndig med mandat å avgi uttalelse om det kan være naturlige, biologiske årsaker til at treverket på skroget har forsvunnet i løpet av de 25 årene



Figur 6.40 Roret – fotografert etter heving juni 2006.

Kilde: Rapport fra søk med KNM Tyr etter Western

som har gått siden forliset. Han har også vurdert hva som kan være årsaken til at treverket er borte. Videre er det reist spørsmål om det er en naturlig forklaring på at roret, som også er laget i tre, ikke er «tæret» bort.

Av rapport av 20. desember 2006 fra marinbiolog Jon-Arne Sneli fremgår at biologiske årsaker til at treverk forsvinner når det ligger ubeskyttet i sjøen, først og fremst skyldes at treverket blir spist av pælelus (et krepsdyr) og treborende muslinger. Av rapporten siteres:

«Langs norskekysten finnes det fire arter av muslinger som er kjent for å gjøre skade på treverk. Det er artene *Nototeredo norvegica*, *Psiloteredo megotara*, *Xylophaga dorsalis* og *Xylophaga praestans*. *Teredo*-artene er utbredt langs hele kysten mens *Xylophaga*-artene finnes nord til Troms.

Teredo-artene gnager seg inn i treverket og lager etter hvert et langt, kalkkledd rør som inneholder ånderørene for inntak av friskt sjøvann og transport ut av brukt vann fra kroppen og de gnagende skallene. Inngangshullet, 1–2 mm stort, vokser ikke i størrelse, og det kan lukkes med to kalkplater (paletter). Fordi inngangshullet bare har størrelse som et nålestikk, er det vanskelig å se utenpå treverket om dette er angrepet eller ikke. Selve boregangen (røret) kan bli 10 til 15 mm i diameter og opp mot en meter i lengde dersom omgivelsene tillater slike lange ganger.

Hos *Xylophaga*-artene har inngangshullet omtrent samme diameter som hos *Teredo*-artene, men disse artene spiser seg vei inn i treverket uten å kle gangene med kalk. Gangene blir på langt nær så lange som hos *Teredo*-artene, bare opp mot 10 cm. (...)

Forsøk har vist at gran og furu blir sterkere angrepet enn andre treslag, og at veksten foregår hurtigst i disse treslagene. Teredo-artene synes å foretrekke gran foran furu, mens Xylophaga-artene oppnår en hurtigere vekst i furu. Teak og eik er de treslag som motstår angrep best. Den beste tid for angrep er når båter ikke har andre groeorganismer på skroget slik at treverket er glatt og rent. Altså rett etter at båter har vært på slip for puss av skrog. (...)

Teredo-artene angriper treverk fra havoverflaten og ned til omkring 30 m dyp. Under dette dypet er angrep heller sparsomt. Angrep av Xylophaga-artene øker med dypet og det er påvist angrep helt ned mot 3000 m dyp.

Boreorganismer og M/K "Western"

Jeg har fått opplyst at treverket i M/K "Western" var gran og furu, og treverket i roret, som er funnet ca. 50 m fra vraket, er i hvert fall furu.

Roret:

Roret må opprinnelig ha vært ca. 90 cm bredt og 20 cm tykt. Det består av fire planker av hard furuved holdt sammen av en jernramme. Det er ikke opplyst om roret har vært behandlet med kreosot eller andre bunnstoff. Det har ikke vært malt. Etter forliset har roret ligget flatt ned mot sjøbunnen slik at bare en av flatene og sidene har vært eksponert for mulige angrep av boremuslinger og trespisende krepsdyr.

I dag er roret omkring 60 cm bredt mens tykkelsen er den samme som opprinnelig. Roret har tydelige spor etter angrep av marine dyr, først av det trespisende krepsdyret *Limnorea lignorum* (pelelus) som gnager smale ganger i overflateveden. Dette fører til at etter hvert blir de ytterste lagene brutt ned og den ru overflata gir et godt miljø for angrep av treborende muslinger av slekten *Xylophaga*. I rorets ytterkant kan man se ganger som er gnagd av denne boremuslingen og jeg har også funnet skall av arten i roret. Seksjon for arkeologi og kulturhistorie ved NTNU Vitenskapsmuseet i Trondheim har røntgenfotografert større biter av roret, men har ikke kunnet påvise ganger etter treborende muslinger langt innover i veden (Roar Sæterhaug, pers medd). Dette stemmer godt med metoden som *Xylophaga*-artene benytter ved ikke å gnage dype ganger, men etter hvert som treverket brytes ned, fortsette angrepene innover i veden. I løpet av de åra roret har ligget på bunnen er altså ca. 15 cm av kantene på hver side av roret forsvunnet. Hadde roret fått ligge i ro noen år til, så ville også resten av treverket i roret blitt spist, slik at bare jernrammen ville blitt igjen. Dersom veden i roret har vært behandlet med et groehindrende stoff (kreosot eller lign.) kan dette ha forsinket nedbrytningsprosessen.

Skipet:

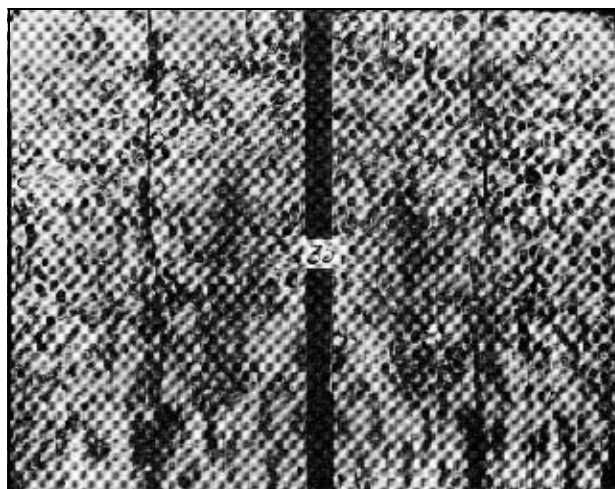
Det foreligger ingen informasjon om hvorvidt og eventuelt når skipssiden senest ble bunnsmurt før forliset, og i så fall, heller ikke hvilket bunnstoff som ble brukt. Dersom bunnstoff har vært brukt vil uansett mye av dette blitt vasket ut i løpet av de 25 årene som har gått siden forliset. Båten har også ligget åpen for muslingangrep fra skrogets innside. (...)

Det er påvist at *Teredo*-arter ikke angriper treverk dypere en ca. 30 m. Dersom M/K "Western" var angrepet av *Teredo*, måtte altså båten vært angrepet senest på forsommeren 1980. Er først treverket angrepet, så fortsetter nedbrytningen også om treverket ligger på større dyp, for eks. 90 m. For M/K "Western" kan dette likevel ikke påvises da det ikke foreligger noe treverk tilbake. En tanke som slår en i denne sammenheng er likevel at dersom båtens skrog var angrepet av *Teredo* sommeren 1980, så kan dette gi en god forklaring på hvorfor båten gikk så raskt ned under forliset.

Xylophaga angriper på dypt vann (jevnfør angrepet av roret) og som tidligere nevnt er det rapportert angrep helt ned til 3000 m dyp (Ruth Turner 1969, s. 56). På M/K "Western" vil artene uten problem med giftig bunnsmurning kunne gå til angrep på den ikke-gift-behandlede del av skipssiden og dekkshuset og på ett eller få år spise opp gran- og furumaterialet (se vedlagte eksempelbilder).

Konklusjon:

At det er naturlige, biologiske årsaker til at treverket i løpet av 25 år er forsvunnet, synes å



Figur 6.41 Prøvekloss utlagt på 30 m dyp i Trondheimsfjorden fra juli 1977 til mars 1978. På under ett år er klossen er meget sterkt angrepet av *Xylophaga dorsalis*.

Kilde: Foto av L. N. Santhakumaran, hentet fra Jon-Arne Sneli, NTNU, Trondhjem biologiske stasjon: «Mulig angrep av treborende muslinger på det forliste fartøyet M/K "Western", 20. desember 2006.

kunne heves over enhver tvil. Basert på det som er igjen av roret etter påviselig angrep av Xylophaga-arter, er sannsynligheten svært stor for at Xylophaga-arter også har angrepet selve båten etter at den ble liggende på 90 m dyp utenfor Lovund. Er først angrepet kommet i gang, behøver ikke artene lang tid før de har gjort trematerialene så porøse at de faller fra hverandre og går i oppløsning. Restene blir så ført bort av tidevann, strøm og urolig sjø under uvær.

Skulle det vært Teredo-arter som hadde angrepet båten så måtte dette angrepet kommet før båten gikk ned. Et slikt angrep ville ha svekket skroget betydelig.»⁷¹

6.5 Registrerte skader på livbåt, lettboat og redningsflåte

6.5.1 Livbåt

"Western" var utstyrt med en livbåt som var plassert på galgedekket/toppen av eignerhuset på babord side. Den var kjøpt hos Løvold i 1966, og var en Harding Travaljebåt 14.

Paal Berg, som på vegne av Diving Consult AS deltok under filmingen av vraket i mars 1981, har overfor kommisjonen den 21. november 2006 forklart:

«En båt hang knust i davitene bak på båten, langskips ved styrehuset. Båten var delvis innhullet i not. Han vet ikke om båten var av tre eller plast. Nota lå over hekken og langs bunnen. Hekken var inntullet i not.»⁷²

I forbindelse med undervannsfotograferingen i juni 2006 ble det på havbunnen på forlisstedet blant annet hevet to stk. glassfiberarmerte plastplater, jf. figur 6.42.⁷³ Disse ble avfotografert og foto ble oversendt firmaet Umoe Schat-Harding AS som produserte denne type livbåter.

Tormod Abelsen, Technical Manager i firmaet, har i e-post av 12. februar 2007 uttalt:

«Våre arkiver tilbake til aktuelt tidspunkt er ikke komplette, men etter samtale med personell som deltok i bygging og salg av disse båtene, får jeg bekreftet at viste vrakdelene med 99 % sikkerhet kommer fra omtalte båt.

Samholder en den største vrakdelen mot tegning skulle en forvente å finne utkapp for løf-



Figur 6.42 To stk. glassfiberarmerte plastplater.

Kilde: Undersøkelsskommisjonen.

tekrok som på vedlagte tegning, men jeg har også fått bekreftet at disse båtene ble levert både med og uten løftkroker. Når løftkroker ikke ble levert, ble båten løftet etter 4 pkt. (pos 8). Den minste vrakdelen kan være det horisontale planet i fremre peak tank – det kan også være det vertikale akterskottet i nevnte tank.»⁷⁴

På bakgrunn av funnstedet, sammenholdt med ovennevnte observasjon og uttalelse finner kommisjonen det overveiende sannsynlig at vrakdelene stammer fra "Western"s livbåt.

6.5.2 Lettbåt

Det er i sakens dokumenter opplyst at lettbooten var en 19 fots trebåt av vanlig standard, med 65 HK Perkins motor bygget ved Løvunds båtbyggeri i Tresfjorden, byggeår 1968. Det er videre opplyst at lettbooten i 1981 ble observert ødelagt på bunnen, i umiddelbar nærhet av "Western".⁷⁵

Elin Eliassen avga forklaring for kommisjonen den 19. september 2006. Av hennes forklaring siteres:

«Under fart var lettbooten plassert på babord side mellom romluka og rekka. Vanligvis var båten ikke festet i mantelen, men dette kunne skje enkelte ganger.»⁷⁶

Bjørnar Kyrre Sjøvik avga forklaring for kommisjonen 13. mars 2007. Av hans forklaring siteres:

71. Jon-Arne Sneli, NTNU, Trondhjem biologiske stasjon: «Mulig angrep av treborende muslinger på det forliste fartøyet M/K "Western", 20. desember 2006, se vedlegg 3.1.

72. Paal Berg forklaring for undersøkelseskommisjonen 21. november 2006, se vedlegg 1.3.

73. Rapport fra søk med KNM Tyr etter Western 06.06.2006-13.06.2006, se vedlegg 2.1.

74. E-post til undersøkelseskommisjonen fra Tormod Abelsen, Umoe Schat-Harding AS 12. februar 2007.

75. Sivert Eriksen forklaring for Kommisjonen 1981 16. februar 1981, se vedlegg 6.1.

76. Elin Eliassen forklaring for undersøkelseskommisjonen den 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

«Lettbåten var plassert på babord side på dekk, mellom romluken og rekka. Den var plassert på bildekk, for å hindre at den skulle skli. Den ble fortøyd med slepeline på et punkt fremover på båten. Utover dette ble den ikke fortøyd ytterligere, dog slik at mantellkroken ble utkoblet fra lettboat ved dårlig vær.»⁷⁷

Jon Tore Larsen avga forklaring for kommisjonen 22. september 2008. Av hans forklaring siteres:

«Lettbåten om bord på Western var plassert foran eignerhuset på babord side mellom rekken og lukekarmen. Den var festet med fangline under fart. I dårlig vær ble lettbåten surret med ekstra tau. Om bord var det plassert et par bord mellom lettbåten og rekken for å holde lettbåten stødig. I 1974/75 var bingstøttene – i alle fall de som sto mot lettbåten – av jern, og bingfjølene av treverk. Ellers var den som regel festet mantelkroken. Vitne opplevde at den stod godt plassert på dekk i det året han arbeidet om bord, og han har ikke hørt at lettbåten noen gang har flyttet seg på dekk.»⁷⁸

Av Torbjørn Nilssens notat fra undervannsfotografering den 14. mars 1981, siteres:

«Lettbåten: Kuttet av. Ser ut til å ligge med bunnen opp med forpartiet. Sb. side foran (av Western)

Maskinen (Lettboatmotoren): Ligger foran baugen på bb. side (av Western). Ekkolodd, Asdic, sammen med noen bunnbord ligger like ved.

Motorkassen ligger straks ved»⁷⁹

Åge Lien avga forklaring for kommisjonen 20. september 2006. Fra hans forklaring siteres:

«Vitnet legger til at på en av de første filmene som ble tatt av Diving Consult observerte han at lettbåten var skåret i to. Fremste delen av lettbåten var tredd nedover snurpedaviten på styrbord side og motoren og resten av båten lå på babord side omtrent midt for romluken.»⁸⁰

Av Alf Johan Juuls forklaring til kommisjonen 21. september 2006, siteres:

«Det lå en del vrakgods på bunnen, og en båt som han har fått vite skulle befinne seg på romluka, lå klemt under styrbord side slik at halvdelen av båten stakk ut. Han mener denne fortsatt hang fast i bommen som var svingt ut. At

bommen var svingt ut er han sikker på fordi bommen ellers ville vært til hinder for dem når de senere skulle åpne romluka.»⁸¹

I forbindelse med hevingsforsøk i mai 1981 ble det i følge rapport av 10. august 1981 fra Anders Lien tatt opp en del not, massevis av brukt vaier, varpankeret, ankerkjettingen, formasten, en del tau og annet vrakgods. Dette ble brakt i land i Stokkvågen, og Skipskontroll og politi ble varslet for å besiktige vrakgodset.⁸²

Av «Rapport 18» av 29. mai 1981, «Besiktigelse av diverse vrakrester tilhørende "Western", brakt opp under hevingsforsøk, siteres:

«Notlettboat: Sb og BB baug av båten med feste for løfteanordning intakt. Beslag for akterste feste med tauverk i intakt stand. (...)

Rigg: Mantelwiren lå om blokken, men mantelkrok var ikke innsjaklet. Øye i mantelwiren var ikke deformert. Masten var brukket ca. 2 m over bakkdekket. (...) Den midterste delen av masten var kraftig deformert (delvis nesten flatklemt) (...)»⁸³

I forbindelse med undervannsfotograferingen av havbunnen på forlisstedet i juni 2006 ble motoren og propellen til lettbåten hevet.⁸⁴ Både motor og propell bar sterkt preg av rust. Propellen syntes forøvrig å være påført skader.

Ingeniør Knut Strengelsrud ved Det Norske Veritas ble av kommisjonen engasjert som sakkynndig med spørsmål om det gjennom tekniske undersøkelser av motor og/eller propell ville være mulig med noen grad av sannsynlighet å fastslå om motoren var i gang, da lettbåten havarerte. Strengelsrud avga rapport 18. februar 2007. Fra rapportens konklusjoner siteres:

«Lettbåtens fremdriftspropell synes ikke å ha vært under ordinær rotasjon da bladene ble påført de registrerte deformasjonene. Deformasjonsmønsteret består i hovedsak av to separate sekvenser, en hoveddeformasjon av bladet som starter ikke langt fra bladfoten, og en rekke kant – og foroverrettede deformasjoner av lokal karakter ved ytre ende av bladet. Propellakselenheten var ved undersøkelsen forskjøvet ca. 250 mm akterover, denne forskyvin-

77. Bjørnar Kyrre Sjøvik forklaring for undersøkelseskommisjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

78. Jon Tore Larsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 22. september 2008, se vedlegg 1.9.

79. Torbjørn Nilssen notat fra undervannsfotografering den 14. mars 1981.

80. Åge Lien forklaring for undersøkelseskommisjonen 20. september 2006, se vedlegg 1.1.

81. Alf Johan Juul forklaring for undersøkelseskommisjonen 21. september 2006, se vedlegg 1.1.

82. Rapport fra Anders Lien datert 10. august 1981, se vedlegg 7.13.

83. Sjøfartsdirektoratets rapport 18 av 29. mai 1981 vedrørende besiktigelse av diverse vrakdeler tilhørende "Western", brakt opp under hevingsforsøk i mai 1981, se vedlegg 7.1.

84. Rapport fra søk med KNM Tyr etter Western 06.06.2006-13.06.2006, se vedlegg 2.1.

gen synes å ligge langt tilbake i tid, bedømt ut fra beleggglavleiringer på akseloverflaten.

Lettbåtens gear er funnet å ha vært innkoplek i betjeningsposisjon F (forover). Dette er bekreftet av betjeningsenhetens stempel, tilsvarende aktivisering av strømningskanaler i betjeningsluse, og frikopling av kravene rundt gearsylinderen. Motoren må være i drift for at gearet skal aktiveres, og da ut fra betjeningsposisjon N (nøytral).

Lettbåtens motor er funnet å ha vært i drift, basert på den utførte undersøkelsen av gearet. Det ble imidlertid ikke påvist deformasjon av motorens veivstenger, noe som ville bekreftet at motoren ville stoppet bratt som følge av regulært «vannslag». Det må imidlertid på generelt grunnlag bemerkes at en motor kan stoppes av vanninntregning uten at deformasjon av veivstenger inntreffer, dette avhenger b.1.a av vannveimulighet gjennom filtre og ventilåpninger, stemplenes posisjon i komprimeringssyklusen, motorens turtall, etc.»⁸⁵

Ved kommisjonens brev av 18. oktober 2007 ble det forespurt om enkelte nærmere presiseringer:

«Du har i møte med kommisjonen utdypet din redegjørelse. Herunder har kommisjonen forstått deg slik at den undersøkelse som er gjennomført av motoren, kun fastslår at motoren var i drift da gearet ble innkoblet i betjeningsposisjonen F. Det er likevel ikke mulig å fastslå om motoren ble avslått i denne posisjon før den ble plassert på dekk, eller om motoren var i gang da havariet fant sted. At det ikke kan dokumenteres vannslag synes å være en indikasjon på at motoren ikke var i gang. Videre kan det legges til grunn at propellen ikke er skadet under rotasjon. Det kan likevel ikke ut fra de tekniske undersøkelsene som er gjennomført utelukkes at motoren var i gang da forliset fant sted.

Det bes opplyst om kommisjonen har forstått deg rett. Såfremt dette er tilfelle har dette ikke fremkommet tydelig i den rapport som er utarbeidet, kommisjonen ber derfor om at rapporten presiseres nærmere på dette punkt. Dersom kommisjonen har misforstått deg bes dette også opplyst.

Det fremstår videre for kommisjonen som uklart om det var skade på stempeltoppen – alternativt om topplokksboltene er strukket – noe som også vil kunne gi indikasjoner på vannslag. Det synes forøvrig uklart om drivstoffpumpen er undersøkt mht om drivstofftilførselen var avstengt, eller ikke. Det bes opplyst om

dette er undersøkt, eventuelt om det av forskjellige årsaker ikke lar seg undersøke og bakgrunnen for dette.»⁸⁶

Svar på kommisjonens henvendelse ble gitt 13. november 2007. Av svaret siteres:

«Med henvisning til ovenfor angitte skriv fra kommisjonen kan nevnes at kommisjonens oppfatning om at motoren var i drift da gearet ble innkoplek er korrekt. Det er også korrekt at dette ikke er et teknisk bevis for at motoren var i gang da et havari fant sted, da det er klarlagt at motoren kan stoppes uten at gearet er satt i

betjeningsposisjonen N (nøytral) – eller at betjeningsspaken ikke går tilbake til denne posisjonen når motoren stoppes. Disse problemstillinger er nok en gang diskutert med hr. Rune Bo Larsson i firma GS Marin AS, som kjenner den aktuelle motortypen meget godt både fra teknisk og operativ side og som deltok i demontasjonen av gear og andre komponenter ved DNV-undersøkelsen. Hr. Larsson hevder nå som dengang at det er helt uvanlig å stoppe motoren uten at gearet først er satt i posisjon N, og at det er høyst uvanlig (og sikkerhetsmessig ikke forsvarlig) å manøvrere lett båten ut av vannet med motor i gang og gearet innkoplek.»⁸⁷

Av forklaring fra Sivert Eriksen den 13. mars 2007 for undersøkelseskommisjonen siteres:

«På spørsmål forklarer vitnet at om bord på Mykenfisk bruker man alltid å ha motoren i fri når man plasserer lett båten på dekk. Det er likevel mulig å løfte båten med motoren i gang og propellen innkoplek. Dette for å blåse systemet fritt for sjøvann. Det er mulig å stanse motoren mens den er innkoplek.»⁸⁸

Av Strengelsruds svar av 13. november 2007 siteres videre:

«Motorens drivstoffpumpe har i likhet med andre relevante detaljer vært forsøkt vurdert etter en innledende rengjøring. Denne var imidlertid ikke i en slik stand at den kunne gi noen holdepunkter, da funksjonsmekanismen var tæret bort.

Topplokksboltene var også sterkt korrosjonsangrepet, slik at overstrekkingsmåling på gjenværende gjengeparti ikke var relevant. En metallografisk undersøkelse av lengdesnitt gjennom boltene ble heller ikke funnet relevant, da en eventuell overstrekkning må være

85. Knut Strengelsrud, Det Norske Veritas: «Undersøkelse av motor, gir og propellanlegg for lett båt fra forlist fiskebåt Western «N42R», rapport av 18. februar 2007, se vedlegg 3.2.

86. Brev til Knut Strengelsrud, DNV fra undersøkelseskommisjonen 18. oktober 2007.

87. E-post til undersøkelseskommisjonen fra Knut Strengelsrud, DNV 13. november 2007, se vedlegg 3.3.

88. Sivert Eriksen forklaring for undersøkelseskommisjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

minst i størrelsesorden 12–15 % før dette kan observeres i mikrostrukturen, og da i direkte sammenlikning med en referansestruktur. For ordens skyld må nevnes at de fleste av boltene er totalt borte.»⁸⁹

I følge Hagar Eliassen hadde skipperen fortalt at mantelen i lossebommen hadde røket under siste fangst.⁹⁰ Fra Sjøfartsdirektoratets rapport av 29. mai 1981 vedrørende besiktigelse av diverse vrakdeler tilhørende "Western", fremgår at mantelwiren lå om blokken, at mantelkroken ikke var innsjakkert og at øyet i mantelwiren ikke var deformert.⁹¹ Det fremgår ikke av rapporten at det skulle være defekter på mantelwire med øye, og kommisjonen finner det uklart hvilken del av anordningen som var defekt.

Juul, som etter forliset dykket på vraket til "Western", har forklart at han mente lett båten fortsatt hang fast i bommen som var svingt ut.⁹² At lett båten etter forliset ble observert liggende delvis knust under styrbord side, gjør det sannsynlig at den var festet til fartøyet via mantelwiren. Hvis lett båten ikke var festet til "Western" ville det kunne forventes at den fikk en annen synkebane og at den skulle landet på havbunnen i større avstand fra "Western".

Lett båten var satt ut under lossingen på Lovund.⁹³ Kommisjonen legger til grunn at fartøyet's løftearrangement ble benyttet da lett båten ble satt på sjøen og senere løftet om bord, og finner det sannsynlig at man ville beholdt lett båten tilkoblet løftearrangementet under seilasen fra Lovund til Myken. Ut fra tilgjengelig bilde- og filmmateriale av "Western" synes lett båten rutinemessig å være innfestet i mantelen.

På bakgrunn av de opplysninger som foreligger fremstår det som sannsynlig at lett båten har vært festet i mantelen og blitt knust på forlistidspunktet. Mens baugpartiet ble observert på styrbord side av "Western", ble motoren, bastic og propell funnet på babord side, innhyllert i notlin. Dette indikerer at deler av lett båten etter forliset har blitt spredd under notfjerningen. Skader på propellblad og -aksling kan også indikere samme forhold.

89. E-post til undersøkelseskommisjonen fra Knut Strengelsrud, DNV 13. november 2007, se vedlegg 3.3.

90. Hagar Eliassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

91. Sjøfartsdirektoratets rapport 18 av 29. mai 1981 vedrørende besiktigelse av diverse vrakdeler tilhørende "Western", brakt opp under hevingsforsøk i mai 1981, se vedlegg 7.1.

92. Alf Johan Juul forklaring for undersøkelseskommisjonen 21. september 2006, se vedlegg 1.1.

93. Oddvar Fjellgård forklaring for Kommisjonen 1981 7. mars 1981, se vedlegg 6.1.

Motoren var innkoblet på forlistidspunktet, men det fremstår som usikkert om den var i gang

6.5.3 Redningsflåte

Om bord i "Western" var en 10 manns DSB redningsflåte, fabrikkert i 1960.

Den 7. februar 1981 kl. 10.11 ble det fra Viking 21 meddelt at "Westerns" redningsflåte var observert i posisjon 66.57N – 12.55E. Kystvaktfartøyet "Andenes" tok opp flåten.⁹⁴

Hans Petter Klokk, som avtjente førstegangstjeneste om bord på KV Andenes, har i kommisjonsmøte den 25. oktober 2007 forklart:

«Det var svært dårlig vær, og for å få tak i flåten kastet de en ankerlignende krok inn på flåten for å dra den inn på fartøyet. Så vidt han husker ble kroken festet på utsiden av flåten. Han mener å huske at den ikke ble ført gjennom åpningen. Ingen av åpningene i flåten var lukket med glidelås da den ble brakt om bord.»⁹⁵

Sigurd Kleiven, som var skipssjef om bord på KV Andenes under leteaksjonen, har i kommisjonsmøte den 25. oktober 2007 forklart:

«Etter at redningsaksjonen ble avsluttet fraktet KV Andenes flåten til Bodø. Her ble den undersøkt av representanter fra politi og hovedredningssentralen. Undersøkelsen ble foretatt på kaia, hvor også vitnet deltok. Ved undersøkelsen ble det klarlagt at ingen av de to inngangene til flåten var lukket igjen. Det var heller ikke åpnet for ekstrautstyr og nødraketter, som fortsatt var lagret om bord i flåten.»⁹⁶

"Western"s redningsflåte ble brakt til Joh. Løvold AS, Bodø for nærmere undersøkelser. Av rapporten siteres:

«Under den første overfladiske inspeksjonen av redningsflåten sammen med havarikommisjonen, mente vi at den store flengen i nedre flytekammer skyldtes et sammenstøt med en skarp gjenstand. Etter nærmere granskning av bruddflatene er vi tilbøyelige til å mene at flengen skyldes sprengning p.g.a. innvendig trykk. Særlig flengen i takbøylen viser dette, da man tydelig kan se gummiflipper omkring bruddstedet.»⁹⁷

94. SAR-rapport 3/81 fra Hovedredningssentralen i Bodø, datert 10. februar 1981, se vedlegg 6.1.

95. Hans Petter Klokk forklaring for undersøkelseskommisjonen 25. oktober 2007, se vedlegg 1.7.

96. Sigurd Kleiven forklaring for undersøkelseskommisjonen 25. oktober 2007, se vedlegg 1.7.

97. Undersøkelsesrapport vedrørende redningsflåte tilhørende M/S "Western" N-42-R av 26. februar 1981, se vedlegg 6.1.

For så vidt gjelder redningsflåten har Kommisjonen 1981 lagt følgende handlingsforløp til grunn:

«Slipphaken på flåten er utløst manuelt, flåten ble liggende uoppblåst i sjøen. Fanglin, som samtidig er utløsningsline for CO2-flasken, er festet i fartøyet.

Fartøyet går ned, fanglina på flåten løser ut CO2-flasken når flåten er på 20–30 m dyp, flåten fylles, fanglina ryker. Flåten går opp som et prosjektil, overtrykksventilene rekker ikke å utligne trykket, nedre flytekammer revner. To eller flere av mannskapet kommer seg ombord i den synkeferdige flåten, som raskt driver bort.»⁹⁸

Kommisjonen har henvendt seg til produsenten av redningsflåten, Marine Products DSB Deutsche Schlauchboot GmbH & CO, med en rekke tekniske spørsmål for å avklare om det skulle foreligge opplysninger som skulle kunne gi grunnlag for fornyede vurderinger av mulige hendelsesforløp ved evakuering av "Western".⁹⁹ Av svar fra sjefsingeniør Helmut Dannenberg, fremgår at

98. Rapport av 6. april 1981 fra Den faste undersøkelseskomisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten i anledning "Western"s forlis 6. februar 1981, se vedlegg 6.1.

fabrikken som produserte disse redningsflåtene, ble ødelagt av brann i sekstiårene og at det derfor er umulig å gi svar på disse spørsmålene.¹⁰⁰

Ut fra de opplysninger som foreligger i saken, tar kommisjonen tidligere konklusjon til etterretning. Kommisjonen kan ikke se at det foreligger nye opplysninger som ut fra faglige vurderinger skulle gi grunnlag for å vurdere alternative årsaker til de skader som er påført redningsflåten.

6.6 Undersøkelser av vrakdeler hevet 12. april 2008

Heving av vrakdeler fra "Western" ble gjennomført den 12. april 2008, og vrakdelene ble 13. april ilandført i Sandnessjøen i Vågen ved gamle Høvding skipsopphuggeri.

Den 18. april 2008 foretok kommisjonen befaring av vrakgodset i Sandnessjøen sammen med sakkyndige fra Kripos og sakkyndige Whittome.

99. E-post til DSB fra undersøkelseskomisjonen 12. mars 2007.

100. E-post til undersøkelseskomisjonen fra DSB 13. mars 2007.



Figur 6.43 Dekket med luka og trålbakken (i bakgrunnen).

Kilde: Kripos: Rapport om åstedundersøkelse 27. mai 2008.

Videre deltok Nordland fylkeskommunes to sakkyndige fra Raufoss Technology and Industrial Management som undersøkte hull i trålbakk. Etter at sakkyndige fra Kripos hadde gjennomgått trålbakken fikk de øvrige sakkyndige tilgang til denne. Kripos gjennomgikk casingen, tok bilder og tok ut alt mudder som ble gjennomrenset med vann på rist for å undersøke om det skulle være organiske rester av saknede i casingen. De undersøkte videre om det skulle være tegn til brann eller annet på vrakdelene. Det ble funnet dokumenter i casingen som ble pakket og oversendt til Vitenskapsmuseet, NTNU. Sakkyndige Hansen ankom for gjennomgang av motoren noe senere samme dag.¹⁰¹

Kripos har på bakgrunn av undersøkelser av vrakdelene samt de sikrede våpnene konkludert med at:

101. Politirapport 16. april 2008, se vedlegg 3.9, G.H. Whittome, The Lanchester Gun Company, rapport av 28. april 2008, se vedlegg 3.8, Arnold Kr. Hansen: «Inspeksjon av hevet hovedmotor og vurdering av sakkyndige undersøkelser som kan utføres», rapport 27. april 2008, se vedlegg 3.12, Kripos: Rapport om åstedsundersøkelse 27. mai 2008, se vedlegg 3.10.

«Ingen av vrakdelene har vært utsatt for brann eller eksplosjon.

Verken våpnene, klærne eller andre løse gjenstander har vært utsatt for brann eller eksplosjon.

Våpnene er et «Jarmann» repetergevær, kaliber 10,15 mm, og en signalpistol. Begge våpnene var uladd.

Det ikke er påvist levninger etter de saknede i vrakdelene.»¹⁰²

6.6.1 Trålbakken

For de undersøkelser som er gjennomført og kommisjonens vurderinger vises det til punkt 6.2.2.

6.6.2 Casing og gjenstander funnet i denne

Kommisjonen har fått foretatt undersøkelser av casing og gjenstander funnet i denne.

Av rapport om åstedsundersøkelse fra Kripos av 27. mai 2008 fremgår:

102. Kripos: Rapport om åstedsundersøkelse 27. mai 2008, se vedlegg 3.10.



Figur 6.44 Casingen. Babord side. Fra venstre mot høyre ses byssa, gangen og kapteinslugaren.

Kilde: Kripos: Rapport om åstedsundersøkelse 27. mai 2008.

«Keisingen er oppgitt å ha bestått av byssa (kjøkkenet), kapteinslugaren og en gang. Totalt var det 10 køyer i keisingen, henholdsvis fire på styrbord side, fire på babord side og to foran. Foruten et av køyene på babord side som var knust, var de andre intakte.

I byssa stod det bl.a. en brennelsdrevet ovn. Over ovnen hang det en fiskehanske i gummi. Den andre hansken lå på gulvet. Begge hanskene var intakte og uten skader. På benken ved ovnen stod det bl.a. en plastpose inneholdende bøtesaker for garn. Lyspærer og det elektriske anlegget i taket var uten synlige skader, og glass på lamper og lyspærer fortsatt intakte. På den ene veggen var det en vannkran i bl.a. plastmateriale. Ved siden av kranen stod det en plastflaske som var surret fast i noen rør med tau. Restene av kjøkkenbenken med en benkeplate i huntonitt, lå på gulvet sammen med bl.a. intakte tallerkener, krus og plast termoser, samt en fillerye i plast. Verken vannkranen, plastflaska eller de andre gjenstandene i byssa har vært utsatt for brann eller eksplosjon.

I kapteinslugaren var lyspærer og det elektriske anlegget uten synlige skader. Glass på lyspærer og lamper var fortsatt intakte, og foran køyene hang fortsatt gardinene. På gulvet lå

det bl.a. to intakte skumgummimadrasser, en del klesplagg, og noen dokumenter. Verken madrassene, klærne, gardinene eller de andre gjenstandene i rommet har vært utsatt for brann eller eksplosjon.

I gangen var det ingen gjenstander, men glasset på et lys oppe på veggen var fortsatt intakt.

Garnrester, tauverk, klær og andre løse effekter ble fotografert og undersøkt uten at det ble påvist spor som tydet på at de var utsatt for brann eller eksplosjon. Flere av gjenstandene var misfarget svart, som en følge av svart mudd.

Motoren, trålbakken og dekket med luka ble dokumentert ved foto. Ingen av delene hadde skader som var forenlige med at de hadde vært utsatt for brann eller eksplosjon. (...)

Begge våpnene ble røntgenfotografert før rusten ble banket av. Begge våpnene var uladde. Våpnene ble undersøkt sammen med politioverbetjent Gøran Dyvesveen, våpengruppa, her.

K-1: er et «Jarmann» repetergevær med serienummer 12653. Innvendig diameter i løpet er målt til 10,15 millimeter. I rifla var det fast-



Figur 6.45 Casingens fremre og styrbord side.

Kilde: Kripos: Rapport om åstedundersøkelse 27. mai 2008.



Figur 6.46 Dokumenter funnet i kapteinslugaren.

Kilde: Kripos: Rapport om åstedsundersøkelse 27. mai 2008.

rustet bl.a. flere intakte klesplagg, plastposer med mer. Undertreet og kolben var i trevirke, og var påsatt en kolbekappe i gummi. Verken trevirket, kolbekappa, klærne eller plasten var utsatt for brann eller eksplosjon. I/på rusten og på klærne er det svarte «flekker», som er mudder.

K-2: er en signalpistol. Signalpistolen var kraftig rustskadd, og eventuelle serienummer og merking var borte. Pipa var også rustet bort, mens tønna, hanen og skjeftet fortsatt var «intakt». Innvendig diameter i tønna var ca. 30 millimeter, men har sannsynligvis utvidet seg som følge av rustskadene. Opprinnelig kaliber har sannsynligvis vært 26 millimeter. (...)

Alt av løse gjenstander, klær og garnrester ble undersøkt med henblikk på eventuelle levninger i form av bein eller tenner. Keisingen ble gravd ut, og alt mudder tatt ut og sollet. Det ble ved undersøkelsene ikke påvist levningsrester etter de saknede.»¹⁰³

Det ble funnet flere dokumenter i casingen som ble pakket og oversendt til Vitenskapsmuseet, NTNU.¹⁰⁴

Vitenskapsmuseet, NTNU har på oppdrag for kommisjonen foretatt frysetørring av dokumentene for å sikre disse best mulig.¹⁰⁵ Blant dokumentene viste det seg å være blant annet en loggbok for første halvdel av 1969, en lommebok og en radiotelefonibok.

6.6.3 Hovedmotor m.v.

Innledende undersøkelser av "Western"s hevede hovedmotor ble foretatt av sivilingeniør Arnold Kr. Hansen for kommisjonen.¹⁰⁶

Fra hans beskrivelse av "Western"s framdrifts-anlegg, siteres.

104. Fotnote: Politirapport 16. april 2008, se vedlegg 3.9.

105. Roar Sæterhaug, Konserveringslaboratoriet, Vitenskapsmuseet, NTNU: Dokumenter fra "Western", konserveringsrapport 2. september 2008, se vedlegg 3.11.

106. Arnold Kr. Hansen: «Inspeksjon av hevet hovedmotor og vurdering av sakkyndige undersøkelser som kan utføres», rapport 27. april 2008, se vedlegg 3.12.

103. Op. cit.

«Motor: Cummins V 12 – sylindret 4-takt dieselmotor med påhengte reimdrevne pumper og varmeveksler for kjøling av motoren samt to påhengte reimdrevne dynamoer for strøm til start- og forbruksbatterier. Smøreoljepumpen er registerdrevet. Den tar oljen fra bunnpannen som er reservoaret for smøreoljen. Smøreoljefiltrene er fastmontert på motorblokken.

Gear: Twin Disc reduksjons- og reverseeringsgir med sluring, med gir hus flenset direkte på motorblokken og med mekaniske manøverkabler til rorhuset for styring av propellens dreieretning og graden av sluring.

Propell: Såkalt fast justerbar propell, med andre ord med propellblad hvor stigningsvinkelen kan justeres av en dykker eller når båten står på land. Propellakselen var flenset direkte til utgående aksel på giret.

Forkantdrift: Mellomaksel opplagret på samme fundament som hovedmotoren, kjededrevet av motoren og med direktekoblet lavtrykks hydraulikkpumpe samt kjededrevne hydraulikk-, lense- og spylepumper.»

Når det gjelder motorens ytre tilstand etter hevingen og ilandføringen, siteres:

«Alle komponenter er mer eller mindre dekket av stivnet mudder. Styrbord side av stålfundamentet hang på motoren og hydraulikkpumpen mens babord side var borte. En hjelpemotor montert på et fundament over hydraulikkpumpen hang også med.

Motoren: På selve motoren er noen ventildeksler korrodert slik at en ser inn på vippearbene for ventilene. Dertil er det en sprekke i bunnpannen nederst på styrbord side. For øvrig er det ingen tegn på store ytre påkjenninger. Heller ingen tegn på eksplosjon i veivrommet.

De påhengte pumpene er på plass. Det samme gjelder dynamoene, men den ene er løst fra sitt fundament. Smøreoljefiltrene og brennoljefiltret henger på blokken.

Giret: Giret er på plass uten tegn til ytre skader på selve giret. Men en brukket propellakselflens som sitter igjen på girets flens, forteller at propellakselen har vært utsatt for en stor ytre påkjenning. Manøverkablene var på plass, men forbindelsene til de respektive kontrollblokker for dreieretning og styring var slitt/korrodert av.

Propellen: Var ikke hevet/funnet.

Forkantdriften: Hele mellomakselen var på plass. Aktre lagerbukk var brukket og nederste del borte (henger sannsynligvis på babord fundamentdel). Kjeden for drift fra motoren var på plass. Mens en kjede for drift av sannsynligvis en pumpe, var slitt av. Trolig under hevingen som følge av at den aktuelle pumpen hang igjen på babord del av stålfundamentet. En tannhjuls-

pumpe med drift lenger fram på mellomakselen var på plass med kjede og kjedehjul. Bortsett fra lokale påkjenninger som allerede nevnt, har forkantdriften ingen tegn på store påkjenninger.»¹⁰⁷

På bakgrunn av Hansens innledende undersøkelser av motoren, har kommisjonen fått gjennomført nærmere sakkyndige undersøkelser av hovedmotoren med utstyr. Terje Bentzen, Tech-Mech Consulting AS har på oppdrag for kommisjonen foretatt undersøkelse av hovedmotor med utstyr. Av hans rapport av 2. oktober 2008 siteres:

«- Gjennom de foretatte undersøkelser har vi ikke funnet sikre holdepunkter til å bedømme om motoren var i drift på havaritidspunktet. Vi har konstatert at det ikke har oppstått vannslag i sylindrene, men dette alene er ikke noe sikkert bevis på at motoren har vært stoppet.

- Undersøkelse av sylindreforingene har avdekket sprekker i 2 foringer, men kraftig oksidasjon av stemplene vanskeliggjør vurderingen av om sprekkeene har oppstått under drift og forårsaket stopp eller om sprekkeene skyldes oksidasjon etter havariet.

- På undersøkelsestidspunktet har vi konstatert at hovedgarets clutch er innkopleet på forovergang. Reguleringshendelen på manøverventilen og den tilhørende teleflexkabel er imidlertid revet bort. Det er derfor usikkert om hendelen hadde samme stilling før havariet. Bare dersom hendelen stod på forovergang før havariet er sannsynligheten stor for at posisjonen ikke er blitt forandret etter havariet.

- Bruddet på propellakselflensen er et bøyingsbrudd som ikke har skjedd under vanlig drift av propellanlegget. SINTEF har konstatert ut fra en korrosjonsbedømmelse at bruddet mest sannsynlig har skjedd kort tid etter havariet.

- Vi har ikke funnet indre eller ytre skader på motoranlegget som indikerer at det har forekommet en eksplosjon i maskinrommet. Vi har heller ikke funnet skader på motoranlegget som viser at det har blitt utsatt for brann. Mantel av plast (PVC) på signalkabel til bro, strømpene til teleflexkablene og noen gummislanger viser ikke tegn til å ha blitt utsatt for høy temperatur.

- Hovedmotoren hadde på havaritidspunktet en antatt driftstid på ca. 15 000 timer. Ved undersøkelsen har vi konstatert at både rammelagrene og veivlagrene er unormalt mye slitt. Noen rammelagertapper er også merket av nedslitingen i bronsebelegget. Lagerslitasjen har mest sannsynlig skjedd over tid med normal oljetilførsel til lagrene. Dette fordi vi ser

107. Op. cit.

utbanking av flere veivlagre, uten at vi konstaterer tegn til varmgang i lagerskåler eller veivtapper.

– Ved undersøkelsen av forkantgearet finner vi at den tilhørende clutch er utkoplet. Da er også lavtrykks hydraulikkpumpen i forkant av motoren utkoplet. Hendelen for clutchen er imidlertid avbruddet litt under midten, og det knytter seg derfor usikkerhet til om hendelen hadde samme stilling før havariet. Hendelen var i utgangspunktet ca. 40 cm lang, og opereres manuelt fra maskinrommet.»¹⁰⁸

For så vidt gjelder spørsmålet om hovedgearets clutch var innkoplet på forovergang også forut for forliset, siteres:

«M/S WESTERN var utrustet med en mekanisk vribar propell som under drift arbeidet som en fast propell. For å kunne kjøre forover og akterover med en slik propell må det være mulig å snu dreieretningen på propellakselen. Dette gjøres i hovedgearet hvor det er en clutch for forover og en clutch for akterover (...).

