



## Toistaiseksi enemmän kysymyksiä kuin vastauksia

Risteilyalus Sally Albatrossin palo telakalla Nackan kunnassa aivan Tukholman kaupungin rajalla on paloalan henkilöstön parissa niin meillä kuin Ruotsissakin herättänyt kysymysten tulvan. Myös tiedotusvälineet ovat laajasti ihmetelleet palokuntien "voimattomuutta" sammutustyössä.

Helsingin palolaitoksen jaospäällikkö Keijo Mökkönen sai pikakomennuksen Tukholmaan palon vielä riehussa isossa aluksessa. Hänen oheinen raporttinsa perustuu paikanpäällä saatuihin omiin havaintoihin ja tietoihin.

Artikkelia kirjoitettaessa moni kysymys oli vailla vastausta. Tukholman käräjäoikeudessa varustamon, telakan ja palolaitoksen edustajat ovat antaneet palon alkuhetkestä ja sammutustöihin ryhtymisestä hyvin erilaisia kertomuksia.

Palontorjunta palaa aiheeseen uudestaan, kun paloa koskevat selvitykset ovat valmistuneet.

Otsikointi toimituksen.

Kauempaa otettu kuva havainnollistaa sammutustyön vaikeuksia: alus oli nostettu kuivatelakalle, jolloin kulku autokannelle takaa saati keulaportista oli äärimmäisen vaikeaa; tikas- ja nostolava-autojen käyttö oli mahdotonta kapeilla telakkakäytävillä; sammutusalukset jäivät katveeseen; savusulkeittajien hyökkäyksille sisään oli niukasti edes teoreettisia kulkuväyliä, jne. Palon syytymiskohta oli vesirajan tuntumassa.

## Sally Albatrossin palo puhuttaa palohenkilöstöä

Kuvat: Pressfoto



Takaa otettu kuva kertoo kuinka korkealla autokansi oli. Tukholman ja Nackan palokuntien pumpput syytivät alukseen niin vallavat vesimäärät, että alus uhkasi eräessä vaiheessa kaatua. Sammutusvesi ei päässyt valumaan laivasta pois kuin vasta erikoisjärjestelyin: räjäytyksien ja aukkoja polttoleikkamalla.

# Sally Albatross

## Kysymyksiä, kysymyksiä

Keskiviikkona 10.1.1990 kello 9.00 istuimme kahvitautilloissa Helsingin keskuspaolasemalla. Pohdimme Ruotsissa telakalla palavan Sally Albatrossin kohtaloa. Monet kysymykset, joihin ei ollut vastauksia, risteilivät pöydässä. Miten laiva voi palaa noin hyvin? Eikö kukaan ole ryhtynyt ajoissa alkusammutustoimenpiteisiin? Onko kukaan yleensä tehnyt mitään telakalla ennen palokunnan tuloa? Mitä vaikeuksia palokunnalla mahtoi olla saapessaan paikalle?

Kysymyksiä, joihin ei saanut vastauksia aamun lehtien palstoilta.

Mieleemme heräsi myös kysymys siitä, miksei ketään ole lähetetty katsomaan tilannetta paikan päälle. Saisimme huomattavasti enemmän tietoa palosta ja pystyisimme mahdollisesti hyödyntämään saadut tiedot omassa kunnassamme. Päätimme ottaa asian esiin talon johdon kanssa seuraavia tilanteita ajatellen.

## Pikakomennus

Kaikki hajaantuivat omiin työhuoneisiinsa ja palasivat omien tehtäviensä pariin. Niin myös allekirjoittanut karisti Sally Albatrossin kuvat mielestään aina siihen hetkeen asti, kun puhelin soi 10.45 ja 1. apulaispalopäällikkö, sillä hetkellä vt. palopäällikkönä toimiva Åke Grönmark pyysi minua käymään heti huoneessaan. Hän ilmoitti neuvotelleensa Oslossa pohjoismaisessa pelastuspalvelukokouksessa olleen palopäällikkö Rainer Alhon kanssa. Puhelinneuvottelussa he olivat päätyneet lähettämään heti oman tarkkailijan Tukholmaan.



