

Avvist

(...) (...) (....)

Så sendes videoopptakene til Trondheim hvor to av kommisjonens medlemmer, Emil Aal Dahle og Anders Endahl, holder til. Kommisjonens formann Fugleberg hadde ikke anledning til å komme ned fra Lyngen. Kommisjonsmedlem og fisker, Aksel Aleksanderen fra Husøya på Senja, var tilfeldigvis i Trondheim i et møte i Fiskarlaget og sluttet seg til.

Det var enkelt og vanskelig.

Det var vanskelig fordi det måtte sitte langt inne for en kommisjon oppnevnt på grunnlag av sin ekspertise å innrømme at den hadde tatt så grunnleggende feil. Det var lagt inn en rekke resonnementer - med tvilsomme og falske premisser - som førte fram mot knusing i fallene som konklusjon. Trakk man konklusjonen ville kanskje hele arbeidet bli gått etter i sømmene.

Det var ikke minst vanskelig fordi det foregikk en prestisjekamp hvor sjøfartsinspektørene forsøkte å holde fast ved sitt mandat; - at det var de som skulle granske forlis, mens Fiskarlaget, fra sitt hovedkvarter i Trondheim og støttet av et fagmiljø ved den tekniske høgskolen i samme by, ønsket at en fast kommisjon for forlis i fiskeflåten skulle ta over. Det var ikke tvil om at det var den siste grupperinga som hadde vind i seilene. Det ville være et tilbakeslag i denne kampen å innrømme feil.

Det var enkelt fordi det var vanskelig å se hvordan kommisjonen skulle unngå å innrømme at de hadde tatt feil. Fra første stund av var klart at når forlisområdet var påvist, ville det være avgjørende for konklusjonen. Nå hadde de etterlatte gjort funn som så ut til å gi fullgode bevis på hvor Utvik Senior hadde gått ned. Kommisjonen kunne lagt prestisjen til side og sagt: «Vi tok feil. Forliset har funnet sted i reint farvann. Nå er det kun to muligheter. Det har vært en kollisjon eller så har en gigantisk brottsjø knust Utvik Senior i åpent hav.»

I en pressemelding, fra samme dag som de hadde sett filmen fra Bennex-søket, gjorde kommisjonen det klart at den ikke så noe behov for å gjenåpne granskinga ¹. Konklusjonen deres var ikke feil. Utvik Senior hadde blitt knust mot grunnene, men nå et annet sted enn før. Den avviste fortsatt fullstendig kollisjon som mulighet.

Da den første vrakdelen ble funnet nordom forventeta kurslinje av Kliptind, så ikke kommisjon grunn til å endre noen ting som helst. Den skrev fortrøstningsfull videre på rapporten og konkluderte med knusing i fallene langt sørom forventeta kurslinje. Alluminiumsflaket skulle ha drevet langs bunnen derfra funnstedet.

Men dette går ikke nå. Ansamlinga av vrakdeler i Bennex-funnet gjør at man må anta at det er i dette området båten er gått ned. Løsninga er å gjøre dette området «urent».

I pressemeldinga heter det:

¹ 12.10.1979

«De nye vrakdelfunnene styrker ikke teorien om kollisjon, verken når det gjelder delenes beskaffenhet eller deres beliggenhet. Som nevnt ble delene funnet i et havområde som vil være urent under de værforholdene som rådet da Utvik Senior forliste».

«Som nevnt» viser tilbake til denne setninga:

«Området utenfor KJØLVA er urent langs den aktuelle kurslinien under de rådende værforhold. UTVIK-SENIOR kan først ha blitt delvis knust av et grunnbrott, og deretter blitt malt istykker på bunnen i løpet av natten 17/18 februar 1978.»