Valg av clutch som skal være innkoplet styres av en manøverventil (...). Det fremgår av tegningene at det på enden av ventilen er en aksel med en hendel («Selector valve lever»)

108. Terje Bentzen, Tech-Mech Consulting AS: Undersøkelse av hovedmotor med utstyr til fiskefartøyet "Western", rapport 2. oktober 2008, se vedlegg 3.13.

som kan vri akselen til ønsket posisjon. En slik bevegelse av hendelen foretas ved bruk av en teleflexkabel som opereres fra båtens manøverpult på broen (i styrehuset). Når akselen vries forandres oljestrømmen i manøverventilen slik at hydraulisk oljetrykk sørger for at ønsket clutch innkoples.

(...) på manøverventilens splineaksel mangler en arm (hendel). Denne er revet/rustet bort, men på innerste del sitter det en stoppeknast som viser at manøverventilen står i stilling: Forover. Akselen er vridd til stopp mot urviseren, noe som betyr at hendelen (dersom den hadde vært intakt) er dreid mot motorsiden (forover i båten).

Dette er overensstemmende med Vedlegg nr. 10/9 (fra instruksjonsboken) øverst hvor det står: «When a shift to the forward position is desired the selector valve lever is moved toward the engine».

Teleflexkabelen for operasjon av manøverventilen (...) var hel, men ikke festet til gearet. Den skal normalt være festet inne på selve gearhuset og ved forovergang drar kabelen manøverhendelen mot motorsiden (forover).

Akselen i den undersøkte manøverventil satt meget fast, men det er uklart om hevingsoperasjonene kan ha medført forandring i stillingen, som hendelen hadde ved forliset.»¹⁰⁹

109. Op. cit.

Kapittel 7

Opplysninger om mulige fartøysbevegelser på havet i det aktuelle tidsrom og område

7.1 Innledning

Undersøkelseskommisjonen har sett det som viktig å innhente oversikt over om det på forlistidspunktet kan ha befunnet seg fartøy i området. Dette for å avklare om det er gjort observasjoner som kunne bidra til å finne årsaken til "Western"s forlis. Herunder har kommisjonen blant annet gjennomgått tilgjengelig dokumentasjon. Det er også innhentet vitneforklaringer fra personer som har drevet fiske i nærliggende områder og fra mannskap om bord på hurtigbåten "Træna".

Det ble fra Kommisjon 1981 og senere Bodø politikammer rettet henvendelser til Forsvaret etter forliset. Henvendelsene ble besvart av Forsvarskommando Nord-Norge i brev av 2. april 1981 og 1. mars 1982.¹

Kommisjonen har rettet ytterligere henvendelser til Forsvarsdepartementet med forespørsel om informasjon ved brev av 10. oktober 2006, brev av 10. mai 2007 og brev av 6. juni 2007.² Kommisjonens henvendelser ble besvart ved Forsvarsdepartementets brev av 23. april 2007 og brev av 29. juni 2007.³

Gjennom engasjert etterforsker har kommisjonen tatt kontakt med en rekke personer, blant annet personell som tjenestegjorde på Sjøoperasjonssenteret på Reitan (tidligere Forsvarskommando Nord-Norge), på Træna kystradarstasjon og på forskjellige marinefartøy, for å avklare om det skulle forefinnes ytterligere opplysninger av betydning for forlisårsaken. Enkelte av disse har også avgitt forklaring for kommisjonen.

1. Brev til Kommisjonen 1981 fra Forsvarskommando Nord-Norge 2. april 1981, se vedlegg 7.15, og brev til Bodø politikammer fra Forsvarskommando Nord-Norge 1. mars 1982, se vedlegg 7.16.
2. Brev til Forsvarsdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 10. oktober 2006, brev til Forsvarsdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 10. mai 2007 og brev til Forsvarsdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 6. juni 2007.
3. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsdepartementet 23. april 2007 og brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsdepartementet 29. juni 2007.

7.2 Lovund

Under oppholdet på Lovund leverte "Western" fangst til to fiskemottak, Vigner Olaisen og Fjellgård & Sønner. Etter forliset ble det foretatt avhør av Vigner Olaisen, Oddvar Fjellgård og Magnus Pettersen.⁴ Magnus Pettersen, som var ganske sikker på at han så lysene fra "Western" i Lovundvika, har forklart at det ikke hadde vært andre båter i Lovund. Kommisjonen har ikke, hverken gjennom dokumentasjon, vitneavhør eller på annen måte fått opplysninger som skulle tilsi at det likevel befant seg fartøy på stedet.

7.3 Hurtigbåten MS Træna

Av Hagar Eliassens forklaring for kommisjonen den 19. september 2006, siteres:

«Hun fikk (...) kort tid etter ulykken høre at en passasjer på hurtigbåten Træna skal ha observert en båt på fra Selvær til Lovund.» Hun vet ikke hvem passasjeren er og husker heller ikke hvem som har fortalt henne dette.»⁵

Brynjulf Lydersen, kaptein på MS Træna, har i politiavhør den 10. mars 1981 forklart at hurtigbåten ankom Lovund den 6. februar 1981 kl. 06.05. Av avhøret fremkommer ikke hvorvidt det ble gjort observasjoner fra fartøyet.⁶

Av forklaring av 9. november 2006 fra Torstein Sørøy siteres:

«Vitnet forklarer at han den 6.2.1981 var på vakt på MS Træna som styrmann. Vakten startet kl. 05.00 om morgenen. De gikk da fra Selvær til Træna. MS Træna var en katamaran som hadde en gjennomsnittshastighet på ca. 22 knop. De

4. Vigner Olaisen politiavhør 6. mars 1981, Oddvar Fjellgård forklaring for Kommisjon 1981 7. mars 1981 og Magnus Pettersen forklaring for Kommisjon 1981 7. mars 1981, se vedlegg 6.1.
5. Hagar Eliassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.
6. Brynjulf Lydersen forklaring til politiet av 10. mars 1981, se vedlegg 6.1.

ankom Træna ca. kl. 05.20. Fra Træna gikk de umiddelbart mot Lovund. Han mener de brukte ca. 40 minutter på turen. (...)

Han befant seg i styrhuset, både på tur fra Selvær til Træna og videre til Lovund. Både maskinisten og kapteinen satt sammen med ham i styrehuset, dog slik at han ikke er sikker på om de befant seg her hele tiden. (...)

Han gjorde ingen observasjoner av fartøy på turen fra Selvær til de ankom Lovund. Det ble diskutert om bord om andre hadde gjort observasjoner i ettertid. Men han hørte ikke om noen som skulle ha sett andre fartøy på overfarten.»⁷

Oddbjørn Lorentzen, som var maskinist på MS Træna på forlistidspunktet, har den 10. november 2006 forklart at han gikk fra Selvær med MS Træna kl. 05.00 den morgenen "Western" forliste. De ankom Træna ca. 20 minutter senere. Etter få minutter gikk de videre til Lovund hvor de ankom ca. kl. 06.00–06.05. Av forklaringen siteres:

«De observerte ikke lys fra andre båter underveis. Dersom noen så noe under overfarten ble dette vanligvis kommentert. Etter ulykken diskuterte vitnet, skipperen og styrmann om noen av dem hadde gjort observasjoner av andre fartøy, men ingen av dem hadde sett noe. Det var heller ingen som hadde hørt noe over VHF kanal 16. Han har heller ikke hørt at andre av de som befant seg om bord gjorde noen observasjoner. Det befant seg passasjerer om bord, men han husker ikke antallet i dag.

Da de ankom Lovund passerte de kaia ved fiskebruket Fjellgård hvor Western hadde dratt i fra. Fartøyet befant seg ikke på fiskebruket da. (...)

På strekningen fra Selvær til Træna ville de hatt små muligheter til å observere Western. Hvis Western hadde befunnet seg på tur ut Lovundvika ville de ikke hatt mulighet til å observere den visuelt. Ettersom det er trangt farvann på strekningen mellom Selvær og Træna var radaren satt ned til anslagsvis 0,75 til 1,5 mil i de trangeste farvannene. Western kunne derfor heller ikke vært observert på radar. Også i innkjøringen mot Lovund ville det vært vanskelig å observere Western hvis den da hadde befunnet seg på strekningen Lovund – Kvalholmen.

MS Træna gikk fra Lovund ut Lovundvika ca. kl. 06.00–06.10.»⁸

7.4 Øybuen

I det tilgjengelige materiale fremkommer at fiskebåten "Øybuen" forsvant etter å ha forlatt Brønnøysund 5. februar 1981. Av logg fra Hovedredningsentralen i Bodø den 28. februar 1981 fremgår at "Øybuen" er meldt å ha gått fra Brønnøysund 5. februar 1981, kl. 12.00 for muligens å gå til Sandnessjøen. Den 3. mars 1981 kom det inn ny melding fra lensmannen i Brønnøysund om at "Øybuen" gikk fra Brønnøysund 5. februar 1981 kl. 22.30, og at båten sannsynligvis skulle gå til Sandnessjøen for reparasjon av en defekt dynamo. Sandnessjøen lensmannskontor kunne imidlertid melde at ingen der hadde observert båten.⁹

Av brev fra lensmannen i Frøya til Uttrøndelag politikammer av 7. april 1981 fremgår at Anders Lien kjente "Western" og dens utstyr godt etter flere besøk på hans verksted. Lien hadde opplyst at det i forbindelse med hevingsarbeidet var oppdaget noe løse i umiddelbar nærhet av Western som han mente ikke tilhørte denne båten. Av brevet siteres:

«Dette var en hvitmalt «varpsnelle» (tausnelle) beliggende ca. 2–3 meter fra båten på babord side, videre et anker samt en mørk metalleider (eller noe som lignet dette) like foran baugen. "Western" ligger på ca. 70 meters dyp, men det er foretatt en god del fotografering av båten der den ligger, og på bilder kan man se de nevnte gjenstander som Lien altså mener ikke tilhører "Western". (...)

Lien er ikke tilhenger av den teori at "Western" sank som følge av dårlig stabilitet, som visstnok skal være den oppnevnte havarikommisjonens konklusjon. "Western" var en god sjøbåt, 72 fot lang, i meget god stand og for øvrig godt utstyrt. Lien lanserer den interessante teori at her kan ha foregått en kollisjon i mørket og uværet, mens "Western" og ovennevnte "Øybuen" begge var på vei til Lofoten, – Kleven ["Øybuens" eier/fører] for sitt vedkommende til Røst. Lien har studert bildene av "Western" og funnet at de påførte baugskader ikke er framkommet ved båtens kollisjon med bunnen på havaristedet. Skadene kan heller være oppstått ved kollisjon med annet fartøy, eks.vis "Øybuen", ved at "Western" i mørket kan ha rent seg på denne båten, som kanskje var uten lys på grunn av at føreren/eieren hadde hatt vanskeligheter med lanterneføringen.

Lien ønsket å få rede på om noen av de nevnte observerte ting kunne ha noen forbin-

7. Torstein Sørøy forklaring til undersøkelseskommissjonen 9. november 2006, se vedlegg 1.2.

8. Oddbjørn Lorentzen forklaring for undersøkelseskommissjonen 10. november 2006, se vedlegg 1.2.

9. Logg fra Hovedredningsentralen i Bodø for perioden 23. februar – 7. mars 1981.

delse med "Øybuen". Jeg har i dag hatt kontakt med en av Klevens naboer, – med godt kjennskap til båten, – som opplyste at det fantes anker i båten, men uten noen spesiell tausnelle for dette. Kleven benyttet det hydrauliske spill på dekket, når ankeret skulle heves. Spillet er gråmalt og det er mulig det kan se ut som en snelle, når det ligger på havbunn 70 m under overflaten. Min hjemmelsmann kunne ikke gi noen forklaring på den lederlignende gjenstanden. For øvrig kunne han ikke forstå at en så vidt stor båt som "Western" skulle kunne bli påført større skader ved pårenning av den lille 28 fots klinkbygde trebåten "Øybuen".»¹⁰

Av Sjøfartsinspektørens beretning av 1. mars 1983 vedrørende "Westerns" forlis fremgår:

«Det har vært visse spekulasjoner om kollisjon med M/Kr "Øybuen" som avgikk fra Brønnøysund kvelden før, og som kunne være i farvanet på den tid "Western" havarerte. "Øybuen" forsvant sporløst etter avgang fra Brønnøysund, og det er senere ikke funnet noe fra dette fartøy. Eieren var alene ombord. Opplysninger fra personer i Brønnøysund som hadde kontakt med eieren av "Øybuen", går ut på at han hadde tenkt seg til Sandnessjøen før han gikk til Røst som var endelig bestemmelsessted.

Sjøfartsinspektøren tror ikke at M/Kr "Øybuen" – en klinket båt på 31 fot – kan ha forårsaket "Western"s forlis, selv om en kollisjon skulle ha funnet sted.»¹¹

Hallvard Johan Hegge, som deltok som dykker under en del hevingsforsøk har i kommisjonsmøte 25. oktober 2007 forklart:

«Under hevingsforsøket i mai lette de etter vraket av Western, med en båt som hadde ekko-lodd. De kom da i kontakt med et ekko som lå ca. 50–100 meter øst for det opprinnelige havaristedet på ca. 70 m dyp. Havaristedet var merket med en blåse. Vitnet mener blåsen lå der i flere år. Ekkoet, som gav tilnærmet samme signal som vraket av Western ble ikke undersøkt. Dette ettersom de ikke hadde utstyr til å undersøke dette på tidspunktet. Ekkoet var litt mindre enn signalet fra Westerns vrak. Han anslår dette til ca. 2/3 av størrelsen på signalet Western avga. Vitnet mener de fant vraket til Western ca. 100 – 200 meter nord nord/vest for blåsen.»¹²

10. Brev til Utrøndelag politikammer fra lensmannen i Frøya 7. april 1981.

11. Sjøfartsinspektøren i Bodø beretning vedrørende "Westerns" forlis 1. mars 1983, se vedlegg 7.11.

Ivar Karoliussen, som var styrmann på redningsskøyta Oscar Tybring, har i kommisjonsmøte 14. november 2007 forklart:

«Vitnet forklarer at han i februar 1981 var styrmann om bord på redningsskøyta "Oscar Tybring". Den 5. februar 1981 lå de ved kai i Bodø og lastet om bord oljevernustyr. Utstyret skulle benyttes i området Vandve utenfor Sandnessjøen. De gikk fra Bodø i 17–18-tiden 5. februar 1981 og ankom Sandnessjøen ca. kl. 03–04-tiden om natten.

Årsaken til at de fraktet oljelenser var at en malmbåt som hadde forlist ca. 14 dager tidligere, lakk olje. "Oscar Tybring" deltok ved opprenningsaksjonen på vegne av Statens forurensningstilsyn. Det var ikke så mange fartøy som deltok i rensarbeidet, men det var mye folk omkring på øyene som fjernet olje fra strandkanten. De prøvde også å berge fugler som var skadet av olje.

Mens "Oscar Tybring" ennå lå i Bodø fikk vitnet telefon fra fiskekjøper Arne Johansen på Røst, med spørsmål om de hadde sett en trønder i en klinket sjark. Vitnet husker ikke i dag navnet på trønderen eller sjarken. Johansen opplyste at vedkommende var på vei fra Frøya mot Røst. Siste observasjon av ham skulle ha vært i Brønnøysund. På turen fra Bodø til Sandnessjøen oppholdt vitnet seg oppe i styrhuset hele tiden og holdt utkikk etter den savnede sjarken. Han så imidlertid intet til fartøyet.»¹³

Kommisjonen har i 2006 og 2007 foretatt underannsfotografering av vraket av "Western" og området rundt vraket, over et område på ca. 1000 x 1000 meter. Kommisjonen var under søkene kjent med at det forelå opplysninger om at det i mai 1981 skulle være observert et ekko ca. 100 meter øst for opprinnelig forlissted. Området ble grundig gjennomført, uten at det ble funnet vrakdeler på havbunnen som naturlig vil kunne referere seg til en kollisjon med Øybuen eller annet fartøy.¹⁴ Det er for øvrig ikke rapportert om flytende vrakgods etter forliset, noe som naturlig ville være resultat av kollisjon med Øybuen eller et annet fartøy. Under filmingen ble det hevet en del gjenstander, blant annet et anker som ble mistet fra fartøyet Nordfisk i tilknytning til hevingsforsøk.

12. Hallvard Johan Hegge forklaring for undersøkelseskommisjonen 25. oktober 2007, se vedlegg 1.7.

13. Ivar Karoliussen forklaring for undersøkelseskommisjonen 14. november 2007, se vedlegg 1.8.

14. Rapport fra søk med KNM Tyr etter Western 06.06.2006-13.06.2006, se vedlegg 2.1.

7.5 Opplysninger vedrørende eventuell militær aktivitet i området

7.5.1 Tidligere undersøkelser om militær aktivitet

Av rapport av 6. april 1981 fremgår at det fra Kommisjonen 1981 ble rettet henvendelse til Sjøforsvaret.¹⁵ Forsvarskommando Nord-Norge har i brev av 2. april 1981 opplyst at ingen norske undervannsbåter opererte i området ved Lovund ved tidspunktet for "Westerns" forlis, og at man heller ikke kjente til meldinger om mulige fremmede undervannsbåter i dette området tidligere.¹⁶

I brev av 18. januar 1982 fra sjøfartsinspektøren i Bodø til politimesteren i Bodø vises til at de pårørende har reist spørsmål om den militære aktivitet i området om morgenen og formiddagen 6. februar 1981, samt påstand om militær aktivitet i området etter forliset. Videre at det var satt spørsmålsteget ved aktiviteten til radaren på Træna. Det ble anmodet om politiets bistand for å innhente kommentar fra de militære myndigheter.¹⁷

Brevet ble besvart ved Forsvarskommando Nord-Norges brev av 1. mars 1982 til politimesteren i Bodø. Sammen med brevet var vedlagt kopi av KOMSJØNORDs ukeprogram for 5. og 6. februar 1981, SJØOPS vaktjournal og loggbok for Træna kystradar.¹⁸ I brevet er opplyst at Forsvaret ikke har observert noen fartøy på sine radarstasjoner, og at de heller ikke har hatt egne fartøy i området.

Det konkluderes med:

«På bakgrunn av de innsamlede og vedlagte opplysninger vil KOMSJØNORD få fastslå at Sjøforsvaret ikke har hatt aktivitet i området Lovund – Myken som kan settes i forbindelse med Westerns forlis. Det er videre fastslått at Sjøforsvaret ikke har hatt dykking på vraket i ettertid.»¹⁹

15. Rapport av 6. april 1981 fra Den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten i anledning "Western"s forlis 6. februar 1981, se vedlegg 6.1.

16. Brev til Kommisjonen 1981 fra Forsvarskommando Nord-Norge 2. april 1981, se vedlegg 7.15.

17. Brev politimesteren i Bodø fra sjøfartsinspektøren i Bodø 18. januar 1982.

18. Brev til Bodø politikammer fra Forsvarskommando Nord-Norge 1. mars 1982, se vedlegg 7.16.

19. Op. cit.

7.5.2 Spørsmål om eventuell ubåttrafikk og øvelsesaktivitet

Det har i forbindelse med kommisjonens arbeid på ny vært reist spørsmål om mulig militær aktivitet i området, herunder ubåtaktivitet og øvelsesaktivitet.

Av Hagar Eliassens forklaring av 19. september 2006 for kommisjonen, siteres:

«I slutten av 1990-årene etter at filmen av Western ble vist på TV, ble vitnet og hennes svoger Lauritz Eliassen [oppringt av en person²⁰] som sa han var skipper på en kystvaktbåt som lå i Vesterålen da forliset skjedde. De ble beordret til området hvor Western forliste da det skjedde. Han visste at det var ubåter i området på tidspunktet for forliset og at han visste hva som var skjedd. Det var også flere andre som visste hva som var skjedd. Han visste at det var en ubåt som hadde kjørt ned Western og var bitter fordi de etterlatte ikke hadde fått vite hva som var skjedd. Hans samvittighet gjorde at han fortalte dette. Vedkommende fortalte videre at ettersom han var yrkesmilitær ville han ikke oppgi sitt navn. Han ville likevel gjøre dette en gang. Utfra hva vedkommende fortalte oppfattet vitnet det slik at han hadde vært skipper om bord på kystvaktskipet som hadde vært beordret til stedet da det greske skipet forliste et par uker før Western. Under telefonsamtalen noterte vitnet ned hva som ble sagt, dog slik at hun ikke har nedtegnet opplysningene vedrørende den greske båten.»²¹

Av Lauritz Oliver Eliassens forklaring av 19. september 2006 til kommisjonen, siteres:

«På et tidspunkt han mener var etter Brennpunktprogrammet om Western ble vitnet oppringt av en person som utga seg for å være nestkommanderende på en av kystvaktbåtene på forlistidspunktet. Vedkommende opplyste at han ringte fra Harstad og sa at det hadde vært stor militær aktivitet i forlisområdet på tidspunktet for ulykken. Kystvaktbåten han arbeidet på deltok i militærøvelsen. Han fortalte videre at i Trænfjorden innenfor Træna var stor ubåtaktivitet. Nasjonalitet til undervannsbåtene ble ikke angitt. Vedkommende sa ikke at han visste noe konkret om årsaken til forliset.

Den som ringte var ikke villig til å stå frem med navn, da han var redd for at dette skulle få innflytelse på hans fremtid i militæret. I løpet av

20. Tilføyelse av kommisjonen. Det vises til forklaring fra Lauritz Oliver Eliassens for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

21. Hagar Eliassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

samtalen fikk vitnet inntrykk av at det ikke var lenge til han skulle gå av med pensjon, da han ga uttrykk for at han ville ta kontakt når han sluttet i forsvaret. Han har ikke hatt kontakt med den som ringte etter samtalen som han anslår å ha funnet sted i slutten av 1990-årene. Vitnet oppfattet den som ringte seriøs. Samtalen kom inn på hans ordinære hustelefon på bopel og han fikk ikke registrert telefonnummeret til den som ringte.»²²

Av Hagar Eliassens forklaring av 19. september 2006 for kommisjonen, siteres videre:

«Vitnet forklarer for øvrig at det få dager før forliset befant seg 5 militære fartøy ved kai på Myken, 4 MTB og en litt større båt. Hun forbinder ikke dette med ulykken, men at det var militær aktivitet i området på denne tiden. (...)

Umiddelbart etter forliset fikk vitnet fra Petra Risvik opplyst at det samme dag som forliset fant sted var kommet 7 militære fartøy inn til Sandnessjøen. Vitnet mener det var Alice Meisler, Dønna, som fortalte om fartøyene. Årsaken til at hun finner opplysningene viktige er at hun har fått vite at det ikke var militær aktivitet i området.»²³

Sivert Eriksen har overfor kommisjonen den 13. mars 2007 forklart:

«Like i forveien av forliset observerte vitnet noen av Forsvarets motortorpedobåter i ca. 30 knops fart på tur ut havnen fra Myken. Han mener derfor det må ha vært militær øvelsesaktivitet i området.»²⁴

Kommisjonen har i brev av 10. oktober 2006 til Forsvarsdepartementet bedt om eventuelle merknader til opplysninger om observasjoner av militære fartøy, herunder om Forsvaret i løpet av første halvdel av 1981 hadde øvelsesaktivitet i Træna fjorden, eventuelt tidspunktet for slik aktivitet samt hvilke(n) øvelse(r) det dreide seg om.²⁵

Av Forsvarsdepartementets svarbrev av 23. april 2007, siteres:

«I brev fra daværende KOMSJØNORD (vedlagt kommisjonens henvendelse) er det i pkt 3.a gitt en oversikt over hvor marinefartøy i landsdelen befant seg. I dette brevet fremgår også av pkt 3.b at nærmeste kystvaktfartøy var KV Andenes som hadde patruljeområde mel-

lom Andenes og Røst. Dette fartøyet ble – som kommisjonen tidligere er informert om – trukket inn i søket etter Western.

Hva angår opplysningene om stor ubåttaktivitet i Træna fjorden, som også synes å bli knyttet til øvingsaktivitet, vises til de opplysninger som fremkommer i brevet fra daværende KOMSJØNORD. Her er det dokumentert at de norske undervannsbåtene befant seg hhv i Hammerfest og Olavsværn ved Tromsø. Eventuell øvings- eller treningsaktivitet med andre nasjoners undervannsbåter ville vært kjent for militære myndigheter. Slike opplysninger foreligger ikke. Vi må således konkludere med at det ikke har vært norske eller utenlandske undervannsbåter i området, og at det ikke er grunnlag for å knytte opplysningene til militær aktivitet.

At det noen dager før forliset skal ha befundet seg 4 MTBer og et større fartøy ved kai på Myken kan etter vårt syn ikke settes i sammenheng med forliset. I løpet av ett døgn ville en MTB kunne transittere i størrelsesorden 700 nautiske mil. Som angitt i tidligere svar fra KOMSJØNORD befant MTBene i landsdelen seg i hhv Olavsværn ved Tromsø og Stokmarknes 6. februar 1981.»²⁶

Av rapport fra HRS fra redningsaksjonen fremgår at KV Andenes var det eneste kystvaktfartøy som deltok under aksjonen.²⁷ Skipssjefen på KV Andenes, Sigurd Kleiven, har den 25. oktober 2007 forklart:

«Da det innkom melding om at Western var savnet patruljerte K/V Andenes strekningen yttersida Vesterålen – Lofoten i samsvar med fastsatt ukeprogram. Deres oppgaver i området dreide seg om fangstkontroll av trålere, sjekking av redskap og for øvrig oppsyn av aktivitet i området. De rapporterte all fiskeriaktivitet og militær aktivitet til sjøforsvarets Kystvaktstasjon Nord på Sortland og til Komsjø Nord på Reitan. Slike meldinger ble sendt 2 ganger døgnnet. (...)

Vitnet kan ikke huske at det var andre militære fartøy i området. Han hadde kun kontakt med redningsskøyta og en del sivile fiskefartøy. Han hadde også kontakt med Orion og Sea-King, men disse ble koordinert av hovedredningssentralen. Vitnet tviler sterkt på at det var andre militære fartøy i området ettersom disse i så fall ville blitt beordret til å delta i søket. På spørsmål opplyste vitnet at han ikke kan huske at det var noen militærøvelse i området. Øvel-

22. Lauritz Oliver Eliassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1

23. Hagar Eliassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

24. Sivert Eriksen forklaring for undersøkelseskommisjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

25. Brev til Forsvarsdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 10. oktober 2006.

26. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsdepartementet 23. april 2007.

27. SAR-rapport 3/81 fra Hovedredningssentralen i Bodø, datert 10. februar 1981, se vedlegg 6.1.

ser blir alltid planlagt lang tid i forveien og dersom det hadde vært noen øvelse ville dette ha fremgått av ukeplanen. Så fremt det hadde vært øvelse ville han blitt tildelt fartøy fra denne under leteaksjonen. En militærøvelse ville helt klart blitt avbrutt dersom det hadde kommet melding om en leteaksjon. Ukeplanen omfatter alle av forsvarets fartøy som befinner seg i området fra Rørvik i sør og nordover, dvs de fartøy som er underlagt Komsjø Nord. Alle militære fartøy som kommer nord for Rørvik blir umiddelbart underlagt Komsjø Nord. Vitnet har deltatt under utarbeidelse av ukeplanen som kystvaktoffiser på Reitan, og har erfart at ukeplaner planlegges 1 år i forveien.»²⁸

Av hans forklaring av 25. oktober 2007 til kommisjonen, siteres videre:

«Vitnet fikk opplest forklaringer fra Hagar Eliassen og Laurits Oliver Eliassen av 19 september 2006 for så vidt gjelder at de i slutten av 1990 årene ble oppringt av personer som opplyste at de tjenestegjorde på en kystvaktbåt som deltok under leteaksjonen. Personene opplyste at de under leteaksjonen var henholdsvis skipper og NK om bord på forlistidspunktet. Vitnet benekter bestemt å ha tatt slik kontakt, og gir uttrykk for at han ikke kan forstå hvilket motiv noen kan ha for å gjøre noe slikt. Når det gjelder nestkommanderende, Stein Andreassen, vet vitnet at han reiste til Amerika på 1980-tallet.

For øvrig opplyser han at han ikke er kjent med at det skal være gjort observasjoner av fremmede ubåter i området og mener at han ville visst dette dersom observasjoner skulle vært gjort. Det var en god og åpen kommunikasjon innad i forsvaret med hensyn til observasjoner av fremmede fartøy. For øvrig opplyser han at det stort sett er området Vestfjorden mellom Lofoten og Ladegode som benyttes til øvelsesområde. Dette bl a fordi ubåter trenger dypt vann. Han har kun ved en anledning deltatt i en øvelse som omfattet forlisområdet. Dette var noe senere på 1980-tallet. Dette dreide seg om en stor øvelse som ble avertert i media. Kun mindre fartøy MTBer mv hadde øvelse inna-skjærs.»²⁹

Tore Johannes Lysjord, som i perioden 1977 til 1982 var radaroffiser på FKN, hvor han hadde hovedansvaret for kystradarkjeden, har i møte med kommisjonen den 25. oktober 2007 forklart:

«Han mener det normalt var stasjonert 1–2 ubåter i Nord -Norge. FKN hadde på ethvert tidspunkt oversikt over hvor disse ubåtene befant

seg. Det var forhåndsbestemt hvor ubåtene skulle befinne seg til enhver tid, men det ble likevel foretatt rapportering av sikkerhetsmessig art. Han mener opplysningen ble loggført, men tviler på at disse oppbevares. Han vet ikke om ubåtene førte logg.

På spørsmål fra kommisjonsmedlem Bakken om vitnet mener Western kunne ha kollidert med en norsk ubåt, svarer vitnet at han anser dette helt utenkelig.

Øvelsesfelt for ubåter krever dybde og arealer. De ble derfor ikke gjennomført i trange farvann. Vestfjorden er ofte benyttet som øvelsesområde, men det kunne også foretas øvelser andre steder. Vitnet mener at man i alle fall har behov for en dybde på minst 100 m for å gjennomføre ubåtøvelse.

Vitnet ble forevist kart over området forlistet fant sted. Han gav uttrykk for at han ikke kan tenke seg at det ville bli lagt ubåtøvelser i området, men at en ubåt rent faktisk ville kunne seile gjennom den del av området som har dybder på mer enn 100 m i nedsunket tilstand. Han tviler likevel på at en ubåt ville valgt et slikt farvann. I overflate posisjon ville en ubåt selvsagt kunne passere området.

I tilfelle det var registrert fremmede fartøy, både overflate fartøy og ubåter, man ønsker nærmere opplysninger om, benyttet man marinefartøy og overvåkningsfly for å undersøke nærmere. Han kjenner ikke til at sivile fartøy har blitt benyttet i en slik sammenheng, med det unntak av sivile fartøy som var leid inn av forsvaret.

Vitnet ble forevist Komsjø-nords ukeprogram for 5 og 6 februar 1981. Han opplyste at det ut fra ukeprogrammet ikke hadde foregått noen fellesøvelser disse dagene. For øvrig var det ingen av fartøyene som har befunnet seg sør for Bodø disse dagene.

Vitnet ble forevist vaktjournal vedlagt forsvarskommando Nord Norges brev av 1 mars 1982 til Bodø politikammer og journal fra FKN for perioden fra 22 01 1981 til 09 02 1981. Han opplyste at han gjenkjenner den første journalen som sjøobservasjonssenterets vaktjournal. Den andre journalen mener han er fellesoperasjonssenterets vaktjournal. Hvis det hadde forekommet noen maritime øvelser burde dette fremkommet av vaktjournalene. Også hvis det hadde blitt observert ubåter, både fremmede og allierte, ville dette fremkommet.»³⁰

Kommisjonen vil bemerke at når det gjelder telefonsamtalen Hagar Eliassen har vist til, skal denne ha funnet sted etter Brennpunktprogrammet i 1997.³¹ Personen som ringte skal ha opplyst å være

28. Sigurd Kleiven forklaring for undersøkelseskommisjonen 25. oktober 2007, se vedlegg 1.7.

29. Op. cit.

30. Tore Johannes Lysjords forklaring til undersøkelseskommisjonen den 25. oktober 2007, se vedlegg 1.7.

yrkesmilitær, og fortalt at han var skipper på en kystvaktbåt som lå i Vesterålen og ble beordret til området hvor "Western" forliste. Han ga også inntrykk av å ha vært skipper om bord på kystvaktskipet som ble beordret til stedet da det greske skipet forliste et par uker før "Western". Også den person som ringte til Lauritz Eliassen skal ha opplyst å være yrkesmilitær på tidspunktet samtalen fant sted.³² Vedkommende opplyste videre å ha vært nestkommanderende på en av kystvaktbåtene på forlistidspunktet, uten å identifisere fartøyet. Ut fra opplysningene i samtale og tidspunktet samtale er opplyst å ha funnet sted, finner kommisjonen det sannsynlig at det er samme person som har foretatt henvendelsene.

På bakgrunn av opplysningene om telefonhenvendelser har kommisjonen søkt avklart hvem som kan ha foretatt telefonsamtalene. Av kommisjonens undersøkelser fremgår at KV Andenes – som på tidspunktet patruljerte strekningen Andenes – Røst, var det eneste kystvaktsfartøyet som deltok i redningsaksjonen. KV Andenes deltok ikke i redningsaksjonen da det greske skipet Deifovos gikk ned noen uker tidligere. Ved denne anledning deltok KV Stålbas, som hadde sivil skipper. Skipssjef på KV Andenes, Sigurd Kleiven, har i avhør benektet å ha tatt kontakt med Hagar Eliassen og Lauritz Eliassen. Kleiven hadde for øvrig avsluttet sin tjeneste i Forsvaret mange år før samtale skal ha funnet sted. Nestkommanderende på KV Andenes reiste fra Norge på 1980-tallet. Da en vesentlig del av den informasjon som ble gitt til Hagar Eliassen og Lauritz Eliassen etter dette må anses åpenbart ukorrekt, finner kommisjonen i liten grad å kunne legge vekt på de opplysninger som ble formidlet i telefonsamtalene.

Kommisjonen kan ikke se at det i saken er fremkommet opplysninger som skulle tilsi at det i regi av Forsvaret foregikk øvelsesaktivitet i forlisområdet på forlistidspunktet. Ut fra foreliggende dokumentasjon, herunder ukeprogram og vaktjournaler sammenholdt med vitneavhør, legges til grunn at det på tidspunktet ikke ble avholdt øvelser i Nord-Norge hvor flere fartøy deltok. Det legges videre til grunn at ingen av de norske forsvarsfartøy i Nord-Norge befant seg sør for Bodø på angjeldende tidspunkt. Av både ukeprogram, vaktjournal og ubåtenes loggbøker fremkommer at de to norske ubåtene som var stasjonert i Nord-Norge befant seg i Hammerfest og på Olavsvern i

Tromsø. Det legges for øvrig til grunn at området av Forsvaret i liten grad ble ansett egnet som øvelsesområde for ubåter.

Kommisjonen kan for øvrig ikke se at det i saken er fremkommet opplysninger som skulle tilsi at det befant seg utenlandske ubåter i området på forlistidspunktet. Forsvaret har i 1981 opplyst at man ikke kjente til meldinger om mulige fremmede undervannsbåter i dette området tidligere. Hverken av vaktjournal eller annen tilgjengelig dokumentasjon fremkommer opplysninger om kunnskap om, eller observasjoner av, andre lands ubåter i området. Daværende radaroffiser Tore Lysjord har herunder forklart at i den grad det hadde blitt observert ubåter, både fremmede og allierte, ville dette fremkommet av vaktjournalen. Det er for øvrig ikke fremkommet opplysninger om sivile observasjoner av ubåter i området.

7.5.3 Opplysninger om militær dykkeraktivitet ved vraket

Av Hagar Eliassens forklaring av 19. september 2006 for kommisjonen, siteres:

«Påskan 1981 ble vitnet oppringt av sin bror Johan Nilssen som fortalte at det var militær aktivitet ved vraket. Opplysningene hadde broren fått av Martin Jørgensen som selv hadde observert dette. Hun regner med at observasjonen ble gjort fra Selvær, hvor Jørgensen bodde.

Våren/sommeren 1981 i Mo i Rana fikk vitnet av en bekjent høre at det hadde vært dykking ved vraket fra en båt som kom fra Haakonsværn i Bergen. Hun ønsker ikke å opplyse navnet på personen da hun føler at vedkommende ikke ønsker å ha mer med saken å gjøre.

I ca. 1992–93 var hun på besøk hos sin nabo Vidar Henriksen. Der befant det seg også en person som Henriksen senere fortalte var yrkesmilitær. Vedkommende, som hun ikke kjenner navnet til, hevdet at han hadde vært og dykket over vraket til Western. Hun vet ikke når dette skal ha skjedd eller navnet til vedkommende. »³³

Av Ragnhild Reiertsens forklaring av 19. september 2006 for kommisjonen, siteres:

«Sommeren 1981 fikk vitnet opplyst av en slektning av hennes mann at dennes tante hadde fortalt at hennes sønn, som avtjente verneplikten på Haakonsværn, deltok i forbindelse med dykking til vraket fra et militært fartøy. Vedkommende som fortalte dette ønsker ikke å prate

31. Hagar Eliassen forklaring for undersøkelseskommissjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

32. Lauritz Oliver Eliassen forklaring for undersøkelseskommissjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

33. Hagar Eliassen forklaring for undersøkelseskommissjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

mer om det. Hun vil derfor ikke opplyse om navnet hans.»³⁴

Av FKNs brev av 1. mars 1982 til politimesteren i Bodø, siteres:

«Når det gjelder påstanden om at dykkere fra HAAKONSVERN har dykket på vraket, kan det fastslås at dette ikke medfører riktighet.

Dykker- og froskemannsskolen har ikke vært på selvstendig oppdrag i Nord-Norge i 81 og 82 uten at de har vært sammen med dykkere fra RAMSUND. Videre kan det fastslås at dykkeravdelingen fra RAMSUND ikke har hatt oppdrag som har medført dykking i nærheten av vraket etter WESTERN.»³⁵

Morten Gertner, som på tidspunktet for forliset var tjenestegjørende tekniker ved Sjøforsvarets kystradarstasjon på Træna, har i kommisjonsmøte 14. november 2007 forklart:

«Sommeren 1981 deltok vitnet under hevingsforsøk på Western. Han og taubaneføreren, som begge hadde dykkersertifikat, deltok i arbeidet med å feste løfteballonger i wire som var festet i fartøyet. Arbeidet utførte de i løpet av en helg, fra fredag til søndag. De dro til stedet med radarstasjonens fartøy, som var en 27 fots Viksundsjarke. Blant lokalbefolkningen ble båten kalt "NATO-sjarke". Selve dykkingen skjedde fra "Selvåg Senior". Sjarke hang i trosse etter "Selvåg Senior" under dykkingen.

Vitnet kjenner ikke til at det skulle ha vært dykkere fra forsvaret og dykket på vraket av Western, hvis det da ikke er ham selv og Tore Holmen det siktes til. Dette er den eneste gangen han har dykket på vraket.»³⁶

Vidar Henriksen, har til kommisjonen den 16. november 2007 forklart:

«Vitnet forklarer at han er oppvokst i Ramsund. ca. 1978 ble han kjent med Bent Larsen, som på tidspunktet var ansatt som befal i minedykker-troppen i Ramsund.

I 1981 arbeidet vitnet i Luftfartsverket på Leknes. Han ble kjent med Westerns forlis gjennom media. På tidspunktet kjente han ingen av de etterlatte etter forliset. Han deltok heller ikke i forbindelse med leteaksjonen eller hevingsforsøk.

I 1987 ble vitnet kjent med Hagar Eliassen, i det han ble nabo med henne i samme borettslag.

Vitnet mener det var sommeren 1988 han fikk besøk av Bent Larsen, som da var sjef for minedykker-troppen i Ramsund. Årsaken til besøket var at dykkerfartøyet KNM Draug var innom Sandnessjøen hvor Larsen var om bord.

Vitnet spurte Larsen hva han gjorde i Sandnessjøen, og mener Larsen svarte at en del av oppdraget hadde med Western å gjøre. Vitnet husker ikke konkret hva som ble sagt, herunder husker han ikke om Larsen sa at de hadde noen funksjon i forhold til dykking til fartøyet eller kartlegging av dette, eller om de generelt var i nærheten av fartøyet i forbindelse med et annet oppdrag.

I denne forbindelse fortalte vitnet til Larsen at enken etter skipperen var hans nabo. Etter dette skiftet de samtaleemne.

En tid etter besøket møtte vitnet Hagar Eliassen og fortalte henne om besøket. Han husker ikke hva han konkret fortalte, men husker at Hagar Eliassen reagerte på dette. Hun ga uttrykk for at dette var en ukjent opplysning for henne og ba ham undersøke KNM Draugs oppdrag i området nærmere.

Vitnet husker ikke om han foretok noen undersøkelser. (...)

Han ble foreholdt Hagar Eliassens forklaring av 19. september 2006:

«I ca. 1992–93 var hun på besøk hos sin nabo Vidar Henriksen. Der befant det seg også en person som Henriksen senere fortalte var yrkesmilitær. Vedkommende, som hun ikke kjenner navnet til, hevdet at han hadde vært og dykket over vraket til Western.»

Vitnet kan ikke huske at Hagar Eliassen og Bent Larsen har møtt hverandre i hans nærvær.

Vitnet flyttet fra borettslaget i 1990 og kan ikke huske at Hagar Eliassen har vært på besøk hos ham etter dette. Han kan heller ikke huske at Hagar Eliassen har vært på besøk hos ham samtidig med andre yrkesmilitære, hvor det har vært diskutert dykking på Western.»³⁷

I kommisjonsmøte 16. november 2007 har vitnet Bent Harald Haug Larsen, som i 1981 var nestkommanderende i minedykker-troppen i Ramsund, forklart at han ble kjent med "Western"s forlis gjennom media og at avdelingen ikke deltok i forbindelse med leteaksjonen. De deltok heller ikke i forbindelse med de senere hevingsforsøk. Av hans forklaring siteres:

«Han kan med sikkerhet si at KNM Draug ikke har vært på forlisstedet i periodene han arbeidet på Ramsund, dvs i perioden fra forliset frem til sommeren 1981 og i perioden 1985 til 1988. I perioden sommeren 1981 til 1985 arbeidet vit-

34. Ragnhild Reiertsen forklaring for undersøkelseskommissjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

35. Brev til Bodø politikammer fra Forsvarskommando Nord-Norge 1. mars 1982, se vedlegg 7.16.

36. Morten Gertner forklaring for undersøkelseskommissjonen 14. november 2007, se vedlegg 1.8.

37. Vidar Henriksen forklaring for undersøkelseskommissjonen 16. november 2007, se vedlegg 1.8.

net ved Haakonsvern på froskemannsskolen. Det ble så vidt han kjenner til heller ikke foretatt dykking av dykkere fra Haakonsvern. Dette må antas svært lite trolig ettersom samtlige dykkere hadde en maksimal dybdebegrensning på 50 meter. Dispensasjon fra dette ble kun gitt i livstruende situasjoner eller andre tungtveiende årsaker, og måtte godkjennes formelt. Han kjenner ikke til, og vil som fagmann sterkt betvile, at det på noe tidspunkt ble gitt dispensasjon for å dykke på 70 meter. Årsaken til at man hadde slik begrensning var at dykking skjedde på luft eller ved bruk av blandingsgass. Helium ble ikke benyttet verken av avdelingen på Ramsund eller Haakonsvern. (...)

På spørsmål om han kjenner noen som er bosatt i Sandnessjøen svarer vitnet at han kjenner en person. Dette er Henriksen, som arbeider i lufthavnen i Sandnessjøen. De ble kjent med hverandre i Ramsund. Vitnet kan ikke huske at han på noe tidspunkt besøkte Henriksen i Sandnessjøen.