Niinpä vt. palopäällikkö ilmoitti, että minun olisi heti lähdettävä lentäen Tukholmaan, otettava selvyyttä Sally Albatrossin palosta, soitettava hänelle ennen kello 17.00 ja tultava illalla takaisin. Lyhyt ja ytimekäs käsky, joka sai aikaan valtavan kiireen.

## Tukholmassa jo klo 13

Päsin kello 12.15 lähtevään koneeseen. Kello 13.00 paikallista aikaa keskustelin jo Tukholman palolaitoksen tiloissa siitä mitä halusin tietää ja nähdä seuraavien tuntien aikana. Sain tällöin myös sammutusvarusteet laivaan menoa varten.

Kartan ääressä pyysin heitä näyttämään telakan tarkan sijainnin. Olin luullut telakan sijaitsevan Tukholman alueella, mutta se

sijaitsikin Nackan kunnan alueella, joka on lähellä Tukholman rajaa. Se selitti jo sen, miksi Tukholman yksiköiden saapuminen paikalle kesti noin 20 minuuttia.

Lähdimme itse kohteeseen ja siellä selvisi seuraavaa:

## Alkutilanne

Alus oli nostettu kuivatelakalle huoltoa varten. Alus on 148 metriä pitkä, 25 metriä leveä ja sen syväys on 5,5 metriä. Koska alus oli täysin irti vedestä, jouduttiin laivan autokannelle kulkemaan tilapäisesti rakennettua kierreporrasta pitkin. Autokansi on noin 10 metriä maanpinnan yläpuolella. Autokannen peräluukku oli täysin auki. Remonttimiehet käyttivät autokanta työtilana. Sinne

Alus paloi pahasti, mutta Suomenlippu vain mustui savusta. Sammutuskohde oli melkoinen "rakennus": 148 m pitkä ja 25 leveä. Kuten kuva kertoo, myös aluksen toinen kylki oli vuonoa vasten.

oli lisäksi varastoitu kaikki materiaali, jota käytettiin aluksen huollossa. Autokannelta kannettiin siis uutta tavaraa laivaan joka puolelle ja vanhaa tuotiin takaisin. Huoltotyön luonteen johdosta olivat lähes kaikki ovet auki sekä ylös- että alaspuoleen.

## Autokannelta se alkoi

Tukholman palolaitoksen edustajan arvion mukaan palo sai alkunsa hitsauskipinästä autokannen etuosasta. Tuli levisi vetoisissa olosuhteissa nopeasti koko autokannen mitalta. Samoin palo levisi kaikkien aukkojen suuntaan sekä alas- että ylöspäin.

Oliko kukaan pystynyt suorittamaan minkäänlaisia alkusammutustoimenpiteitä, ei selvinnyt. Kuinka kauan oli kulunut aikaa palon syttymisen ja paloilmoituksen välillä, ei kukaan osannut sanoa.

Hälytyksestä 10 minuutin kuluttua paikalle saapuivat Nackan palolaitoksen yksiköt ja siitä 10 minuutin kuluttua Tukholman palolaitoksen yksiköt.

Arvioni mukaan alus sai rauhassa palaa noin 30 minuuttia ennen kuin sammutus- ja pelastustyöt saatiin täysipainoisesti käyntiin.

Myöhemmin on selvinnyt, että palo oli alkanut polttoleikkauksesta aiheutuneista roiskeista, joita ei paikalla ollut palovartija jäänyt riittävän pitkäksi ajaksi vahtimaan, vaan poistui paikalta työn loputtua. Palo sai muhia pitkään.