I en av de tekniske rapportene som følger som vedlegg til rapporten til kommisjon 2 blir det slått fast at «det aktuelle forlisområdet ble lokalisert i 1979 «i et fritt farvann uten nærhet av potensielle grunnstøtingsområder». ²

Når man går inn kartet og ser på området utenfor Kjølvå er dybdene hele veien 30 meter eller mer, med to unntak: Arnebåen og Askebåen. Ved Arnebåen er det 14 meters dyp. Ved Askebåen 18 meter. Arnebåen kan være farlig i voldsomt uvær med ekstreme bølgehøyder, men ikke slik været var da Utvik Senior forliste ³. Da var kulingen enda ikke blitt til storm. Utvik Senior meldte i siste radiokonakt kl. 21.00 at vindstyrken var stiv kuling. Også de andre båtene som da lå ute rapporterte i ettertid om at det var først etter klokka ni at uværet økte på. I følge beregningene til Meteorologisk Institutt nådde det høyeste bølgene forlisstedet først ved midnatt. ⁴

Skipper Henry Solbakken med Sundskjær var på tur inn og ca 8 mil av Hekkingen da uværet kom: "Klokka ti på kvelden small stormen laus. Det var som et skott i lufta. Han kom veldig knapt. Det kom så brått at det ikke ble nokka havsjø før fram mot midnatt. Bølga var ikkje stå stor. Det var mest vindbåre.» Turen til inn til Kvaløya gikk problemfritt.⁵

Feil fjord

Men glem Arnebåen. Det er ikke den kommisjonen har tenkt på når den påstår at havområdet hvor funnene i Bennex-søket ble gjort, er «urent under de rådende værforhold».

Her fra forklaringa medlem av kommisjonen, Emil Aaa Dahle, til kommisjon nr. 2, 16. mars 2004. Forklaringa er avlagt under ed:

«Den kurslinjen kommisjonen vurderte at «Utvik Senior» hadde fulgt, kunne ført fartøyet inn området ved Steinen, ytre og indre Fallan (...) Etter ødeleggelsen av «Utvik Senior», kunne

² Sivilingeniør Knut Strengelsrud's (Veritas) sin rapport med vurdering av vrakdeler. Offentliggjort 12.01.2004. Lagt ut på Justisdepartementets web.

³ Her har jeg endret oppfatning fra en artikkel jeg skrev for Nettstedet Utvik-Senior i 2002 hvor jeg omtalte Arnebåen som ikke farlig. Jeg tok da utgangspunkt i uttalelse fra samtale med senior-skipper Johan Lorentsen hvor han var kategorisk på at de aldri to hensyn til Arnebåen, men gikk rett over (eget notat). Nå nylig har jeg funnet en skriftlig kilde med beskrivelse fra et ekstremt uvær hvor en fiskebåt har sett at det bryter omkring Arnebåen. En båt som kommer midt opp i dette vil kanskje kunne kante eller få slått hull i skroget og vil så antakeligvis drive av. Det finnes ikke her en fallgard som står klar til å knuse båten. Arnebåen er et isolert fall.

⁴ Vedlegg nr. 4 til rapporten til kommisjon 2. NOU 2004:9. Meteorologisk institutt har vurdert den signifikante bølgehøyde til omlag 6 – 7 meter i tidsrommet for forliset.

⁵ Fra notater til research for Brennpunkt, 1999.

deler blitt ført til funnområdet».

Steinen, ytre og indre Fallan, ligger i utløpet av Mefjorden, på nordsida av fjorden. Ja, der kan det være ureint under rådende værforhold. Ytre og indre Fallan ligger på 7 meters dyp. Steinen ligger like utafor og noe dypere. De ligger feil fjord. Hva i all verden hadde Utvik Senior på nordsida av Mefjorden å gjøre? Hadde de plutselig bestemt seg for å levere fangsten i Senjahopen?

Kommisjonen har svar. Vi kjenner etterhvert framgangsmåten. Først fasiten, så legges det inn antakelser som får regnestykket til å gå opp. Det er feilnavigering som har ført Utvik Senior inn i feil fjord. Men feilnavigering med annen årsak enn tidligere. «Funnene viser at man ombord i Utvik Senior kan ha tatt feil av Kjølva og Oksen», skriver kommisjonen i pressemeldinga. Det er en totalt ubegrunnet og en lite troverdig antakelse. Jeg kommer straks tilbake til hvorfor. Men først skal det bli verre.