Vitnet ble foreholdt at Henriksen har forklart at vitnet har besøkt ham ved to anledninger i Sandnessjøen, i forbindelse med oppdrag med KNM Draug i 1988 og i tilknytning til feriereise i 1993. Han utelukker ikke at han kan ha vært innom Sandnessjøen med KNM Draug i tilknytning til et oppdrag, selv om han ikke kan huske dette. Han er imidlertid sikker på at han ikke har vært innom Sandnessjøen på feriereise, i det han tilbringer feriene med sin familie og aldri har feriert med dem i Nord-Norge. Han er hundre prosent sikker på at han aldri har diskutert kartlegging av vraket av Western eller dykking på dette i regi av KNM Draug eller Sjøforsvaret. Han utelukker ikke at han kan ha nevnt for Henriksen at han ved en anledning i 1981 oppholdt seg på Myken i forbindelse med et sprengningsoppdrag og at de ved den anledning kan ha snakket om forliset eller at de kan ha snakket om dette som følge av medieomtale.»³⁸

Kommisjonen har ikke mottatt opplysninger om at det skal ha funnet sted dykking på vraket våren/sommeren 1981, utover dykking som fant sted i tilknytning til hevingsforsøk.

7.5.4 Skipperens og "Western"s tilknytning til Forsvaret

Hagar Eliassen har i kommisjonsmøte 19. september 2006 forklart:

«Emil Eliassen ble få dager før forliset oppringt to påfølgende dager av en person som oppga

38. Bent Harald Haug Larsen forklaring for undersøkelseskommissjonen 16. november 2007, se vedlegg 1.8.

militær grad. Hun husker ikke i dag hvem som ringte eller hvilken grad han oppga. Første gangen tok vitnet selv telefonen. Emil Eliassen var ute på feltet, og hun spurte hva samtalen galdt. Vedkommende svarte da at de hadde et oppdrag til Eliassen. Dagen etter var det datteren Ragnhild som tok telefonen. Eliassen var da kommet hjem, og han overtok samtalen. Datteren ble sendt ut av kontoret, og etter at samtalen var avsluttet sa Eliassen til datteren: «dette har ikke du hørt». Vitnet mener at forliset kan ha sammenheng med at man om bord på Western fikk en beskjed fra militæret som gjorde at de forlot Lovund før avtalt tid. Beskjeden kunne vært gitt over VHF eller ved bruk av forsvarets gummibåter.»³⁹

Av Ragnhild Reiertsens forklaring av 19. september 2006 for kommisjonen, siteres:

«Ca. en uke før forliset kom det telefon fra en høytstående militær til butikken på Myken. Vitnet, som tok telefonen, mener vedkommende sa han var oberst eller general. Han ba om å få snakke med hennes far. Vitnet hentet sin far, som sendte henne ut av kontoret. Etter en stund kom han ut og sa til vitnet: «denne telefonen har du aldri hørt at jeg har tatt». Faren, som vanligvis var rolig, virket stresset. Vitnet vet at mannskapet tidligere var bedt om å delta i et militært oppdrag i Ranafjorden, noe de likte dårlig pga tap av fiske. Hun vet ikke om telefonsamtalen har sammenheng med dette oppdraget.»⁴⁰

Kommisjonen har på denne bakgrunn rettet henvendelse til Forsvarsdepartementet hvor det under henvisning til ovennevnte forklaringer, ble reist spørsmål om Eliassen var engasjert av Forsvaret på forlistidspunktet. Videre om han ble eller kan ha blitt kontaktet av Forsvaret i januar – februar 1981, eventuelt hvem som kontaktet – eller kunne ha kontaktet – ham.⁴¹

Av Forsvarsdepartementets brev av 23. april 2007 fremgår at Forsvaret etter gjennomgang i sitt personellsystem/-register ikke har kunnet finne opplysninger som knytter vedkommende skipper til Forsvaret. Det er opplyst at hverken henvendelser til E-tjenesten eller andre deler av forsvaret har kunnet frembringe opplysninger som kan bekrefte eller belyse de påstander som fremkommer.⁴²

39. Hagar Eliassen forklaring for undersøkelseskommissjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

40. Ragnhild Reiertsen forklaring for undersøkelseskommissjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

41. Brev til Forsvarsdepartementet fra undersøkelseskommissjonen 10. oktober 2006.

42. Brev til undersøkelseskommissjonen fra Forsvarsdepartementet 23. april 2007.

Vedlagt brev av 9. mai 2007 fra Ragnhild Reiertsen er oversendt dokumentasjon for at "Western" var forhåndsrekvirert av Forsvaret for mobiliseringsterminen 1977, samt at fartøyet også enkelte tidligere år hadde blitt rekvirert.⁴³ Dokumentasjonen ble oversendt Forsvarsdepartementet ved kommisjonens brev av 10. mai 2007, og det ble vist til vitneopplysninger om at Eliassen skulle ha deltatt i Sjøheimevernet i en periode. Det ble bedt opplyst om Forsvaret kunne bekrefte eller avkrefte opplysningene, og eventuelt opplyst når skipperen skulle ha deltatt. Videre ble det bedt opplyst om fartøyet "Western" på noe tidspunkt hadde vært rekvirert av Forsvaret og eventuelt for hvilken periode.⁴⁴

Ved Forsvarsdepartementets brev av 29. juni 2007 er det opplyst at Forsvaret fortsatt arbeider med undersøkelser opp mot Riksarkivet som har overtatt dokumentene fra de avdelingene som har utstedt disse, og det således ikke kan gis et endelig svar.⁴⁵

Fra kommisjonens brev av 8. oktober 2007 til Riksarkivet, siteres:

«Av vedlagt dokumentasjon fremgår at Western var en av mange fiskerbåter som var forhåndsrekvirert av forsvaret (SHV) over en viss periode. Det foreligger dokumentasjon som viser slik rekvirering for en del av årene i perioden 1962 til 1976. Det bes om kopi av all dokumentasjon gjeldene forhåndsrekvirering, søknader, svarbrev m.v. gjeldene fiskerbåten Western for forsvarets tjeneste. Det antas at perioden kan strekke seg utover den oppgitte tid fra 1962 – 1976. Alle henvendelser kommisjonen har gjennomført så langt i denne sammenheng til forsvarspersonell tilsier at alt tilgjengelig materiale forefinnes hos Riksarkivet.

Det bes samtidig om kopi av all dokumentasjon som kan opplyse hvorvidt Emil Elias Eliassen, f.nr. (...), adresse 8136 Rødøy, tjenestegjorde i forsvaret, herunder HV/SHV. Det bes om all informasjon omkring hans tjenesteforhold i forsvaret, – tjenestetidsperiode, grad, rulleførende avdeling(er), eventuelle spesialtjenester, våpenoppsetning m.v.

Det vises for øvrig til vedlegg hvor en del korrespondanse omkring forhåndsrekvirering av Western fremkommer.»⁴⁶

43. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Ragnhild Reiertsen 9. mai 2007.

44. Brev til Forsvarsdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 10. mai 2007.

45. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsdepartementet 29. juni 2007.

46. Brev til Riksarkivet fra undersøkelseskommisjonen 8. oktober 2007.

Riksarkivet besvarte henvendelsen 19. oktober 2007:

«Vi har undersøkt arkivet etter Sjøheimevernet, Nord-Norge, hvor det i eske 4 og 5 finnes fartøyregnskap og fartøyskontrakter for perioden 1966–1972. Vi kan ikke se at det finnes dokumenter på Western i disse eskene.

Så vidt vi kan se, er de bevarte kontraktene hovedsakelig fra 1970–1972, noe som tyder på at man etter hvert har kassert papirene på båter som man har sluttet å leie. Hele arkivet er på bare 0,7 hyllemeter, som også tyder på at det har vært gjenstand for betydelige kassasjoner.

Vi har også undersøkt saksarkivene etter Forsvarskommando Nord-Norge, Sør-Hålogaland HV-distrikt 14 og Sjøforsvarskommando Nord-Norge, men kan ikke se at disse inneholder fartøysregnskap eller fartøyskontrakter. Fra Ramsund orlogsstasjon er det ikke avlevert saksarkiv.

Blant de avleverte personellpapirene fra Sør-Hålogaland HV-distrikt 14 finner vi Emil Eliassens rulleblad og militære helsekort. Vedlagt oversendes en kopi av rullebladet.»⁴⁷

Kommisjonen oversendte den 9. november 2007 Riksarkivets brev med Eliassens rulleblad til Forsvarsdepartementet, hvor det ble bedt redegjort for hvordan Eliassen avtjente sin militærtjeneste i Forsvaret og Sjøheimevernet, herunder hans militære grad.⁴⁸

Av Forsvarsdepartementets redegjørelse av 13. november 2007, fremgår:

«Eliassen ble utskrevet fra Rødøy til tjeneste i Marinen (Sjøforsvaret).

Slik vi leser rullebladet gjennomførte Eliassen tjeneste som følger:

– 6.10.1947 – 2.12.1947 – Rekruttskole

– 3.12.1947 – 1.10.1948 – Tjeneste ved Intendanturen ved Sjøforsvarskommando Nord-Norge (slik det er angitt på rullebladet besto tjenesten i ordonans og kontortjeneste)

– 6.10.1948 – Dimittert fra Forsvaret etter endt førstegangstjeneste

– 6.11.1966 – 11.11.1966 – Tjeneste i Melbu.

Det står anført tjeneste som skipper. Det antas at dette har vært årlig trening gjennomført i Heimevernet som skipper på fartøy rekvirert til Sjøheimevernet eller annet fartøy særskilt kalt inn i forbindelse med årlig trening.

– SHV 512 – 6 dager gjennomført i 1967 (ikke datofastsatt). Det antas at dette har vært årlig trening i Heimevernet.

47. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Riksarkivet 19. oktober 2007.

48. E-post til Forsvarsdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 9. november 2007.

– Drevja – 11.5.1971 – 16.5.1971. det antas at dette har vært årlig trening i Heimevernet. Han står oppført som skipper, og vi antar at han under årlig trening har utført tjeneste som skipper på fartøy rekvirert til Sjøheimevernet eller annet fartøy særskilt kalt inn i forbindelse med årlig trening.

– Etter 1971 gir rullebladet ingen videre data. Eliassen var i 1971 44 år. Det ville således være rimelig at hans totale tjenesteplikt da opphørte. Eventuell videre tjeneste i HV/SHV ville da ha vært som frivillig.

– Eliassen står anført med militær grad som Utskrevet ledende menig. Vile tilsvart korporal i Hæren.»⁴⁹

Av Forsvarsdepartementets redegjørelse siteres videre:

«Skriv fra Sjøforsvarskommando om «Rekvirering av sivilt fartøysmateriell til bruk i Forsvaret i Nord-Norge for mobiliseringsterminene» – 1967, 1968, 1969, 1970 er funnet. Alle oversikter over navngitte fartøyer som var vedlagt disse dokumentene ble i henhold til bestemmelser makulert etter ett år (rekvisisjonene var kun gyldig for ett år av gangen, og måtte fornyes for hver mobiliseringstermin). Imidlertid finnes fortsatt listen/oversikten over rekvirerte fartøyer for 1970, og fartøyet med reg.nr N-42-R finnes ikke på denne listen.

For årene 1971 til 1980 fra daværende Forsvaret Overkommando (FO) er sivile fartøyer ikke navngitt i «Mobiliseringsdirektiv for Forsvaret». Slike opplysninger finnes heller ikke i FOs saksarkiv med underlagsopplysninger fra daværende Forsvarskommando Nord-Norge.

I papirer tidligere mottatt fra deg (skriv fra Ramsund Orlogsstasjon datert 20. oktober 1976) rekvireres fartøyet Western N-42-R til Forsyningsregiment nr. 6/Skøytetransporttropp nr. 1 for mobiliseringsterminen 1977. Oppmøtested er angitt til jernbanekai i Rognan. Forsyningsregiment nr. 6 (FR 6) var en del av Hæren, nærmere bestemt Distriktskommando Nord-Norge. Det er også slik at denne rekvisisjonen kun gjelder fartøyet, og ikke Eliassen selv. (...)

Vi har funnet at Sjef for SHV-område 512 i tidsrommet 1974 – 1996 var Ivar Hongset. (...)

Hongset var også tilknyttet SHV-område 512 i periode før han overtok som sjef. I samtale oppgir han at så langt han kan huske har Western aldri vært inne til tjeneste i hans tid i SHV-omr 512. Han oppgir at han ikke har kjennskap til om fartøyet var forhåndsrekvirert. Hongset opplyste videre at han hadde vært i samtale

med politiet angående Western-saken, uten at Forsvarsstaben fikk angitt når dette skulle ha foregått. (...)

Det vises til oversendte kopier av skriv fra deg (tidligere e-post) som tydelig viser at Western var rekvirert til Sjøheimevernet i 1971 og 1973, slik at det er uomtvistelig at fartøyet har vært rekvirert til bruk i Sjøheimevernet.

Som angitt over har verken Riksarkivet eller Forsvaret bortsettingsarkiv funnet dokumentasjon som kan belyse forholdet utover de to angitte brev. Som angitt over ble slik rekvisisjon foretatt for ett og ett år, og samlelister/oversikter ble makulert når mobiliseringsterminen var over. Det er også slik at i 1977 var fartøyet rekvirert av FR 6, og for dette året vil fartøyet således ikke samtidig ha vært rekvirert til SHV. Slik mobiliserings- og rekvisisjonssystemet fungerte er det rimelig å anta at ved en fornyet rekvisisjon av Western i de påfølgende år ville dette ha vært til samme avdeling (FR 6).»⁵⁰

Bent Harald Haug Larsen, som fra 1978 til sommeren 1981 arbeidet som nestkommanderende ved minedykkertroppen i Ramsund, har til kommisjonen den 16. november 2007 forklart:

«Våren 1981, han mener det var i mars eller april, var vitnet en tur på Myken med KNM Draug. Han mener oppdraget deres var å sprengne en mine eller et annet sprenglegeme. Da de kom til Myken mener vitnet å erindre at de ble kjent med at vedkommende som skulle påvise sprenglegemet var en av de forulykkede. Han husker at de tok kontakt med en kvinne som han forsto hadde nær tilhørighet med en av de forulykkede. Vedkommende bodde i et hus nordøst på øya i enden av veien. Huset befant seg på andre siden av Myken i forhold til havna, han mener det var av nyere dato. Vitnet mener de neppe kjente til dette på forhånd ettersom oppdraget da sannsynligvis ville blitt kansellert. Da ulykken var nær i tid forsøkte de ikke å undersøke om det var andre som kunne påvise sprenglegemet. Dette for å unngå å støte noen. Etter å ha fjernet en del granater som befant seg i havnen, nær fyret, forlot de stedet i løpet av tre, fire dager. (...)

Vitnet finner det sannsynlig at han forut for ankomst til Myken hadde kontakt, sannsynligvis telefonkontakt, med vedkommende som skulle påvise sprenglegemet. Han kan ikke huske om dette skjedde i dette tilfelle. Det kunne også skje at kontakten ble formidlet av hans sjef som hadde tittelen løytnant. Ved en slik kontakt ville det blitt avklart om vedkommende kunne være med dem for å påvise stedet

49. E-post til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsdepartementet 13. november 2007.

50. Op. cit.

sprenglegemet befant seg på, samt avtalt tidspunkt for dette. I enkelte tilfeller var det kontakt mellom FKN, Reitan og vedkommende privatperson før oppdraget ble oversendt Ramsund.

Meldinger om funn av sprenglegemer ble mottatt enten fra FKN, politiet eller sivilbefolkningen. Vitnet mener det ikke ble nedtegnet rapporter om de meldinger som kom. Det ble kun rapportert om utførte oppdrag. De sprenglegemer det ble rapportert om befant seg alltid nær land, dvs på 3–4 meters vannndybde og synlige fra overflaten. Alternativt på dybder hvor sportsdykkere opererte, dvs til 20–30 meter. På vinteren ble det sjelden foretatt dykking etter sprenglegemer, hvis oppdraget ikke hastet. Vanligvis samlet de flere oppdrag forut for utførelsen av disse.»⁵¹

Kommisjonen har ikke funnet holdepunkter for at "Western" på forlistidspunktet hadde oppdrag for Forsvaret. Bent Harald Haug Larsen mener å erindre at vedkommende som skulle påvise sprenglegemet på Myken var en av de forulykkede. Det kan på denne bakgrunn ikke utelukkes at de telefonhenvendelser det er referert til forut for forliset dreide seg om forberedelse til minerydding som skulle finne sted i mars eller april 1981.

7.5.5 Radarobservasjoner i Forsvaret

Som vedlegg til brev av 1. mars 1982 fra Forsvarskommando Nord-Norge til Bodø politikammer, fulgte logg fra Træna kystradar.⁵² Kommisjonen har i brev av 10. oktober 2006 til Forsvarsdepartementet bedt opplyst om denne logg ble ført ved Reitan, eller ved kystradaren. Videre ble det stilt spørsmål om Forsvaret hadde opplysninger om hvem som betjente radaren på tidspunktet, om dekningsområdet for radaren på Træna samt hvorvidt det var andre radarer som også dekket området. Det ble for øvrig vist til at det av brevet fremkom at rapporteringen fra radaren var normal bortsett fra tidsrommet 18.45 – 20.30 den 6. februar 1981, og herunder bedt opplyst om det i denne perioden ble foretatt «back up» med mannskap på kystradarene.⁵³

Av Forsvarsdepartementets brev av 23. april 2007 til kommisjonen siteres:

«Det var på den tiden automatisk overføring av data til Reitan, hvor det var montert radarscoop for den enkelte radar i sjøops. Plotteloggen som er vedlagt i brevet fra kommisjonen (tidligere svar fra KOMSJØNORD) er utdrag fra logg ført ved Sjøoperasjonssenteret ved forsvarskommando Nord-Norge. Det lave antall «ekko» kan forklares med at i datidens sikkerhetspolitiske situasjon var fokus rettet mot skipstrafikk som beveget seg fra havet og inn mot kysten. Det er i følge personell som tjenestegjorde ved Træna sannsynlig at det var flere fartøyer innenfor radarens dekningsområde. Deres kurs og fart innebar imidlertid at disse sett fra FKNs ståsted ikke ble vektlagt og således ikke gjenstand for nærmere plotting.

Angivelsen av radarekko slik dette fremstår i loggen er gitt i peiling og avstand fra Træna. De fleste av de angitte radarekko har en peiling som er SV, V og NV fra Træna, noe som støtter opp under at dette var kontakter som var interessante i tilknytning til Forsvarets hovedoppgave – suverenitetshevdelse og «adgang til kongeriket».

Landsdelskommando Nord-Norge får i dag også radarbildet fra Træna, men i et annet format enn den gangen. I 1981 ble det som benevnes råvideo (rådata) overført. Det vil si at man mottok et ubehandlet radarbilde. I følge personell som var i tjeneste på Træna forelå det også rutiner for «telling», dvs telefonisk rapportering om posisjon på utvalgte radarekko i det tilfelle dette var ønskelig og den normale overføringen av data var «nede». I det aktuelle tidsrom var radaren på Træna ikke bemannet, og all plotting og rapportering ble foretatt fra Reitan. Grunnet fare for lynnedslag og sikkerheten til personellet var radaren i vinterhalvåret ofte ubemannet. Det ble således heller ikke gjennomført manuell rapportering fra Træna til Reitan. Normalt ble det også ført selvstendige logger lokalt på Træna. Da radaren som nevnt ikke var bemannet i den aktuelle tidsperioden foregikk det ingen loggføring. Teknisk var heller ikke mulig å tape selve radardataene. Slik informasjon kan således ikke hentes frem i ettertid.

I følge personell som tjenestegjør på Træna har radaren på Træna dekning inn mot området Lovund – Myken, med unntak av et område som ligger i skygge av øyen Børva. Forsvaret hadde ingen andre radarer med dekning i området.»⁵⁴

Når det gjelder rapporteringen fra radaren i tidsrommet 18.45 – 20.30 den 6. februar 1981, er det fra forsvaret uttalt:

51. Bent Harald Haug Larsen forklaring for undersøkelseskommissjonen 16. november 2007, se vedlegg 1.8.

52. Brev til Bodø politikammer fra Forsvarskommando Nord-Norge 1. mars 1982, se vedlegg 7.16.

53. Brev til Forsvarsdepartementet fra undersøkelseskommissjonen 10. oktober 2006.

54. Brev til undersøkelseskommissjonen fra Forsvarsdepartementet 23. april 2007.

«Tjenestemenn ved Træna opplyser at radar og overføring av bildet til Reitan var normalt i det aktuelle tidsrom. Opplysningene i radarloggen skal indikere at den angjeldende kontakt var mistet på radar i det oppgitte tidsrom. Rutinen i slike tilfelle var at kontakten ble manuelt vide-replottet med siste kjente kurs og fart, og følging gjenopptatt når kontakten ble relokalisert på radar.»⁵⁵

Tore Johannes Lysfjord var i perioden 1977 til 1982 radaroffiser på FKN, hvor han hadde hovedansvaret for kystradarkjeden. Av hans forklaring i møte med kommisjonen den 25. oktober 2007, siteres:

«Vitnet forklarer at kystradaren hadde 8 radarstasjoner på strekningen Varanger – Træna. Det mest interessante området for forsvaret var avstanden fra grunnlinjen og ca. 20–30 nautiske mil ut i havet. Det sted hvor Western forliste lå langt innenfor grunnlinjen, men burde likevel kunne dekkes av radaren dersom det ikke skulle være topografiske hindringer for dette.

Vitnet ble foreholdt slik uttalelse fra NOU 2004: 9: Fiskefartøyet Utvik Seniors forlis 17. februar 1978:

«Sjøoperasjonssenteret (Sjøops) lå på Reitan og var i 1978 ledet av Kommandøren for sjøstridskreftene i Nord-Norge. Fly, marine- og kystvaktfartøyene og kystradarkjeden ble ledet fra hovedkvarteret på Reitan for overvåking av norsk sjøområde og tilstøtende område. Sjøforsvarsdistriktene var samtidig pålagt å etablere og koordinere drift av overvåkings- og rapporteringstjenesten for norsk sjøområde innen sine respektive distrikt, med prioritet til norsk indre farvann. Inn til Sjøoperasjonssenteret kom signalene fra kystradarkjeden samt meldinger fra sjøforsvarsdistriktene, kystvakten og fartøyer.

Sjef ved Sjøoperasjonssenteret i 1978, daværende kommandørkaptein Ole Kristian Thomsen, har den 21. mai 2003 opplyst til kommisjonen at trafikk utenfor Nord-Norge ble registrert gjennom luftovervåking, hovedsaklig ved bruk av Orionfly fra Andøya, tidvis også ved bruk av jagerfly, Sea King eller Twin Otter. Videre ble trafikken registrert ved hjelp av kystradarer – som overførte radarbildet direkte til Sjøoperasjonssenteret – samt kystvakt, bruksvakt og marine. Disse hadde stående ordre om identifikasjon og rapportering av østblokktrafikk. Meldinger fra Orionfly samt britiske og amerikanske havovervåkingsfly ble sendt til MAOC (Maritime Air Operation Centre) som hadde operasjonsrom på Reitan. Herfra ble de formidlet til Sjøoperasjonssenteret, Felles etterret-

ningsrom (FERO) og FO/E, MAOC i Petrievie i Skottland og MAOC ved den amerikanske base i Keflavik. Det var videre samarbeid med losvesenet på Tranøy, Lødingen, Honningsvåg og kystverket ved blant annet fyrstjenesten. Forsvaret fikk tidvis melding fra Widerøefly om ubåtobservasjoner. Sjøforsvarsdistriktene sendte melding om observasjoner rutinemessig. Meldingene var ikke vedlagt logg fra radarobservasjoner. De meldinger som hadde etterretningmessig betydning ble oversendt Felles etterretningsrom (FERO). Dette gjaldt meldinger om fartøy fra andre nasjoner, både allierte og østblokkland. Kystvaktfartøyene sendte rutinemessig melding to ganger pr. døgn til Sjøoperasjonssenteret. Kontakten forøvrig med kystvakt og bruksvakt ble ivaretatt av kystvaktsoffiserene ved Sjøoperasjonssenteret. Forsvaret har gitt uttrykk for at fartøyer i ordinær seilas langs kysten i stor grad ble oppdaget av første radar i sør/nord og fulgt til siste radar i nord/sør.»

Vitnet opplyser at fremstillingen er korrekt for den perioden han tjenestegjorde ved FKN.

I tillegg opplyser han at man fikk meldinger også fra enkeltpersoner om observasjoner.

I perioden fra 1978 til 1981 ble det ikke foretatt noen endringer som påvirket operativ tjeneste. Av administrative endringer ble det i perioden dannet en vedlikeholdsavdeling ved FKN.

I utgangspunktet ble all trafikk registrert ved radarstasjonene frem til de ble identifisert. Militære fartøy og fly avga et signal, IFF, som identifiserte disse.

Tidligere satt det menig personell på hver stasjon på kystradaren. Disse telefonerte plott inn til Sjøoperasjonssenteret. Etter hvert ble radarbildet overført elektronisk til Reitan, og i 1981 var arbeidet fullført. Man beholdt likevel menig personell på stasjonene som backup fram til 1980 – 1981. Etter dette var stabiliteten på overføringene så god at det ikke ble ansett behov for backup, og det ble kun benyttet teknisk personell ved stasjonene. På de fleste stasjonene bodde det menig personell på radarstasjonen. Træna var et unntak, ettersom personellet bodde i en forlegning ved sjøen. Det tok derfor noe tid å frakte dem til stasjonen, både grunnet avstanden og sikkerhetsrutiner.

På kystradaren på Reitan var det 30 radaroperatører som hadde oppsyn med kystradaren. Disse var delt i 3 vaktlag som gikk i helkontinuerlig turnus. Turnusen var på 8 timer og vitnet mener den startet kl. 08.00 på morgenen. Det var 6–7 radaroperatører på vakt til enhver tid. Noen hadde som oppgave å rulle mellom radarskjermene og føre observasjoner i radardagbøker mens andre plottet signalene. Lederen hadde et overoppsyn med arbeidet. Observa-

55. Op. cit.

sjoner av fartøy innenfor grunnlinjen kunne bli loggført, men dette skjedde ikke alltid.

I radardagboka registrere dato og klokkeslett for observasjonen, betegnelsen på det ekko som observeres, retning i grader i forhold til radarstasjonen og avstanden fra stasjonen i nautiske mil. Hvis ekkoet gis betegnelsen F betyr dette at den går ut av radarområdet. Dette innebærer at den enten går over til neste område, eller utenfor radarens rekkevidde.

Vitnet ble forevist loddbok for Træna kystradar og ble bedt om å opplyse hvor mange radarekko som ble registrert i perioden 0500 til 0600. Han opplyste at det dreide seg om to fartøyer, den ene gikk i retning vestover og det andre i retning nordover. Han inntegnet peilingene på kart, som vedlegges protokollen.

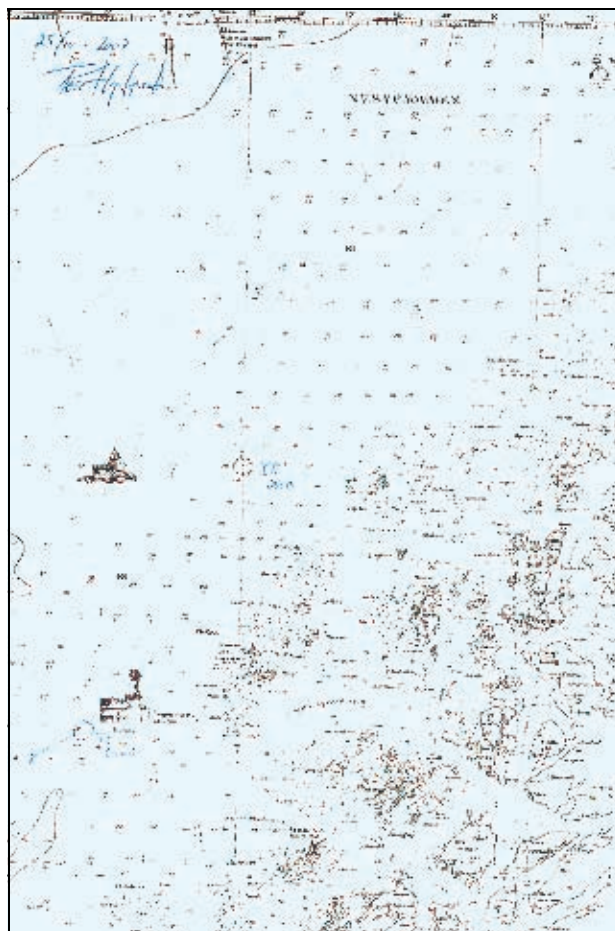
I tilfellet Reitan mottok varsel om interessante fartøyer fra militære fartøyer, ble disse opplysningene plottet. I tilfelle det kom melding om observasjoner fra fiskebåter ble også disse plottet inn dersom de ble ansett interessante. Meldingen ble ofte ringt inn til sjøoperasjonssenteret. Vitnet kjenner ikke til at det var spesielle fiskebåter som ble engasjert til slike oppgaver. Han kjenner heller ikke til at det ble stilt utstyr f eks sambandsutstyr til disposisjon for fiskebåter til slik rapportering.»⁵⁶

Ketil Andorsen, som avtjente førstegangstjenesten som radaroperatør ved Sjøoperasjonssenteret på Reitan, har avgitt forklaring for kommisjonen. Av hans forklaring siteres:

«Da meldingen om Westerns forlis kom til Reitan, kom vakt sjefen inn på operasjonsrommet og ba dem være oppmerksom på om de skulle observere ekko etter trafikk på skjermen. Vitnet mener det var en av radaroperatørene som spesielt ble satt til å se om man kunne se ekko etter det fartøyet som var savnet. Så vidt vitnet kjenner til ble det ikke observert noe av betydning. Melding om det savnede fiskefartøyet kom inn om ettermiddagen, han husker ikke hvilken dag.

Vitnet finner det sannsynlig at det fra ledelsens side også ble tatt kontakt med det vaktlaget som hadde gjort tjeneste tidligere på dagen, uten at han vet dette sikkert. Han kan ikke huske at det i ettertid ble gitt uttrykk for at noen hadde observert det savnede fiskefartøyet.

For øvrig opplyser vitnet at man på tidspunktet i det alt vesentlige hadde fokus på å registrere østeuropeisk trafikk. Det var normalt ikke fokus på lokal trafikk og fiskefartøyer.»⁵⁷



Figur 7.1 Kart med inntegnede radarekko.

Kilde: Tore Johannes Lysjord forklaring til undersøkelseskommisjonen den 25. oktober 2007.

Magne Husevåg, som avtjente førstegangstjenesten som radaroperatør ved Sjøoperasjonssenteret på Reitan, har i kommisjonsavhør den 25. oktober 2007 forklart:

«Som ledende menig og kvartermester ledet han stort sett vaktlaget av radaroperatører som han mener besto av 6 personer. Som radaroperatør loggførte og plottet de observasjoner på radarene som var av betydning for forsvaret. Ved enkelte anledninger ble også andre observasjoner som ble meldt inn utenfra, plottet. Han mener det var 5–6 radarer på tidspunktet. Radaren lengst i sør var Træna. Alt utenfor norsk sone som ikke var identifisert ble plottet. Når det gjaldt signal som ble registrert innenfor norsk sone ble dette kun plottet dersom det kom beskjed, f eks fra Orionfly om at de måtte følges.

Vitnet mener han ble kjent med Westerns forlis dagen etter at dette skjedde. Han husker ikke konkret når forliset skjedde, men husker det var vinter. Han mener han var kvartermester på tidspunktet.

56. Tore Johannes Lysjord forklaring til undersøkelseskommisjonen den 25. oktober 2007, se vedlegg 1.7.

57. Ketil Andorsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 14. november 2007, se vedlegg 1.8.

Da han fikk høre om forliset til Western husket han at han hadde observert et ekko på radaren dagen før. Dette ekkoet ble ikke plottet, ettersom de ikke plottet ekko innaskjærs dersom de ikke fikk beskjed om dette. Årsaken til at han registrerte ekkoet var at han stusset på hva fartøyet ville der ut fra værobservasjonene i området. De fikk værrapporter daglig fra de enkelte radarene. Ekkoet var innaskjærs, og det var mye holmer og skjær i området. Ekkoet forsvant etter hvert. Dette ble likevel ikke oppfattet unaturlig på grunn av topografien i området.

Vitnet husker ikke på hvilket tidspunkt på døgnet han observert ekkoet. Vitnet finner det sannsynlig at ekkoet han observert var fra fiskebåten Western.»⁵⁸

I den logg som er fremlagt fra Træna radar ble det på tidspunktet for forliset registrert to ekko, som begge befant seg i en betydelig avstand fra forlisstedet. Ut over dette foreligger det ikke opplysninger som skulle tilsi at det av Forsvaret var registrert fartøy i området på forlistidspunktet. Kommisjonen har med bistand fra engasjert etterforsker vært i kontakt med det alt vesentlige av de radaroperatører som tjenestegjorde ved Reitan på tidspunktet for forliset. Med unntak av Husevåg er det ingen som har meddelt å ha gjort noen observasjon som de relaterer til forlistidspunktet. Når det gjelder hans forklaring er denne så vidt usikker, både med hensyn til tidspunkt for observasjonen og på hvilken radar ekkoet ble observert, at det ikke med noen grad av sikkerhet kan legges til grunn at det var "Western" som ble observert.

7.5.6 Forsvarets etterretningstjeneste

Kommisjonen har i brev av 10. oktober 2006 til Forsvarsdepartementet stilt spørsmål om Forsvaret, inkludert Etterretningstjenesten, på tidspunktet hadde systemer for overvåking av det aktuelle havområdet i tillegg til radarstasjonen på Træna, herunder hvilke systemer det dreide seg om, hvilke frekvenser som eventuelt ble benyttet og/eller avlyttet og hvilken trafikk som ble registrert. Det er videre bedt opplyst hvorvidt tilgjengelig materiale ble kontrollert i forbindelse med havariet samt om det på forlistidspunktet ble foretatt analyser vedrørende muligheten for en eventuell eksplosjon eller kollisjon i forlisområdet.⁵⁹

Av Forsvarsdepartementets svarbrev av 23. april 2007, siteres:

58. Magne Husevåg forklaring for undersøkelseskommisjonen 25. oktober 2007, se vedlegg 1.7.

59. Brev til Forsvarsdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 10. oktober 2006.

«Henvendelsen har vært forelagt Etterretningstjenesten som skriftlig har meddelt FD følgende.

«Etterretningstjenesten har undersøkt saken så langt det er mulig, og må dessverre meddele: Etterretningstjenesten hadde i 1981 ikke noen sensorer som dekket det aktuelle området. Det er ikke kommet noen informasjon til E-tjenesten som kan bidra til å belyse denne hendelsen.»⁶⁰

7.6 Øvrige observasjoner

Kommisjonen har i brev av 10. oktober 2006 til Forsvarsdepartementet vist til at det i brev av 1. mars 1982 fra Forsvarskommando Nord-Norge er redegjort for Forsvarets aktivitet i Nord-Norge på tidspunktet for ulykken. Da spørsmålet om mulig kjennskap til annen fartøysaktivitet i området ikke var berørt, ble det bedt opplyst om det på forlistidspunktet fra Forsvarets side ble foretatt undersøkelser om dette, og eventuelt hvilke undersøkelser som ble foretatt. Det ble også stilt spørsmål om forsvaret i ettertid har mottatt opplysninger vedrørende militær eller sivil aktivitet i området.⁶¹

Av Forsvarsdepartementets svarbrev av 23. april 2007, siteres:

«Hvis kommisjonen med annen fartøysaktivitet her etterspør sivil aktivitet var det som tidligere pekt på i større grad fokus på trafikk som beveget seg fra havet og inn mot kysten. Forsvaret holdt ikke oversikt over norske fartøyer. Uten nærmere grunnlag ville Forsvaret heller ikke særskilt følge fremmede ikke-militære fartøyer som transitterte i indre farvann. Hva angår fremmede militære fartøyer var, og er, slike enheter underlagt bestemmelser om diplomatisk klarering før anløp for at den skal være legal.

Det er ikke fremkommet opplysninger utover det kommisjonen allerede har tilgang til.»⁶²

Av Hagar Eliassens forklaring for kommisjonen den 19. september, siteres:

«Like etter forliset fikk vitnet høre at en dame på Selvær skulle ha sett en båt på fjorden nord for Selvær. Hun antok at denne båten kunne komme fra området forliset fant sted. Vitnet har forsøkt å få vite navnet til damen uten å lykkes. Opplysningen om damen skulle blant annet

60. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsdepartementet 23. april 2007.

61. Brev til Forsvarsdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 10. oktober 2006.

62. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsdepartementet 23. april 2007.

være formidlet til hennes bror Johan av en person ved navn Jørgensen. Jørgensen lever ikke i dag.»⁶³

Det foreligger ikke opplysninger om tidspunktet for observasjonen fra Selvær, eller om hvilken båt som var observert.

Ronald Johan Olsen og Geir Iversen har i kommisjonsavhør den 9. november 2006 forklart at det var fire båter fra Selvær som dro ut på fiskefeltet nord for Selvær denne morgenen. På bakgrunn av deres forklaring legges til grunn at fartøyene dro ut fra ca. kl. 06.30 og returnerte ca. kl. 09.30 – 10.00. Det er ikke fremkommet opplysninger om observasjoner av andre fartøy i denne perioden.⁶⁴

Ronald Johan Olsen har for øvrig forklart at han hadde fått fortalt at ingen båter fisket fra Træna denne dagen på grunn av den dårlige værmeldingen. Han har videre forklart at han ikke kjenner til at noen drev fiske på Åsbrakrevet i 1981.

63. Hagar Eliassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

64. Ronald Johan Olsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. november 2006 og Geir Iversen forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. november 2006, se vedlegg 1.2.

Ut fra forklaring fra maskinist og styrmann om bord på hurtigbåten Træna, som startet fra Selvær kl. 05.00, ble det ikke gjort observasjoner av andre fartøy på overfarten, jf pkt 7.3.

Av SAR-rapport nr. 3/1981 fra Hovedredningsentralen i Bodø fremgår at det om kvelden 6. februar 1981 fra Harstad og Rørvik radio ble bedt om at fartøy som passerte området om morgenen meldte fra dersom de har observert noe.⁶⁵ Det foreligger ikke opplysninger fra fartøy om konkrete observasjoner.

Kommisjonen har for øvrig gjennom NRK Nordland bedt personer som skulle ha gjort konkrete fartøysobservasjoner, om å melde seg. Det er ingen som har tatt kontakt med kommisjonen med slike observasjoner.

Det er etter dette ikke fremkommet opplysninger om observasjoner av fartøy som har befunnet seg i forlisområdet på forlistidspunktet. Dette gjelder både sivile og militære fartøy. Det er for øvrig ikke fremkommet opplysninger om fartøy som har vært observert nærmere forlisstedet på forlistidspunktet enn hurtigbåten "Træna".

65. SAR-rapport 3/81 fra Hovedredningsentralen i Bodø, datert 10. februar 1981, se vedlegg 6.1.

Kapittel 8

Stabilitet

8.1 Innledning

Kapittel 8 gir innledningsvis en oversikt over forhold av betydning for "Western"s stabilitet, og over de stabilitetsberegninger som tidligere har vært foretatt. Videre blir de stabilitetsberegninger kommisjonen selv har initiert og de vurderinger kommisjonen har foretatt vedrørende "Western"s stabilitet, gjennomgått.

Det har i saken fremkommet ulike synspunkter omkring det regelverk som lå til grunn ved ombygginger av fiskefartøy av "Western"s størrelse. Kommisjonen har derfor innhentet juridisk betenkning om regelverket og praktiseringen av dette. Det vises til punkt 8.9.

8.2 Forhold av betydning for "Western"s stabilitet

Kommisjonen har gjennom henvendelser til blant annet Sjøfartsdirektoratet, til etterlatte etter eier og skipper samt gjennom vitneavhør søkt innhentet opplysninger vedrørende "Western".

På bakgrunn av den dokumentasjon som er mottatt legges til grunn at "Western" den 6. juni 1970 ble ommålt som følge av at det ble nedlagt betong i bunnen.¹ Ut fra svarbrev av 15. juni 1970 synes man i Sjøfartsdirektoratet å ha vært kjent med at det på tidspunktet ikke forelå opplysninger vedrørende "Western" stabilitet.² Krengningsprøve ble foretatt 26. juni 1970. Rapporten ble den 30. juli 1970 oversendt skipskontrollen for approbasjon.³ Den 7. oktober 1970 ble to eksemplarer av godkjent krengningsprøverapport oversendt fra Sjøfartsdirektøren til Skipskontrollen. Gjenpart av oversendelsesbrevet ble oversendt verksted og reder.⁴ Kommisjonen har ikke funnet etterføl-

gende stabilitetsberegninger i den dokumentasjon som er mottatt.

Da "Western" ble bygget i 1957 var det installert en Brunvold 220 Hk, Type 3 nr. 1206 med vekt på ca. 12 tonn inklusive propell og aksling. I 1975 ble det foretatt skifte av motor og rormaskin ved Lien Mek. Verksted i Stokkvåg.

Av forklaring fra Åge Lien for kommisjonen den 20. september 2006 siteres:

«ca. 1975 var Western på slippen på verkstedet og fikk skiftet motor og satt inn større dimensjon på rorstammen. Vitnet deltok i monteringen.

Etter motorskiftet ble båten prøvekjørt i 2–3 dager og deretter kjørt til skipskontrollen i Sandnessjøen for godkjenning og klassing. Vitnet kan ikke huske at det ble foretatt krengeprøve og stabilitetsberegning av Western i forbindelse med motorskiftet.»⁵

Den nye motoren var en V 1710 Cummins dieselmotor, som veide ca. 4 tonn. Samtidig ble det lagt inn ballast med ca. 3 tonn.⁶ Skjema vedrørende prøvekjøring og overlevering av motoren ble utstedt den 28. august 1975.⁷

Av Sjøfartsdirektoratets rundskriv nr. 27/76 av 20. mai 1976 vedrørende krav om krengingsprøve etter forandringer som kan berøre stabilitet, siteres

«Ved skifte av motor kan kravet om krengingsprøve normalt frafalles i de tilfeller hvor differansen mellom de to motorers vekt kan dokumenteres og når det blir kompensert for eventuell redusert vekt ved innstøping av tilsvarende ballast i fartøyets bunn.»

Det foreligger ikke dokumentasjon for å være foretatt krengingsprøve og stabilitetsberegninger etter motorskiftet. For øvrig foreligger ikke dokumenta-

1. Brev av 9. juni 1970 fra Sjøfartsdirektoratets skipsoppmålingsavdeling til teknisk avdeling.
2. Brev av 15. juni 1970 fra Sjøfartsdirektoratet.
3. Krengningsprøverapport av 26. juni 1970 og brev av 30. juli 1970 fra Bodø Mekaniske Verksted til Skipskontrollen.
4. Brev av 7. oktober 1970 fra Sjøfartsinspektøren til Skipskontrollen.

5. Åge Lien forklaring for undersøkelseskommisjonen 20. september 2006, se vedlegg 1.1.

6. Anders Lien forklaring for Kommisjonen 16. februar 1981, og bekreftelse av 28. august 1975 fra Anders Lien Mek Verk v/Åge Lien.

7. Skjema vedrørende prøvekjøring og overlevering av motoren, utstedt av Åge Lien som leverandørens servicerepresentant den 28. august 1975.

sjon hverken mht om det ble søkt om frafall for kravet, eller om krav om kreningsprøve ble frafalt.

I januar 1978 ble det innkjøpt kraftblokk til erstatning for tidligere nothalingsutstyr.⁸ Det foreligger ikke dokumentasjon for når denne ble montert, men det forutsettes at dette må ha skjedd forholdsvis kort tid etter anskaffelsen. Det foreligger forøvrig ikke dokumentasjon for eventuell kreningsprøve og stabilitetsberegninger etter monteringen.