## Tiedustelu

Ensimmäisten yksiköiden saapuessa paikalle näkyivät liekit autokannelta. Sisälle jääneistä ihmisistä ei ollut

selvää kuvaa. Niinpä taktiikka painottui alkuvaiheessa ihmisten etsimiseen ja vesihuollon järjestämiseen. Esintää häittäsi laivan sokkeloisuus ja pitkät selvitysmatkat. Palolaitoksen savusukeltajat pelastivat kaksi remonttimiestä hyttiasastolta. Samaan aikaan selvisi myös, ettei muita ihmisiä enää ole laivassa.

### Sammutushyökkäys

Taktiikan painopiste muutettiin sammutukseen täysipainoisesti. Vesihuolto oli saatu järjestettyä Tukholman palolaitoksen pumppuyksiköllä, joka otti veden merestä ja tuottaa 10000 l/min. Alkuvaiheessa autokannella räjähdelleet hitsauskaasupullot hidastivat autokannen osalta sammutustöitä. Pullojen määrää ja sijaintia ei saatu mistään tietää. Autokannen alapuolisissa hyttitiloissa kuumuus muodostui niin kovaksi, ettei tiloja pystytty tarkastamaan ja sammuttamaan ennen kuin autokannelle saatiin tehtyä aukkoja, joista kuumuus pääsi poistumaan.

Autokannen alapuolella sijaitsee myös konehuone, joka on eristetty muusta aluksesta mahdollisimman hyvin, ettei mahdollisesti konehuoneesta irti päässyt tuli pääse tuhoamaan laivaa. Nyt rakenteet ja savusukeltajien varmistus suojasivat konehuoneen tuhoutumiselta.

Autokannen yläpuolisissa tiloissa tuli oli levinnyt nopeasti kaikkia mahdollisia avoimia aukkoja ja käytäviä pitkin pitäen yllä niin kovaa jatkuvaa kuumaa ilmavirtaa, ettei minkäänlaisia rajoituslinjoja pystytty saamaan aikaiseksi. Niinpä tuli pureutui kaikkiin seinätäytteisiin, mattoihin, patjoihin ja kaikkeen muuhun palaavaan materiaaliin. Jokaisen paikan saavuttaminen, raiuvaaminen ja sammuttaminen oli hidasta ja raskasta tehtävää.

### ONGELMIA

#### Omatoinen palosuojelu ja alkusammutus

Näytti siltä, ettei sammu-

tusvälineiksi vedettyjä letkuja oltu testattu. Tulityöpaikkoja ei oltu siistitty asianmukaisesti. Palovartiointia tulitöiden jälkeen ei oltu järjestetty asianmukaisesti.

### Laivan sijainti ja vesijärjestelmä

Laivan oma vesijärjestelmä ei ollut toiminnassa huoltotöiden johdosta. Tällöin eivät toimineet autokannella olleet sprinkleritkään, jotka todennäköisesti olisivat ainakin hillinneet paloa.

Laivan sijainti kuivatelakalla oli sellainen, ettei palolaitoksella ollut mitään mahdollisuutta hyödyntää kone- tikas- ja nostolavakalustoaan. Tämä vaikeutti ja hidasti osaltaan laivan saavutettavuutta.

### Laivan palokuorma

Laivan autokannella ollut palokuorma yhdistettynä veto-olosuhteisiin tarjosi parhaan mahdollisen yhdistelmän palon nopeaan leviämiseen. Lisäksi pääsammutusjoukkojen saapumi-

nen 20 minuuttia häilytyksestä oli liian pitkä aika nopean sammutuksen suorittamiseen.

### Laivan sokkeloisuus

Laivan lukuisat käytävät ja yhtenäiset tilat täytyivät nopeasti savulla. Näkyvyys oli olematon. Selvitysmatkat olivat pitkiä. Kuumuus oli paikoitellen niin kova, että se esti etenemisen ilman täysin. Paineilmalaitteiden toiminta-aika rajoitti myös toimintaa.

### Yhteenveto

Käytännöllisesti katsoen koko laivan konehuonetta lukuunottamatta voidaan sanoa palaneen. Sammuttajat olivat koko ajan askeleen jäljessä paloa.