«Det uidentifiserte radarekko som ble observert fra bruksvaktfartøyet Aarvak kl. 20.05 (...) kan ha vært Utvik-Senior med kurs for Kjølva».

Når jeg leste dette i pressemeldinga stusset jeg. Så steilet jeg. Hadde jeg ikke sett det omtalt tidligere? Jo, i kommisjonens rapport:

Et ukjent ekko ble observert av "Aarvak" kl. 20.05 (...) Kommisjonen anser det som helt usannsynlig at ekkoet kom fra "Utvik-Senior"

Hva er det som skjer? Det som i kommisjonsrapporten noen måneder før er «er helt usannsynlig» er i pressemeldinga blitt fullt mulig. Når kommisjonen har behov for å få Utvik-Senior til å gå på grunn sør for forventa kurslinje trekker de en slutning som understøtter dette. Når de har behov for å knuse Utvik-Senior mot skjær nord for forventa kurslinje trekker den motsatt slutning ut fra samme observasjon. Har kommisjonen problemer med å huske hva den tidligere har skrevet? Håper den at motsigelsene ikke blir lagt merke til?

Kommisjonen finner bare på. Og det uten å bry seg om at det den finner på er beviselig usant. Jeg kunne se fra de posisjoner som var registrert i kommisjonens eget materiale at Utvik-Senior var alt for langt unna. Den kunne umulig ha rukket fram til posisjonen hvor ekkoet ble registrert av Aarvak. Det samme slutter kommisjon nummer to: Aarvaks observasjon «kan ikke ha dreid seg om Utvik Senior». ⁶ Kommisjonen begår ikke en tilfeldig feilslutning. Det er en feil med formål å redde skinnet.

Det er heller ikke mulig å påstå med et snev troverdighet i behold at *området ved Steinen, ytre og indre Fallan* i munninga av Mefjorden - på nordsida av fjorden - ligger i havområdet hvor de etterlatte gjorde sine funn. Avstanden er 4,5 kilometer til Indre Vesterbåen. Og disse grunnene ligger *innafor* Kjølva. Pressemeldinga viser til urent farvann *utafor* Kjølva.

Feil odde

Anklagen om grunnstøting på grunn av feilnavigering i kommisjonsrapporten var tung å leve med for de etterlatte: «Avdrift grunnet vinden sammen med dårlige instrumentforhold kan ha ført at "Utvik-Senior" har blitt ført noe ut av kurs», het det. Ansvar for forliset ble lagt på mannskapet og da i sær på skipperen. Men nå - i pressemeldinga - beskyldes de som sto i styrhuset for enda grovere feil. Når båtene navigerer inn mot Senja avtegner

⁶ Norges offentlige utredninger 2004:9, side 82.

fjellene på de ytterste oddene utafør hver fjord seg tydlige på radaren. Hver odde har helt ulik signatur. Ser helt forskjellig ut. Og avstanden mellom dem er forskjellig. Fjordkjeften i Bergsfjorden er mer enn dobbelt så brei som munninga inn til Ersfjorden. Det er ikke mulig å ta feil.

Kommisjonen har hørt dette. «Går ikke an å ta feil av de tre oddene, Trælen, Oksen og Kjølvva. Disse markerer seg samtidig klart og tydelig på skjermen», sier skipper på Nordfangst, Karl Henrik Utvik i sin forklaring for kommisjonen. «Det er umulig å ta feil av Trælen, Oksen og Kjølvva som alle trer fram tydelig på skjermen», sier veteranen blant fiskebåtskipperne, Johan Lorentsen. Også i sin forklaring for kommisjonen.