Sommeren 1980 ble det foretatt ombygging av "Western". Ombyggingen besto i det vesentlige av bygging og innredning av bakk i aluminium, forhøyning av rekken i notbingen og bygging av lasterom etter prinsippet for RSW systemet.⁹ Det foreligger ikke opplysninger om at det ble foretatt preliminare stabilitetsberegninger i forbindelse med ombyggingen. Krengeprøve ble foretatt 16. juli 1980.¹⁰

Av faktura fra Nord-Offshore a.s datert 18. september 1980, siteres¹¹:

«Oppmåling for krengeprøve.	
Arbeidspenger 4,5 t	450,-
Opptegning av linjetegning for stabilitetsberegning	
Samt klassifikasjonstegning for godkjennelse av Skipskontroll	6.450,-
43 t. A 150/→	

Tore Langjord var skipsinspektør ved Sandnessjøen Skipskontrollordistrikt på tidspunktet og hadde i denne egenskap kontroll med ombyggingen av "Western" sommeren 1980. Av Langjords forklaring for Kommisjonen 1981 den 4. mars siteres:

«Vitnet regnet med at fartøyet etter den andre ombygging, altså med overbygging akter, ville bli over 50 tonn, og påla verkstedet å innsende tegninger over hele ombyggingen for godkjennelse. Tegninger ble innsendt overensstemmende med vitnets pålegg.

Tegninger ble så vidt vitnet vet innsendt før arbeidet var avsluttet, og dette var ferdig i juli 1980. Skipskontrollen i Sandnessjøen har ikke

fått tegningene tilbake i approbert stand, og det er vitnets erfaring at behandlingen av tegninger slik som i dette tilfelle tar svært lang tid i Sjøfartsdirektoratet, hvilket «gjør arbeidet i den ytre etat umulig».

Vitnet ga i forbindelse med ombyggingen pålegg til verkstedet om at kreningsprøve måtte foretas og videre at der måtte utarbeides linjetegninger, samt at stabilitetsberegninger ville bli krevet utført. Kreningsprøve ble foretatt av verkstedet med teknisk skipsinspektør Isaksen tilstede visstnok den 16.7.

Etter avholdelsen av slik kreningsprøve skal verkstedet sende rapport til Sjøfartsdirektoratet gjennom vedkommende skipsinspektør. Rapporten gjennomgås av skipsinspektør som videresender rapporten til Sjøfartsdirektoratet med sine bemerkninger. I Sjøfartsdirektoratet gjennomgås rapporten og kommer deretter som regel tilbake med krav om stabilitetsberegninger. Noe slikt krav er ikke fremkommet fra Sjøfartsdirektoratet så vidt vitnet vet.

Med hensyn til ansvaret for innsendelse av rapport om kreningsprøve og beregning av lettskipsdata, mener vitnet at ansvaret for at skjemaet er godkjent før fartøyet settes i drift, påhviler den skipsinspektør som har vært tilstede under prøven.¹²

Skipsinspektør Atle Peder Isaksen, som under krengeprøven vikarierte for skipsinspektøren i Sandnessjøen, har den 4. mars 1981 blant annet forklart:

«Vitnet var til stede under kreningsprøven den 16. juli 1980. Skipsinspektørens oppgave ved en kreningsprøve er å kontrollere at kreningsprøven utføres forskriftsmessig og at alle dataene som nedtegnes ved prøven er korrekte. Ved kreningsprøven på "Western" noterte vitnet på en kladd alle relevante data, og denne kladden leverte han umiddelbart etter kreningsprøven til Sandnessjøen kontrollstasjon. Vitnet anså seg da ferdig med saken, den videre oppfølging av kreningsprøven og stabilitetsberegninger anså han seg utedkommende.

Denne praksis er overensstemmende med innarbeidet praksis i tilfelle de to tekniske skipsinspektører vikarierer for hverandre. (...)

Vitnet er kjent med at hans notater ikke finnes i "Western"s dokumenter hos skipskontrollen. Han har ingen forklaring på hvorledes de kan være forsvunnet.¹³

8. Kvittringer for kraftblokk og kraftblokkran av 19. januar 1978 oversendt undersøkelseskomisjonen fra Rapp Hydema AS.

9. Brev til Statens Fiskarbank fra Skipskontrollen i Sandnessjøen 15. juli 1980, se vedlegg 7.5, notat fra NORD-offshore a/s med endringer, datert 29. april 1980, se vedlegg 7.2, notat fra NORD-offshore a/s datert 13. mai 1980, se vedlegg 7.3.

10. Rapport om kreningsprøve og beregning av lett skipsdata, 16. juli 1980, se vedlegg 7.6.

11. Faktura fra Nord-Offshore a.s datert 18. september 1980, se vedlegg 7.4.

12. Tore Langjord forklaring for Kommisjonen 1981 4. mars 1981, se vedlegg 6.1.

13. Atle Peder Isaksen forklaring for Kommisjonen 1981 4. mars 1981, se vedlegg 6.1.

Etter at "Western" forlot verftet, dro fartøyet til Bodø. Utstyrssertifikat ble utferdiget av Skipskontrollen 11. august 1980.¹⁴

Kommisjonen 1981 har i sin rapport av 6. april 1981 beregnet fartøyet stabilitet etter ombyggingen, og har herunder lagt til grunn resultatene fra krengeprøverapporten. Da beregningene ble foretatt manglet opplysninger om fartøyet dypgang. Kommisjonen konkluderte med:

«GZ-verdiene ligger på knapt halvparten av myndighetenes minimums krav. Som det fremgår, mister fartøyet stabiliteten fullstendig ved ca. 45 graders krengeing.»¹⁵

Etter anmodning fra Sjøfartsinspektøren i Bodø foretok teknisk skipsinspektør Tore Langjord et overslag over fartøyet stabilitet i forlistilstanden. Av brev datert 20. april 1982 fra Skipskontrollen i Sandnessjøen til Sjøfartsinspektøren i Bodø siteres:

«Følgende nye momenter er medtatt i forhold til de beregninger havarikommisjonen har utført.

1. Fri bord/dyppgående målt under krengeprøve foreligger nå
2. Krengevekt benyttet under krengeprøven er av kommisjonen regnet til 650 kg. Denne vekt er kontrollveid under tilsyn av avdelingsingeniør P.A. Isaksen til 750 kg. Denne verdi er nå benyttet.
3. Mengde og fordeling av brennolje og ferskvann under prøven foreligger nå. (...)

Under ombyggingen ble fartøyet slippst 19.06.80 og sjøsatt 15.07.80. Krengeprøve ble som kjent avholdt 16.07.80. Jeg har imidlertid ikke foretatt noen korreksjoner for tørt kontra vått trevirke. Som det fremgår av kurven har fartøyet positiv stabilitet til ca. 60°.»¹⁶

14. Utstyrssertifikat for fiskefartøy under 50 registertonn brutto, Bodø 11. august 1980.

15. Rapport av 6. april 1981 fra Den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten i anledning "Western"s forlis 6. februar 1981, se vedlegg 6.1.

Fra brev av 22. april 1982 fra Sjøfartsinspektøren i Bodø til Sjøfartsdirektoratet siteres:

«Under saksbehandlingen er det fremkommet opplysninger som har trukket undersøkelseskommisjonens stabilitetsberegninger i tvil, og en har derfor anmodet avdelingsingeniør Langjord ved skipskontrollen i Sandnessjøen om å foreta kontrollberegninger. Under dette arbeidet er det funnet frem til underlagsmateriale som kommisjonen manglet ved sine beregninger jfr. Dokument nr. II/33 side 10. Det vil sees at kommisjonens beregninger i dokument nr. I/11 og Langjords beregninger – dokument 31–33 har gitt ganske forskjellige resultater, idet sistnevnte har måttet justere for dyppgående, krengevekt og mengde og fordeling av brennolje og vann.

En vil derfor be om at det i Sjøfartsdirektoratet foretas ytterligere kontrollberegninger ut fra de foreliggende underlagsmaterialer, hvor etter saken returneres hertil. Dersom også Sjøfartsdirektoratets beregninger er vesentlig forskjellige fra kommisjonens, vil saken måtte fremlegges for undersøkelseskommisjonen.»¹⁷

Av Sjøfartsdirektoratets svarbrev datert 30. april 1982 siteres:

«Det er for øvrig klart at de stabilitetsberegninger som er gjort i undersøkelseskommisjonens rapport må revurderes på flere punkter. I tillegg til de åpenbare feilene som har oppstått fordi underlagsmaterialet var feil eller mangelfullt, har man for øvrig i rapporten brukt en deplasementsfaktor på 1,030 ved omregningen til vektdeplasement. [...] Deplasementsfaktoren skulle derfor vært 1,025, noe som kan gi et mindre vekts-deplasement og lavere KG som resultat av krengeprøven. Denne feilen gir

16. Brev til Skipsinspektøren i Bodø fra Skipskontrollen i Sandnessjøen 20. april 1982, se vedlegg 7.7.

17. Brev til Sjøfartsdirektoratet fra Sjøfartsinspektøren i Bodø 22. april 1982, se vedlegg 7.8.

Tabell 8.1 Stabilitetskrav hentet fra brev til Skipsinspektøren i Bodø fra Skipskontrollen i Sandnessjøen 20. april 1982. Tabellen er hentet fra brevet:

Parameter	Krav	Western	Krav oppfylt
GM	0,35m	0,53m	Ja
Areal under GZ kurve			
0–30°	0,055 m rad	0,064 m rad	Ja
0–40°	0,09 m rad	0,09 m rad	Ja
30–40°	0,03 m rad	0,026 m rad	Nei
Max GZ v/30° eller mer	0,2 m	0,18 m (0,19 v/25°)	Nei
GZ max	25° eller mer	26°	Ja

imidlertid lite utslag i dette tilfellet. Det synes imidlertid klart at T. Langjords beregning gir et riktigere bilde av MK Westerns stabilitet ved forliset, enn det som fremkommer i kommisjonens rapport.

Vi har med interesse merket oss herr Torbjørn Nilssens teorier om vannmengder i bunnbordene, men vi har ikke noe grunnlag for å bedømme tallene nærmere. Teorien i seg selv synes imidlertid rimelig, og kunne kanskje være verdt en nærmere undersøkelse.»¹⁸

Resultatet fra Sjøfartsdirektoratets stabilitetsberegning blir oversendt Sjøfartsinspektøren i Bodø 27. mai 1982. Fra følgebrevet siteres:

«Beregningene er basert på linjetegning nr. 1038 fra Nord-offshore AS, og notater fra Skipskontrollen ved fartøyets krengeprøve. Vi har ikke funnet noe i saksdokumentene som gir andre vekter enn de som er benyttet av avd. ingeniør Langjord i hans beregninger, sendt dem 20. april 1982, og har derfor benyttet de samme. Våre hydrostatiske data og de som er beregnet av NHL stemmer rimelig godt overens. Sluttresultatene av våre beregninger av lastetilstanden under forliset gir da også omtrent det samme resultatet som Langjord kom fram til. (...)

Vi har for øvrig også sett på effekten av en antatt mengde absorbert vann i bunnplanker. Om tallene er realistiske, har vi ingen erfaringsverdier for, men med herr Nilsens tall finner vi at fartøyets stabilitet bare blir ubetydelig bedret som følge av dette. Som en følge av tilleggsopplysninger er innkommet etter at undersøkelseskommisjonens rapport ble skrevet, ser en altså at fartøyets stabilitet ved forliset, med disse tallene, synes å ha vært vesentlig bedre enn opprinnelig antatt av kommisjonen. Fartøyets stabilitet lå dermed ubetydelig under Sjøfartsdirektoratets krav for fiske- og fangstfartøyer. (uten hensyn til nevnte vannmengde i bunnplanker).

Dersom fartøyet skulle ha fått en skade i lasterommet før forliset, ville selv små vannmengder i rommet redusere stabiliteten betraktelig. Avhengig av størrelsen på en slik skade, ville fartøyet kunne kantre og synke i løpet av få minutter.»¹⁹

Kommisjonen 1981, som ble gjort kjent med ovennevnte ved brev av 1. juni 1982 fra sjøfartsinspektøren i Bodø, foretok etter dette kontrollveiling av loddet som ble benyttet under krengeprøven.²⁰

Vekten på loddet ble etter veiing korrigert til 705 kg. Av protokoll fra kommisjonens møte 14. juli 1982 i Sandnessjøen på Nord-Offshores verksted fremgår:

«Deretter ble krengevekten som var benyttet ved krengeprøven for Western 16. juli 1980 kontrollveiet i påsyn av kommisjonen. Det ble først kontrollveiet et stykke massivt stålaksel med vekt 600 kilo. Denne vekt fremkom ved beregning av akselens dimensjon og egenvekt. Deretter ble krengevekten veiet. Vekten var 705 kilo. Kopi av sertifikat for den benyttede vekt ble levert kommisjonen. Videre ble krengevektens dimensjoner målt og vekten tilnærmedesvis beregnet ut fra disse. Egenvekten for materialet («malm») var ikke nøyaktig kjent. Med en egenvekt tilsvarende stål blir den beregnede vekt av samme størrelsesorden som den målte. Veiingen ble foretatt flere ganger og ga det samme resultat hver gang.»²¹

I tilleggsrapport datert 10. august 1982 fremla undersøkelseskommisjonen resultatet fra en ny stabilitetsberegning, basert på de nye opplysningene som er fremkommet. Fra tilleggsrapporten siteres:

«Som det fremgår, var GZ-verdiene ved forliset noe bedre enn de opprinnelig beregnet av kommisjonen, men ligger fortsatt adskillig under myndighetenes krav.»²²

Av sjøfartsinspektøren i Bodøs beretning av 1. mars 1983 vedrørende stabilitetsberegningene siteres:

«Etter hvert ble det innhentet og mottatt en rekke interessante opplysninger, og sjøfartsinspektøren fant å burde rette nytt søkelys på fartøyets stabilitetsforhold. Blant annet ble det funnet et notat fra krengningsprøven som ble foretatt i juli 1980 som kommisjonen ikke hadde hatt kjennskap til, samt ble det opplyst at det lodd om ble anvendt under krengningsprøven, var 100 kg tyngre enn regnet med. Sjøfartsinspektøren foranlediget nye stabilitetsberegninger foretatt, hvilket ga som resultat at fartøyets stabilitet ved havariet var atskillig bedre enn antatt. De nye beregningene ble oversendt kommisjonen, hvoretter ny granskning ble iverksatt. Imidlertid kom kommisjonen frem til uendret konklusjon.»²³

18. Brev til Sjøfartsinspektøren i Bodø fra Sjøfartsdirektoratet 30. april 1982, se vedlegg 7.9.

19. Brev til Sjøfartsinspektøren i Bodø fra Sjøfartsdirektoratet 27. mai 1982, se vedlegg 7.10.

20. Brev til Kommisjonen 1981 fra Sjøfartsinspektøren i Bodø 1. juni 1982, se vedlegg 6.2.

21. Tilleggsrapport av 10. august 1982 fra Den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten i anledning "Western"s forlis 6. februar 1981, se vedlegg 6.2.

22. Op. cit.

23. Sjøfartsinspektøren i Bodøs beretning av 1. mars 1983 vedrørende stabilitetsberegningene, se vedlegg 7.11.

Av uttalelse fra Den faste ulykkeskommisjonen for fiskeflåten av 19. april 2005 siteres:

«Ut fra de beregninger som foreligger i saken synes vekten på loddet som ble benyttet under krengeprøven å utgjøre en vesentlig betydning for vurderingen av "Western"s stabilitet. Ved Sjøfartsdirektoratets beregninger med en krengevekt på 750 kg, lå stabiliteten ubetydelig under direktoratets krav. Ved Kommisjonen 1981s nye stabilitetsberegninger med en krengevekt på 705 kg, lå stabiliteten atskillig under myndighetenes krav. Kommisjonen har tatt til etterretning at det etter veiinger og beregninger av loddets vekt er forskjell mellom skipskontrollens og Kommisjonen 1981s resultat. Resultatet av de veiinger som ble foretatt av Kommisjonen 1981 synes ikke å være bestridt av sjøfartsmyndighetene. Det foreligger likevel ikke opplysninger om hvorfor de to kontrollveinger ga forskjellige resultat, og eventuelt om det kan foreligge feilkilder ved begge disse.

På denne bakgrunn vil nærmere undersøkelser etter kommisjonens oppfatning kunne bidra til å redusere mulige usikkerhetsfaktorer som synes å knytte seg til "Western"s stabilitet på forlistidspunktet.»²⁴

8.3 Stabilitet – Begreper

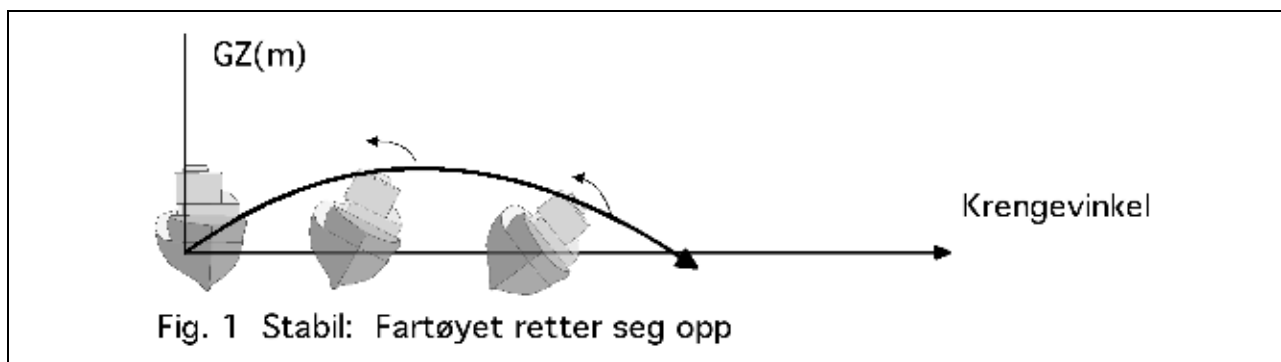
Stabil: Med dette begrepet mener vi at et fartøy retter seg opp til opprett stilling etter å ha bli utsatt for et midlertidig ytre moment eller krenkning.

Labil: Dersom et fartøy blir utsatt for en krenkning og blir liggende i hvilken som helst vinkel, sier vi at fartøyet er labilt eller nøytralt.

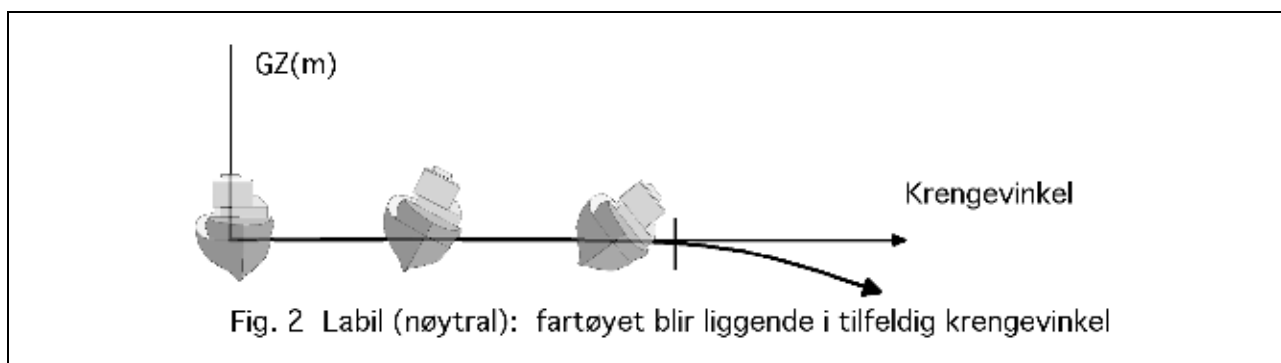
Ustabil: Et fartøy som krenker videre rundt etter å ha bli utsatt for et ytre moment, er ustabil.

Stabilitet: Begrepet forstås som fartøyets evne eller kapasitet til å rette seg opp etter å ha bli utsatt for et midlertidig ytre moment. Dette beskrives gjennom GZ-kurver og GM_0 -verdier. Alle beregninger er referert til stille vann. GZ-kurven uttrykker det iboende arbeidet som fartøyet har til disposisjon for å rette seg opp i stille vann. Det gir også uttrykk for den rettende arm som funksjon av krengevinkel. Arealet under GZ-kurven representerer størrelsen av dette potensielle arbeidet. GM_0 -verdiene representerer helningen på GZ-kurven i

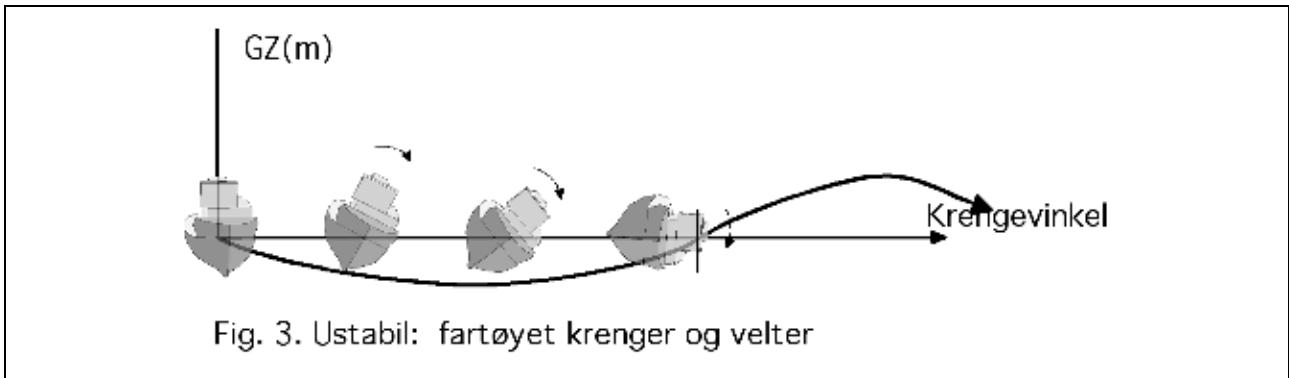
24. Uttalelse til spørsmålet om å gjenoppta undersøkelsene omkring forliset til fiskefartøyet "Western" 6. februar 1981, Den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten 19. april 2005, se vedlegg 6.3.



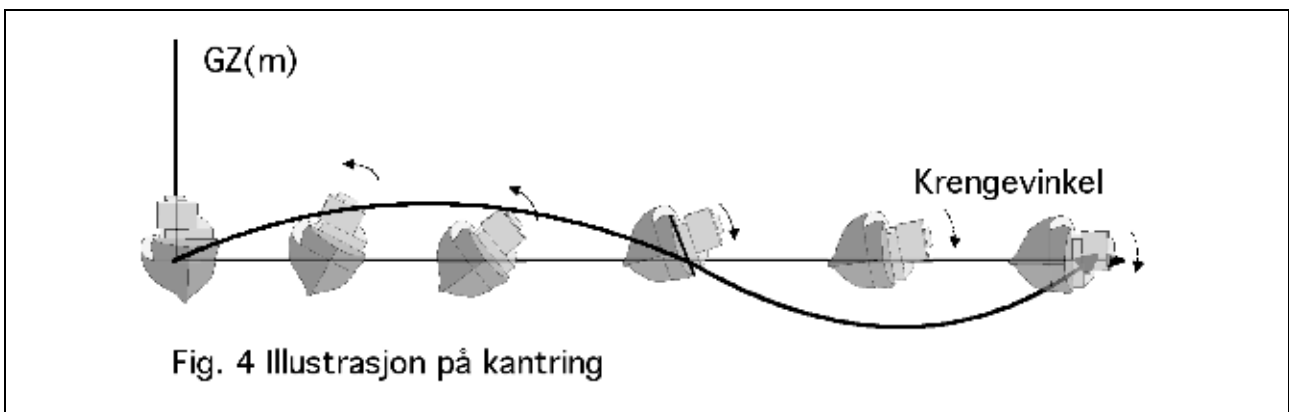
Figur 8.1 Stabil situasjon



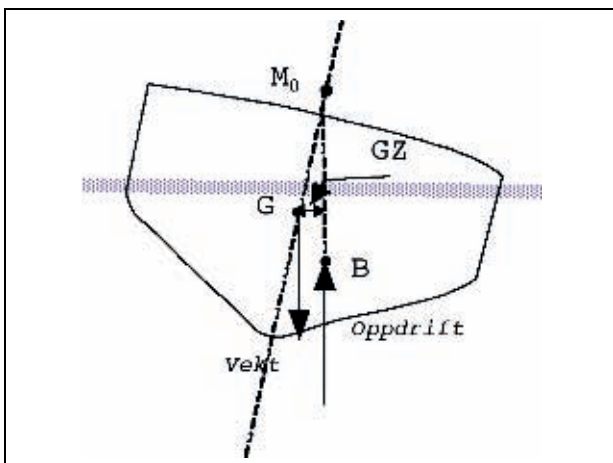
Figur 8.2 Labil situasjon.



Figur 8.3 Ustabil situasjon.



Figur 8.4 Illustrasjon på kantringshendelse.

Figur 8.5 Illustrasjon av GM_0 og GZ i forbindelse med stabilitetskrav.

startøyeblikket av en krenkning. Denne parameter påvirker også rulleperioden.

Størrelsen av disse parametrene er styrt av tyngdepunktet og geometrien til fartøyet, i den grad volumene er tette. Dette gjelder volumene

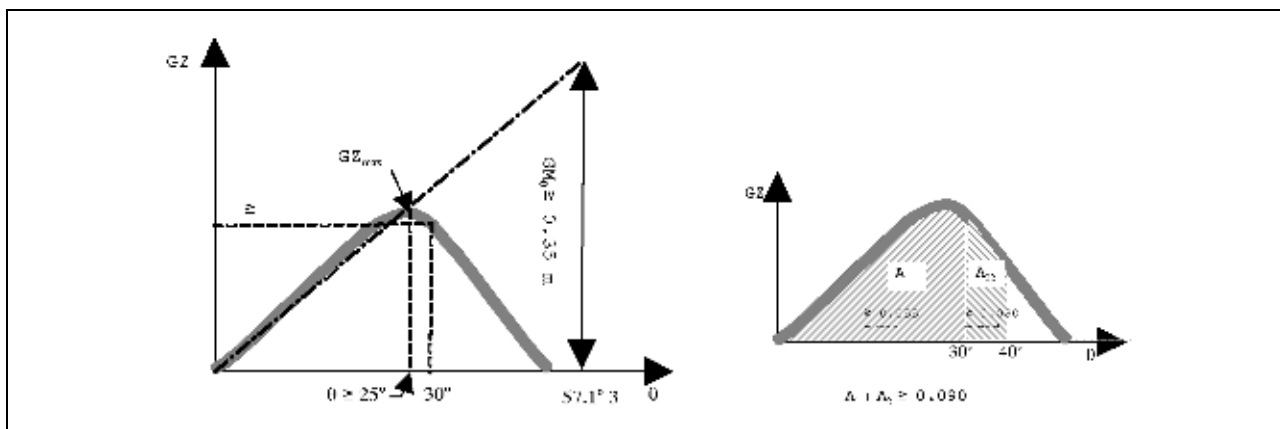
under og over vann. Tyngdepunkter er en funksjon av lastekondisjonen til fartøyet.

Offisiell stabilitet/Myndighetenes krav: Myndighetene har bestemt at alle fartøy skal ha en minimumsstabilitet. Dette beskriver de ved å sette krav til størrelsen av arbeidet under GZ -kurven, dvs. arealet og formen på GZ -kurven. Hvert fartøy skal ha et iboende kapasitets-/minimumsarbeid til disposisjon som skal rette det opp etter at det blir utsatt for en krenkning.

Dårlig stabilitet: Har et fartøy GZ -arealer som ligger under kravene, sier vi at stabiliteten er dårlig. Dette betyr ikke nødvendigvis at fartøyet er ustabil. Så lenge GZ -kurven er positiv, er fartøyet stabilt. Ved dårlig stabilitet må det fortsatt et ytre moment til for at fartøyet skal kantre, men dette ytre moment er mindre enn dersom stabiliteten oppfyller kravene.

Kantring: Når et fartøy utsettes for et ytre moment som ikke kan motståes av arbeidspotensialet som GZ -kurven representerer, fortsetter krenkningen og fartøyet kantrer, enten til opp-ned stilling, eller til et stabilt sideleie.

Offisielle krav til stabilitet: I sjøfartsdirektoratets regler for stabilitet til fiskebåter, Den norske



Figur 8.6 Illustrasjon av stabilitetskriterier for intakt fartøy.

Tabell 8.2 Seks stabilitetskriterier for intakt fartøy.

Tabell av intakte stabilitetskriterier		
TYPE:	NMD Fiskebåter > 15m, gamle regler	
GZform 1	Minimum GZ ved større vinkel enn 30°	0.20 m
GZform 2	Minimum krengevinkel for GZmax, θ	25°
GMform 2	Minimum GM	0.35 m
GZAreal	Minimum GZAreal (0 – 30)°	0.055 m · rad
GZAreal	Minimum GZAreal (0 – 40)°	0.090 m · rad
GZAreal	Minimum GZAreal (30 – 40)°	0.030 m · rad
θ :	vinkel ved maximum GZ	
GZAreal:	areal for rettende arm	

skipskontrollens regler for fiske- og fangstfartøyers forskrift av 2. oktober 1968: § 6.4.1, er kravene definert. Kravene er oppsummert i tabell 8.2.

I tillegg er også lastekondisjoner, krengeprøver og konstruksjonen av fartøyet definert og behandlet i disse reglene.

8.4 Nye stabilitetsberegninger

Kommisjonen har engasjert firmaet LODIC AS for å foreta nye stabilitetsberegninger av "Western". Alle beregninger utført av firmaet LODIC AS refererer til de regler som gjaldt i 1981. De nye reglene for stabilitet som kom i 1988, bygger på samme prinsipper og verdier.

LODIC AS har utarbeidet nye hydrostatiske data basert på geometrier fra linjetegning, generalarrangement og andre detaljtegninger.²⁵

På basis av det opprinnelige datagrunnlaget har kommisjonen gått gjennom tidligere krenge-

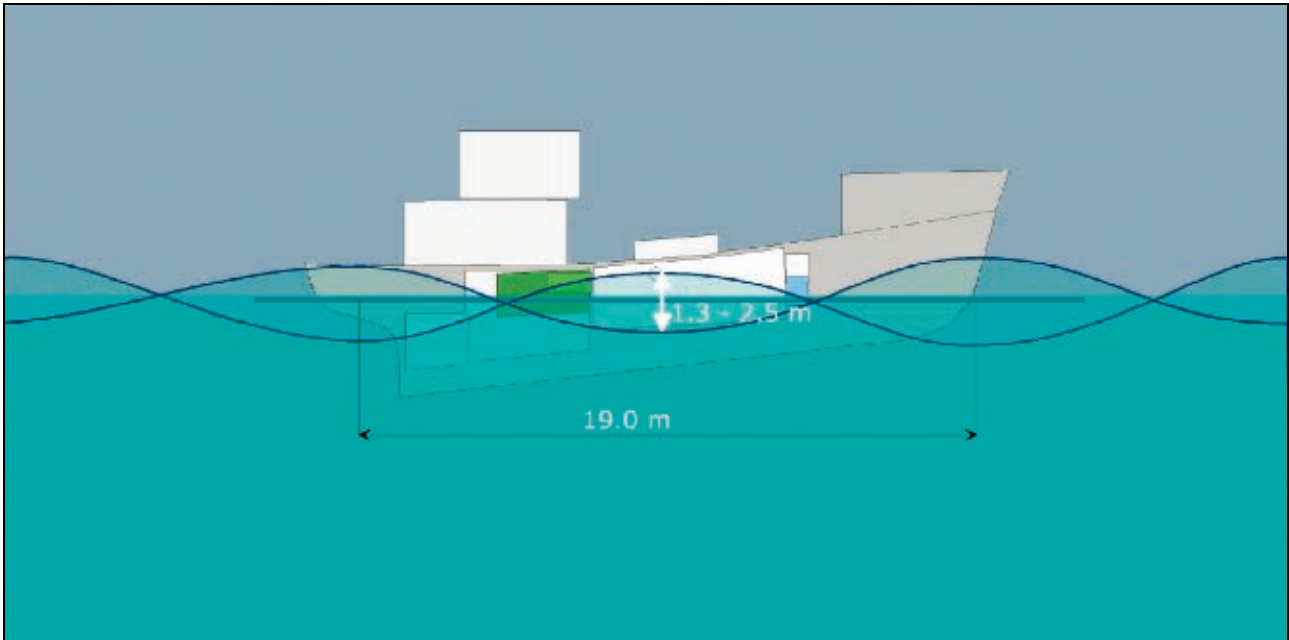
prøve og lastekondisjoner og sett på effekter som har kunnet påvirke resultatet av krengeprøven, lettskipets vekt og tyngdepunkt og lastekondisjonen i forlissituasjonen.

Det er utført ømfintlighet og nøyaktighetsvurderinger av:

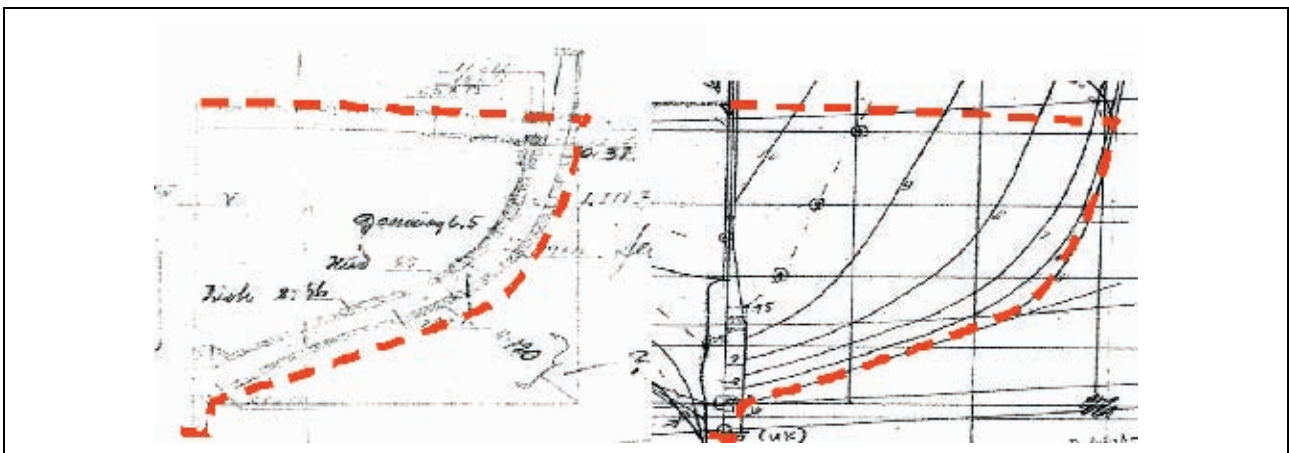
- den praktiske gjennomføringen av krengeprøven
- usikkerhet i krengevekter
- antall personer om bord under krengeprøven
- variasjon i fylling av drivstoff- og vanntanker ombord
- våt hud

Kommisjonen har videre vurdert muligheten for fylling av vann gjennom lasteluker, dører og/eller andre åpninger – inn til motorrom, lasterom, pumperom. Hensikten med dette har vært å få innsikt i

25. Lodic-notat: Datagrunnlag – stabilitetsberegninger for Western, 21. august 2007, se vedlegg 5.1.4.



Figur 8.7 Fartøy i to bølgesituasjoner, med bølgetoppen midtskips og med bølgedalen midtskips.



Figur 8.8 Sammenligning av midtspantsform mellom skrogtegning fra 1954 (venstre) og oppmåling fra 1980 (høyre).

– samt vurdere – hvordan fartøyet synker i tilfellet kantring.

Når et fartøy går i bølger, endrer fartøyet basisstabilitet seg fra den stabilitet det har i stille vann. Kommisjonen har vurdert en «kvasistatisk» effekt av en slik situasjon, og har utført en forenklet hydrostatisk analyse av en situasjon der fartøyet «rir» på en bølgetopp når bølgene kommer aktenfra på låringen. Det vises til illustrasjon i figur 8.7. Slike beregninger kan gi uttrykk for hvordan den statiske stabiliteten ved GZ-kurven, varierer. For de fleste lastekondisjonene som er beregnet av LODIC, viser denne effekten utslag på GZ-kurven.

De hydrostatiske data basert på geometrier fra linjetegning, generalarrangement og andre detalj-

tegninger er lagt til grunn nedenfor med et unntak. De opprinnelige tegninger av treskroget²⁶ viser en noe forskjellig midtspantsform i forhold til linjetegningene, se figur 8.8.

Kommisjonen har derfor funnet det noe usikkert om linjetegninger som ble laget i forbindelse med oppmåling av skroget i 1980, nødvendigvis beskriver trekonstruksjonens form korrekt i detalj. Det er derfor utarbeidet et ekstra hydrostatisk datasett som tar hensyn til dette. I punkt 8.5.5 om treskrogform på linjer vurderes hvilke konsekvenser en slik skrogform vil ha for stabiliteten.²⁷

26. Western: Dekksplan fra 1954.

27. Lodic-notat: Stabilitetsberegninger og krengeprøve for slank utgave av Western, 18. februar 2007, se vedlegg 5.1.3.

8.5 Nye beregninger av krengeprøver utført 16. juli 1980

LODIC har ut fra tilgjengelig tegningsmateriale og data fra krengeprøven på fritt grunnlag vurdert dyppangsmålinger, vekter, pendel og vinkler fra krengeprøven i 1980. Med utgangspunkt i basisgeometrien (linjetegning av 1980), er krengeprøven søkt gjenskapt og beregninger er utført slik som rutinene gjennomføres i dag.²⁸

8.5.1 Tyngde av kregelodd

Etter forliset har det vært stilt spørsmål om vekten på kregeloddet som ble benyttet. Kommisjonen av 1981 har foretatt beregninger med krengevekter på henholdsvis 650 kg, som var den vekt som opprinnelig var malt på loddet, og senere med 705 kg som fremkom etter kontrollveing av Kommisjon 1981.²⁹ Av saksdokumentene fremgår at Sjøfartsdirektoratet, etter at kregeloddet ble veid under tilsyn av Atle Peder Isaksen, gjennomførte beregninger med en krengevekt på 750 kg.

Nye beregninger av krengeprøven gir følgende svar:

Beregningene viser at lettskipets tyngdepunkt er betydelig påvirket av vekten av kregeloddet. Tyngdepunktets plassering vertikalt, endrer seg i størrelsesorden $\pm 4-5$ cm avhengig av hvilken vekt som blir benyttet. 100 kg forskjell i loddvekt kan gi en forskjell i tyngdepunkt på over 8 cm. Dette har stor betydning for fartøyets operative stabilitet.³⁰

Olav Arthur Karlsen, har til kommisjonen i møte den 9. november 2006 forklart at han var til stede under kontrollveing foretatt av Kommisjonen 1981. Av forklaringen siteres:

«Vitnet forklarer at han var ansvarlig ved den krengeprøve som ble foretatt på Western i 1980. Tilstede sammen med ham var Isaksen som var

ansatt ved skipskontrollen. Han mener det var Isaksen som målte fribordet sammen med ham, uten at han husker dette sikkert. Fribordet blir vanligvis målt med tommestokk fra dekk for og akter samt midtskips på babord og styrbord side. Pendelen som ble benyttet antar vitnet besto av en nylonenor med lodd i. Utslaget ble målt fra et nullpunkt med tommestokk. Vitnet vet ikke hvem som har tegnet skissen som er vedlagt dokumentene fra krengeprøven, side 10. Han mener det er han selv som har fylt ut skjema side 1-5 fra krengeprøven.

Vitnet har undersøkt samtlige vekter ved Slipen Mekaniske verksted. Dette dreier seg om vekter fra ca. 300 kg til 10 tonn. Han har ikke funnet noen vekter på 650, 705 eller 750 kg, det nærmeste han fant mener han var en vekt på 645 kg. Vekten var et malmlodd. Han mener bestemt at ytre faktorer som f.eks. fukt ikke ville ha innvirkning på vekten under forskjellige forhold. Likevel er det avgjørende for å være sikker på hvor tungt loddet er at man har en nøyaktig vekt for å veie det. Beregning av tyngden er alltid usikker da man da må være kjent med malmets egenvekt, noe man sjelden er. Vitnet var tilstede da den faste kommisjonen foretok kontrollveing av vekten. Han deltok ved veingen, og husker at det ble foretatt flere kontrollveinger.

Vitnet husker ikke hvor mange som var om bord i Western under krengeprøven men har av rapporten sett at det er skrevet to mann. Han mener at dette sannsynligvis har vært han selv og Isaksen, uten at han husker dette. Rapporten fra krengeprøven ble sendt til teknisk avdeling på Nord-Offshore. Han mener det var Tore Hansen som var leder av avdelingen på den tiden. Hansen skulle gjøre ferdig skjemaet og sende det videre til skipskontrollen. Han vet ikke hvordan reder får resultatet av prøven.

Ved krengeprøver blir tankene, både vann og drivstofftanker, fylt opp slik at de er helt fulle, alternativt er det tomme. Det er sjelden han foretar prøver med halvfulle tanker. For å måle fyllingsgrad ble det vanligvis benyttet peileglass på tankene. Vitnet opplyser at hans forklaring når det gjelder krengeprøven i det alt vesentlige bygger på praksis ved krengeprøver

28. LODIC-notat: Krengeprøveresultat for Western, 18. februar 2007, se vedlegg 5.1.1.

29. Tilleggsrapport av 10. august 1982 fra Den faste undersøkelseskomisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten i anledning "Western"s forlis 6. februar 1981, se vedlegg 6.2.

30. LODIC-notat: Krengeprøveresultat for Western, 18. februar 2007, se vedlegg 5.1.1.

Tabell 8.3 Seks stabilitetskriterier for intakt fartøy.

	Lettskip Vekt (t)	Tyngdepunkt VCG(m)
1. Kregelodd 705 kg, 100 % fulle br.oljetanker SB	98,852	2,426
2. Kregelodd 650 kg, 100 % fulle br.oljetanker SB	98,907	2,472
3. Kregelodd 750 kg, 100 % fulle br.oljetanker SB	98,807	2,388

da han i liten grad husker konkret hva som ble foretatt ved Westerns krengeprøve. (...)

Vitnet mener å huske at det var rolig vær. Han legger til at prøvene som ble foretatt stort sett var korrekte, selv om det var rom for feil. Herunder ble det på dette tidspunkt brukt en pendel og foretatt tre målinger. Kravene i dag er to pendler og minimum 8 flyttinger.

Vitnet har i ettertid hørt at det har befunnet seg to personer til i båten under krengeprøven. Dette kan han verken verifisere eller avkrefte.