Lehdistö ja monet muut arvostelivat voimakkaasti pelastusmiesten toimintaa. Heitä väitettiin jopa velli-housuiksi siksi, että he eivät menneet sisään laivaan ja sammuttaneet sitä.

Kun kuitenkin ajatellaan palon mittavuutta, kohteen sijaintia, laivan sokkeloisuutta, urakoitsijoiden ja aliurakoitsijoiden määrää, on suorastaan ihme, ettei kukaan menettänyt henkeään, vaan vahingot, vaikkakin mittavat, olivat vain aineellisia. Jos vastaavanlaisissa tilanteissa ei pystytty ennakkolta varautumaan palotilanteeseen ja suorittamaan asianmukaisia palon- ehkäistytoimenpiteitä henkilökunnan kouluttamiseksi, asetetaan palolaitos todella vaikean tehtävän eteen.

### Lopuksi

Tarkkailijan lähettäminen tilanteisiin, jotka kestävät pitkiä aikoja ja ovat luonteeltaan sellaisia, joita voi sattua meilläkin, on mielestäni varsin tarpeellista. Tilanteen tarkkailun lisäksi luodaan kansainvälisiä suhteita ja saadaan pikku vinkkejä eri työtehtävien hoitamiseksi.

Kuinka muutoin teillä on järjestetty laivoissa ja maanalaisissa tiloissa radioliikenteen katkeamaton toimivuus? Tukholman palolaitos on tämän ratkaissut.

pt

## Palovesi johdettiin potkurien pesuun

**Sally Albatrossin palon meriselityksen käsittely tapahtui Tukholman käräjäoikeudessa tammi-helmikuun vaihteessa. Meriselityksen yhteydessä ei oteta kantaa vastuukysymyksiin. Meriselityksen tarkoituksena on selvittää, toimivatko varustamon (=laivan) ja telakan työntekijät määräysten mukaan vai tehtiinkö virheitä.**

**Todistajalausunnat ovat olleet ristiriitaisia. Se kuitenkin on käynyt selväksi, että palovartiointin järjestelyissä ja toteutuksessa on tehty käsittämättömiä virheitä.**

Oikeudessa todistajana kuultu telakan palovartija kertoi kytkeneensä paloveden laivan potkureiden lapojen puhdistamiseen. Hän teki sen esimiehensä määräyksestä. Todistajalausuntonsa mukaan hän ajatteli, että "jos se kerran käy, niin se käy. En se ole minä joka päättän".

Esimies myönsi asian laidan, mutta sanoi olleensa tietämätön siitä, että palovahti otti pesuveden palovesilinjalta.

Meriselityksestä on saanut käsityksen, ettei paloveden lisäksi laivalla

ollut muita alkusammuttimia, ei ainakaan huoltokannella.

Palon syytyessä palovahti oli järjestämässä vettä potkuripesuun ja etsimässä huoltotöissä ollutta huoltomiestä. Tällä matkallaan – ollessaan pois vahtipaikaltaan – hän törmäsi ensimmäiseltä kannelta nouseviin savupilveihin ja joutui kiireesti poistumaan aluksesta.

Palovartija kertoi olleensa telakan ainoa palokoulutusta saanut työntekijä. Telakalla hän on työskennellyt 18 vuotta. Ainoankaan paloharjoitukseen hän ei sinä aikana ollut osallistunut. Telakan työntekijämäärä on 170.

Todistajalausunnoissa arvosteltiin myös palokunnan toimintaa. Aluksen henkilökunnan taholta on väitetty, että palokunta ryhtyi sammutustyöhön vasta 25 minuuttia saapumisensa jälkeen. Paloviranomaiset, joita ei käräjäoikeudessa kuultu, ovat kiistäneet väitteet. Se on kuitenkin käynyt selville, etteivät sammutustyön johtajana toiminut paloinsinööri ja laivan palovastaavana ollut kone- mestari olleet palon alkuvaiheissa yhteydessä toisiinsa. □