Kommisjonen tok forklaringer fra bare to fiskebåtskipper da den kom til Senja i mars. De to var tidligere avhørt av politiet. Politiet avhørte i alt 11 skipper. I ingen av politiavhørene er muligheten for å ta feil av Trælen, Oksen og Kjølvva nevnt. I begge de to avhørene som kommisjonen gjorde er dette tema. Det må bety at kommisjonen har brakt det på bane. Jeg går ut fra at kommisjonen har lansert en feilnavigeringsteori med forveksling av oddene for skipperne Utvik og Lorentsen og det er deres respons som kommer til syne i forklaringa. Teorien «forveksling av oddene» dukker ikke opp i kommisjonsrapporten, men ble henta fram i pressemeldinga.

Alle premissene som blir lagt inn i pressemeldinga er antakelser uten rotfeste i virkeligheta. Den ene antakelsen fører til behov for den neste. Grunnstøting i fallene på nordsida av Mefjord-munningen er en grunnløs antakelse. Det finnes ingen indikasjoner på at dette har skjedd. Det er ei plassering av forliset som forutsetter at Utvik-Senior er fullstendig på villstrå. Det skaper behov for ei forklaring. Ny antakelse følger. Utvik-Senior har tatt feil av Oksen og Kjølvva. Dette premisset er ikke bare er grunnløst, men i strid med de vitneforklaringene kommisjonen har innhentet fra erfarne skipper: Kommisjonen hevder at det skipperne sier er umulig er sannsynlig. Og sjølsagt trekker den ikke skippernes utsagn inn i ei drøfting. Det finnes ingen diskusjon. Kun påstander.

Villig til å la prestisjen hvile?

Hvordan i alle verden skulle kommisjonen slippe fra dette uten å bli sløyd og slakta? Kommisjonens innstilling skulle behandles i Sjøfartsdirektoratet før direktoratet sendte sin tilrådning til Justisdepartementet. Her måtte det finnes fagfolk som så galskapen?

«Det har vakt betydelig oppsikt at sjøfartsinspektøren som den fremste sakkyndige på området uttaler at han ikke kan godta konklusjonen i granskingsrapporten om rapport», skriver Nordlys. Sjøfartsinspektør Henriksens evaluering «er sjølsagt meget interessant», sa avdelingsleder Carl Fleischer i direktoratet til avisa ⁷. På bakgrunn av denne ville også direktoratets sakkyndige råd se på opptakene fra Bennex-søkene. Henriksen hadde allerede lagt fram sin vurdering for rådet, men det var før Bennex-søket. «Det blir sjøfartsdirektøren som tar den endelige avgjørelsen i saka», sa Fleischer. Det er ikke mulig å etterspore at Sakkyndig råd faktisk så opptakene. Hadde de gjort det ville det sannsynligvis vært referanser til dette i videre saksbehandling.

Lofotposten noterte seg på lederplass «med tilfredshet» at Sjøfartsdirektoratet «omsider er villig til å la prestisjen hvile i denne saken.» Avisas mente at når direktoratet ville se på filmopptakene så så betød at man dermed hadde «sagt ja å ta årsaken til forliset opp til ny vurdering» i lys av det nye materialet.

⁷ Nordlys 17. november 1979

Og det er tegn på at lederskribenten har rett. Leder for Sjøfartsdirektoratet inviterte representanter fra de etterlatte og fiskerne til å gå igjennom opptakene i møte med representanter for direktoratet. Det blir Karstein Fredriksen og Sigmund Fredriksen som legger i veg til Oslo. De tar med seg operatøren fra søket med fjernstyrt miniubåt, Svein Moldeskred fra Bennex, til møtet. «Jeg er meget interessert i en redegjørelse om hvordan filmen er tatt opp og også få en nærmere beskrivelse av farvannet som fartøyet er gått ned i fra fiskerne selv, sier sjøfartsdirektør, leder for Sjøfartsdirektoratet, Ivar Sandvik.⁸

På veg nedover blir Karstein og Sigmund avbildet i Nordlys. Begge har stasa seg opp i dress og slips. De holder fram bilder fra Bennex-søket og ser offensivt rett i kamera. «Vi skal motbevise havari-kommisjonens rapport», sier overskrifta.⁹ De viser til enda et nytt vrakfunn fra dagen før. En snurrevadbåt har fått opp et flak på 3x6 meter at dekket framme på trålerbakken på Utvik Senior. Enda et vrakfunn i området hvor lukekarmen ble påvist. I åpent hav.¹⁰