De vektene som ble benyttet ved krengeprøver ble kontrollveid av en mekanisk vektapparat. Denne apparaturen ble kalibrert mot en kjent vekt. I ettertid har man blitt oppmerksom på at den vekten som ble benyttet ikke var til å stole på, da den ofte viste mindre enn reell vekt. Den kontrollveing som ble foretatt av kommisjonen mener vitnet var ganske grundig, og han føler seg forholdsvis sikker på at resultatet på 705 kg var korrekt. Stållakselen som ble benyttet til å kalibrere vekten hadde jevn diameter og kjente mål slik at det skal være god nøyaktighet på vekten. Vitnet føler seg sikker på at den vekten som ble kontrollveid av kommisjonen var det samme som ble kontrollveid på krengeprøven. Han opplyser for øvrig at han

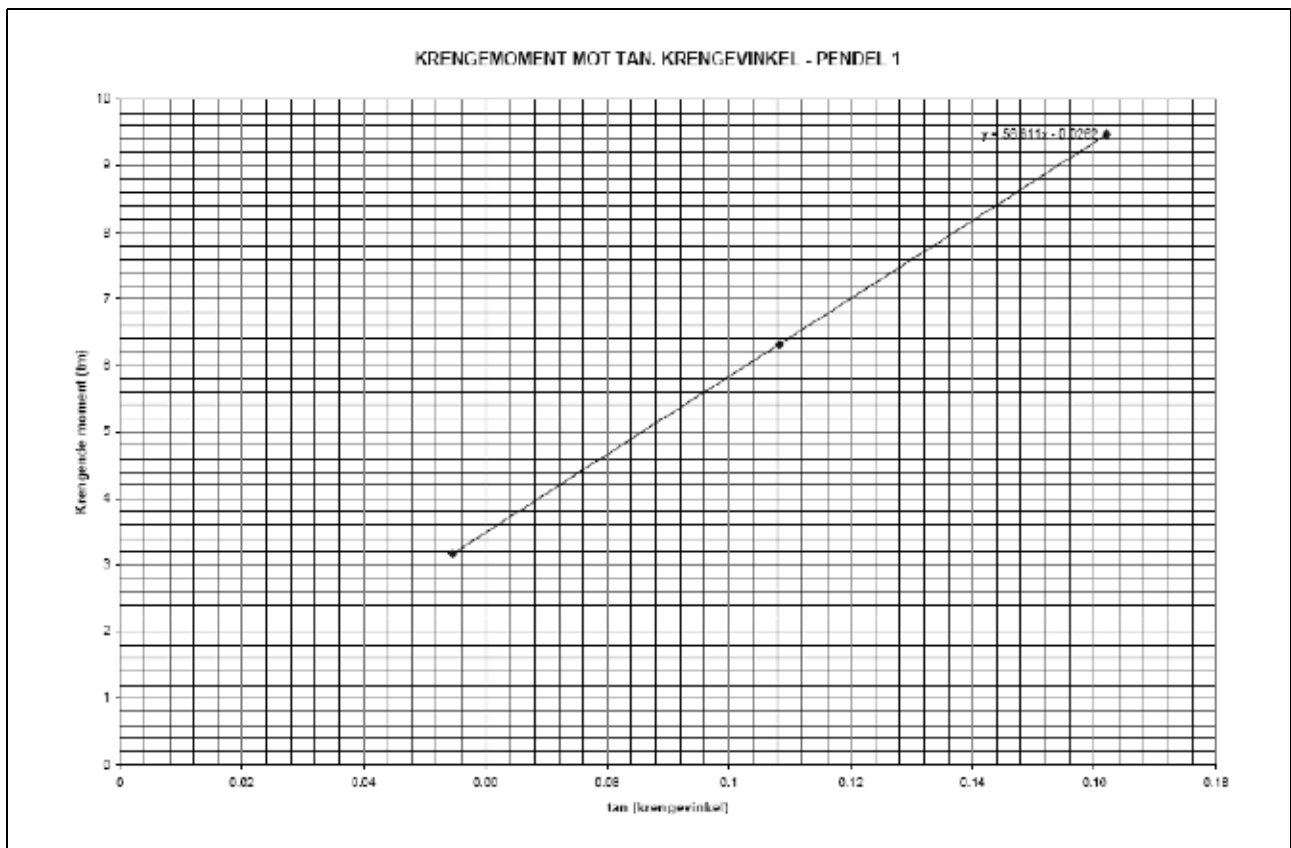
ikke kan huske å ha mottatt klager på krengeprøver som har vært foretatt.

Under krengeprøver er det alltid tilstede en person fra skipskontrollen. Vedkommende fører opp de samme resultater av prøven, som den som er ansvarlig for prøven. Han vet at dataene blir kontrollsjekket i forbindelse med godkjenning av prøven.»³¹

Da det ikke har vært mulig å oppspore loddet som ble benyttet under krengeprøven, har kommisjonen ikke kunnet foreta kontrollveing av dette. Ut fra Kommisjonen 1981s beskrivelse av kontrollveingen av loddet sammenholdt med Karlsens redegjørelse, anser kommisjonen resultatet av veingen av loddet til 705 kg som sannsynlig.³² Den kontrollveing som ble foretatt av sjøfartsmyndighetene som viste en vekt på 750 kg er beheftet med betydelig større usikkerhet, idet det ikke foreligger opplysninger om gjennomføringen av veingen. Resultatet av Kommisjonen 1981s etterfølgende kontrollveing, er heller ikke imøtegått av sjøfarts-

31. Olav Arthur Karlsen forklaring for undersøkelseskommissjonen 9. november 2006, se vedlegg 1.2.

32. Tilleggsrapport av 10. august 1982 fra Den faste undersøkelseskommissjonen for visse ulykker innen fiskeflåten i anledning "Western"s forlis 6. februar 1981, se vedlegg 6.2.



Figur 8.9 Lineær krengeing ved flytting av lodd.

Kilde: LODIC notat: «Krengeprøveresultat for Western» av 18. februar 2007.

myndighetene. Kommisjonen har etter dette i den videre vurdering lagt til grunn resultater fra krengeprøveberegningen som er utført med et krenge-lodd på 705 kg.

8.5.2 Usikkerhet vedrørende data fra krengeprøven

Det har tidligere vært knyttet en viss usikkerhet med hensyn til hvilket antall personer som var om bord under krengeprøven, og om disse beveget seg.³³

Avlesningene under flyttingene av loddvekten viser at resultatet er lineært. Dette er en indikasjon på at krengeprøven som sådan er akseptabelt utført. Ingen større vekter er flyttet utenom krengevektene, se figur 8.9.³⁴

Kommisjonen kan ikke utelukke mindre unøyaktigheter ved dypgangsmålinger, trim og krengeing,³⁵ men dette har ikke latt seg etterprøve.

8.5.3 Fylling av tanker under krengeprøve

Det har vært stilt spørsmål om fyllingsgraden av tanker under krengeprøven. LODIC AS har etter oppdrag fra kommisjonen gjennomført beregninger med varierende fylling av tanker. Utgangspunktet er tilgjengelige tegninger, data fra krengeprøve utført den 16. juli 1980 samt Kommisjonen 1981s tilleggsrapport av 10. august 1982. Beregningene viser at ettersom brennoljetankene ligger i skroget nær vertikalt tyngdepunkt for lettskipet, gir varierende fyllingsgrad generelt lite utslag på lettskipets tyngdepunkt.³⁶ Tankene er små og effekten av fri væskeoverflate gir minimale utslag.

Under krengeprøven lå fartøyet med 4°–5° krengeing til babord til tross for at styrbord brennoljetanker var oppgitt til å være 100 % fulle. Kommisjonen har vurdert om dette kan skyldes at tankene bare var delvis fylt på styrbord side. Beregninger viser at en slik situasjon vil oppstå ved 70 % fylling av styrbord tanker. En slik redusert fyllingsgrad kan også bidra til å forklare fylling av 4500 liter brennolje den 8. august 1980, jf. figur 8.10.³⁷ Beregningene viser imidlertid at dette forhold gir

Regning *Skylten* dato *30/12-80*

til *Carl Nassund*

fra *BYEN FORTØYING*

3/7	12 x 1 l. antihandlysj 2%	138	-
3/7	240 l. Tullis 5 100 (5,4/100)	1668	-
4	5 l. Div. Kjølepartikkel (-)	84	-
4	20 l. Tullis T100 (-)	152	-
4	1 x 5 kg Retimix	60	-
4/8	1 x 26 l. Tullis T37	140	-
4	4500 l. solar 2/100	7152	50
11/8	580 l. - - - - -	919	20
17/8	3105 l. - - - (Havinsid) *	4921	42
4	5 kg Alumin (-)	48	-
22/8	1904 l. solar (-)	2017	84
4/9	1237 l. - - - (-)	1960	64
4	20 l. Tullis T100 (-)	148	-
24/9	1900 l. solar (Tullis) 2/100	3011	50
4	5 kg Alumin R.2 (-)	51	-
4	20,5 l. Amvitt/mix	155	-
2/10	2200 l. solar 2/100	3487	-
10/10	1760 l. - - - - -	2789	60
14/10	1 x 20 l. Tullis T100	149	-
18/10	2170 l. solar 2/100	3634	75
7/11	1100 l. - - - - -	1842	50
7/11	1600 l. - - - (Havsid) -	2680	-
17/11	1 kg Alumin	10	-
18/11	1600 l. solar 2/100	2680	-
	av-ført	40830	05

8ms No. 8103

Figur 8.10 Kopi av regning for kjøp av blant annet 4500 l og 580 l solar henholdsvis 8. og 11. august 1980.

Kilde: Faktura fremlagt under Torbjørn Nilssen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006.

lite utslag på lettskipsverdiene og er uten stor betydning for stabiliteten i forliskondisjonen.³⁸

8.5.4 Våt hud

Krengeprøve ble utført etter at fartøyet i flere uker hadde ligget tørt, og dermed uten at skroget har trukket vann. Det er reist spørsmål om dette har hatt betydning for de stabilitetsberegninger som ble foretatt.³⁹ En beregning av våt hud, tilsvarende tykkelse på hudplanker på 6,5 cm som volummes-

33. Op. cit.

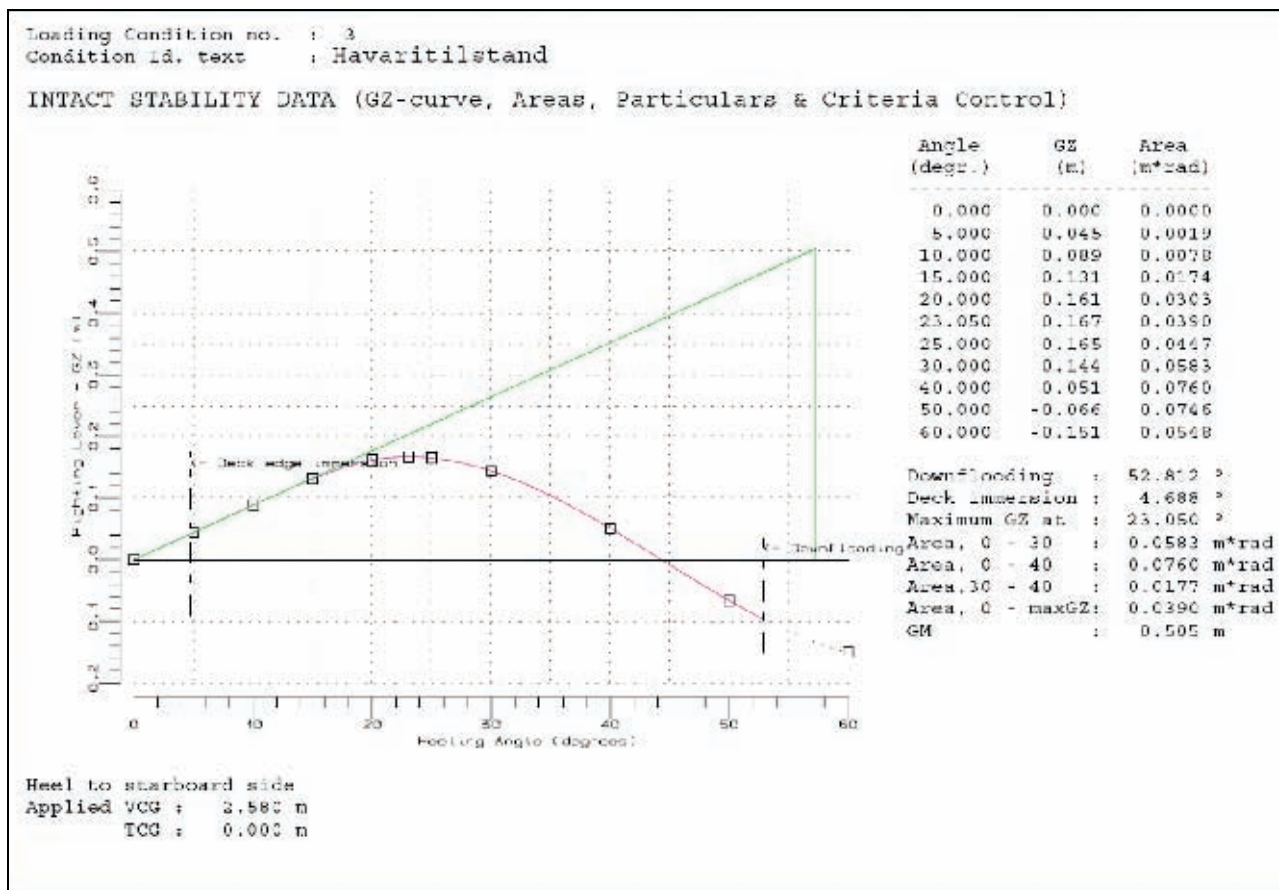
34. LODIC-notat: Krengeprøveresultat for Western, 18. februar 2007, se vedlegg 5.1.1.

35. Rapport om krengeprøve og beregning av lett skips data av 16. juli 1980, se vedlegg 7.6 og Olav Arthur Karlens forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. november 2006, se vedlegg 1.2.

36. LODIC-notat: Krengeprøveresultat for Western, 18. februar 2007, se vedlegg 5.1.1.

37. Torbjørn Nilssen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

38. LODIC-notat: Krengeprøveresultat for Western, 18. februar 2007, se vedlegg 5.1.1.



Figur 8.11 Hydrostatiske beregninger for korrigert skrogform.

Kilde: LODIC-notat «Stabilitetsberegninger og krengeprøver for slank utgave av Western», 18. februar 2007.

sig trekker 30 % vann, er gjennomført. Effekten er tatt inn som en korreksjon til lastekondisjonen i forlissituasjonen. Effekten av våt hud gir en liten eller marginal forbedring av stabiliteten. Den er i prinsippet uten stor betydning for stabiliteten fartøyet hadde i forliskondisjonen.⁴⁰

8.5.5 Treskrogform på linjer

Det er utarbeidet hydrostatiske beregninger for en korrigert skrogform som tar hensyn til spanteforamen mot kjøll som fremkommer i «Dekksplan fra 1954».⁴¹ Linjeforamen er gjort slankere ned mot kjøll sammenlignet med linjetegningen fra 1980. Med de dyppangsmålinger som ble registrert vil lettskipet da være nær 4,0 tonn lettere enn antatt og lett-

skipets tyngdepunkt heves nær 0,1 m. Stabiliteten i lastekondisjonen ved forliset vil ut fra disse forutsetninger bli betydelig dårligere enn etter tidligere beregninger, jf. figur 8.11. Til tross for bedre initial stabilitet, $GM_0 = 0,51$ m, sammenlignet med 0,48 m for basis skrogform, faller GZ-kurven hurtigere og er 0 ved 45°, sammenlignet med 46–47° for basis skrogform. Resultater fra beregninger med denne skrogform blir ikke benyttet i det videre.

8.6 Stabilitetsberegninger for lastekondisjonen i forlissituasjonen

8.6.1 Generelt

Kommisjonen har etterregnet de verdier for lastekondisjonen i forlissituasjonen som var lagt til grunn av Kommisjon 1981, og har sammenlignet resultatene. Med lettskipsdata referert til krengeprøve der loddet ble målt til 705 kg og samme lastespesifikasjon, gir beregningene presist samme verdier for GM_0 og GZ kurve.

39. Torbjørn Nilssen forklaring for undersøkelseskommissjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1 og brev til Sjøfartsinspektøren i Bodø fra Sjøfartsdirektoratet 30. april 1982, se vedlegg 7.9.

40. LODIC-notat «Innledende stabilitetsberegninger for Western», 18. februar 2007, se vedlegg 5.1.2.

41. LODIC-notat «Stabilitetsberegninger og krengeprøver for slank utgave av Western», 18. februar 2007, se vedlegg 5.1.3.

Ut fra disse forutsetninger hadde fartøyet dårligere stabilitet enn kravene tilsa. GZ-kurven blir negativ rundt 46°–47° krenkning, og bare 2 av 6 krav til stabilitet er oppfylt.⁴²

8.6.2 Vekt av not

Vekten av nota er av Kommisjonen 1981 anslått til 3,2 tonn.⁴³ En ny beregning, utført av firmaet Brunsvikens Reperbane AS, anslår tørr notvekt til ca. 5,13 tonn. Firmaet anslår 10 % tillegg for fuktighet.⁴⁴ I henhold til rapport «Redskap- og utstørsvekter ved beregning av fiskefartøys stabilitet», er en våt not normalt 20–40 % tyngre enn en tørr, selv etter 15–20 timer og temperaturer som ved forlistidspunktet.⁴⁵ Dette vil i så fall tilsi en notvekt på mellom 6,16–7,18 tonn. Vekten på nota er beheftet med usikkerhet, og kommisjonen har på denne bakgrunn gjennomført beregninger med forskjellige notvekter, jf. punkt 3.2.5.

Korrigeres beregningene for dette, går det frem at fartøyet hadde ytterligere svekket stabilitet i forlissituasjonen. Kommisjonen har gjennomført følsomhetsstudier der vekten av nota har variert henholdsvis med 3,5, 4,0, 4,5 og 5,0, 5,5 6,0 og 6,5 tonn. Bare 1 av 6 kriterier oppfylles for samtlige tilfelle, unntatt for notvekter på 3,5 og 4,0 tonn hvor 2 kriterier er oppfylt. Som et eksempel gir en notvekt på 6 tonn en initialstabilitet på $GM_0 = 0,438$ m. GZ-kurven er generelt lav og går i 0 allerede ved ca. 42° krenkning.

Under hensyntagen til sannsynlig notvekt viser beregningene at fartøyet's stabilitet i forlissituasjonen sannsynligvis har vært svakere enn antatt av Kommisjonen 1981.⁴⁶

8.6.3 Fylling av vann i lasterom

Vitner har fortalt at man om bord på "Western" fylte vann i lasterommet for å bedre sjøgangsegen-skapene.

Av Johan Nilsens forklaring for Kommisjonen 1981 den 16. februar 1981 siteres:

«Når båten var tom for last hendte det at den gikk med en del sjøvann i bunntanken, helst når det var tung sjø og mye slingring, båten var roligere i sjøen da. Hvor meget sjøvann det var kan vitnet vanskelig si noe bestemt om, men han anslår mengden til fra 3–4 tonn.»⁴⁷

Hilmar Olsen ga overfor Kommisjonen 1981 den 16. februar 1981 uttrykk for:

«Han var kjent med at "Western" ofte hadde vann i rommet (sjøvann), hvorfor vet han ikke.»⁴⁸

Helge Eriksen forklarte den 16. februar 1981:

«Om bord på "Mykenfisk" ble det aldri brukt sjø i rommet som ballast, men vitnet kjente til at dette ble gjort på "Western" i dårlig vær for å gjøre båten stødigere under gange. (...) Han vet ikke hvor meget sjøvann "Western" brukte som ballast i disse tilfeller, men antar det kan dreie seg om 5–6.000 liter. «Western har neppe hatt sjøvann som ballast ulykkesdagen, været var for bra til det.»⁴⁹

Sivert Eriksen har for kommisjonen den 13. mars 2007 forklart:

«Vitnet så ved en anledning at western hadde vann i lastetankene. Han kommenterte dette overfor Eliassen, som forklarte at Western «ble finere å gå med» hvis han hadde ca. 10 tonn i tankene. Han oppfattet dette som at Western oppførte seg roligere på vannet i sjøgang. Vitnet vet ikke om Eliassen med dette mente båten ble like god som før ombyggingen eller bedre enn den tidligere hadde vært. Han ga imidlertid uttrykk for å være fornøyd med Western etter ombyggingen.»⁵⁰

Av forklaring fra Jon Tore Larsen den 22. september 2008 fremgår:

«Sønn til skipperen, Rolf Eliassen, fortalte at Western gikk med lasterommet halvfullt av vann for å kompensere for tap av ballast etter motorskifte og ombyggingen. Han sa intet om at man hadde tenkt å legge inn ytterligere ballast. Det var vann i rommet under hele denne turen. Vitne forstod det slik at de tilnærmet alltid gikk med vann i lastrommet som ballast uten at han er sikker på om dette er tilfellet.»⁵¹

42. LODIC notat «Innledende stabilitetsberegninger for Western» av 18. februar 2007, lastekondisjon nr. 5, se vedlegg 5.1.2.

43. Rapport av 6. april 1981 fra Den faste undersøkelseskommissjonen for visse ulykker innen fiskeflåten i anledning "Western"s forlis 6. februar 1981, se vedlegg 6.1.

44. Brev til undersøkelseskommissjonen fra Brunsvikens Reperbane AS 22. mars 2007.

45. FTFL, «Redskap- og utstørsvekter ved beregning av fiskefartøys stabilitet», J.11 1988.

46. LODIC notat «Utvidete stabilitetsberegninger for Western», 21. august 2007, lastekondisjon 7-13, se vedlegg 5.1.5.

47. Johan Nilsen forklaring for Kommisjonen 1981 16. februar 1981, se vedlegg 6.1.

48. Hilmar Olsen forklaring for Kommisjon 1981 16. februar 1981, se vedlegg 6.1.

49. Helge Eriksen forklaring for Kommisjon 1981 16. februar 1981, se vedlegg 6.1.

50. Sivert Eriksen forklaring for undersøkelseskommissjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

51. Jon Tore Larsen forklaring for undersøkelseskommissjonen 22. september 2008, se vedlegg 1.9.

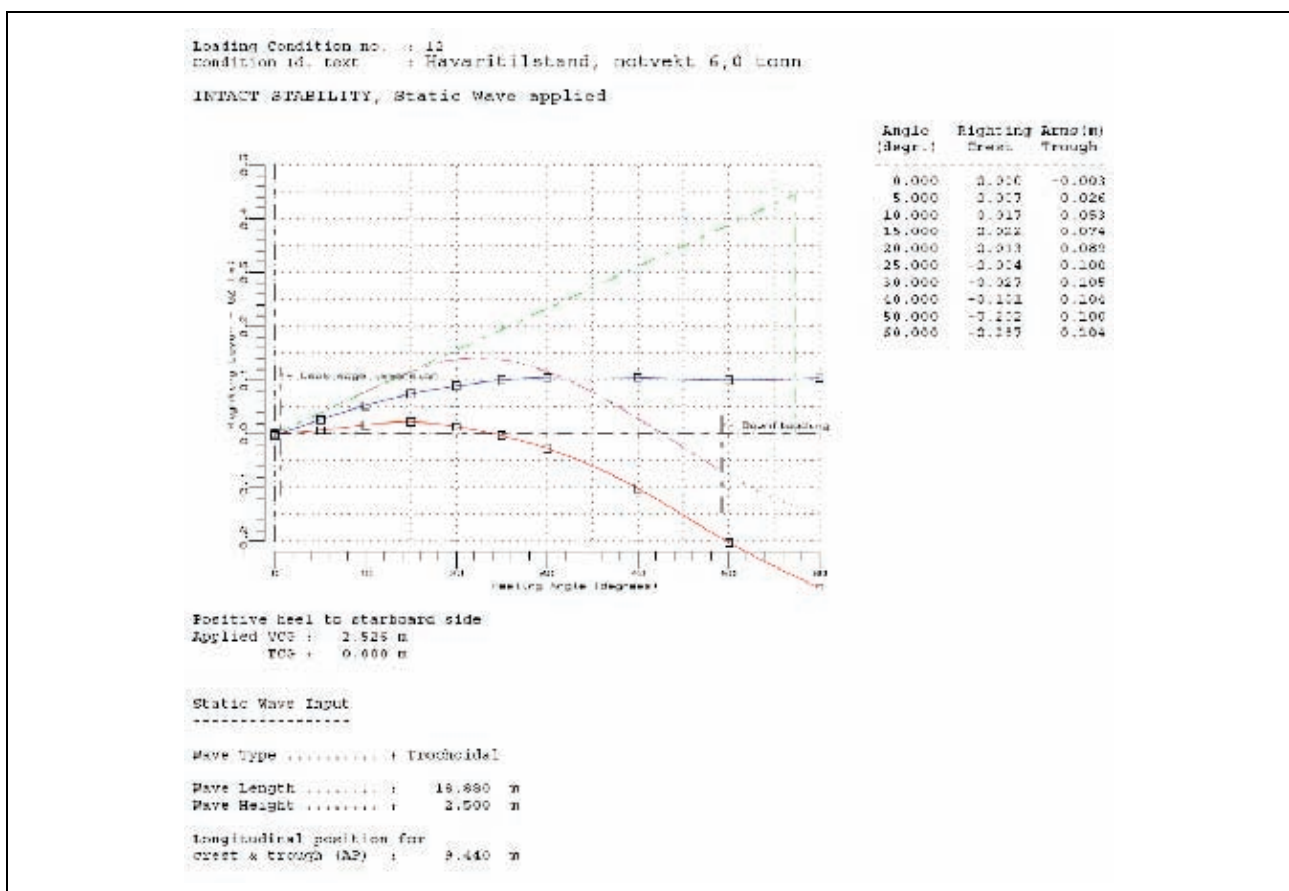
Mengdeanslagene varierer fra 3 tonn i hvert lasterom til halvfulle lasterom (ca. 13 tonn i hvert lasterom). På denne bakgrunn har kommisjonen foretatt en beregning hvor det er lagt inn henholdsvis 2x2, 2x3, 2x5 og 2x13 tonn vann i lasterommet for forskjellige notvekter. Det er ved beregningene lagt til grunn at lasterommet var adskilt med et tett langskipsskott. En beregning av stabiliteten ved disse lastekondisjonene viser lavere GZ-kurve, selv om høyere GM_0 -verdi gir en bedre kurve i starten ved små vinkler. Dette betyr at når fartøyet krenger, vil det i starten ha bedre stabilitet, mens effekten av fri væskeoverflate reduserer stabiliteten ved større krengevinkler.⁵²

Det foreligger ikke sikre opplysninger om det var fylt vann i lasterommet på tidspunktet for "Western"s forlis. Såfremt dette likevel var tilfelle ville dette innebære en ytterligere forringelse av stabiliteten ved store krengevinkler, avhengig av hvilken vannmengde som ble benyttet.

52. Tilleggsnotat til Lodic-notat «Utvidete stabilitetsberegninger for Western», 21. august 2007 og 16. oktober 2008, se vedlegg 5.1.5.

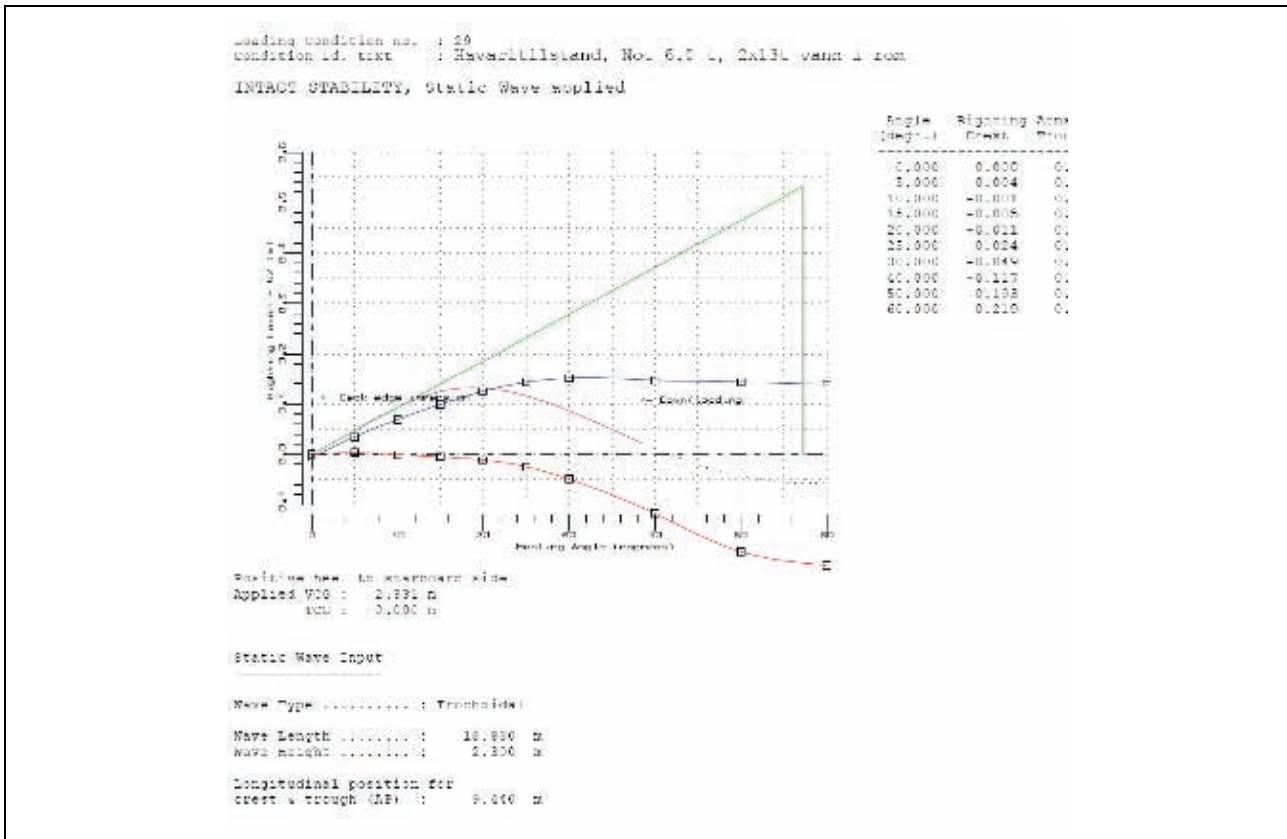
8.6.4 Stabilitet på bølgetopp

Det er gjennomført stabilitetsoverslag med fartøyet plassert og frosset i en «trokoid» bølgeform med bølglengde lik fartøyet lengde og bølgehøyde varierende fra 1,2–2,5 meter. Bølger med slik lengde og høyde vil naturlig oppstå i en sjøtilstand angitt i figur 9.1 for forlisøyeblikket, og er i samsvar med det som er lagt til grunn av Meteorologisk Institutt. Beregningene er statiske og tar kun med seg den geometriske effekten av endringene av vannlinjearealet og neddykket volum for en gitt bølgeform og bølgeperiode, dvs. bølglengde. De gir uttrykk for stabiliteten og beskriver ikke bevegelser eller krefter som virker i en dynamisk bølgesituasjon. Når toppen av bølgen befinner seg midtskips, viser beregningene at den statiske stabiliteten for antatt lastekondisjon på forlistidspunktet reduseres betraktelig, se figur 8.12 og figur 8.13. Fartøyet blir nært labilt. Beregningene indikerer at det er ømfintlig for kantring i situasjoner med bølger aktenfra på låringen.



Figur 8.12 Stabilitet i bølge (2,5 meter), lastekondisjon 12, 6,0 tonn notvekt.

Kilde: LODIC notat «Utvidete stabilitetsberegninger for Western», 21. august 2007, lastekondisjon 12.



Figur 8.13 Stabilitet i bølge (2,3 meter), lastekondisjon 29, 6,0 tonn notvekt, 2x13 tonn vann i lasterom.

Kilde: LODIC notat «Utvidete stabilitetsberegninger for Western», 16. oktober 2008, lastekondisjon 29.

Bevegelser i bølger

Når et fartøy «rir» på en bølge som kommer aktenfra på låringen, er dette en dynamisk situasjon. For å kunne beskrive dynamiske situasjoner når fartøyet går i bølger, benyttes kompliserte, teoretiske modeller. Slike modeller beskriver godt de generelle bevegelsene til fartøyet i sjøgang, men har begrensninger og kan derfor være beheftet med usikkerhet ved store krengevinkler nær kantring. Kommisjonen har fått gjennomført begrensede teoretiske beregninger av "Western" i forskjellige bølgesituasjoner, og latt disse animere.⁵³ Slik er det mulig å rent visuelt få et inntrykk av hvilke sjøgangsegenskaper fartøyet hadde.

Når fartøyet går mot bølger i forskjellige retninger, viser beregningene at det har normale bevegelser i de fleste situasjoner. Mannskapet på "Træna" har beskrevet en rolig overfart fra Træna mot Lovund, jf. punkt 9.2. Dersom "Western" hadde gått i bølger med tilsvarende retning som

"Træna" hadde over Trænfjorden, ville heller ikke "Western" oppleve store bevegelser.

Beregningene viser likevel at det lett oppstår store rullebevegelser når "Western" får bølgene aktenfra på låringen. Animasjonen viser at fartøyet da får bevegelser som normalt vil oppleves som vanskelig å håndtere om bord.

Jon Tore Larsen har den 22. september 2008 forklart:

«Han kom hjem til Myken i oktober 1980 i anledning farens begravelse. Faren ble begravd på Rødøy og Western ble benyttet som gravferdsbåt. Vitne hadde ikke vært om bord på Western siden sommeren 1975 og han syntes båten var blitt veldig forandret etter ombyggingen. Dette dreide seg om bevegelsene i sjøen. Hvis båten la seg på siden lå den lenge før den rettet seg opp igjen. Dette både i mindre bølger og når de svingte. Dette overrasket ham, etter som han tidligere hadde opplevd Western som en god sjøbåt. Tidligere lå Western rolig på bølgene og rettet seg raskt opp igjen når båten fikk bølgene på låringen. På turen i oktober 1980 lå fartøyet lenge på siden når den fikk bølgene på låringen, og det kunne gå både to og tre bølger før den rettet seg opp igjen. Han kan ikke

53. MARINTEK: Beregninger og videoanimasjoner av "Western" i bølger, 16. oktober 2008.

huske at det ble gjort noe spesielt om bord med hensyn til manøvrering eller fartsjustering for å få fartøyet for å rette seg opp raskere. Han kan ikke huske at det var noe spesielt dårlig vær på turen.»⁵⁴

"Nargtind", som ble bygget i 1956, var en meter kortere enn "Western". For øvrig var fartøyene tilnærmet like. "Nargtind" bygget inn samme motor som "Western" i 1977 og tilnærmet samme trålbakk i 1981. Etter motorskiftet ble det lagt inn ca. 5 tonn ballast i bunnen av båten. Rudolf Johannessen har for kommisjonen forklart:

«Vitnet har passert ofte gjennom forlisområdet. Han betegner forlisområdet som en urolig plass, ved sørlig og sørvestlig kuling, spesielt når strømmen går mot vinden. Under slike værforhold måtte de ofte slakke av og passe på at de tok bølger rett på. (...) Nargtind var kilen for bølger på låringen og la seg lett på siden, og for å komme ut av slike situasjoner slakket man på farten. Det skulle ikke mye bølger inn på låringen, før sjøen sopet ringene av ringstanga dersom disse ikke var festet. Etter ombyggingen i 1981 ble stanga flyttet høyere opp til høyde med det nye egerhuset på styrbord side, og dette var ikke lenger noe problem.»⁵⁵

Beskrivelsen som er gitt av "Nargtind" før ombygging i 1981, er etter kommisjonens oppfatning en indikasjon på ustabilitet og bekrefter at fartøystypen som "Nargtind" og "Western" representerte, hadde en ømfintlig stabilitet i bølger aktenfra på låringen.

Som nevnt ovenfor er det noe usikkerhet tilknyttet de beregninger som er foretatt ved store krengevinkler nær kantring. Kommisjonen har vurdert å gjennomføre tester i et bølgelaboratorium for å redusere denne usikkerheten, men har etter en samlet vurdering ikke funnet grunnlag for å gjennomføre modellforsøk. Det vises til at slike forsøk er både omfattende og ressurskrevende, hvor nøyaktige modeller må lages og bølger og vindforhold må kalibreres omhyggelig. Ettersom dokumentasjon av lastekondisjoner og utstyr om bord på forlistidspunktet er mangelfull, og forenklingen av en fysisk modell også vil være beheftet med unøyaktigheter vil det være nødvendig å gjøre visse forutsetninger og forenklinger i modelleringen. Det vil derfor fortsatt hefte ikke ubetydelig usikkerhet knyttet til å kunne fastslå kantringshendelsen og synkeprosessen. Selv om modellforsøk

kunne ha illustrert forskjellige hendelsesforløp, ville de under enhver omstendighet ikke ha kunnet fastslå endelig forlisårsak.

8.7 Ombygging av fartøyet

Fartøyet har vært gjennom flere endringer som kan ha påvirket stabilitetsegenskapene, herunder garnering, motorskifte, installering av kraftblokk og en større ombygging i 1980. Det foreligger ikke stabilitetsberegninger i tilknytning til endringene. Opplysninger vedrørende ombyggingene er også sparsomme og usikre. Dette gjør det vanskelig å kunne danne seg noen sikker oppfatning av effektene av de endringer som er foretatt. Med unntak av endring av garnering i lasterom for å redusere bruttotonnasjen i 1970 og ombygging i 1980, har det heller ikke vært foretatt krengeprøver i tilknytning til endringene.

Etter den siste ombyggingen sommeren 1980 ble det tatt krengeprøve, og kommisjonen har med utgangspunkt i denne søkt å vurdere hvilke konsekvenser ombyggingen hadde for fartøyet stabilitet. Kommisjonen har ut fra blant annet tegninger, vitneutsagn og materialopplysninger vurdert vekt og tyngdepunkt etter den siste ombyggingen. Ut fra de opplysninger som er innhentet har kommisjonen forsøkt å teoretisk beregne fartøyet tilbake til slik det var forut for ombyggingen. Herunder er det tatt hensyn til overbygget bakk, løfting av anker fra tidligere posisjon, løfting av mast med feste av bom og mantelvinsj mv.

For så vidt gjelder ballast har vitnet Jarle Pedersen den 9. november 2006 forklart:

«Det var tidligere betong i dørken, denne ble kledd med aluminium.»⁵⁶

Av Pedersens forklaring 13. mars 2007 fremgår:

«I lasterommet fra forre skott til maskinskott ble en del av tidligere ballast av betong fjernet, og ny betong iblandet støpejern ble nedsatt. Det ble også lagt ny jernsko på kjølen fra stevn og i båtens lengde.»⁵⁷

"Nargtind" ble ombygd etter "Western"s forlis. Rudolf Johannessen har forklart:

«Etter ombyggingen i 1981 ble det laget linjetegning av båten og det ble foretatt stabilitetsberegninger. De måtte sette på jernkjøl og støpe inn en betydelig mengde ekstra ballast.

54. Jon Tore Larsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 22. september 2008, se vedlegg 1.9.

55. Rudolf Johannessen forklaring for undersøkelseskommisjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

56. Jarle Pedersen forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. november 2006, se vedlegg 1.2.

57. Jarle Pedersen forklaring for undersøkelseskommisjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

Tabell 8.4 Endringer i lastekondisjon som følge av ombygging i 1980.

Bakk (nye vekter inn i fartøyet)	ca. 1200 kg, tyngdepunkt ca. 4,50m over basis
2 anker á 250 kg	flyttet opp 2,0 m vertikalt
Mast – vekt 700 kg	flyttet opp 2,0 m vertikalt
Aggregat – vekt 300 kg	flyttet opp 2,0 m vertikalt
Div. utstyr, tromler etc. – 200 kg	flyttet opp 2,0 m vertikalt

Han anslår at betongmengden ble fordoblet. Dette førte til at fartøyet ble stivere og fikk kortere perioder i rullebevegelsen; det endret bevegelseskaraktistikk etter ombyggingen.»⁵⁸

Slike endringer i sjøegenskaper etter ombyggingen i juli 1980 er ikke rapportert for "Western". Derimot har Larsen, som arbeidet på fartøyet fra sommeren 1974 til sommeren 1975, forklart at han høsten 1980 opplevde at "Western"s sjøgangsegenskaper var blitt veldig forandret. Fartøyet lå lenge på siden når den fikk bølgene på låringen, og det kunne gå både to og tre bølger før den rettet seg opp igjen.⁵⁹

Av faktura etter ombyggingen av "Western" fremkommer at en del av stråkjølen ble skiftet ut med en to meter lang jernsko, ut over dette fremkommer ikke opplysninger om ballast.⁶⁰ Slik innsetting av ballast fremgår heller ikke av arbeidsbeskrivelse kommisjonen har mottatt for ombyggingen.⁶¹ Ut fra opplysningene som er fremkommet i saken ble det bygget trålbakk på en rekke fartøy i løpet av 1980-årene. Kommisjonen ser etter dette ikke bort ifra at Pedersen kan ha forvekslet ombyggingen av "Western" med andre fartøy.

Basert på ovenstående har Lodic etter oppdrag fra kommisjonen beregnet en lastekondisjon for fartøyet, som teoretisk sett kan representere situasjonen før ombygging i 1980. I denne kondisjonen har kommisjonen forutsatt at fartøyet hadde lettere not, jf. punkt 3.2.5 om fiskeriutstyr. LODIC har gjennomført beregninger for flere alternative notvekter.⁶²

58. Rudolf Johannessen forklaring for undersøkelseskommisjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

59. Jon Tore Larsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 22. september 2008, se vedlegg 1.9.

60. Faktura for verkstedopphold Nord-Offshore AS, 18. september 1980, se vedlegg 7.4.

61. Det vises til Hagar Eliassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006 hvorav siteres: «Vitnet fremla for øvrig arbeidsbeskrivelse fra ombyggingen av Western i 1980 av Nord-offshore, hvor det som ikke er utført er overstrøket i beskrivelsen». Arbeidsbeskrivelse med og uten overstrykninger er vedlagt som henholdsvis vedlegg 7.2 og 7.3.

Beregningene viser at fartøyet før ombyggingen i 1980 kan ha hatt en stabilitet hvor de fleste kravene var oppfylt. Dersom det medfører riktighet at det ikke ble kompensert med ballast, førte ombyggingen av "Western" sommeren 1980 til at fartøyet fikk dårligere stabilitet. Opplysninger om at man om bord i "Western" fylte vann i lasterommet ved dårlig vær indikerer at man hadde erfart at sjøgangsegenskapene hadde endret seg.⁶³

8.8 Oppsummering

Ut fra de beregninger som er foretatt finner kommisjonen det klart at "Western" på forlistidspunktet hadde en dårligere stabilitet enn kravene tilsa. Dette er tilfelle selv om det tas hensyn til de usikkerhetsmomenter som er tilstede og referert ovenfor. Under henvisning til ytterligere faktorer som sannsynlig økt notvekt, eventuell fylling i lasterom, skrogform osv., som ikke var medtatt i Kommisjon 1981s beregninger, fremstår stabiliteten som dårligere enn den som tidligere er beregnet. "Western"s skrogform bidro til ytterligere svekket stabilitet i situasjoner med bølger aktenfra på låringen.

8.9 Synkeprosessen under kantring

LODIC har beregnet stegene i synkeprosessen i tilfelle hvor fartøyet uten skader på skrog kantrer og fylles med vann. Beregningene viser at fylling av rom gjennom eventuelle åpne luker og dører først vil kunne skje ved store krengevinkler, over vinkler der fartøyet kantrer.

62. LODIC notat «Utvidete stabilitetsberegninger for Western», 21. august 2007, lastekondisjon 14-21, se vedlegg 5.1.5.

63. Johan Nilsen, Helge Eriksen og Hilmar Olsen forklaringer for Kommisjonen 16. februar 1981, se vedlegg 6.1 og Sivert Eriksen forklaring for undersøkelseskommisjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4, Jon Tore Larsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 22. september 2008, se vedlegg 1.9.

Kommisjonen registrerer derfor at dersom det skal oppstå fylling gjennom åpne luker av det intakte fartøyet, altså uten ytre skader, må fartøyet allerede ha kantret og ligge i et stabilt sideleie.

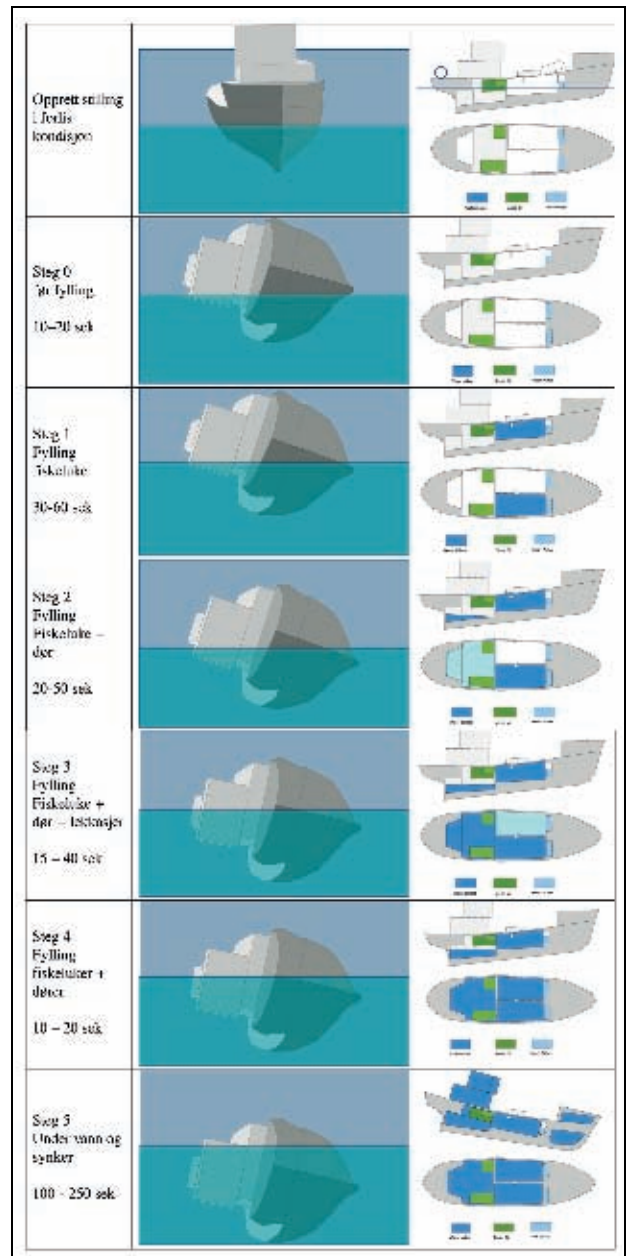
Antar man en situasjon der fartøyet har kantret, og not og lettbåt er gått over bord, vil fartøyet bli liggende på styrbord side, flytende på oppdriften fra volumene i bakk og styrhus. Beregningene viser at fartøyet ville få et stabilt sideleie ved ca. 75°–80°. I dette sideleie fylles fartøyet gjennom eventuelle åpne luker og dører.⁶⁴ Lodic har definert fem steg i denne hendelsen.

Kommisjonen har som grunnlag for de beregninger som er foretatt, i tillegg til egne observasjoner av undervannsfilm, lagt til grunn opplysninger om fiskeluker og dører som er fremkommet gjennom vitneforklaringer fra personer som har observert fartøyet på havbunnen i forbindelse med dykking eller undervannsfotografering av fartøyet. Det skal likevel presiseres at samtlige observasjoner er gjort etter notfjerning, og det kan ikke utelukkes at luker og dører har åpnet og/eller lukket seg under synkeprosessen eller notfjerningen. Dette vil kunne endre tidsforløpet i prosessen.

Det er av flere vitner opplyst at en av lukene var åpen, uten at det fremkommer hvilken.⁶⁵ I følge forklaring fra dykker Alf Johan Juul var begge fiskelukene åpne, ingen av dem var terset.⁶⁶

I første fase av fyllingen/synkeprosessen legges til grunn at styrbord fiskeluke var åpen og fartøyet tar inn vann gjennom denne, se steg 0 til steg 1. Såfremt styrbord side av lasterommet i første fase fylles gjennom fiskeluken, vil fartøyet rette seg noe opp i starten, se steg 1. Tiden for de forskjellige fyllingene er angitt i figur 8.14.

Etter kort tid vil fartøyet ta inn vann gjennom åpne dører i innredning. Det vises til forklaringer om at dør til byssa, hvor det er gjennomgang til messa med videre gang og nedgang til maskinrom,⁶⁷ og dør til rorhus på babord side var observert åpne⁶⁸. Når innredningen og maskinrommet fylles, vil fartøyet rette seg ytterligere opp til nær



Figur 8.14 Steg i stabilt sideleie – fylling. Steg 0 – 5: 185 – 440 sek. ≈ 3 – 7.5 min.

Kilde: Lodic og undersøkelseskommisjonen.

64. Lodic notat «Utvidete stabilitetsberegninger for Western», 21. august 2007, lastekondisjon15, «Havaritilstand, sideleie, not og lettbåt borte», se vedlegg 5.1.

65. Rapport fra Bergen Underwater Service AS av 9. mars 1981, se vedlegg 6.1, Torbjørn Nilssen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 6.1, og Torbjørn Nilssen notat 14. mars 1981.

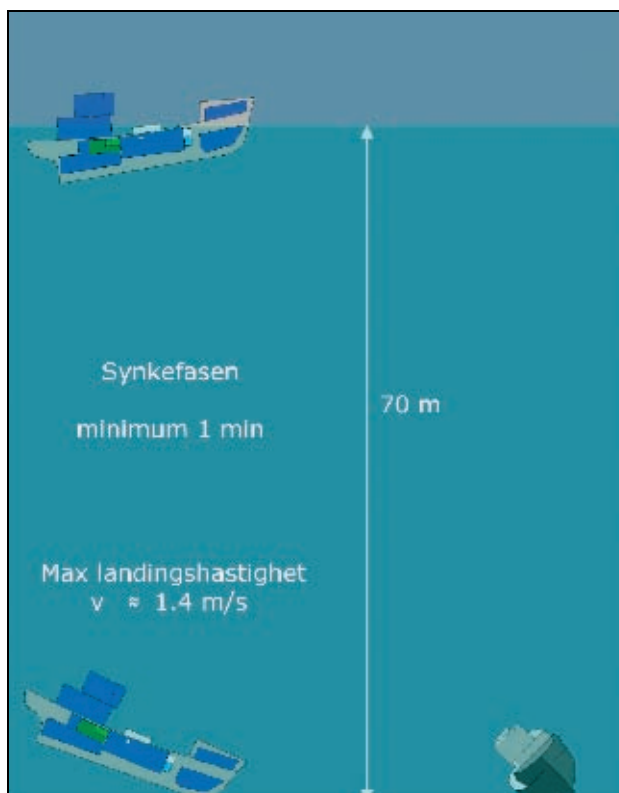
66. Alf Johan Juul forklaring for Kommisjonen 1981 31. mars 1981, se vedlegg 6.1.

67. Torbjørn Nilssen, Hagar Eliassen og Elin Eliassen forklaringer for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

68. Alf Johan Juul forklaring for Kommisjonen 1981 31. mars 1981, se vedlegg 6.1, og Elin Eliassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

70° krenning. Samtidig synker det ned til større dypgang, se figur 8.14 steg 2. Under fylling av innredning, maskin- og lasterom vil fartøyet trimme akterover, se steg 3 og 4, dvs. fartøyet synker ned akterut og får akterlig trim. I steg 2, 3 og 4 vil det oppstå større og større lekkasjer gjennom mange ulike åpninger, som for eksempel ventiler, sprekker og vinduer.

I siste fase, se figur 8.14 Steg 5, fylles innredning forut og fartøyet vil trimme forover, slik at baugen til slutt peker nedover. Fartøyet synker



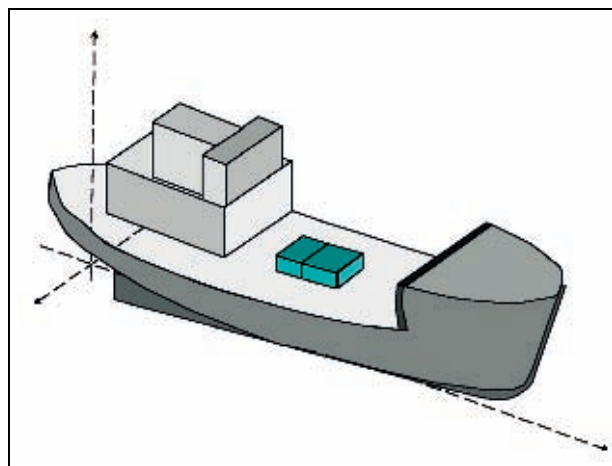
Figur 8.15 Illustrasjon av fartøyets synkefase.

deretter, og blir liggende på bunnen mot styrbord side.

Kommisjonen har på grunnlag av beregningene over søkt å estimere hvor lang tid synkeprosessen tar. Beregningene av tid tar utgangspunkt i fylling gjennom luker i samsvar med stegene ovenfor. Det er kun benyttet enkle overslagsformler.⁶⁹ Den innledende fasen fra kantringshendelsen til hele fartøyet er under vann og synker, vil under de forutsetninger som er lagt til grunn for beregningene, ta mellom 3 og 7,5 minutter.

Kommisjonen har på bakgrunn av hydrostatiske data fra Lodic foretatt en vurdering av synkeprosessen fra fartøyet er under vann til det treffer havbunnen, se figur 8.15. Idet fartøyet synker vil det i starten akselerere sakte nedover til det stabiliserer seg på en mer konstant synkehastighet. En enkel «drag»-kraft betraktning kan benyttes som første estimat, dersom en kjenner nedoverrettet kraft. Overslag på nedoverrettet kraft fremkommer som vekten av fartøyet i forlissituasjonen minus oppdriftskraften av selve skipskonstruksjonen og utstyret om bord. Ettersom lettskipet er

69. Dubbel Taschenbuch für den Maschinenbau. 21. Auflage, august 2004 Mechanik – Strömungslehre, s 288.



Figur 8.16 Vekter og oppdriftsmomeneter.

Kilde: LODIC-notat «Datagrunnlag stabilitetsberegninger for Western», 21. august 2007, lastekondisjon 19, s 40

vurdert til ca. 100 tonn, kan nedoverrettet kraft estimeres til mellom 70–90 tonn. Dette gir et anslag på konstant synkehastighet på maksimum ca. 1.4 m/s. Det vises til figur 8.16 og tabell 8.5 som viser enkle overslag på volumer/vekter og momenter.⁷⁰

I tillegg vil en rekke forhold kunne påvirke hastigheten fra det tidspunkt fartøyet er under overflaten til det lander på havbunnen. Slike forhold kan blant annet være hvilke luker som var åpne, hvordan nota forholder seg etter at den er gått over bord, strømforholdene og i hvilken rekkefølge de forskjellige rommene fylles. Dette er forhold kommisjonen ikke har hensyntatt i anslaget, men som kunne bidratt til lavere synkehastighet.

Under synkeprosessen vil fartøyet først trimme akterover.⁷¹ Ut fra hydrostatiske beregninger fra LODIC legger kommisjonen til grunn at når bakken og pumperommet fylles, flytter tyngdepunktet seg fremfor oppdriftstyngdepunktet langskips. Dette vil etter hvert gi fartøyet en forover trim, og baugen vil sannsynligvis berøre bunnen først. Hvilken vinkel fartøyet har når det treffer bunnen vil blant annet være påvirket av not og strøm. Sideveis starter fartøyet synking i sideleie mot styrbord tilsvarende 60°–70°, og vil rette seg noe opp før det treffer havbunnen.

70. LODIC-notat «Datagrunnlag stabilitetsberegninger for Western», 21. august 2007, lastekondisjon 19, s 40, se vedlegg 5.1.4.

71. LODIC notat «Utvidete stabilitetsberegninger for Western», 21. august 2007, se vedlegg 5.1.5.

8.10 Vurdering av lov og forskrifter på tidspunktet for "Western"s forlis

Kommisjonen 1981 har i rapport av 6. april 1981 blant annet uttalt seg om de enkelte aktørers ansvarsforhold i forhold til at stabilitetsberegninger av fartøyet ikke var gjennomført. Av kommisjonens rapport siteres:

«I skipskontrollens «Forskrifter om bygging av fiske- og fangstfartøyer» er gitt spesielle «Forskrifter for fartøy som driver fiske med kraftblokk og ringnot.»

I §2 er angitt at forskriftene dekker alle fartøystørrelser uavhengig av byggeår, og i §3 er krevet at stabiliteten skal oppfylle gjeldende krav. For vurderingen av stabiliteten kreves innsendt vanlige tegninger og beregninger, og krengeprøve skal være foretatt.

Slike tegninger og beregninger forelå ikke da "Western" ankom Nord-Offshore A/S i Sandnessjøen for ombygging sommeren 1980, til tross for at fartøyet hadde drevet ringnotfiske i mange år.

Det er skipperens plikt å påse at gjeldende bestemmelser om krengeprøver og stabilitetsberegninger følges. Likeledes påligger det Skipskontrollen å gi pålegg herom ved besikti-

gelsler. Dette ble ikke gjort for "Western"s vedkommende i årene den drev ringnotfiske før ombyggingen i 1980.

Da "Western" var ferdig ombygget, var det klart at tonnasje ville bli over 50 BRT. I henhold til § 6 «Forskrifter om bygging av fiske- og fangstfartøyer», pkt 2.1, forlangte Skipskontrollen i Sandnessjøen fullstendige stabilitetsberegninger. Kravet ble bare fremsatt som et muntlig pålegg, og det ble ikke gitt anmerkninger til pkt 85 og 86 i Rapport 69 i forbindelse med besiktigelse for utstyrssertifikat 18. juli 1980.»⁷²

Av rapporten siteres videre:

«En krengeprøve ble utført den 16. juli 1980. I ovennevnte forskrifter, pkt 3.1.1 er anført at følgende deretter skal innsendes til Sjøfartsdirektoratet:

«Data for krengeprøve og beregning av fartøyet lettskipsdata utfylt på fastsatt skjema (3 eksemplarer). Utfylt rapportskjema skal være godkjent før fartøyet settes i drift.»

Ved avhør er det kommet frem at forskriftene ikke er fulgt, idet resultatet av krengeprø-

72. Rapport av 6. april 1981 fra Den faste undersøkelseskomisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten i anledning "Western"s forlis 6. februar 1981, se vedlegg 6.1.

Tabell 8.5 Vekter og oppdriftsmomeneter.

List of volumes / Identification text	Type	Volume (m ³)	LCG (m)	Long-moment
Hull		212.480	8.913	1.887
Bakk	Superstr.	30.675	16.693	512
Messe / Stores	Superstr.	38.514	3.883	147
Luke	Superstr.	2.496	9.650	24
Bro Akter	Superstr.	9.735	4.426	43
Bro forut	Superstr.	7.232	6.299	45
Totalt		~300	8.86	2.658
Weights	Type	Volume (m ³)	LCG (m)	Long-moment
Ref. Step. 4 Total weight		156.2	8.26	1290
Bakk		25.0	16.50	412
Messe / Stores		20.0	3.90	117
Luke		2.5	9.65	24
Bro Akter		9.7	4.42	43
Bro forut		7.2	6.30	45
Pumperom		20.0	16.20	324
Lasterom		22.0	7.00	154
Totalt		262.6	9.17	2409

ven ikke var innsendt til Sjøfartsdirektoratet. Fartøyet hadde altså fått forlate verkstedet i strid med forskriftene, og med stabilitet langt under myndighetenes krav.»⁷³

Fra pkt V i rapporten; Kommisjonens forslag til tiltak for å hindre ulykker av samme eller liknende art, siteres:

«Western skulle vært stabilitetskontrollert både fordi den skiftet motor i 1975 og fordi den drev drivnotfiske. Dette er neglisjert av eier og skipskontrollen. Disse har ikke utført sine plikter på en tilfredsstillende måte. (...)

Det er førerens ansvar å kjenne og overholde de regler og forskrifter som gjelder for hans fartøy.

For fiskefartøyer vil føreren oftest stole fullt og helt på Skipskontrollen. Når han så utfører de gitte pålegg, vil han mene at regelverket er overholdt. Selv om en slik holdning er forståelig, fritar den ikke for ansvar.»⁷⁴

Av Sjøfartsinspektøren i Bodø «Beretning 98 om sjøulykke» av 28. januar 1983, siteres:

«En er enig i at rutinene angående stabilitetskontrollen ikke var som ønskelig. Forholdene skyldes formentlig kapasitetsproblemer i kontrollinstitusjonen. Vanlig praksis ble fulgt, og en vil ikke bebreide rederen for at han ikke la fartøyet i opplag for å avvete resultatet av krengningsprøven. Dette gjøres heller ikke nå uten i ekstreme tilfelle.»⁷⁵

Ved brev av 20. oktober 2006 har etterlatte etter eier og skipper anmodet om at anklagene mot skipperen om ikke å ha overholdt regelverket, blir kommentert av kommisjonen:

«Det var et sjokk for oss å få beskyldningen presentert i Dagsrevyen. Skipper Eliassen var pinlig nøye på å holde fartøyet i stand og fulgte til prikke opp alle regler og pålegg som hadde med sikkerhet å gjøre.

I forbindelse med ombygging av fartøyet sommeren 1980 ble det gjennomført krengeprøve (stabilitetstest). Etter besiktigelse ved utført ombygging ble det utskrevet påleggsliste (datert 18. juli 1980) fra Sjøfartsdirektoratet ved avdelinga i Sandnessjøen. Påleggene omfatter blant annet ettersyn av elektrisk anlegg, merking av livbøyer osv. I dette skrevet heter det:

«Påleggene utføres før fartøyet settes i fart. Skipskontrollen underrettes for kontroll.»

Denne formuleringen må oppfattes av skipper på følgende måte: Når påleggene er fulgt

opp og godkjenning av Sjøfartsdirektoratet er gitt kan fartøyet «settes i fart». Påleggene inneholder ikke et ord om stabilitetsberegninger.

Utsteding av utstyrssertifikat fant sted 11. august 1980. Dette gir godkjenning av fartøyet til bruk innenfor 12 n mil av den norske kyst. Besiktigelsen av fartøyet for utsteding av dette sertifikat omfatter stabilitetsforhold. (Jfr. blankett Rapport 69 om besiktigelse for utstyrssertifikat ...).

Sertifikatet utstedes på tross av at resultatet av krengeprøven ikke foreligger. I rapport fra sjøfartsinspektør T. Alexandersen til Sjøfartsdirektoratet (28.01.83) heter det:

«Vanlig praksis ble fulgt, og en vil ikke bebreide rederen for at han ikke la fartøyet i opplag for å avvete resultatet av krengeprøven.»

Anklagene mot skipperen framført av den første kommisjonen og viderebrakt av Justisdepartementet kan bare legges døde ved at de kommenteres og avsannes av den nye kommisjonen.

Båten var på forlistidspunktet sertifisert for den aktuelle driften. Når det på tross av dette ikke forelå resultat av stabilitetsberegning må dette anses som Sjøfartsdirektoratets ansvar. Som det går fram av brevet fra Sjøfartsinspektør Alexandersen hadde direktoratet etablert en praksis som sa at fiskefartøy kunne sertifiseres og settes i fart selv om stabilitetsberegningene ikke forelå. Skipperen på Western fulgte i så måte en praksis etablert og godkjent av direktoratet. Skipperen hadde videre ingen grunn til å tvile på at stabiliteten var god. Påbygginga av trålerbakke ville ytterligere styrke fartøyet sjødyktighet.»⁷⁶

Også under møte mellom kommisjonen og representanter for de etterlatte den 14. mars 2007 ble det uttrykt ønske om at kommisjonen skulle uttale seg om ansvarsforholdene knyttet til stabilitetsberegninger mv.

På bakgrunn av anmodningen fra de etterlatte, har kommisjonen søkt å innhente opplysninger om det aktuelle regelverk som gjaldt på tidspunktet. Ettersom både lov og forskrifter ble antatt å ha gjennomgått flere endringer i løpet av årene etter vedtagelse, fant kommisjonen det usikkert hvilke forskrifter som var gjeldende i årene 1970–1981. Det ble på denne bakgrunn ved brev av 9. februar 2007 tatt kontakt med Sjøfartsdirektoratet som ble forutsatt å inneha de historiske data, både med hensyn til regelverk og praktiseringen av dette. Kommisjonen ba samtidig opplyst om det skulle

73. Op. cit.

74. Op. cit.

75. Sjøfartsinspektøren i Bodø beretning om sjøulykke av 28. januar 1983, se vedlegg 7.11.

76. Brev til undersøkelseskomisjonen fra Hagar Eliassen, Ragnhild Reiertsen og Elin Eliassen 20. oktober 2006.

forefinnes ytterligere dokumentasjon vedrørende "Western" i direktoratet. Videre ble det anmodet om Sjøfartsdirektoratets synspunkt med hensyn til hvilket ansvar de enkelte aktører hadde for at fartøyet var satt i drift til tross for at stabilitetsberegninger ikke var gjennomført, hvilke bestemmelser som kom til anvendelse i forhold til eventuelt ansvar for de enkelte aktører og hvilke(t) fakta/saksforhold som ble lagt til grunn for dette.⁷⁷

Sjøfartsdirektoratet besvarte henvendelsen ved brev av 2. mars 2007, uten at dette hverken frembrakte ny dokumentasjon eller ny kunnskap av betydning for stabilitets- og ansvarsspørsmålene.⁷⁸

På denne bakgrunn engasjerte kommisjonen professor dr. juris, Thor Falkanger, Nordisk Institutt for Sjørett ved Universitetet i Oslo, til å avgi en uttalelse, med slikt mandat:

«Kommisjonen ber om en betenkning mht om – og eventuelt på hvilke(t) tidspunkt i perioden 1970 til 1980 – stabilitetsberegninger i hht lov, forskrifter og sedvane skulle vært foretatt. Såfremt beregninger skulle vært foretatt bes redegjort for hvilke bestemmelser som ut fra regelverk og praksis antas å komme til anvendelse i forhold til eventuelt ansvar for de enkelte aktører.»⁷⁹

Falkanger oversendte foreløpig uttalelse 25. april 2007. Da fristen for avgivelse av rapport på tidspunktet ble utsatt, samtidig som kommisjonen søkte innhentet ytterligere dokumentasjon, blant annet fra representanter fra de etterlatte, ble uttalelsen stilt foreløpig i bero. Det viste seg likevel i liten grad mulig å oppnå ytterligere informasjon av vesentlig betydning. Uttalelse ble avgitt 20. oktober 2007. Tilleggsuttalelse ble avgitt 14. november 2007.

Av professor Falkangers uttalelse av 20. oktober 2007, siteres:

«Av den kortfattede faktumbeskrivelse vil det ha fremgått at det med henblikk på fartøyets stabilitet er fire hendelser som må vurderes:
(i) innstøpningen av ca. 35 tonn betong i 1970
(ii) skifte av hovedmotor i 1975
(iii) installering av kraftblokk i 1978
(iv) ombyggingen i 1980»⁸⁰

77. Brev til Sjøfartsdirektoratet fra undersøkelseskommisjonen 9. februar 2007.

78. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Sjøfartsdirektoratet 2. mars 2007.

79. Brev til Thor Falkanger fra undersøkelseskommisjonen 27. mars 2007.

80. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Thor Falkanger 20. oktober 2007, se vedlegg 5.2.

Av uttalelsen siteres for så vidt gjelder innstøping av betong i 1970:

«Jeg legger etter dette til grunn at i forbindelse med ballastendringen i 1970 ble krengningsprøven av juni 1970 godkjent. Hvorvidt kravene i forskriften § 6 punktene 3.2 og 3.3 også var oppfylt, kan jeg ikke uttale meg om.

Jeg formoder at fartøyet forlot Bodø umiddelbart etter at krengningsprøven var gjennomført, altså i slutten av juni 1970. Godkjennelsen forelå først ved brev av 29. september 1970, og kopien av godkjennelsesbrevet har formodentlig nådd rederiet i begynnelsen av oktober.

Hvorvidt det for denne periode på ca. 3 måneder er gitt dispensasjon eller forhåndsgodkjennelse, er ikke opplyst. Hvis det ikke var tilfellet, er det grunn til å rette kritikk mot sjøfartsmyndighetene som lot skipet seile, og mot eier/reder og skipsfører (som her var én og samme person) for å ha seilt uten at godkjennelse forelå i tilknytning til de utførte arbeider.

Hva angår verkstedet, er forholdet at tegninger vedrørende arbeidene skulle ha vært innsendt for godkjenning, jf. forskriften § 3 punktene 4 og 5. Noen dokumentasjon for at tegninger er innsendt og godkjent, foreligger ikke i mitt materiale.»⁸¹

Når det gjelder skifte av hovedmotor i 1975 siteres:

«Sommeren 1975 ble den gamle hovedmotor som gav 220 HK og veide ca. 12 tonn med aksling og propeller, erstattet med en motor som gav vel det dobbelte antall HK, men veide mindre, nemlig ca. 4 tonn med aksling og propeller. Samtidig ble det skiftet rormaskin. Under den nye motoren ble det plassert ballast, anslått av eieren av verkstedet i Stokkvåg som stod for arbeidet, til ca. 3 tonn (jf. Anders Liens forklaring av 16. februar 1981).

Hvorvidt dette tilsammen var en endring som var relevant i forhold til forskriften av 1968, jf. ovenfor i VI, kan jeg ikke uttale meg om, idet dette er et teknisk spørsmål utenfor mitt kompetanseområde. Jeg bemerker imidlertid at vektreduksjonen fra 12 til 4 tonn ikke ble fullt ut kompensert ved øket ballast, jf. Sjøfartsdirektoratets rundskriv nr. 27/76 av 20. mai 1976 vedrørende fiskefartøyer under 50 brt., der det avslutningsvis heter:

«Ved skifte av motor kan kravet om krengningsprøve normalt frafalles i de tilfeller hvor differansen mellom de to motorers vekt kan dokumenteres og når det blir kompensert for eventuell redusert vekt ved innstøping av tilsvarende ballast i fartøyets bunn.»

81. Op. cit.

Jeg konstaterer at det av mitt materiale ikke fremgår at tegninger e.l. ble sendt til myndighetene eller at myndighetene på annet vis ble varslet om endringsarbeidene. Heller ikke fremgår det hvorvidt det fra verkstedets eller rederens side ble foretatt noen beregninger/vurderinger av om fartøyets stabilitet var blitt påvirket. Noen krengningsprøve ble i alle fall ikke gjennomført.»⁸²

Uttalelsen ble avgitt under forutsetning av at arbeidet ble fullført før endringen av forskrift 1968 trådte i kraft 18. august 1975.

Da skjema vedrørende prøvekjøring og overlevering av motoren var datert 28. august 1975, ble dette oversendt prosessor Falkanger ved kommisjonens brev av 5. november 2007 med spørsmål om dette kunne anses å ha betydning for utarbeidelsen av betenkningen.⁸³

Av professor Falkangers tilleggsuttalelse av 14. november 2007 siteres:

«Det nu fremlagte skjema viser at prøvekjøring har funnet sted, men gir ikke ytterligere informasjon vedrørende stabilitet.

I min uttalelse har jeg lagt til grunn at motorskiftet skjedde sommeren 1975 før endring av forskrift 1968 trådte i kraft pr. 18. august 1975. Overleveringsdokumentet er datert etter dette ikrafttredelsestidspunktet, nemlig som nevnt 28. august 1975, men det sies ikke der noe om når levering fant sted. Hvis levering fant sted etter 18. august 1975, og hvis forskriftsendringen da fikk anvendelse for WESTERN (hvilket jeg ikke tar standpunkt til), innebærer det at strengere regler gjaldt enn dem jeg har omtalt.»⁸⁴

Når det gjelder montering av kraftblokk, innkjøpt i januar 1978, siteres fra professor Falkanger uttalelse:

«Da "WESTERN" fikk kraftblokk i 1978, gjaldt forskrift 1969. Dvs. at tegninger skulle forhåndsgodkjennes (§ 3 punkt 1, jf. punkt 2), og videre skulle det gis nærmere informasjon i samsvar med punkt 3.

Hva angår § 3 punkt 5, legger jeg til grunn at krengningsprøven fra 1970 var godkjent, men jeg har måttet holde det åpent hvorvidt stabilitetskravene i forskrift 1968 § 6 punkt 3 var fullt ut tilfredsstillende (jf. foran i VI.2.3).

Her ble kraftblokken installert etter skifte av hovedmotor. Også spørsmålet om hovedmotorskiftet krevet ny krengningsprøve eller

nye stabilitetsvurderinger for øvrig, har jeg måtte holde åpent (jf. foran i VII). Jeg har imidlertid konstatert at krengningsprøve i alle fall ikke ble foretatt den gang (jf. foran i VII). Og dermed får spørsmålet om forskrift 1969 § 3 nr. 5 særlig betydning. Jeg siterer på ny første punktum i nr. 5:

«For eksisterende fartøy som ikke har godkjent stabilitet skal det innsendes stabilitetsoppgaver som for nytt fartøy i samsvar med de til en hver tid gjeldende forskrifter om bygging av fiske- og fangstfartøy.»

I mitt materiale foreligger intet om installering av kraftblokk, om godkjennelse av tegninger eller om stabilitetsvurderinger i den forbindelse.

Dersom slik dokumentasjon ikke finnes, foreligger det klart brudd på forskrift 1969 fra det installerende verksteds side, men også fra rederi og skipper. Hvorvidt sjødyktighetsmyndighetene burde ha oppdaget at fartøyet var utstyrt med ikke-godkjent kraftblokk og derfor burde ha grepet inn og sørget for å bringe forholdet innenfor forskriftsverket, har jeg ikke materiale til å uttale meg om.»⁸⁵

For så vidt gjelder ombyggingen i 1980, siteres videre fra uttalelsen:

«Det ble gitt et pålegg – formodentlig i muntlig form – om krengningsprøver og utarbeidelse av linjetegninger. Jeg må legge til grunn at det hermed ble gitt et pålegg i samsvar med forskrift 1968 § 6 punkt 3. Bestemmelsen forutsetter at materialet skal godkjennes av Sjøfartsdirektorat. Slik godkjennelse forelå ikke da "WESTERN" forliste mer enn et halvt år senere. Årsaken til dette er todelt:

- det var svikt på verkstedets side,
- det var uklarhet om ansvarsforhold på Skipskontrollens side, jf. at de to tekniske skipsinspektører hadde ulikt syn på hvem som hadde oppfølgingsansvar etter at krengningsprøven var avholdt. Det er ikke fremlagt noe instruksverk om hvor ansvaret ligger i et slikt tilfelle. Foreligger det en instruks, må det her konstateres et brudd på instruksene. Foreligger det ingen instruks, står vi overfor en svikt i etatens interne instruksverk.

Fartøyet forlot altså verkstedet i juli 1980 uten at det forelå godkjennelse slik som krevet etter § 6 punkt 3, eller i det minste en foreløpig godkjennelse i påvente av at den dokumentasjon som Sjøfartsdirektoratet skulle få, ble godkjent. Jeg gjengir på ny en del av teknisk skipsinspektør Langjords forklaring:

82. Op. cit.

83. Brev til Thor Falkanger fra undersøkelseskommisjonen 5. november 2007.

84. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Thor Falkanger 14. november 2007, se vedlegg 5.3.

85. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Thor Falkanger 20. oktober 2007, se vedlegg 5.2.

«Med hensyn til ansvaret for innsendelse av rapport om krengningsprøve og beregning av lettskipsdata, mener vitnet at ansvaret for at skjemaet er godkjent før fartøyet settes i drift, påhviler den skipsinspektør som har vært tilstede under prøven» (min kursivering).»

Det skjema som det her henvises til, er såvidt skjønnes Rapport 18 om besiktelse m.v. Et slikt skjema undertegnet av Isaken forefinnes. Ut over identifikasjon av fartøyet og opplysning om tid og sted sies det kun: «Krengprøve foretatt.»

De øvrige rapporter m.v. som foreligger i det overleverte materiale, må kort omtales:

Rapport 43 om periodisk besiktelse av skroget for treskip, datert 27. juni 1980, synes ikke å være av betydning for stabilitets spørsmålet, og i alle fall: Den er fra tiden før krengningsprøve ble holdt.

Rapport 69 om besiktelse for utstyrsertifikat for fiske- og fangstfartøy under 50 br.reg. tonn av 18. juli 1980 er undertegnet av H. Kaspersen. Jeg fremhever at rapporten dreier seg om utstyr, og jeg nevner også at man her bruker et skjema for fartøyer under 50 brt. til tross for at Skipskontrollen hadde lagt til grunn at fartøyet på det daværende tidspunkt var større.

I det fremlagte skjema mangler en side for punktene 68 og 98. Denne side har vært tilgjengelig for Den faste undersøkelseskommissjon som i sin rapport av 6. april 1981 har gjengitt punktene 85 og 86. I punkt 85 om godkjennelse av stabilitet er det krysset av i nei-rubrikken, og i punktet om krengningsprøve er foretatt og godkjent av Sjøfartsdirektoratet, er det krysset av i ja-rubrikken. Hvem som har gitt slik godkjennelse og på hvilket grunnlag det i tilfelle er skjedd, er ikke dokumentert/opplyst.

På basis av denne Rapport 69 ble Utstyrsertifikat for fiskefartøy under 50 registertonn brutto utferdiget 11. august 1980.

3. Forskriften av 1969

Om godkjennelse i samsvar med forskriften § 3, se ovenfor i VIII.2. Her minnes særlig om punkt 6 som sier at godkjente tegninger av kraftblokkarrangementet og godkjente stabilitetsoppgaver skal oppbevares ombord. Slike fantes ikke ombord da fartøyet ble ombygget i 1980, jf. avdelingsingeniør Hanssens vitneforklaring.

Denne omstendighet skulle tilsi at verkstedet var særlig påpasselig med riktig oppfølging av krengprøven. Og det er påfallende at Skipskontrollens tekniske inspektører som hadde med ombyggingen å gjøre, ikke grep fatt i forholdet. Det er ikke dokumentert at de konstaterte mangler med hensyn til forskrift 1969 og gav pålegg om at manglene måtte rettes. Videre må forskriften innebære et klart pålegg

til reder/skipsfører; heller ikke dette pålegg er blitt etterlevet.

X. Sammenfatning og konklusjoner

Regelverket vedrørende stabilitet er her to forskrifter:

- forskrift 1968 om bygging av fiske- og fangstfartøy, og
- forskrift 1969 for fartøy som driver fiske med kraftblokk og ringnot

Disse forskrifter stiller krav til:

- eier/reder
- skipsfører,
- verksted, og til
- sjødyktighetsmyndighetene.

Ovenfor er det – på basis av det foreliggende materiale – vist at samtlige på et eller annet punkt har sviktet.

Det primære ansvar for et fartøys sjødyktighet – herunder at stabiliteten er tilfredsstillende – hviler på reder/skipsfører. Men det er forståelig dersom reder og/eller skipsfører har lagt vesentlig vekt på myndighetenes holdning. Blir det fra myndighetssiden i ord eller gjerning akseptert at fartøyet gjenopptar fisket etter verkstedsopphold/ombygging, må dette i noen utstrekning være unnskyldende.

Hva angår myndighetenes aktivitet, må særlig nevnes at regelverket ikke på alle punkter klart angir hvem de enkelte plikter påhviler, og i hvilken utstrekning det skal være tillatt for et fartøy å være i drift etter at krengningsprøve er foretatt, uten at analysen av de innhentede data er fullført. Videre må nevnes at det synes lite betryggende at pålegg og tillatelser i betydelig utstrekning synes å være gitt muntlig – uten etterfølgende skriftlig dokumentasjon. Dette kan kanskje forklare – men ikke unnskyldende – at vurderingen av stabiliteten etter prøven i juli 1980 ikke ble fulgt opp fra myndighetenes side.

I saken har det i enkelte vitneforklaringer vært vist til praksis eller sedvane, og da slik at reglene er modifisert – gjort mindre strenge – gjennom praksis eller sedvane.

Hvor forståelsen av regelverket kan være gjenstand for fornuftig tvil, vil praksis kunne være normerende. Men jo klarere regelverket er, desto større varsomhet må vises med hensyn til å godta at kontrollen med sikkerheten til sjøs svekkes under påberopelse av praksis eller sedvane. På dette område vil det også være av vesentlig betydning hva som er grunnlaget for praksis. Rundskriv e.l. fra Sjøfartsdirektøren om praktiseringen av regelverket står naturligvis i en helt annen stilling enn den praksis som måtte etablere seg på et lavere nivå i etaten.

Den form for regelbrudd som det her dreier seg om, må etter omstendighetene kunne lede til straffeansvar eller til erstatningsansvar. Det materiale jeg har, er imidlertid neppe tilstrek-

kelig til å kunne ta standpunkt til de nærmere vilkår, blant annet kan det her i forhold til et erstatningsansvar og i forhold til endel mulige straffebud melde seg kompliserte årsaksspørsmål. Under enhver omstendighet er det slik at dersom de nødvendige vilkår skulle ha foreligget, vil såvel et straffe- som et erstatningsansvar være foreldet, jf. straffeloven § 67 og foreldelsesloven § 9.»⁸⁶

Brev av 28. januar 1983 fra Sjøfartsinspektøren i Bodø til Riksadvokaten, bilagt beretning av 16. februar 1981 fra Sjøfartsinspektøren til Sjøfartsdirektoratet, ble oversendt professor Falkanger ved kommisjonens brev av 5. november 2007 med spørsmål om dette kunne anses å ha betydning for utarbeidelsen av betenkningen.⁸⁷

Av Falkangers tilleggsuttalelse av 14. november 2007 siteres:

86. Op. cit.

87. Brev til Thor Falkanger fra undersøkelseskommisjonen 5. november 2007.

«Jeg tilføyer imidlertid at her dreier det seg ikke bare om avgang fra havn uten at resultatene av krengningsprøven forelå, men også om at det ikke innen rimelig tid deretter ble foretatt noe for å bringe på det rene hva krengningsprøven kunne fortelle om fartøyets stabilitet.»⁸⁸

Kommisjonen tar den sakkyndige Falkangers uttalelse til etterretning. Uttalelsen er basert på de opplysninger kommisjonen har innhentet gjennom sin gransking, og kommisjonen kan ikke se at det i ettertid er fremkommet opplysninger som skulle gi grunnlag for å endre på de vurderinger som er foretatt. Kommisjonen er enig i at det foreliggende materiale neppe er tilstrekkelig til å kunne ta standpunkt til et eventuelt erstatnings- eller straffeansvar, som for øvrig under enhver omstendighet ville være foreldet.

88. Brev til undersøkelseskommisjonen fra Thor Falkanger 14. november 2007, se vedlegg 5.3.

Kapittel 9

Vær-, bølge- og vindforhold

9.1 Innledning

Etter ulykken innhentet Kommissjonen 1981 uttalelse fra Meteorologisk Institutt vedrørende værforholdene i området. I brev datert 10. mars 1981 gir Meteorologisk Institutt følgende uttalelse:

«Kl. 07.00 den 6.2.81 observerte Myken fyr S stiv kuling (omkring 15 m/s). Maksimal vindstyrke observert siste 6 timer Beaufort 8, sterk kuling (omkring 19 m/s). Været var overskyet med snø i omegnen. 2mm nedbør var falt siste 12 timer. Sikten var god og temperaturen -2°C , nattens minimumstemperatur var -3°C .

Vår observasjonsstasjon i Nord Solvær hadde på samme tid S-lig laber til frisk bris, overskyet vær med snø i omegnen. 1mm nedbør var falt siste 12 timer. Sikten var god og temperaturen -1°C , nattens minimumstemperatur var -3°C . Maksimalvind siste 6 timer ikke angitt, men vindobservasjon kl. 04.00 var SE og samme vindstyrke.

Ingen av våre observasjonsstasjoner mellom Sklinna- og Myken fyr hadde kl. 0700 angitt maksimalvindstyrker over Beaufort 8, sterk kuling siste 6 timer. Det må imidlertid anføres at en intens lavtrykksutvikling i Norskehavet medførte at vinden økte til storms styrke senere på dagen.

Ved å foreta en grundig analyse av våre værkart kl. 0700, kan vi på grunnlag av den synoptiske situasjonen ikke utelukke lokale vindbyger av storms styrke (omkring 23 m/s) også ved ulykkestidspunktet.»¹

Av uttalelse fra den faste undersøkelseskommissjonen for visse ulykker innen fiskeflåten av 19. april 2005 siteres:

«Meteorologisk Institutt har i sin uttalelse ikke utelukket lokale vindbyger av storms styrke på ulykkestidspunktet. Av uttalelsen fremgår at ingen av observasjonsstasjonene mellom Sklinna og Myken fyr hadde angitt maksimalvindstyrke over sterk kuling siste seks timer. Vitneobservasjoner fra området mellom Nord-Solvær og Træna-fjorden refererer fra laber

frisk bris til liten kuling i perioden fra kl. 04.00 til kl. 07.00. Av uttalelsen fra meteorologiske fremkommer ikke nærmere begrunnelse for konklusjonen, og sannsynligheten for lokale vindbyger av slik styrke i forlisområdet er ikke angitt. Det fremstår forøvrig som uklart hvilken forespørsel som lå til grunn for Meteorologisk Institutt's brev av 10. mars 1981 til Kommissjonen 1981, herunder hvilket forlistidspunkt som er lagt til grunn i uttalelsen. Under henvisning til punkt 1.3.1 ovenfor, antar kommissjonen ca. kl. 05.35 om morgenen 6. februar 1981 som et sannsynlig tidspunkt for "Westerns" forlis.

Kommissjonen 1981 fant ikke grunn til å få foretatt spesielle analyser av bølge- og strømforholdene i området. Det er i rapporten av 6. april 1981 (s. 11) lagt til grunn en bølgehøyde på 2–3 meter med havdønning fra nord og vindsjø fra sør. Det er videre lagt til grunn kraftig strøm mot nord eller nordvest. Fra værvarslingsposten på Myken ble det observert smul sjø med dønninger på 1–2 meters høyde fra vest eller nordvest, hvor dønningene ved det aktuelle forlisområdet ble vurdert å ha vært tilsvarende eller mindre. Fra hurtigbåten "Træna" ble det opplyst om at det var lite sjø (ingen havsjø).

Ut fra ovenstående finner kommissjonen det uklart på hvilket grunnlag antagelsen om en bølgehøyde på 2–3 meter er foretatt. Man har for øvrig ikke i dokumentasjonen funnet konkrete opplysninger om strømforholdene på forlisstedet på tidspunktet for forliset.

Nærmere undersøkelser vil etter kommissjonens oppfatning kunne bidra til å redusere de usikkerhetsfaktorer som synes å foreligge når det gjelder vær-, bølge- og strømforhold på forlisstedet på tidspunktet for forliset.»²

9.2 Værobservasjoner

Kommissjonen har søkt innhentet de opplysninger som i dag er tilgjengelige om vær- og bølgeforholdene på forlistidspunktet. Herunder har kommissjo-

1. Brev til Kommissjonen 1981 fra Meteorologisk institutt 10. mars 1981, se vedlegg 6.1.

2. Uttalelse til spørsmålet om å gjenoppta undersøkelsene omkring forliset til fiskefartøyet "Western" 6. februar 1981, Den faste undersøkelseskommissjonen for visse ulykker innen fiskeflåten 19. april 2005, se vedlegg 6.3.

nen gjennomgått opplysninger i tidligere dokumentasjon og vitneavhør. Kommisjonen har videre søkt å finne personer som befant seg på havet nær forlisstedet i tidspunktet for ulykken, og gjennom avhør søkt avklart om det er mulig å supplere kunnskapen om forholdene. Ut fra de opplysningene kommisjonen har mottatt var det kun hurtigbåten Træna som befant seg i nærliggende områder på dette tidspunkt. Ut over dette er det opplyst at det ble drevet fiske ved Selvær og Nordnesøy noen tid etter ulykken.

Når det gjelder de observasjoner som ble gjort på tidspunkt for ulykken har Hilmar Wenberg, som betjente værvarslingsposten på Myken fyr, i forklaring av 16. februar 1981 blant annet uttalt følgende:

«Kl. 0330 observerte han liten/stiv sydøstlig kuling. Observasjonen kl. 06.30 viste stiv kuling fra sydøst. Vinden løyet ikke, og kl. 0930 foretok han igjen observasjon, og vindstyrken var da i alle fall ikke mindre, men han husker ikke sikkert. Kl. 1230 var vinden øket til sterk kuling og kl. 15.30 var det sterk kuling eller liten storm.»³

Videre siteres:

«Fra mellom kl. 0800 og kl. 09.00 var det sne-tykke som holdt seg konstant til ca. kl. 12.00. Ved sydøstlig vind er været alltid verre utfra Sjona og i det området "Western" antas å ha gått ned. Det var smul sjø med dønninger på 1 å 2 meters høyde fra vest eller nordvest. For så vidt angår sjøen, må denne ha vært tilsvarende ved det aktuelle forlisområdet etter vitnets erfaringer, dønningene vil helst være mindre der. Med så lave dønninger vil vind av denne styrke i motsatt retning neppe ha noen betydning for sjøen. Med større dønninger vil det gjerne bryte mer.»⁴

I kommisjonsforklaring 16. februar 1981 uttaler Johan Nilsen:

«Når det gjelder leden som ble fulgt fra Lovund og nordover forklarer vitnet at fra Lovund lykt, altså fra Kvalholmen, styrte man alltid midt-fjords nordover. Vitnet som har gjort turen mange ganger under stadig skiftende værforhold mener at det ikke er noe særlig å bemerke forholdene i området, men der Sjona kommer ut, kan det være en del sjø i sørøstlig vind.»⁵

I kommisjonsforklaring samme dag uttaler Sivert Eriksen, Myken, om været:

«Med hensyn til været angjeldende dag var det fra i 0700-tiden om morgenen sør-sørøstlig kuling, i overkant av liten kuling. Det var ingen sjø.