Leser man avisene fra dagen etter møtet får man inntrykk av at de to nådde sitt mål. Sjøfartsdirektør Sandvik «fant orienteringa og synspunktene meget overbevisende og interessante¹¹». Han mente den bygget sterkt opp under teorien om at forlisårsaken var kollisjon. «Det er ikke tvil hos meg om at noe voldsomt har skjedd», sa Sandvik¹². Han utelukker ikke at fiskerne har rett i sine antakelser om det var kollisjon som var årsaken til forliset¹³. Harstad Tidende oppsummerer: «At han fant fiskernes fremstilling svært logisk er helt på det rene».

Tausheten

Men opplevelsen fra den andre sida av bordet var uggen: «Jeg reagerte på tausheten», husker Moldeskred. «Tausheten var påtakelig. Kommentarene var få, nesten fraværende. Det var ingen diskusjon. Vi hadde jo fått lagt fram saken - og var happy med det. Men den tafattheten og likegyldigheten jeg opplevde, var det som slo meg mest». Det som for de etterlatte representert noe revolusjonerende nytt, vakte tilsynelatende ingen interesse i

Karstein minnes også at det var sparsomt med kommentarer. «Det eneste vi fikk ut av dem var at det ikke kunne vært eksplosjon eller brann ombord». Det som virkelig bet seg fast var det som hendte da sjøfartsdirektøren kom bort til de to fra Senja etter møtet var slutt. «Jeg pekte på kommisjonens rapport og ga uttrykk for at den ikke var verdt papiret den var skrevet på», forteller Karstein. «Sjøfartsdirektøren klappa meg på skuldra og sa: «Jeg er enig med deg Fredriksen»». ¹⁴

Denne hendelsen fikk jeg formidlet da Karstein første gang fortalte om forliset. Det virka helt utrolig og var medvirkende til at jeg var skeptisk. Skulle Sjøfartsdirektøren ha drevet et form for dobbeltspill hvor han var klar over, men dekket over, kommisjonsrapportens

⁸ Aftenposten 4. desember 1979

⁹ Nordlys 13. desember 1979

¹⁰ Nordlys 12. desember, 1979

¹¹ Harstad Tidende 14. desember, 1979

¹² Nordlys 14. desember 1979

¹³ Arbeiderbladet 14. desember 1979

¹⁴ Intervju med Nettstedet Utvik Senior 04.08.2002

feilslutninger? Eller like ille: Snakka han Karstein bare etter munnen, uten å mene det? Sigmund bekrefter: «Jeg husker dette. Vi snakka i det, jeg og han Karstein, flere ganger etterpå.»¹⁵

De fleste avisene hadde nyhetsstoff fra møtet dagen etter, men reportasjen i VG kommer først fire dager etter. Nå har Sandvik fått tid til å områ seg. Det kommer mer om hvordan han har tenkt å følge opp. Igjen får Sigmund og Karstein velvillige skulderklapp. Han omtaler dem som «to fine representanter for fiskerstanden». De har «på en klar og saklig måte lagt fram sitt syn». «Jeg må si det var meget veldokumentert stoff», sier Sandvik. Så faller det vesentlige spørsmålet: «Hva ble resultatet av møtet?»

«Det er klart at man ikke kan avvise slik saklig argumentasjon. De to hevdet som sitt syn at de også ville at deres konklusjon skal tillegges saken, ved siden av kommisjonens konklusjon», svarer Sandvik.

«Kommer dette til å bli gjort?»