Stedet der "Western" antas å ha gått ned, altså der noten er observert, «har dårlig rykte på seg i sørøstlig til sørvestlig vind». Dette gjelder hele Sjona nordover fra Lovundvær. Strømforholdene på stedet kjenner ikke vitnet spesielt, men han går ut fra at de er normale etter tidevannet. I dette området har det med den nevnte vind lett for å bli slengbærer, eller tvibærer som man også kaller det. Når sjøen er slik må man slå av autopiloten og gå over til håndstyring. Vitnet tilføyer at "Western" ikke hadde autopilot.

Med hensyn til forholdene i nevnte område, mener vitnet at disse er nokså like hele veien, han har således intet spesielt merket i området omkring Åsbrakrevet.

Slik værforholdene angjeldende dag var, anser vitnet ising som utelukket.»⁶

Av forklaring den 16. februar 1981 fra Anders Lien, innehaver av Liens Mek. Verksted, Stokkvågen, siteres:

«(.....) bemerker vitnet at Sjona er et av de styggeste havområder langs kysten med sydøstlig vind som det var den dagen "Western" forliste.

(.....) anser det ikke usannsynlig at "Western" idet den skiftet kurs fra nordøstlig vest av Kvalholmen til nærmest nordlig for å gå midtveis i fjorden kan ha fått en brottsjø på styrbord låring, og dermed plutselig kastet rundt. I tilfelle har båten gått rundt mot babord. Denne dag om morgenen var strømmen kraftig ut Sjona og nordover. Vitnet observerte den kraftige strømmen selv kl. 07.00 om morgenen.

Denne morgenen var det siktbart og kl. 07.00 var det lavvann. Senere på dagen ble det springflo og snøkave. Snødrevet kom ca. kl. 08.30 og fra dette tidspunkt ble det «et uhyggelig dårlig vær utover dagen».⁷

I politiavhør av 7. mars 1981 uttaler Magnus Pettersen, kjøpmann på Lovund:

«Kl. 0500 så avh. fra sitt vindu lysene fra en båt som gikk nord Lovundvika. (...) Det var da opplyst og siktbart vær. Avh. var ikke ute, så det er vanskelig å antyde vindstyrke, men han mener at det var liten vindstyrke på havna i Lovund. Dårlig vær ble det først ved 0800–0900 tiden eller litt senere.»⁸

3. Hilmar Wenberg forklaring for Kommisjonen 1981 16. februar 1981, se vedlegg 6.1.

4. Op. cit.

5. Johan Nilsen forklaring for Kommisjonen 1981 16. februar 1981, se vedlegg 6.1.

6. Sivert Eriksen forklaring for Kommisjonen 1981 16. februar 1981, se vedlegg 6.1.

7. Anders Lien forklaring for Kommisjonen 1981 16. februar 1981, se vedlegg 6.1.

8. Politiavhør av Magnus Pettersen 7. mars 1981, se vedlegg 6.1.

I politiavhør samme dag uttaler Oddvar Fjellgård, fisketilvirker på Lovund:

«Når avhørte dro heim var det opplys og siktbart vær [kl. 04.30]. Det hadde under lossingen vært enkelte korte byger (snebyger). Vindstyrken vil avhørte anslå til liten sydlig kuling.»⁹

Brynjulf Lydersen, fører av hurtigbåten "Træna", har i politiforklaring av 10. februar 1981 forklart følgende om værforholdene:

«Lydersen (vitnet) var fører av hurtigbåten "Træna" som ankom Lovund den 6/2–81 kl. 0605 (ikke kl. 0540 som anført). Været var sør-aust liten kuling, lite sjø (ingen havsjø), sikten var god.»¹⁰

Fra forklaring av 9. november 2006 fra Torstein Sørøy, siteres:

« Det var fint vær på turen fra Selvær via Træna til Lovund. Han anslår vindstyrken til maks 10 sekundmeter. Dette baserer han på at de drakk kaffe på turen, og kunne sette koppene fra seg uten at de skvulpet over. Han mener vindretningen var sørøst. Han anslår bølgehøyden til ca. 1 meter. Det var lite strøm. Han kan ikke huske noen utvikling, verken i vind, bølge eller strømforhold på turen. At det var bra vær gjorde at de gikk inn ved Byholmen, som er en hurtiglei. Når det er dårlig vær går de utenom Lovundvær og inn ved Kvalholmen. Dette fordi vanligvis blir større bølger ved Byholmen i dårlig vær.

Vitnet kjenner til stedet hvor Western forliste. Han vet ikke ekstakt hvordan vind, bølger og strømforhold bruker å være på dette stedet i slik vindretning og under slike vindforhold, men mener seg at sjøen nok bryter mer her i sterkere vind ettersom det er grunnere her. Ut fra vindforholdene denne dagen mener han likevel at forholdene her ikke vil være forskjellig fra der han befant seg.»¹¹

Fra Oddbjørn Lorentzen, maskinist på MS Træna i 1981, forklaring for kommisjonen den 10. november 2006, siteres:

«Vitnet forklarer at han gikk fra Selvær med MS Træna kl. 05.00 den morgenen Western forliste. De ankom Træna ca. 20 minutter senere. Etter få minutter gikk de videre til Lovund hvor de ankom ca. kl. 06.00–06.05. Bortsett fra periodevis sjekk i motorrommet oppholdt han seg i det alt vesentlige i styrhuset. På overfarten fra

Træna til Lovund var han i styrehuset hele tiden. Det var fint vær og god sikt med litt vind. Han mener vindretning var øst eller sørøstlig uten at han husker dette sikkert. Det var lite bølger, de kunne ha kaffekoppene på pulten ved siden av seg uten problem. (...)

Ruten til MS Træna er Selvær, Træna, Lovund, Sleneset, Onøy, Stokkvågen, Nesna mot Sandnessjøen hvor de ankom ca. kl. 09.00. Fra Sandnessjøen dro de kl. 11.00 til Nesna, Stokkvågen, Onøy, Nordsolvær, Sleneset, Lovund, Træna og til Selvær hvor de ankom ca. kl. 14.00. Vinden økte jevnt, og da de forlot Selvær mot Onøy var det blitt sør-sørøstlig storm, mye sjø og dårlig sikt. Underveis hørte de noen rope på Western, han tror det var Bodø radio.

MS Træna gikk fra Lovund ut Lovundvika ca. kl. 06.00–06.10.»¹²

Fra forklaring for kommisjonen den 9. november 2006 av Asbjørn Ole Lydersen, siteres:

«Den dagen Western forliste hørte han værmeldingen kl. 05.45 før han dro ut med sjarken Veslegutt. Dette var en åpen sjark på 21 fot. Han mener han forlot Nordnesøy ca. kl. 06.30 og ankom fiskeplassen ca. kl. 07.30. Han mener det var liten sørøst kuling da han kom frem til feltet og lite bølger. Han kan ikke huske at det var spesielle strømforhold.

Vitnet dro tre stamper frem til ca. kl. 09.30 på ca. 200 kg tilsammen. Vinden hadde frisknet på mens han fisket og snudd en del, og han mener at det på dette tidspunkt var blitt liten sørlig storm. Han mener han brukte mellom 30 og 45 minutter på turen hjem. Han følte ikke at værforholdene medførte noen fare på hjemturen. Han var alene om bord i båten. Han observerte ingen andre fartøy i løpet av den tiden på feltet.

Vitnet har liten kunnskap om stedet hvor Western forliste, da han ikke bruker å fiske så langt sør. Han vet likevel at det ved utløpet av Sjonafjorden sør for Floholmen ved sørøstlig sterk kuling vil blåse sterkere.»¹³

Fra kommisjonsforklaring av 9. november 2006 av Ronald Johan Olsen, Selvær, siteres:

«Vitnet forklarer at om morgenen 06.02.1981 gikk han ut fra Selvær med båten Heidi Anita sammen med Geir Iversen. Det var fire båter som gikk ut fra Selvær denne dagen. Selværing ved Espen Jørgensen gikk ut først, ca. kl. 06.30. På dette tidspunkt var de forholdsvis ferske i garnfiske, og fulgte med hva de andre båtene

9. Politiavhør av Oddvar Fjellgård 7. mars 1981, se vedlegg 6.1.

10. Politiavhør av Brynjulf Lydersen 10. februar 1981, se vedlegg 6.1.

11. Torstein Sørøy forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. november 2006, se vedlegg 1.2.

12. Oddbjørn Lorentzen forklaring for undersøkelseskommisjonen 10. november 2006, se vedlegg 1.2.

13. Asbjørn Ole Lydersen forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. november 2006, se vedlegg 1.2.

gjorde. Vitnet mener de gikk ut forholdsvis raskt etter Selværing, sannsynligvis 10–15 minutter senere. De to siste fartøyene, Selværgutt og Svanen, gikk ut sist. Disse dro ikke garn ettersom det var begynt å bli vind og kov da de kom ut på feltet. De lå en stund og bakket før de satte kursen hjemover.

Heidi Anita dro en lenke garn før de satte kursen mot land. De gikk tilbake sammen med Svanen.

Vitnet husker ikke hvordan været var da de dro ut, men har snakket med flere andre om hva de husker. Av Roald Holmen, som har fartøyet Holmvåg på Træna, har han fått fortalt at ingen båter fisket fra Træna denne dagen på grunn av den dårlige værmeldingen. Holmen har forklart at det kl. 06.00 på Træna var sørlig frisk bris og at det på dette tidspunktet begynte å sne. Espen Jørgensen på Selværing har fortalt ham at det var sørøstlig bris på Selvær da de dro ut. Han husker at det var sørlig vind opp mot storm da de valgte å forlate feltet ca. kl. 08.30–09.00. Vindstyrken økte gradvis fra de gikk ut på feltet til de valgte å returnere. Han mener bølgehøyden på vei tilbake til land var ca. 1–1,5 meter. Han mener det kun var vindbølger i det han ikke kan huske at det var oppstått dønninger på dette tidspunktet. (...)

På spørsmål opplyser vitnet at han ikke kjenner til at noen drev fiske på Åsbrakrevet i 1981. I dag driver Vestøy ved Ingvar Marseliusen fiske etter breiflabb i området. Han har selv opplevd at området er vanskelig å passere i både ved sydøstlig og sydvestlig vind fra kuling og oppover. I disse værforhold blir det mye bølger, noe som er vanlig i områder med grunner. Det er lavere vindstyrke der han driver fiske i sørøstlig vind enn det er ved Åsbrakrevet.¹⁴

Fra kommisjonsforklaring av 9. november 2006 av Geir Iversen, siteres:

«Vitnet forteller at den dagen Western forliste gikk han ut på feltet sammen Ronald Olsen i Heidi Anita, som er en sjark på 32 fot. Han mener de forlot Selvær, ettersom det er på dette tidspunkt de brukte å dra ut om morgenen. Han husker ikke hvordan været var, men mener det må ha vært bra ettersom de gikk ut på feltet i en så pass liten båt. Han har hørt at Roald Holmen, Husøya, har fortalt at det var laber bris denne morgenen. Holmen gikk ikke ut på feltet selv, ettersom værmeldingen var dårlig.

Vitnet forklarer at han og Olsen bruker å dra ut på fiske dersom det er fint vær om morgenen, selv om værmeldingen er dårlig. Dette ettersom de fisker kun 40 minutters gange fra

Selvær, og raskt kan komme seg innenfor holmene nord hvor det er smulere vann dersom været blir dårligere.

De dro en lenke garn. På dette tidspunkt var det blitt stiv sør- sørøst kuling, og de valgte å dra til land selv om de hadde flere garnlenker ute. Han mener de forlot feltet ca. 08.30. Selværing, Svane og Selværgutt var ute samtidig som dem. Svane, som kom en time senere ut på feltet, dro ikke bruk på grunn av været og snudde inn mot land samtidig som Heidi Anita. Heller ikke Selværgutt dro garn. Vitnet husker ikke om Selværing dro garn.

Han mener de brukte ca. 1 time til land. Vinden hadde økt hele tiden på feltet, og det hadde etter vært blitt en del vindbærer inn mot land. På vei til land observerte de en svart uværsvegg sørover.¹⁵

Fra kommisjonsforklaring av 19. september 2006 av Hagar Eliassen, som befant seg på Myken på tidspunktet, siteres:

«Når det gjelder værforholdene på tidspunktet opplyser vitnet at da hun gikk på arbeid ca. kl. 8.30 samme morgen var det lite vind men en del haggelelinger. Hun stiller seg uforstående til at Hilmar Wenberg, som betjente værvarslingsposten, meldte stiv kuling kl. 07.30. Dette gjorde også en nabo av henne, Harald Hansen, som dro garn om utfor Myken fra morgenen utpå dagen denne dagen. Hansen lever ikke i dag.»¹⁶

Fra kommisjonsforklaring av 19. september 2006 av Torbjørn Nilssen, siteres:

«På tidspunktet ulykken fant sted bodde vitnet i Sandnessjøen. Han mener han våknet ca. kl. 08.00 om morgenen 6.2.1981. Han anslår vinden til frisk sørøstlig bris på tidspunktet. Utover formiddagen økte vinden på, og utover ettermiddagen var det full storm.»¹⁷

Fra kommisjonsforklaring av 19. september 2006 av Ragnhild Reiertsen, siteres:

«Den dagen ulykken fant sted sto vitnet opp ca. 08.30. Det var laber bris, sørøstlig vind, smul sjø og nesten ikke krusning på odden. Vitnet ble foreholdt opplysninger fra Hilmar Wenberg om at det kl. 06.30 skulle vært stiv kuling fra sydøst på Myken. Hun mener bestemt at det ikke var slik vindstyrke da hun sto opp, men

14. Ronald Johan Olsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. november 2006, se vedlegg 1.2.

15. Geir Iversen forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. november 2006, se vedlegg 1.2.

16. Hagar Eliassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

17. Torbjørn Nilssen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

utelukker ikke at målingen kan være korrekt kl. 06.30.»¹⁸

Fra kommisjonsforklaring av 20. september 2006 av Lauritz Eliassen, siteres:

«Den dagen han fikk vite at Western var savnet sto han og hang fisk til tørk på Myken. Klokken var ca. 1100 og det var anslagsvis liten til stiv sørlig kuling.»¹⁹

Fra kommisjonsforklaring av 13. mars 2007 av Bjørnar Kyrre Sjøvik, siteres:

«Vitnet forklarer at han 6. februar 1981 ca. kl. 05.30 dro fra Jektvik til Tongsfjord med fartøyet Grei 1. Avstanden anslår han til ca. en og en halv time med 8 til 9 knops fart. Avstanden fra Jektvik til forlisstedet anslår han til ca. 2 timer med samme fart. Det var laber til frisk sørøstlig bris på tidspunktet.»²⁰

Fra kommisjonsforklaring av 13. mars 2007 av Rudolf Ole Johannessen, siteres:

«Vitnet forklarer at han på forlistidspunktet befant seg ved Støtt, ca. 45 nautiske mil fra forlisstedet. Han var om bord i Nargtind, som var et søsterskip til Western. De kom hjem til Lurøy ca. kl. 18.00–19.00 samme dag. På grunn av sterk vind og kov måtte de gjøre opphold underveis ved Selsøyvik. Vitnet har passert ofte gjennom forlisområdet. Han betegner forlisområdet som en urolig plass, ved sørlig og sørvestlig kuling, spesielt når strømmen går mot vinden. Under slike værforhold måtte de ofte slakke av og passe på at de tok bølger rett på. Han avmerket området på vedlagt kart.»²¹

Fra kommisjonsforklaring av 13. mars 2007 av Sivert Peder Eriksen, siteres:

«Vitnet forklarer at han om morgenen forlisdagen satt hjemme i stuen på Myken. Han vurderte om han skulle dra på sjøen, men ettersom værmeldingen kvelden før hadde meldt at det skulle dreie til sterk sørvest kuling utover dagen, avventet han værmeldingen kl. 05.45. Mens han ventet observerte han at vinden dro i retning sør-sørøst, og han vurderte den til liten kuling. Værmeldingen om morgenen tilsvarte den som var blitt gitt kvelden før, han valgte derfor å bli på land.

Vitnet har gått leia forbi forlisstedet mange ganger. I dette området kan det bli slengbårer.

Det er verst i sørvestlig, og noe roligere ved sørøstlige vindforhold.»²²

Fra kommisjonsforklaring av 14. september 2007 av Jan Eldor Martinussen, siteres:

«Dagen etterpå ringte Steinar Olaisen til vitnet og fortalte at Western var savnet. Han mener at dette var 08.30–09.00, uten at han er sikker på tidspunktet. Han kledde raskt på seg og dro til kaia. Her fikk han høre at noen hadde ringt fra Myken og fortalt at Western ikke var kommet. Etter hvert samlet flere personer seg på kafferommet på kaia på fiskebruket. Her fortalte vitnet hva han hadde spurt Emil Eliassen om og at skipperen hadde gitt uttrykk for at de skulle hjem. Dette gjorde han blant annet ettersom det ble spekulert i om Western kunne dratt andre steder.

De visste ikke hvilken lei Western hadde tatt fra Lovund. Det kunne vært Jeøy-leia eller mot Byholmen, som er strake strekningen hvis man skal mot Myken. De kunne også gått Lovundvika nordover, innenfor eller utenfor Oterværet. Det ville ikke vært lurt av Western å gå Jeøy-leia ved fjære sjø, selv om det ville vært fullt mulig ettersom skipperen var kjent på stedet. Vitnet har hørt av Halvdan Thomassen at Magnus Pettersen observerte lysene av en båt som gikk nordover fra Byholmen ca. kl. 04.30 om morgenen. Vitnet mener av denne grunn at Western valgte leia mot Byholmen.

Etter hvert sa vitnet at han fikk kjøre og se etter Western. Dette førte til at det var flere som lo, ettersom vitnet hadde en 14 fots Selco. Årsaken til at de lo var at båten gjorde 48 knop, og vitnet ofte benyttet denne fullt ut. På tidspunktet var det ingen som tenkte på at det kunne ha skjedd noe alvorlig med Western, men både han og Steinar Olaisen hadde bange anelser. Vitnet tok båten, og kjørte Jeøy-leia. Han snudde nordvest om Kvalholmen og fulgte den leia Western sannsynligvis hadde fulgt da han dro tilbake. Vitnet tegnet inn strekningen på et kart som vedlegges protokollen.

I bakken vest om Kvalholmen bruker det normalt å være en del strømbårer. Det var ikke slike bårer denne dagen, og heller ikke dønninger, selv om det ikke var blikkstilte. Han mener han holdt en hastighet på mellom 15 og 35 knop, og han kunne sitte i båten hele tiden. Når det er store bølger må han oftest stå i båten. Han husker ikke vindretningen, men mener denne kan ha vært vest-nordvestlig bris. Han mener det var alminnelig god sikt. Det var dagslys.»²³

18. Ragnhild Reiertsen forklaring for undersøkelseskommissjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

19. Lauritz Eliassen forklaring for undersøkelseskommissjonen 20. september 2006, se vedlegg 1.1.

20. Bjørnar Kyrre Sjøvik forklaring for undersøkelseskommissjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

21. Rudolf Ole Johannessen forklaring for undersøkelseskommissjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

22. Sivert Eriksen forklaring for undersøkelseskommissjonen 13. mars 2007, se vedlegg 1.4.

23. Jan Eldor Martinussen forklaring for undersøkelseskommissjonen 14. september 2007, se vedlegg 1.6.

Fra kommisjonsforklaring av 14. september 2007 av Svein Rasmussen, siteres:

«I østavindsperioder gikk de utenfor Lurøy, Onøy og Tonna, innenfor Sleneset. Dette var for å komme i rolig farvann og unngå østavindskuling og stor sjø, særlig på Sjona, Tongsfjorden, Værangfjorden og Melfjorden. Vitnet er ikke spesielt kjent i området der Western gikk ned i østavindskuling, men mener at det er mindre vind når man kommer utenfor fjordene. (...)

Fredagen forliset fant sted befant vitnet seg på Rødøy. Da han stod opp om morgenen ca. kl. 07.00 var det østavind og snøkav. Han anslår vindstyrken til frisk bris og liten kuling. Om ettermiddagen, han mener det var ca. kl. 16.30 hørte han i lokalnytt i radioen at Western ble bedt om å melde seg. Senere kom det nyhets-sending om at Western ikke var kommet frem til Myken, og var savnet. Vitnet kunne ikke tenke seg at Western hadde forlist i landvind, og tenkte at fartøyet kanskje hadde gått på et skjær eller holme og var avskåret fra radiokontakt. Vitnet fryktet at mannskapet ville fryse i hjel. Han kontaktet lensmann Varberg, og avtalte med mannskapet på legeskyssbåten "Rødøyfjord", en 55 fots trebåt med til sammen ca. 600 hk, om at de skulle dra ut og lete etter Western. De var fire mann om bord, og forlot Rødøy ca. kl. 17.00–17.30. På dette tidspunkt var vinden begynt å dreie sørover

Meningen var å sjekke øyene på østsiden av Nesøya. Ettersom vinden snudde fikk de etter hvert mye motvind, havsjø og dårlig sikt. Det var mørkt og mye sjøekko. Dette førte til at de etter hvert bestemte seg for å snu. Han mener de snudde sørøst for Sørnesøya. Underveis hørte han to redningskryssere som over VHFen advarte hverandre om å gå for nært land på grunn av grunnbrott.

På tilbaketuren fikk de en stor sjø aktenfra på låringen på babord side. Denne ga båten en 45 graders krenkning, noe som var en skremmende opplevelse. Vitnet kan ikke forestille seg at Western kan ha blitt utsatt for tilsvarende krenkning i landvind.»²⁴

9.3 Uttalelse fra Meteorologisk Institutt

Kommisjonen har rettet en anmodning til Meteorologisk Institutt om å avgjøre uttalelse i saken. Av kommisjonens henvendelse til Meteorologisk Institutt av 4. desember 2006 siteres:

«Som et ledd i kommisjonens arbeid ønskes utarbeidet en oversikt som angir utviklingen av været på havaristedet den 06 02 81. Relevante data er temperaturer (luft, sjø), lufttrykk, luftfuktighet, ising, strøm, nedbørsmengder, sikt, vindstyrke og retning. Det bes videre opplyst bølgehøyde, bølgeperiode og bølgeretning. Bølgedataene bes beregnet for tidsrommet kl. 04.00 til 07.00 (time for time). Kartskisse over området, hvor antatt fartsled og havaristed er inntegnet, følger vedlagt.

Det bes utarbeidet en rapport, med grafiske presentasjoner av hvordan de ulike dataene har utviklet seg i samme tidsrom.

En del av fiskerne som befant seg i området havaridagen er avhørt i tilknytning til den tidligere kommisjons arbeid. Ytterligere vitneavhør er foretatt i 2006. Et utdrag av de vitneavhør som anses relevante følger vedlagt.

Det bes opplyst hvorvidt det er ønskelig at kommisjonen bidrar med innhenting av andre opplysninger instituttet vil kunne dra nytte av i forbindelse med uttalelsen.

Meteorologisk Institutt har ved brev av 10.03.81 avgitt uttalelse i saken. Kommisjonen ser ikke bort fra at det kan være feilkilder eller lignende i tilknytning til denne uttalelse, samtidig som det forutsettes at Meteorologisk Institutt siden havariet skjedde kan ha gjennomført registreringer eller utviklet modeller som gjør det mulig å si noe mer bestemt om været på selve havaristedet.

Kommisjonen er videre kjent med at det på nettet er lagt ut en artikkel med tittel «Været da Western forliste 6. februar 1981», utarbeidet av Sigbjørn Grønnås og Vidar Eng.

Det anmodes om at instituttets vurderinger foretas uavhengig av tidligere rapport og artikkel. Dette slik at det etter at uttalelse er utarbeidet i samsvar med ovenstående, foretas en sammenligning med disse og redegjøres for eventuelle uoverensstemmelser i de vurderinger som finner sted og årsakene til disse.

Det bes videre i rapporten redegjort for i hvilken grad konklusjonene anses å være i overensstemmelse med de vitneuttalelser som er avgitt i saken. I den grad det skulle være uoverensstemmelser best dette opplyst, samt hva som anses å være bakgrunnen for dette.»²⁵

Meteorologisk Institutt, som har besvart henvendelsen den 12. april 2007, har i sin uttalelse redegjort for hvilke opplysninger og beregninger som er lagt til grunn for uttalelsen. Av uttalelsen siteres:

«Vårt beste estimat av vær og bølgeførhold på havaristedet i tida fra 01 NMT til 15 NMT

24. Svein Rasmussen forklaring for undersøkelseskommissjonen 14. september 2007, se vedlegg 1.6.

25. Brev til Meteorologisk Institutt fra undersøkelseskommissjonen 4. desember 2006.

6.2.2007 er beskrevet i tabellform. Det er satt opp data for hver hele time. I tillegg er det satt inn en egen rad for havaritidspunktet 05 30 NMT. Denne er farget med gul bakgrunnsfarge er laget større for å skille den fra de andre radene.

Vi har en del kommentarer til disse dataene. Vind (retning DD og styrke (FF)) og trykk (PR) er modelldata fra UM med 1 km grid. Vi vurderer dette som det beste estimatet vi i dag kan gi av vinden på den aktuelle dagen. Det skal bemerkes at modellene gir middelvind. Under de rådende forhold vil vindkastene kunne få en amplifikasjonsfaktor på 1.35 (vindkastene kan bli 1.35 ganger sterkere enn middelvinden)

Vi har studert sjøkartene samt vindstyrke og vindretning i tida før forliset, og brukt vår viten om bølgeoppbygging og hvordan denne virker som en funksjon av vindstyrke, avstand fra kysten (strøklengde) og hvor dypt vannet er. Bølgene (Vindsjøen) vi vil få ut Sjøna og videre utover fjorden har en bølgelengde som tilsier at farvannet er dypt nok til at bølgeveksten bør kunne beregnes bra uten å ta hensyn til bunnforholdene. Vi mener dermed at det er mulig å gi brukbare estimater av bølgetilstanden uten en detaljert bølgemodell ved bare å bruke en tabell med strøklengder og veksttid.

Vi har beregnet strømmen ved havaristedet i en modell som ikke beskriver farvannet i detalj og som mangler det meste av Sjonafjorden. Vi har mest støttet oss til de av vitnene som beskriver at strømmen var ut Sjøna og nordover. Denne strømmen burde ikke gi særskilte vekselvirkninger med den beregnede vindsjøen i og med at de går i noenlunde samme retning. Strømmodellen vi har brukt gir strøm fra sør med 0,15 m/s og er i samsvar med det vitnene sier hva gjelder retning. Styrken på strømmen kan godt ha vært sterkere. Vi har ikke grunnlag for å estimere strømmen på stedet med de data vi har tilgjengelig i øyeblikket. Dette siste ville kreve modellering av strøm på finere skala slik som det er diskutert i forrige kapittel

Den estimerte vindsjøen er gitt som retning (DDH), signifikant bølgehøyde (HS) og periode (T). I tillegg er maksimal bølgehøyde (Hm) gitt i tabellen. Hm er antatt høyde til de høyeste enkeltbølgene. Signifikant bølgehøyde er definert som middelverdien av høydene til den høyeste tredjedelen av bølgene. Mest sannsynlig maksimal bølgehøyde antas normalt som 1.9 ganger den signifikante bølgehøyden. Bølgehøyden er avstanden mellom bølgetopp og bølgens bunn. Det kan av og til forekomme enkeltbølger som er større enn 1.9 ganger HS. Rundt havaritidspunktet er Hm estimert til 2,3 m. Vi

har også estimert hvor mye havdønning som kom inn mot havaristedet. Vi har brukt resultatene fra bølgemodellkjøringen og redusert dønningen ved havaristedet i forhold til dønningen ute på havet med en faktor som er avhengig av dønningsretningen. Ut fra dette antar vi at omkring det antatte havaritidspunktet var dønningsretningen (DDsw) fra SW med signifikant bølgehøyde (Hsw) på 0,3 m. Slik bunnforholdene er ved havaristedet etter sjøkartet er det såpass dypt at de bølgene som er estimert fram til havaritidspunktet ikke vil brytes mot havbunnen. Allikevel er det bølger i en forholdsvis trang fjord slik at en må regne med at enkeltbølger kan være ganske krappe og at sjøen er ganske uregelmessig. Den vurderingen støtter seg i stor grad også på vitneutsagnene om bølgeforholdene i området.

Vi har også med en kolonne for nedbørmengder (nedbør siste time (RR_1)) fra UM 1km. I modellen begynte nedbøren mellom 9 og 10. Det er beregnet beskjedne mengder utover dagen men modellen har nedbør hver time. Vi har sammenholdt modellens nedbør med observasjonene fra stasjonene og vurdert nedbøren som snø med mulige opphold. Vi tror også at den sannsynligvis har startet rundt kl. 8. Disse vurderingene har vi presentert i kolonnen «Vær» og angitt med koden «SN». Lufttemperatur fra modellen er gitt som «Ta». Sikten har vi ikke kunnet beregne fra modellen, og har brukt observert sikt fra Myken som «VV» i siste kolonne.

Vi har vurdert det som om ising neppe er mulig. Sjøtemperaturene er 4,5 grader og lufttemperaturene rundt null, slik at vilkårene for ising ikke er oppfylt.

Tabellen er altså vårt beste anslag for været på ulykkesstedet. Vi har også forsøkt å gi usikkerhetsanslag for disse dataene. Vi ser på bølger og vindsjø som det som er mest interessant å vurdere. De av vitneutsagnene som drøfter vinden bruker kuling i sine beskrivelser av vindforholdene rundt havaritidspunktet. Ut fra dette regner vi med at ved havaritidspunktet kan vinden maksimalt ha vært 19m/s ut fjorden. Den vinden har slik vi bedømmer det, bare kunnet bygge seg opp til denne styrken den siste timen før havariet. Det har sannsynligvis heller ikke blåst så mye som 19m/s over hele det området der bølgene har bygget seg opp. Når vi tar hensyn til dette finner vi at 0530 NMT kan ikke HS ha vært over 1.5m og Hm sannsynligvis ikke over 2,8m. Estimaten av bølgehøydene er usikre, men etter vår vurdering er maksimal bølgehøyde ved havaritidspunktet over 3 meter svært lite sannsynlig.

Vi er bedt om å kommentere alle resultater i forhold til rapporten fra met.no fra 1981 og til

Time (NMT)	DD	FF	PR	RR_1	DDH	HS	Hm	T	DDsw	Hsw	Tsw	Vær	Ta	VV
01	190	6,9	990,4		190	0,6	1,1	2,5	230	0,2	6		0,7	3000
02	189	7,4	989,1		190	0,6	1,1	2,5	230	0,2	6		1,2	
03	184	7,2	988,4		180	0,5	0,9	2,5	230	0,2	6		-1,4	
04	145	9,9	987,1		160	0,9	1,7	3	230	0,3	6		1,3	
05	164	12,4	985,1		160	1,1	2,1	3,5	230	0,3	6		0,1	
05 30	163	12,5			160	1,2	2,3	4	230	0,3	6		0,1	
06	144	12,5	983,1		160	1,2	2,3	4	230	0,3	6		-0,5	
07	164	13,6	982,4		160	1,3	2,5	4	230	0,3	6		0,0	3000
08	159	13,7	979,1		160	1,3	2,5	4	230	0,4	6	SB	0,0	
09	152	13,8	978,4		150	1,4	2,7	4	230	0,5	7	SB	-0,1	
10	150	14,3	975,1	0,1	160	1,4	2,7	4	230	0,6	7	SB	0,2	
11	162	14,6	973,4	0,2	160	1,4	2,7	4	230	0,7	7	SB	0,5	
12	164	14,6	971,4	0,1	160	1,4	2,7	4	230	0,9	8	SB	0,6	
13	168	14,8	969,4	0,8	170	1,5	2,8	4	240	1	9	SB	0,8	1800
14	167	14,9	969,1	1,0	170	1,5	2,8	4	240	1,3	9	SB	1,0	
15	169	14,9	964,4	1,0	170	1,5	2,8	4	240	1,7	10	SB	1,1	

Figur 9.1 Tabell over vær og bølgeførhold på havaristedet 6. februar 1981. Ut fra kommisjonens vurdering skjedde forliset ca. kl. 06.00, jf. punkt 4.4.

Kilde: Uttalelse fra Meteorologisk institutt av 12. april 2007

vitneutsagnene. Vi går i denne omgang ikke inn detaljene i vitneavhørene. Vi mener at det er støtte for følgende trekk i det bildet vi har dannet oss. Det er en forsterkning av vinden ut Sjona på denne vindretningen. Det har ikke vært spesielt mye sjø i området opp til forliset, men sjøen ut Sjona kan være noe uryddig (ref. Sivert Eriksen, Myken som snakker om slengbårer eller tvibårer som gjør det uklokt å bruke autopilot. Han var antakelig på Myken ved havaritudspunktet). Det er vanskeligere sjø i området nordover mot forlisstedet enn nærmere Lovund i denne vær-situasjonen.

Værutviklingen etter havaritudspunktet skal vi ikke diskutere i detalj, men henviser heller til

tabellen og observasjonene i vedlegg C. Vi vil bare kort nevne at det skjer en endring av forholdene ved at vinden øker og dreier mot sør. Seinere blir det også SW og WSW. Snøværet fortsetter også og sikten på Myken reduseres. I tillegg kommer det også etter hvert inn økende dønning fra SW og etter hvert WSW.

I dette aktuelle tilfelle er det bare to observasjoner i området forholdsvis nær havaristedet dessverre uten måling av vind med instrument. Vi har imidlertid vurdert disse skjønsmessige vindmålingene i forhold til vitneutsagnene og i forhold til modellsimuleringene. Vi har ikke avdekket noen feil i disse vinddatene med unntak av vindretningen på

Myken 07 NMT som er registrert som 180 grader og 15,4 m/s dvs. S. I vitneavhør i 1981 sier observatøren at vinden var SE på dette tidspunktet og dette virker riktig sammenholdt med andre vitner og våre modellsimuleringer.

At det ofte er stor forskjell på vinden på havaristedet og observasjonsstedene framgår går fram av flere av vitneforklaringene. I det aktuelle tilfellet underbygger våre modellsimuleringer dette etter vår vurdering. Tabellen med våre estimat av vær og bølgeførhold har derfor ikke kunnet støtte seg direkte på observasjoner. Ingen av vitnene var heller på havaristedet ved havaritidspunktet og kan derfor heller ikke gi direkte støtte til våre estimater.»²⁶

Da det etter at forespørselen var oversendt ble foretatt ytterligere vitneavhør hvor det fremkom opplysninger om værforholdene på tidspunktet, ble disse oversendt Meteorologisk Institutt ved kommisjonens brev av 17. oktober 2007 med spørsmål om opplysningene i noen grad antas å medføre endringer i rapporten. Det ble videre stilt tilleggs-spørsmål vedrørende bølgehøyde og lengde.²⁷

Av tilleggsuttalelse av 12. november 2007 fra Meteorologisk Institutt siteres:

«Vi har vurdert alle avhørene vi nå har under ett. Vi finner ikke grunnlag i disse for å endre på de vurderinger vi tidligere har gitt om vær og bølgeførhold. (...)

Vi mener at de maksimale bølgene har hatt en bølgelengde på ca. 25 m. Det er lite sannsynlig at slike bølger kan ha hatt så korte bølgelengder at det førte til brytning.»²⁸

Ut fra de opplysninger som foreligger vedrørende værforholdene slutter kommisjonen seg i det alt vesentlige til vurderingene foretatt av Meteorologiske Institutt. Kommisjonen vil likevel tilføye at det er statistisk variasjon i alle estimater av vindstyrke, vindretning og sjøtilstander. Ved forskjellige vindstyrker måles det ofte store variasjoner i disse størrelsene.²⁹ Ut fra estimat fra Meteorologisk Institutt var det sør sørøstlig vindretning på ca. 140° på antatt forlistidspunkt ca. kl. 06.00, jf. figur 9.1. Kommisjonen viser til at usikkerheten i estimatene forsterkes ytterligere i det både vind-

styrke, vindretning og bølgeførhold vil kunne påvirkes av effekten fra Sjona.

9.4 Drivbaner

Ut fra foreliggende dokumentasjon har kommisjonen lagt til grunn at det etter ulykken blant annet ble gjort følgende funn:

Den 7. februar 1981 kl. 07.42 – melding om funn av not i posisjon N66°29' – E12°28', som legges til grunn som forlisstedet.

Den 7. februar 1981 kl. 09.11 – "Westerns" redningsflåte ble observert i posisjon N66°57' – E12°55'.

Den 8. februar 1981 kl. 09.35 – blåse merket N-42-R, en dekksluke og en del av en redningsbøye funnet i posisjon N66°33' – E12°35'.

Den 8. februar 1981 kl. 09.15 – en av de omkomne etter forliset ble funnet i posisjon N67°05' – E13°42'. Den omkomne var iført livvest.

Den 8. februar 1981 kl. 10.04 – en vase på 8–10 garnblåser funnet i posisjon N67°01' – E12°57'.

Den 9. februar 1981 kl. 11.20 – melding om at en livbøye fra "Western" ble funnet i Nilsviken.

Den 13. februar 1981 kl. 09.48 – melding om funn av en av de omkomne etter forliset i fjæra ved Klevik på Sør-Landegode. Den omkomne var iført livvest.

Den 13. november 1981 – rapportert funn av årer (ikke bundet sammen) ved Steinsvær, tre stk ved Gammøen og en åre ved Kjønnoen. Avstanden fra funn av årer til funn av livbøye og omkommen på Landegode er opplyst til ca. 7 km. Funntidspunktet er usikkert.

Den 18. januar 1982 kl. 09.25 – rapport om funn av livvest ved Løp i Bodø.

Kommisjonen har den 4. desember 2006, med tilleggsforespørsel av 17. oktober 2007, anmodet Meteorologisk Institutt om uttalelse vedrørende beregnet flytefastighet og retning basert på utviklingen av vær- og strømforhold i tidsrommet fra 6. februar 1981 kl. 05.30 til funn ble gjort. Videre om det med noen grad av sannsynlighet kan avgis uttalelse om funnstedene er forenlige med avdrift fra forlisstedet, og eventuelt hvor lang drivetid funnene ville hatt fra forlisstedet til funnstedet.

Meteorologisk Institutt har i sin uttalelse av 12. april 2007 gitt uttrykk for at alle slike beregninger har en usikkerhet, som blir større jo lenger frem det beregnes. Usikkerheten øker raskt under noen forhold og langsommere under andre. Spesielt vanskelig er manglende observasjoner av strøm, hvor man er henvist til modelldata alene, hvor øyer og bunnforhold er grovt beskrevet.

26. Uttalelse fra Meteorologisk Institutt av 12. april 2007, se vedlegg 4.1.

27. Brev til Meteorologisk Institutt fra undersøkelseskommisjonen 17. oktober 2007.

28. Tilleggsuttalelse fra Meteorologisk Institutt 12. november 2007, se vedlegg 4.2.

29. Det norske Meteorologiske Institutt: Vindstyrke og bølgehøyde målt på værskipet Famita/Polarfront i perioden 1955 til 1977 og Visuelt observerte bølgehøyder fra Dannevig 1977 (hvor også stasjon Myken refereres til).

Det er uttalt at for redningsflåten stemmer simuleringen bra med funnstedet og det virker sannsynlig at flåten kan ha drevet fra det antatte forlisstedet.

Når det gjelder den omkomne som ble funnet i sjøen den 8. februar 1981 kl. 09.15, er det angitt at resultatene stemmer noe dårligere, ettersom avdriften beregnet med modellen er noe mindre enn observert. Det ble foretatt en vurdering av mulige drivbaner fra en posisjon lenger nord enn forlisstedet i forbindelse med beregning av drivbaner for redningsflåten. Ettersom både redningsflåter, livbåter og andre objekter med lignende drift og flyteegenskaper har betraktelig større vindfang enn en person i vannet, vil vinden også forflytte disse objektene raskere nordover langs kysten. Meteorologisk Institutt har vurdert at det både er mulig at den omkomne har drevet fra forlisstedet, og at han har falt overbord fra en redningsflåte eller lignende. Usikkerhetene knyttet til strømforholdene gjør det vanskelig å vurdere hvilket av scenariene som er mest sannsynlig, men det er konkludert med at den lange avstanden fra forlisstedet gjør at det er mest sannsynlig at den omkomne som ble observert i havet har befunnet seg i redningsflåten.

Når det gjelder vrakgods som ble observert etter ca. ett døgn i posisjon N66°33' – E12°35' anses det sannsynlig at dette vrakgodset har drevet i land etter 3–4 timer. Det vrakgods som ble funnet ett døgn senere i posisjon N67°01' – E12°57' skulle etter modellen mest sannsynlig ha drevet

mot fastlandet, men funnstedet er likevel innenfor beregnet område.

For så vidt gjelder den omkomne som ble funnet 13. februar kl. 09.48 på Sør-Landegode er det ikke gjort en separat simulering på grunn av usikkerheten i disse beregningene allerede fra 8. februar. Det er konkludert med at ut fra den kunnskap man har om drivbanene etter forliset kan avdrift i vannet fra havaristedet ikke utelukkes. Det kan heller ikke utelukkes at også denne personen kan ha hatt en kombinert avdrift. Da denne personen ble funnet sent og dermed kan ha drevet svært lenge, er det konkludert med at begge scenarier er like sannsynlige.

Når det gjelder årer funnet 13. november 1981 og redningsvest funnet 18. januar 1982, er det opplyst at begge funnene er gjort såpass lenge etter forliset at man ikke har noe datagrunnlag å beregne med tilstrekkelig nøyaktighet, avdrift fra havaristedet. Ut fra kunnskapen om drivbaner i tida etter havariet er det mulig at de har drevet helt fra havaristedet.

Forøvrig siteres fra rapport av 12. april 2006:

«Når dette er sagt om usikkerheten, må vi understreke at hele modellapparatet etter vår vurdering allikevel underbygger det vi har formulert ovenfor. Funnene som er gjort de første dagene etter forliset ser ut til å være mulige ut fra havaristed og havaritidspunkt sammenholdt med det vi har funnet ut om vind, strøm og bølger i området.»³⁰

30. Uttalelse fra Meteorologisk Institutt 12. april 2007, se vedlegg 4.1.

Kapittel 10

Vurdering av mulige årsaker til forliset

Kommisjonen har gjennomgått ulike forhold som kunne forårsake "Western"s havari. I det etterfølgende beskrives de vurderinger som er gjort med hensyn til forlisårsaken.

10.1 Innvendig eksplosjon/brann

Kommisjonen har vurdert hvorvidt forliset kan være forårsaket av eksplosjon eller brann om bord i "Western".

Normalt vil trykket fra en eksplosjon ta «minste motstands vei». Skader fra en eksplosjon vil derfor som hovedregel manifestere seg oppover i fartøyet. Dette fordi konstruksjonen relativt sett er svakere på dekknivå enn i bunn og sider, samtidig som det ikke er et ytre motvirkende vanntrykk på dekknivå. Slike skader burde følgelig være synlige ved undervannsfotografering.

Det er ikke registrert skader på observerbare deler av vraket som sannsynlig vil kunne relatere seg til indre trykk. Det foreligger for øvrig ikke opplysninger om at det ved undervannsfotografering eller av dykkere som deltok i hevingsforsøk ble observert skader som naturlig vil kunne relatere seg til brann eller eksplosjon. Det er heller ikke opplyst om brann- eller eksplosjonsskader på vrakdeler som er kommet opp under hevingsforsøk.

Det ble under hevingsforsøk i mai 1981 funnet to vernehjelmer som bar preg av å ha blitt utsatt for varme, for så å ha blitt nedkjølt. Kommisjonen finner det uklart om hjelmene tilhørte "Western", men viser til at det dreier seg om lokale smelteskader som sannsynligvis har oppstått ved kontakt med varm flate.