«Jeg føler at slik saken står, er det vanskelig å komme særlig lenger med å bringe klarhet i hva som skjedde da «Utvik Senior» forliste», sier Sandvik. «Begge ga inntrykk av at de når ønsket ro omkring saken. Med dette innlegget kan vi anse at saken er utredet så langt som praktisk mulig. Jeg føler det er riktig at de pårørende og fiskernes syn skal bli tatt med. Derfor vil det bli laget et notat om de samtaler vi hadde, om det bevismaterialet som ble lagt fram og om den konklusjonen denne uavhengige undersøkelsen slutter opp om - at Utvik Senior ble pårent.»

Ble det laget et slik notat? Ikke så langt jeg har maktet å finne ut av¹⁶. Kommisjonens konklusjon ble stående alene som den offisielle sannhet i 25 år. Ingenting fra Bennex-søket fantes i mappa som omhandlet granskninga i Riksarkivet. Og ikke noe notat fra Sjøfartsdirektoratet.

«Det vi ønska var at granskingskommisjonens konklusjon skulle slettes og vårt syn skulle bli den endelige konklusjonen. Det vil si at det skulle anerkjennes av myndighetene at det ikke hadde vært en grunnstøting og at kollisjon var den sannsynlige forlisårsak», sa Karstein i ettertid¹⁷. «Vi trodde det materialet vi la fram skulle kunne utvirke ei slik revurdering».

Han og Sigmund var naive. De trodde at når de la fram bevis og argumentasjon som ikke kunne motsies så ville byråkratene i Sjøfartsdirektoratet bli overbevist og sørge for at den offisielle sannheta om forliset ble endra. De var ikke vant til folk som så ned i bordplata når de ble konfrontert, folk som ikke ville stå fram med oppfatninga si, folk som skygga unna sannheta om den skapte problemer. De tenkte ikke på formaliteter. På at de skulle ha formulert og stått på et krav om ei ny granskning og en ny kommisjon. At de burde ha krevd en skriftlig vurdering av kollisjonsteorien versus grunnstøtingsteori fra Sjøfartsdirektoratet i lys av Bennex-funnene. Spørsmål kunne vært fremma skriftlig: «Beviser sammensettingen og lokaliseringa av vrakdelar i Bennex-funnet at forliset skjedde i åpent hav? Om svaret på dette er ja, kan konklusjonen om knusing i fallene være korrekt? Må ikke i såfall kommisjonens rapport trekkes tilbake? Hvordan stiller direktoratet seg til Henriksens rapport? Forteller ikke blåsenes posisjon at båten ikke er knust i fallene? Er det riktig at kommisjon feilaktig har satt strek over Sigmund

¹⁵ Intervju, upublisert, 2007.

¹⁶ Jeg har gjort gjentatte henvendelser til Sjøfartsdirektoratet og de er ikke i stand til å finne et slikt dokument.

¹⁷ Intervju med Nettstedet Utvik Senior 04.08.2002

Fredriksens observasjon av fartøy på kollisjonskurs?» De så ingen grunn til å ta det skriftlig. De ville ta det der og da over bordet.

Sandvik vred seg unna. Den ene konklusjonen er like god som den andre. Han vil ikke «på stående fot ta stilling til hvilken teori som er mest sannsynlig, havarikommisjonens eller fiskernes», sier han til Harstad Tidende. «Det er vanskelig så lenge etter forliset å gjøre seg opp en mening», sier han til Arbeiderbladet. Han framhever at saken har vært grundig vurdert. «Det er vanskelig å komme særlig lenger med å bringe klarhet i saken».

Det mest opprørende ved behandlingen av Karstein og Sigmund er at Sandvik tillegger dem oppfatninger de ikke hadde. Ved å uttrykke forståelse for deres behov for ro, gir han inntrykk av empati, av å ha forståelse for den påkjenninga saka har vært for de etterlatte. Mens hans versjon av ro viser seg å være et snedig grep for å unngå ta oppgjøret med granskingskommisjonens oppkok.

Det kan godt være at behovet for ro omkring saka var oppe i møtet. Men Karstein og Sigmund ville aldri gå med på en ro hvor kommisjonens konklusjon ble stående. Deres ærend var å motbevise den. Få den fjernet. Den var en torn i øyet. Et slag under beltestedet. Sandvik får det til å se ut som man har kommet fram til salomonisk kompromiss som alle parter kan godta. Som skaper ro.