Det ble i april 2008 foretatt heving av deler av "Western". Kripos har bistått kommisjonen med gjennomgang av delene, blant annet for å undersøke om disse viste tegn til å ha vært utsatt for brann eller eksplosjon. Av større vrakdeler, ble casingen, trålbakken og noe av dekket med en luke undersøkt. I tillegg ble det hevet en rekke løse gjenstander, blant annet notrester, tau, klær og to våpen. Undersøkelsene viste at ingen av vrakdelene eller de øvrige gjenstandene har vært utsatt for brann eller eksplosjon.¹

Undervannsfilmning av fartøyet viser at not er tvunnet rundt propellen. Dette tilsier at motoren var i gang i forlissituasjonen. Det anses derfor ikke sannsynlig at det har funnet sted en eksplosjon som har forårsaket motorstopp. Undersøkelser av motoren etter heving i april 2008 bekrefter dette. Det er ikke funnet indre eller ytre skader på motoranlegget som indikerer at det har forekommet en eksplosjon i maskinrommet. Det er heller ikke funnet skader på motoranlegget som viser at det har blitt utsatt for brann, og hverken mantel av plast (PVC) på signalkabel til bro, strømpene til teleflexkablene eller gummislanger viser tegn til å ha blitt utsatt for høy temperatur.²

Kommisjonen kan på denne bakgrunn ikke se at eksplosjon og/eller brann ombord i fartøyet fremstår som en sannsynlig årsak til "Western"s forlis.

10.2 Grunnstøting med vannfylling

På bakgrunn av vitneforklaringer, sammenholdt med posisjonen hvor vraket ble funnet, har kommisjonen lagt til grunn som overveiende sannsynlig at "Western" gikk fra Lovund i nordøstlig kurs, øst-enom Verholmen, Lyngøskjær varde og Kvalholmen (Lovund lykt), slik det er opplyst at kursen ville vært i godt vær, jf. punkt 4.3. Fra Kvalholmen går leia i en nordlig kurs ut Trænfjorden mellom Stokkholmen og Åsbraken, som vil kunne observeres på radaren. Lys fra lykter på Kvalholmen, Skjærflesa og Floholmen vil da kunne observeres.³

På forlistidspunktet var det mørkt og siktbart vær. Meteorologisk Institutt har anslått at det var frisk bris til sørøstlig liten kuling.⁴

Kommisjonens har etter gjennomgang av filmer etter undervannsfotografering ikke funnet

1. Kripos rapport om åstedsundersøkelse av 28. mai 2008, se vedlegg 3.10
2. Terje Bentzen, Tech-Mech Consulting AS: Undersøkelse av hovedmotor med utstyr til fiskefartøyet "Western", rapport 2. oktober 2008, se vedlegg 3.13.
3. Sivert Eriksen forklaring for Kommisjon 1981 16. februar 1981, se vedlegg 6.1.
4. Meteorologisk Institutt: «Værforholdene ved Lovund den 6. februar 1981», 12. april 2007, se vedlegg 4.1.

skader på fartøyet som kan bidra til å støtte en teori om grunnstøting med havari til følge. Det er heller ikke av vitner som observerte fartøyet på havbunnen opplyst om slike skader. Av skrogskader er det observert en skade i stråkjølen og en inntrykning i baugen. Disse skader antas oppstått enten da fartøyet traff bunnen eller ved den senere notfjerning, jf. punkt 6.2. I den grad skadene likevel skulle ha vært tilstede forut for forliset, er ingen av skadene etter kommisjonens oppfatning av slikt omfang at de ville medføre havari. En mulig vanninntregning som følge av disse skader ville under enhver omstendighet ha vært beskjeden, og det burde vært tilstrekkelig tid til både å sende nødsignal, påkalle hjelp over VHF og eventuelt foreta en kontrollert evakuering av fartøyet.

Det har ikke vært visuell observasjon av de deler av fartøyets styrbords side, som lå mot bunnen etter forliset. Kommisjonen har derfor vurdert hvorvidt fartøyet kan ha blitt påført skader i dette området som følge av grunnstøting.

I tilfelle en grunnstøting på seilassen mellom Lovund og Kvalholmen som forårsaket vanninntregning, ville "Western" etter kommisjonens oppfatning ha valgt å returnere til Lovund for vurdering av skadeomfang. En grunnstøting ville også vært registrert ombord, og burde selv i alvorlige tilfelle gitt tid til å sende nødsignal og eventuelt evakuere fartøyet. Dersom skaden var av slikt omfang at dette likevel ikke var mulig, ville hurtig vannfylling medført at fartøyet hadde forlist i umiddelbar nærhet av det stedet grunnstøtingen skjedde.

Kommisjonen viser til at det mellom Kvalholmen og "Western"s posisjon på havbunnen ikke er grunt farvann eller skjær langs den sannsynlige kurslinjen.

Kommisjonen har vurdert om grunnstøting kunne ha skjedd som et resultat av feilnavigering. Nærmeste grunne er Åsbraken, som ligger ca. 1,2 nautiske mil øst for vrakets opprinnelige posisjon. For å grunnstøte med Åsbraken måtte "Western", etter å ha passert Kvalholmen, vært ca. 10–16 grader ut av kurs til styrbord fra sannsynlig kurslinje. Dette innebærer at man underveis måtte ha oversett sektorinformasjon både fra Kvalholmen, Skjærflensa og Floholmen lykter.

Slik feilnavigering finnes lite sannsynlig. Det legges til grunn at både skipper og mannskap var kjent i området, og var oppmerksomme på det faremomentet Åsbraken representerte. Så fremt "Western" likevel skulle ha grunnstøtt på Åsbraken, måtte fartøyet ha drevet ca. 1,2 nautiske mil i overflatestilling mens det ble fylt med vann. Mannskapet burde da ha hatt tilstrekkelig tid, både til å

sende ut nødsignal, påkalle hjelp over VHF og gjennomføre evakuering. Ut fra de rådende værforhold burde det også forventes at "Western" i en slik situasjon ville ha drevet på en mer nordvestlig kurs, enn fartøyets posisjon på havbunnen indikerer.

Forøvrig avviker forlisstedet i liten grad fra fartøyets sannsynlige kurs, og kommisjonen legger til grunn at forliset må ha blitt utløst av hendelser som oppsto i umiddelbar nærhet av funnstedet for vraket.

Kommisjonen finner etter dette at grunnstøting ikke fremstår som en sannsynlig forlisårsak.

10.3 Skrogsvikt

Det foreligger ikke opplysninger vedrørende skrogets konstruksjon som tilsier at skrogsvikt skulle være en sannsynlig forlisårsak.

Kommisjonen har likevel vurdert hvorvidt det kan ha vært en mindre, lokal svikt i den del av skroget i styrbord side som ikke kunne observeres ved undervannsfotografering eller av dykkere forut for første hevingsforsøk.

Ved undervannsfotografering i juni 2006 ble det konstatert at det alt vesentlige av observerbart treverk i skroget var borte. Dette med unntak av roret, som ble funnet anslagsvis 50 meter fra selve vraket.

Den sakkyndige, marinbiolog Jon-Arne Sneli, har konkludert med at det synes å kunne heves over enhver tvil at det er naturlige biologiske årsaker til at treverket er forsvunnet, jf. punkt 6.4.1.

Kommisjonen slutter seg til den sakkyndiges vurdering. Det vises herunder til at det ved undervannsfotografering 23. februar 1981 ble konstatert at skroget var tilnærmet uskadd på de steder som man kunne observere etter ulykken, samt at det er funnet påviselig angrep av Xylophaga-arter på roret. Kommisjonen finner det på denne bakgrunn overveiende sannsynlig at også skroget har vært angrepet av Xylophaga-arter, etter at forliset fant sted.

Den sakkyndige har videre uttalt at et eventuelt angrep av Teredo-arter forsommeren 1980, ville kunne svekket skroget betydelig.

Kommisjonen finner det lite sannsynlig at deler av skroget kan ha vært angrepet av Teredo-arter forut for forliset. Det vises til at det av brev av 15. juli 1980 fra Skipskontrollen til Statens Fiskarbank fremgår at fartøyet i forbindelse med ombygginger/fornyinger under verkstedopphold i Sandnesjøen våren/sommeren 1980 ble nøye undersøkt vedrørende råte, eller andre deformasjoner som kunne være aktuelle for fartøyer på denne alder,

uten at slike ble funnet. I forbindelse med fjerning av ankerklyssene ble det skiftet ut 4 hudplanker på styrbord side og 7 hudplanker på babord side. Spanter, bolter og øvrige materialer er beskrevet som nye, samtidig som antiparasitten spantene var innsatt med ved byggingen ble vurdert som om den nylig skulle være påsmurt.⁵ Det er for øvrig ikke påvist forekomst av *Teredo*-arter på roret, noe som kan indikere at heller ikke skroget var angrepet av disse.

Kommisjonen vil for øvrig bemerke at skadeomfanget ved en lokal skrogsvikt sannsynligvis ville være så vidt begrenset at mannskapet burde hatt tilstrekkelig tid til å sende ut nødsignal, påkalle hjelp over VHF og eventuelt gjennomføre evakuering før forliset.

Kommisjonen kan etter dette ikke se at skrogsvikt fremstår som en sannsynlig årsak til "Western"s forlis.

10.4 Kollisjon med annet fartøy

På grunnlag av videofilming av vraket og vitneobservasjoner har kommisjonen konkludert med at "Western" før første hevingsforsøk ikke var skadet på babord side eller på styrbord side i baugen og noe akterover, med unntak av relativt ubetydelige skader i stråkjøl og stevn, jf. punkt 6.2.

Den observerte skaden i "Western"s baug anses for liten til å kunne føre til forlis. En mulig vanninntregning som følge av disse skader ville under enhver omstendighet ha vært beskjeden, og det burde vært tilstrekkelig tid til å sende nødsignal og eventuelt foreta en kontrollert evakuering av fartøyet.

Da det ikke foreligger observasjoner av den delen av skroget på styrbord side som lå mot sjøbunnen, kan en skade på bunnen i midtskipsområdet fra kjølen og akterover, og noe oppover mot styrbord skuteseide likevel ikke utelukkes.

Undersøkelleskommisjonen har på denne bakgrunn vurdert om forliset kan ha vært forårsaket av sammenstøt med annet fartøy med treffpunkt på styrbord side. Herunder har kommisjonen sett det som viktig å innhente oversikt over om det på forlistidspunktet kan ha befunnet seg fartøy i området. Kommisjonen har på denne bakgrunn gjennomgått tidligere dokumentasjon og vitneforklaringer, og har også innhentet ytterligere dokumentasjon og vitneforklaringer fra instanser og personer som eventuelt ville kunne bidra med

opplysninger i saken. Når det gjelder kartlegging av fartøysbevegelser i havariområdet på tidspunktet for forliset vises til kapittel 7.

Ut fra de opplysninger som har vært tilgjengelige hadde det ikke å ha vært andre fiskefartøy på Lovund da "Western" forlot stedet. Hurtigbåten "Træna", som på tidspunktet gikk strekningen Selvær, Træna og Lovund, synes å ha vært det fartøy som befant seg nærmest forlisstedet på forlistidspunktet. Hurtigbåten "Træna" har ikke rapportert om observasjoner av fartøy.

Om kvelden 6. februar 1981 ble det fra Harstad og Rørvik radio bedt om at fartøy som passerte området om morgenen meldte fra, dersom de hadde observert noe. Det foreligger ikke opplysninger om observasjoner fra fartøy.

Et eventuelt fartøy som befant seg på forlisstedet på ulykkestidspunktet ville ha befunnet seg i dekningsområdet til radaren på Træna. Det er ikke registrert fartøysaktivitet i forlisområdet.

Ingen av de norske forsvarsfartøy i Nord-Norge er opplyst å ha befunnet seg sør for Bodø på angjeldende tidspunkt. Området ble av Forsvaret i liten grad ansett egnet som øvelsesområde for ubåter, og det foreligger ikke opplysninger som skulle tilsi at fremmede undervannsfartøy passerte området i perioden rundt 6. februar 1981.

Det foreligger opplysninger om at fiskebåten "Øybuen" forsvant etter å ha forlatt Brønnøysund 5. februar 1981, muligens via Sandnessjøen mot Røst. Ut fra de undersøkelser som er foretatt synes ikke "Øybuen" å ha ankommet Sandnessjøen. Kommisjonen har i juni 2006 foretatt undervannsfotografering av vraket av "Western" og et område rundt vraket på ca. 1000 x 1000 meter. Det er under søket ikke funnet vrakgods på havbunnen som etter kommisjonens oppfatning kan gi grunnlag for støtte til en teori om kollisjon med "Øybuen" eller annet fartøy.

Ved en kollisjon som resulterte i forlis ville det kunne forventes vrakgods i overflaten. Hagar Eliassen har overfor kommisjonen den 19. september 2006 forklart at det samme dag som forliset fant sted kom telefon fra lensmannen i Rødøy som opplyste at det var observert et flak med sammenspi-kret plank fra redningshelikopteret.⁶ Kommisjonen har gjennomgått logg fra redningshelikopteret og mottatt forklaring fra redningsmann på helikopteret, uten at det er fremkommet opplysninger om slik observasjon, jf. punkt 4.5 om redningsaksjonen. Det foreligger ikke opplysninger om hvor observasjonen eventuelt ble gjort, og kommisjo-

5. Brev til Statens Fiskarbank fra Skipskontrollen 15. juli 1980, se vedlegg 7.5.

6. Hagar Eliassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 19. september 2006, se vedlegg 1.1.

nen finner det uklart om denne kan relateres til "Western". Det er for øvrig ikke, hverken gjennom vitneavhør eller dokumentasjon, fremkommet opplysninger om at det under redningsaksjonen eller senere er rapportert om vrakgods i forlisområdet som gir grunnlag for at en kollisjon med annet fartøy skal ha funnet sted.

En eventuell kollisjon med et overflate- eller undervannsfartøy ville etter kommisjonens vurdering med overveiende sannsynlighet føre til betydelige skrogskader. Slike eventuelle skrogskader burde hatt et slikt omfang at de ville vært synlige også på den del av "Western" som ble observert ved dykking og undervannsfotografering forut for første hevingsforsøk i 1981, for eksempel på styrbord rekke og dekk foran casingen. Slike skader er ikke registrert. Heller ikke casingen, som ble hevet i april 2008, viser tegn til kollisjonsskader. Kommisjonen legger videre til grunn at "Western" ved eventuell kollisjon med et undervannsfartøy på tvers i styrbord side, ville blitt påført ikke ubetydelig synlig skade på spant og kjøll. Dette fordi et undervannsfartøy ville ha større masse enn "Western" og dermed fortsatt bevegelsen fremover. Med unntak av en mindre skade på stråkjølen, fremstår kjølen som uskadd.

I tilfelle det skulle dreie seg om en kollisjon som førte til mindre skade, burde mannskapet hatt tilstrekkelig tid, både til å sende ut nødsignal, påkalle hjelp over VHF og gjennomføre evakuering.

Kommisjonen har vurdert om "Western"s styrbord side kan ha blitt truffet av periskopet eller tårnet på en ubåt, på samme eller motsatt kurs. Teoretisk sett kan fartøyenes bevegelser i sjøgang tenkes å ha ført til en kortvarig fysisk kontakt med lokal skade, vannfylling og forlis til følge. Kommisjonen viser til at et slikt scenario fordrer en kombinasjon av spesielle hendelser som hver for seg har så liten sannsynlighet at det totalt sett fremstår som svært lite sannsynlig.

Kommisjonen bemerker for øvrig at området ble ansett lite egnet som øvelsesområde for ubåter, og det forutsettes at et undervannsfartøy ville utvist stor aktsomhet ved gjennomfart i slikt farvann.

"Western" hadde vikeplikt for et eventuelt fartøy fra styrbord side. Det var god sikt på forlistidspunktet og "Western" var utstyrt med radar. Kommisjonen finner det på denne bakgrunn lite sannsynlig at man om bord på "Western" ikke skulle være oppmerksom på mulig kollisjonsfare med et fartøy i overflatestilling som måtte komme fra styrbord side.

Under henvisning til ovenstående finner kommisjonen etter en samlet vurdering at en kollisjon med annet fartøy ikke fremstår som en sannsynlig årsak til "Western"s forlis.

10.5 Sammenstøt med flytende gjenstander

Kommisjonen har vurdert om forliset kan skyldes sammenstøt med flytende gjenstand.

Tore Lysjord, har ovenfor kommisjonen den 25. oktober 2007 forklart:

«(...) på dette tidspunktet drev en del bøyer fra oljevirkosomheten i Nordsjøen i nordnorske farvann. Dersom Western hadde truffet på en slik under fart, ville dette kunne føre til omfattende skader på fartøyet.»⁷

Kommisjonen har i forbindelse med sitt arbeid blitt gjort oppmerksom på at det etter forliset av "Deifovos" skal ha blitt gjort funn av flere lukedeksler i området og at ett av disse ble slept til Sleneset, hvor det fortsatt befinner seg. Lukedekslet er opplyst å være ca. 6 meter x ca. 1,5 meter x ca. 0,3 meter, med en vekt på ca. 3 tonn.

I tilfelle et skip i fart støtter sammen med en flytende gjenstand i havoverflaten, ville gjenstanden mest sannsynlig treffe i fartøyets baugparti. Disse områdene av "Western" er observert og beskrevet av vitner. Kommisjonen har foretatt en gjennomgang av skader som er observert i fartøyets baugparti i perioden mars 1981 til august/september 1981. Konklusjonen er at samtlige skader, med unntak av inntrykking av stevn, har oppstått i forbindelse med hevingsforsøk. For nærmere om kommisjonens vurderinger vises til kapittel 6.

Det kan ikke utelukkes at en flytende gjenstand kan ha truffet "Western" på styrbord side under vannlinjen, som følge av sjøgangsbevegelser og eventuell manøver for å svinge unna gjenstanden. Selv om et slikt sammenstøt kunne føre til lokal skrogskade med vannfylling og forlis som resultat, ville skadeomfanget sannsynligvis være så vidt begrenset at mannskapet burde hatt tilstrekkelig tid til å sende ut nødsignal, påkalle hjelp over VHF og eventuelt gjennomføre evakuering før forlis.

Det foreligger ikke opplysninger om observasjoner av flytende gjenstander som kan ha vært egnet til å forårsake forlis, hverken forut for forliset eller fra den omfattende leteaksjonen som fant sted i tiden etter forliset.

7. Tore Lysjord forklaring for undersøkelseskommisjonen 25. oktober 2007, se vedlegg 1.7.

Under henvisning til at et sammenstøt fortrinnsvis ville skje i baugen, manglende registrering av nødssignal samt at det ikke er opplysninger om observasjon av flytende gjenstander i området, finner kommisjonen at sammenstøt med flytende gjenstand fremstår som en lite sannsynlig forlisårsak.

10.6 Sammenstøt med mine eller andre eksplosiver

Kommisjonen har vurdert hvorvidt det kan ha skjedd et sammenstøt med mine eller lignende som har forårsaket eksplosjon, med forlis til følge.

En slik eksplosjon vil etter kommisjonens oppfatning resultere i betydelige skader på skroget. Under henvisning at den synlige del av skroget var tilnærmet uskadet, samtidig som det ikke er observert vrakgods i området under redningsaksjonen, finner kommisjonen at sammenstøt med mine eller lignende ikke fremstår som en sannsynlig forlisårsak.

10.7 Kantring

10.7.1 Statisk og dynamisk stabilitet

I kapittel 8 er det gitt en oversikt over de beregninger og vurderinger vedrørende stabilitet som tidligere har vært gjennomført og foretatt. Videre er det redegjort for de beregninger og vurderinger kommisjonen selv har initiert og foretatt vedrørende "Western"s stabilitet.

Samtlige beregninger viser at "Western" ved forlistidspunktet hadde et stabilitetsnivå der maksimalt 2 av 6 stabilitetskrav var oppfylt.

Under henvisning til faktorer som sannsynlig høyere notvekt, fylling i lasterom, mulig endret skrogform m.v., som ikke var medtatt i beregninger utført av Kommisjonen 1981, kan stabiliteten ha vært dårligere enn den som tidligere har vært beregnet. Såfremt notvekten reelt sett var i størrelsesorden 5–6 tonn, jf. punkt 8.6.2, var stabiliteten så dårlig at bare 1 av 6 krav var oppfylt.

I stille vann ville likevel fartøyet fortsatt hatt positiv stabilitet, hvor det måtte et betydelig krengeomoment til for å få fartøyet til å kantre. I tilfelle kun 1 av 6 krav var oppfylt, kreves et krengeomoment på mer enn 16 tonn x meter for å kantre fartøyet. Som illustrasjon ville fartøyet kantre ved en forskyvning av nota på 5–6 tonn, mer enn 2,6–3,2 meter ut av senter. Dette vil også kunne skje ved at lett båten på 1,8 tonn blir satt ut på en arm på mer

enn 8–9 meter. Slike store forskyvninger anses ikke realistiske i tilfelle fartøyet går i stille vann.

Også ved skjev vannfylling på over 10 tonn i lasterommene ville fartøyet kunne kantre. I stille vann burde slik skjev vannfylling etter kommisjonens oppfatning blitt registrert på et forholdsvis tidlig tidspunkt og blitt stoppet før en kritisk situasjon oppsto.

Kommisjonen har videre foretatt en vurdering av hvilken betydning værforholdene på forlistidspunktet har hatt for "Western"s stabilitet.

Meteorologisk Institutt har anslått sjøtilstanden til 1,2 meter signifikant bølgehøyde, og maksimale bølger opp til det dobbelte, jf. punkt 9.3. Erfaringsmessig vil vind tilsvarende frisk bris opp til liten kuling være tilstrekkelig for å skape slike sjøtilstander.⁸

Videre angir Meteorologisk Institutt at de maksimale bølgene har hatt en lengde på ca. 25 meter. Bølge- og vindretning er angitt å komme fra sørøst, det vil si aktenfra på låringen til "Western" på vei nordover fra Lovund.

I slike bølger bidro "Western"s skrogform til ytterligere svekket stabilitet, jf. punkt 8.8. Statistiske beregninger viser at fartøyet lett ville tape stabilitet i bølger der bølgehøyden varierer fra 1,2–2,5 meter og bølgelengden er på 20–25 meter.

Fasehastigheten til bølgene er på nær 11–12 knop mens fartøyets hastighet nordover anslås til ca. 8–9 knop. I en slik situasjon vandrer bølgene sakte langs fartøyets lengde. Videre vil bølgedriftskreftene og strøm kunne ta fatt i og øke hastigheten til fartøyet, og derved redusere den relative hastigheten mellom fartøyet og bølgen ytterligere. I det bølgetoppen passerer midtskips kan dette medføre at fartøyet blir nær statisk labilt i flere sekunder.

I bølgesituasjonen som er beskrevet, vil det fortsatt måtte oppstå et krengende moment for å kantre fartøyet, men momentet vil i en slik statisk nær labil situasjon være redusert til ca. 2,3 tonn x meter. En mindre forskyvning av nota (5–6 tonn) på anslagsvis en halv meter sideveis, at lett båten svinger ut 1,5 meter i mantelen eller en skjev vannfylling på ca. 2 tonn i lasterommene vil kunne være eksempler på hendelser som gir momenter som er tilstrekkelig til å utløse kantring. Ut fra fartøyets stabilitet og sjøtilstanden ville også et vindkast alene og/eller sjø på dekk, kunne utløse kantring.

Dynamiske beregninger og animasjoner av "Western"s sjøgangsbevegelser i sjø med signifi-

8. Lars Andre Dahle: "Skip i sjøgang. Bølger og vær på norsk kontinentalsokkel. Kartlegging av farlige områder langs kysten.", SIS-rapport 1979.

kant bølgehøyde på 1,2–2,3 meter viser videre at fartøyet ville ha moderate bevegelser med bølger forfra og på tvers, men at det lett ville oppstå store rullebevegelser når "Western" får bølgene aktenfra på låringen, jf. punkt 8.6.4. Slike store rullebevegelser kunne – i kombinasjon med en utløsende hendelse – ha ført til kantring.

I de etterfølgende punktene diskuteres ulike hendelser som kan tenkes å ha utløst kantring.

10.7.2 Broaching

Kommisjonen 1981 skisserte følgende hendelsesforløp i sin rapport:

«Fartøyet har gått med full fart med vindsjø akterfra. Bølgelengden for vindsjøen har vært av samme størrelsesorden som fartøyslengden, og bølgehøyden har vært 2–3 meter.

I det grunne området ved Åsbrakrevet kommer havdønning fra nord og kraftig strøm fra sør, hvilket gir forholdsvis krappe bølger. Vindsjøen fra sør beveger seg på overflaten av dette bølgebildet og resultatet vil bli at enkelte høye og krappe bølger bygger seg opp.

Med en bølgetopp aktenfor midtskips, har fartøyets på forhånd meget dårlige stabilitet blitt ytterligere svekket. Bølgen har presset fartøyet fremover. Det har så skåret mot babord og deretter kantret mot styrbord. Nota har rast ut, og gått i propellen. Fartøyet har blitt liggende noen minutter på siden mens sjø har rent inn gjennom dører akter, småluker på romluke og muligens gjennom nødoppgangen på bakkdekket.»⁹

Kommisjonen viser til at broaching forutsetter at fartøyet skyter fart nedover en bølgedal og svinger ut til siden og kantrer. Dette krever krappe og relativt høye bølger. Kommisjonen 1981s vurdering av bølgeforholdene synes å være basert på Meteorologisk Institutt's uttalelse om værforholdene av 10. mars 1981. Ut fra Meteorologisk Institutt's nye vurdering, anses det mindre sannsynlig at forholdene for slike krappe og høye bølger var tilstede på forlistidspunktet. Estimatenes av vær- og bølgeforhold er imidlertid usikre da de ikke har kunnet støtte seg direkte på observasjoner. Kommisjonen finner på denne bakgrunn at broaching ikke kan utelukkes som sannsynlig forlisårsak.

10.7.3 Utløst fylling av vann i maskinrom

Kommisjonen har vurdert kantring på grunn av en utløst fylling av maskinrom som en mulig forlisårsak. Slik fylling vil kunne skje ved lekkasje på ventil eller rørsystem, og ville påvirke stabiliteten gjennom fri overflateeffekt. Fylling av maskinrom burde imidlertid vært oppdaget og avhjulpet på et tidlig tidspunkt, og kommisjonen finner det sannsynlig at fartøyet ville ha sendt ut nødansrop hvis situasjonen skulle bli oppfattet som kritisk. Kommisjonen viser for øvrig til at fartøyet noen måneder før forliset hadde et omfattende verkstedsopphold, og det forutsettes at rør- og ventilsystem da ble sjekket.

Kommisjonen kan etter dette ikke se at utløst fylling av maskinrom fremstår som en sannsynlig utløsende årsak til kantring.

10.7.4 Utløst skjev fylling av vann i lasterom

Kommisjonen har vurdert hvorvidt kantring kan ha skjedd på grunn av en utløst skjev fylling av lasterom. Dette kan ha skjedd som resultat av at det i forbindelse med fylling av ballastvann har blitt uteglemt å stoppe eller kontrollere innpumpingen.

I stille vann ville en fylling som tilsvarer et krengeomoment på 2 tonn x meter føre til en krengeing på 3–4°. Slik krengeing ville i stille vann ikke være kritisk. I en situasjon med en bølgetopp midtskips ville slik fylling likevel være tilstrekkelig til å utløse kantring.

Skjev fylling av lasterom burde vært oppdaget og avhjulpet på et tidligere tidspunkt av seilassen, og kommisjonen finner det sannsynlig at fartøyet ville ha sendt ut nødansrop hvis situasjonen ble oppfattet som kritisk. Da det dreier seg om en begrenset skjevfylling finner kommisjonen likevel ikke å kunne utelukke utløst skjev fylling av lasterom som en mulig utløsende forlisårsak.

10.7.5 Vann i lasterom

Vitner har forklart at man om bord på "Western" fylte vann i lasterommet for å bedre sjøgangsegenskapene, jf. 8.6.3. Kommisjonen har på denne bakgrunn vurdert hvorvidt vann i lasterom kunne ha ført til kantring.

Lasterommet var delt i to med et tett langskipskott. Mengdeanslagene varierer fra 3 tonn i hvert lasterom til halvfulle lasterom (ca. 13 tonn i hvert lasterom).

Vann i lasterom ville innebære en ytterligere forringelse av stabiliteten ved store krengevinkler.

9. Rapport av 6. april 1981 fra Den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten i anledning "Western"s forlis 6. februar 1981, se vedlegg 6.1.

Avhengig av hvilken vannmengde som ble benyttet og bølgetilstanden ville kun en mindre ytre påvirkning medføre at fartøyet kantret. Kommisjonen anslår at fartøyet direkte ville kunne miste stabilitet ved bølger aktenfra tilsvarende fartøyet lengde og med en bølgetopp midtskips og derved kante, ved en fylling på ca. 13 tonn vann i hvert lasterom.

Det foreligger ikke konkrete opplysninger om det var fylt vann i lasterommet på tidspunktet for "Western"s forlis, og eventuelt hvilken mengde vann som var fylt i hvert lasterom. I tilfelle det var fylt vann i lasterommet, ville dette kunne ha medvirket til å utløse kantringshendelsen.

10.7.6 Lettbåt

Lettbåten, som normalt ble oppbevart festet på dekk mellom lukekarm og babord rekke, ble etter forliset observert liggende delvis knust under styrbord side. Undersøkelser viser at lettbatens gear var innkoplet i betjeningsposisjon F (forover), jf. punkt 6.5.2. Kommisjonen har på denne bakgrunn vurdert om fartøyet kan ha kantret som følge av at lettbaten har forskjøvet seg eller blitt forsøkt løftet.

En større sideveis forskyvning av lettbaten burde i utgangspunktet ført til at bingstøttene på lukekarmens babord side hadde blitt bøyd. Etter som babord bingestøtter og babord rekke fremstår som uskadd på undervannsfilm fra mars 1981, finner kommisjonen det sannsynlig at lettbaten ikke har blitt forskjøvet sideveis.

Kommisjonen legger til grunn at lettbatens motor kan ha blitt stoppet i betjeningsposisjonen forover forut for plassering på dekk, slik at betjeningsposisjonen ikke nødvendigvis tilsier at motoren var i gang på forlistidpunktet, jf. punkt 6.5.2. At babord bingestøtter og babord rekke fremstår som uskadd indikerer at lettbaten ved et eventuelt løft må ha blitt hevet minst i høyde med disse, dvs ca. 1,0–1,3 meter over dekk. Undersøkelse av lavtrykkshydraulikkpumpen indikerer at denne ikke har vært innkoplet på hovedmotoren, noe som vil være nødvendig for å løfte lettbaten. Kommisjonen finner det på denne bakgrunn ikke sannsynlig at kantring kan ha skjedd som følge av at lettbaten har svingt ut under løft.

Under henvisning til ovennevnte finner ikke kommisjonen det sannsynlig at kantring har blitt utløst som følge av at lettbaten har forskjøvet seg eller blitt forsøkt løftet.

10.7.7 Not

Det foreligger opplysninger om at "Western"s not ble forstørret i tilknytning til påbygging av fartøy-

ets notbinge. Vitner har forklart at man normalt ikke sikret nota med spesielle arrangementer, med unntak av at det er omtalt å ha vært fast prosedyre at de sikret ringene i ringstangen, jf. punkt 3.2.5.

Ronald Johan Olsen har i kommisjonsmøte 9. november 2006 fortalt om en hendelse om bord på fiskefartøyet "Trænværing" et lite stykke nord for forlisstedet. Av hans forklaring siteres:

«Ved en anledning mistet fartøyet halve nota mellom Dørvær og Nesøya. Vitnet viste på kartet at dette skjedde på ca. 66, 31,50 N og 12,24 Ø. På tidspunktet var det lite vind men en del havdønninger. Da nota for valgte skipperen å bakke båten for å hindre at hele noten skulle gå over bord. Dette førte til at nota raskt gikk inn i propellen og fartøyet ble liggende å drive uten styring. Redningsskøyta ble tilkalt. Etter at redningsskøyta hadde tatt tamp i Trænværing og startet slep ble den halvdelen av nota som hadde falt over bord revet av og sank. Det var ca. 200 favners dyp på stedet. Det ble gjort lite for å prøve å redde nota da det ikke var mye man kunne gjøre. Det var så vidt mye sjø at de ikke fant mulighet til å kunne sette opp lettbaten å få tamp i andre enden av nota.

Vitnet regner med at det var mye sjø som førte til at nota falt over bord. Det hadde også tidligere ved flere anledninger vært mye sjø uten at dette skjedde. Han vet ikke hva som gjorde at nota falt ut denne gangen. Han kan ikke huske å ha hørt om konkrete tilfeller med andre fartøy hvor tilsvarende har skjedd.»¹⁰

Kommisjonen har vurdert om en kantring kunne ha blitt utløst av at nota har forskjøvet seg eller falt over bord.

Av rapport fra Bergen Underwater Service A/S fremgår at propell og ror var kraftig viklet inn i not.¹¹ Dette kan etter kommisjonens vurdering tilsie at det var not i sjøen mens motoren var i gang og propellen innkoblet. Hvorvidt nota kom inn i propellen før eller etter kantring er det vanskelig å ha noen sikker formening om. Undersøkelser av motoren gir ikke sikre holdepunkter for å bedømme om motoren var i drift etter kantring eller da fartøyet sank.¹² Mengden av not i propellen tilsier likevel etter kommisjonens oppfatning at motoren relativt raskt har stoppet, enten forut for eller etter kantring, og at dette har skjedd før fartøyet sank.

10. Ronald Johan Olsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. november 2006, se vedlegg 1.2.

11. Rapport fra Bergen Underwater Service AS av 9. mars 1981, se vedlegg 6.1.

12. Terje Bentzen, Tech-Mech Consulting AS: Undersøkelse av hovedmotor med utstyr til fiskefartøyet "Western", rapport 2. oktober 2008.

Beregninger viser at det lett vil kunne oppstå store rullebevegelser når "Western" får bølgene aktenfra på låringen, jf. punkt 8.6.4. Ved slike bevegelser ville nota kunne komme i bevegelse og forskyve seg i notbingen. En slik forskyvning i kombinasjon med store rullebevegelser og eventuelt i kombinasjon med annet krengende moment, ville kunne føre til kantring.

Rullebevegelsene ville også kunne føre til at not falt over bord, uavhengig av om ringene var sikret på ringstangen. Not som henger i sjøen vil gi et krenagemoment mot styrbord. I en situasjon med en bølgetopp midtskips, eventuelt i kombinasjon med annet krengende moment, ville dette kunne forårsake kantring.

10.7.8 Konklusjon – kantring

Statiske og dynamiske beregninger har vist at "Western" hadde både svak stabilitet og store rullebevegelser for de bølgehøyder og bølgeretninger som Meteorologisk institutt har estimert å ha opptrådt på forlistidspunktet. Karakteristikkene av sjøgangsegenskapene støttes også av vitneforklaringer.

Fartøyets svake stabilitet, sjøgangsegenskaper i bølger aktenfra på låringen sammenholdt med vær- og bølgeforhold på forlistidspunktet gjorde "Western" sterkt eksponert for kantring.

Ut fra de vurderinger som er foretatt over kan flere alternative hendelser ha utløst kantring. Mulige hendelser kan være forskyvning av not, not over bord, vann i lasterom, vindkast og sjø på dekk i kombinasjon med bølge midtskips eller bølgebevegelser. Kantring kan også ha skjedd ved at flere faktorer har virket samtidig.

På denne bakgrunn finner kommisjonen at kantring kan være en sannsynlig årsak til "Western"s forlis.

10.8 Konklusjon

Kommisjonen har vurdert alternative mulige årsaker til forliset. Konklusjonene er foretatt etter en helhetsvurdering av de opplysninger som foreligger i saken; herunder tekniske opplysninger om fartøyet, filmopptak fra perioden mars 1981–2007, vitneobservasjoner, undersøkelser av vrakdelar og sakkyndigrapporter.

Ut fra de undersøkelser som er foretatt kan ikke kommisjonen se at eksplosjon og/eller brann ombord i fartøyet, grunnstøting med vannfylling, lokal skogsvikt, sammenstøt med flytende gjenstander, kollisjon med fartøy eller sammenstøt

med mine eller andre eksplosiver fremstår som sannsynlige årsaker til "Western"s forlis. Det vises til punktene 10.1–10.6.

"Western"s svake stabilitet, sjøgangsegenskaper i bølger aktenfra på låringen sammenholdt med vær- og bølgeforhold på forlistidspunktet gjorde "Western" sterkt eksponert for kantring.

Tre av mannskapet ble funnet omkommet etter forliset. Det er opplyst at en av de omkomne var iført ytterklær, mest sannsynlig oljehyre og støvler, en var iført dongeribukse og ullgenser og en var kledd i undertøy, jf. punkt 4.5. En eller to av de omkomne var iført livvest. Under notfjerningen kom det opp en livvest som var knyttet sammen og sannsynligvis hadde vært i bruk, jf. punkt 5.2. Ut fra påkledningen antas at minst en av de omkomne tok seg ut fra nødutgangen til lugaren i trålbakken, jf. punkt 4.5. Det foreligger ikke opplysninger for øvrig som gir grunnlag for å fastslå hvorvidt de øvrige om bord befant seg på dekk, i styrhus eller i lugar i forlissituasjonen.

At en av de omkomne var iført oljeklær, kan indikere at det forut for forliset oppsto en situasjon som gjorde det påkrevd med arbeid på dekk. Økende sjøgangsbevegelser da fartøyet kom ut i Trænfjorden, kan ha medført behov for å sikre gjenstander på dekk. Det forhold at han tok seg tid til å iføre seg oljeklær, samtidig som det ikke ble sendt nødsignal, tyder etter kommisjonens oppfatning på at situasjonen har vært oppfattet som håndterbar. Hvorvidt dette eventuelle arbeid relaterer seg til forlisårsaken, er det vanskelig å ha noen sikker formening om.

Beregningene i punkt 8.9 viser eksempel på stegene i en fylling i tilfelle kantring. Selv om tidsestimaterne er noe usikre ettersom det er usikkert om flere dører og luker var åpne samtidig, anslås at selve kantringen fra opprett stilling til kantring i stabilt sideleie med 70°–80° krengeving kunne ha skjedd i løpet av 10–20 sekunder. Deretter ville det tatt fra 3 til 7,5 minutt før fartøyet var totalt under vann. Dette ville være den kritiske perioden for mannskapet om bord. De ville kun hatt få minutter på seg til å komme ut av fartøyet i krenget leie liggende på siden, samtidig som det ved slik krengevinkel ville være svært vanskelig å få sendt nødsignal fra "Western". Selv om det rent teoretisk kunne vært mulig å sende nødsignal, ville det det ut fra den sterkt reduserte antennehøyden være usikkert om signalet ville blitt oppfanget, jf. punkt 3.2.2.

Om bord i fartøyet var en VHF og MF-radioutstyr. VHFen hadde to knapper for innstilling av kanaler, noe som kunne forsinke hurtig bruk. I tilfelle MF-radioutstyret var avslått ville det ta ca. 30 sekunder å gjøre det operativt. I tillegg ville det ta

tid å velge frekvens mv. Alarmgenerator antas å ha vært tilkoblet MF-telefonisender. Ved å trykke på begge knappene samtidig ble senderen nøklet og modulert med det internasjonale alarmsignalet på telefoni. Signalet skulle sendes minimum 30 sekunder maksimalt 60 sekunder, jf. punkt 3.2.2.

Det er ikke registrert nødsignal fra fartøyet. Signalpistol og patroner ble funnet i skipperlugaren i casingen ved heving i april 2008, jf. punkt 5.12. Signalpistolen var ikke ladet, jf. punkt 6.6.2. Blant annet disse forhold indikerer at forliset har skjedd raskt.

Ut fra de vurderinger som er foretatt over kan flere alternative hendelser ha utløst kantring. Mulige hendelser kan være forskyvning av not, not over bord, vann i lasterom, vindkast og sjø på dekk

i kombinasjon med bølge midtskips eller bølgebevegelser. Kantring kan også ha skjedd ved at flere faktorer har virket samtidig.

Ut fra beregninger ville kantring skje raskt og det ville være svært vanskelig å få sendt nødsignal. At en av mannskapet ble funnet i undertøy og manglende registrering av nødsignal, styrker etter kommisjonen oppfatning kantring som forlisårsak. Fartøyet var tilnærmet uskadd på de deler som kunne observeres før første hevingsforsøk, og det ble ikke observert vrakdelar under redningsaksjonen, noe som også bidrar til å styrke kantring som forlisårsak, jf. punkt 6.2.

På denne bakgrunn finner kommisjonen det overveiende sannsynlig at kantring var årsaken til "Western"s forlis.



Norges offentlige utredninger

2007 og 2008

Statsministeren:

Arbeids- og inkluderingsdepartementet:

Om grunnlaget for inntektsoppgjørene 2007.
NOU 2007: 3.
Ny uførestønad og ny alderspensjon til uføre.
NOU 2007: 4.

Om grunnlaget for inntektsoppgjørene 2008.
NOU 2007: 10.

Yrkessykdommer. NOU 2008: 11.
Skift og turnus – gradvis kompensasjon for
ubekvem arbeidstid. NOU 2008: 17

Barne- og likestillingsdepartementet:

Kvinner og homofile i trossamfunn. NOU 2008: 1.
Kjønn og lønn. NOU 2008: 6.
Med barnet i fokus. NOU 2008: 9.

Finansdepartementet:

Meglerprovisjon i forsikring. NOU 2007: 1.
En vurdering av særavgiftene. NOU 2007: 8.
Om tiltak mot hvitvasking og terrorfinansiering.
NOU 2007: 10.
Individuell pensjonsordning. NOU 2007: 17.
Kultur momsutvalget. NOU 2008: 7.
Revisjonsplikten for små foretak. NOU 2008: 12.
Eierkontroll i finansinstitusjoner. NOU 2008: 13.
Om foretaksstyring og tiltak mot manipulering
av finansiell informasjon. NOU 2008: 16.

Fiskeri- og kystdepartementet:

Retten til fiske i havet utenfor Finnmark.
NOU 2008: 5.

Fornyings- og administrasjonsdepartementet:

Offentlig innkreving. NOU 2007: 12.

Forsvarsdepartementet:

Et styrket forsvar. NOU 2007: 15.

Helse- og omsorgsdepartementet:

Fordeling av inntekter mellom helseforetak.
NOU 2008: 2.

Justis- og politidepartementet:

Lovtiltak mot datakriminalitet. NOU 2007: 2.
Frarådningsplikt i kredittkjøp. NOU 2007: 5.
Fritz Moen og norsk strafferettspleie. NOU 2007: 7.
Rosenborgsaken. NOU 2007: 9.
Den nye sameretten. NOU 2007: 13.
Samisk naturbruk og rettssituasjon fra Hedmark til
Troms. NOU 2007: 14.
Ny skiftelovgivning. NOU 2007: 16.
Fra ord til handling. NOU 2008: 4.
Bourbon Dolphins forlis den 12. april 2007.
NOU 2008: 8.
Barn og straff. NOU 2008: 15.
Fiskefartøyet "Western"s forlis 6. februar 1981.
NOU 2008: 19.

Kommunal- og regionaldepartementet:

Kultur- og kirke departementet:

Kunnskapsdepartementet:

Formål for framtida. NOU 2007: 6.
Studieforbund – læring for livet. NOU 2007: 11.
Sett under ett. NOU 2008: 3
Fagopplæring for framtida. NOU 2008: 18

Landbruks- og matdepartementet:

Miljøverndepartementet:

Nærings- og handelsdepartementet:

Olje- og energidepartementet:

Samferdselsdepartementet:

Utenriksdepartementet:

Samstemt for utvikling? NOU 2008: 14.

Offentlige publikasjoner

Opplysninger om abonnement, løssalg og pris får man hos:

Akademika AS

Avdeling for offentlige publikasjoner

Postboks 84 Blindern, 0314 Oslo

E-post: offpubl@akademika.no

Telefon: 22 18 81 00

Faks: 22 18 81 01

Grønt nummer: 800 80 960

Publikasjonen er også tilgjengelig på
www.regjeringen.no