«Nesten hver dag har Utvik Senior ligget i tankene mine», fortalte Sigmund meg. «Hver gang jeg kjørte over Ballesvikskaret og så ut mot horisonten kom det for meg og det irriterte meg til de grader. Jeg hadde som en magesfølelse at dette ikke var avgjort enda. Jeg har vært opptatt av å få historia rett fordi det var viktig for de pårørende». ¹⁸

Karstein ble etterlatt med maktesløshet og innestengt sinne. Kommisjonens pressemelding hvor man gjorde forlisområdet «urent» og Utvik Senior hadde tatt feil av Kjølva og Oksen hadde føyet spott til skade. Når mannskapet - uten noen grunnlag - ble anklaget for å ha gjort en feil som erfarne skippere betegnet som så grov at den var «umulig», la det stein til byrden. Karstein slutta aldri å tenke på hva som kunne gjøres for å få historia rett. Det var en tærende uro. Det kom i tillegg til sorga.

«Alt som kommer fram blir tatt til etterretning», sa Sandvik til Nordlys. Jeg har levd i den villfarelse at det å ta noe til etterretning vil si å rette seg etter det. Og det er vel den assosiasjonen begrepet utløser hos de fleste. Det høres betryggende ut. Og det er nok meningen. Etter å ha blitt lurt en del av ganger av byråkrater som «tar det til etterretning» har jeg forstått at det kun betyr: «Med dette er vi blitt orientert ...». Det sier ingenting om vedkommende er enig eller. Eller om de bryr seg.

Man regnet med

I 2002 intervjuet jeg tidligere sjøfartsdirektør Ivar Sandvik for Nettstedet Utvik-Senior. Han var nå blitt pensjonist. «Det er lenge siden», sa Sandvik og viste til at det var vanskelig å huske konkret hvilke funn som kom fram av videoen som vist i direktoratet. Når jeg presenterer han for hvilke deler som ble funnet var hans spontane reaksjon: «Disse funnene må ha indikert området hvor båten gikk ned». Han gikk ut fra at dette må ha vært reaksjonen i direktoratet også tilbake i 1979.

«Man har igjen gjort som man ofte har gjort i disse sakene», forklarte Sandvik. «Kommisjonens konklusjon legges til grunn for den videre behandling. Det var lett å

¹⁸ Fra upublisert intervju, 2007.

oppfatte kommisjonens arbeid som en avsluttet undersøkelse (...) Kommisjonen var direkte oppnevnt av regjeringen som det organ som skulle ha ansvaret for granskinga. Man regnet med at den hadde hatt tid til å vurdere alle mulige sider av saka. Jeg vil ikke tro at det var noen kritiske behandling av kommisjonens konklusjoner».

Keiserens nye klær mister aldri sin aktualitet. Regjeringen har ikledd seg noe helt nytt og moderne; - en granskingskommisjon! En nyskapning. Nye aktører var gitt en viktig posisjon og hadde keiserens fulle tillit. De skreddere som tidligere hadde hatt oppgaven følte seg kanskje tilsidesatt, men måtte tie. Kritikkk av det nye ville være en kritikkk av keiserens dømmekraft. Når granskingskommisjonen presterer vrøvl i sin pressemelding og rapporten var bullshit, må embedsmennene i sjøfartsdirektoratet late som de ikke ser det, eller kanskje overbeviser de seg selv om at de ikke ser det, eller kanskje de ganske enkelt ser bort. Ned i bordplata. «Jeg vil ikke tro at det var noen kritisk behandling av kommisjonens konklusjoner», sier Sandvik.

Ikke spesiell betydning

Sjøfartsdirektoratet melder tilbake til Justisdepartementet: Kommisjonen tilrår ikke at granskinga gjenopptaes. Sjøfartsdirektoratet vil «ikke utelukke annen forlisårsak enn den kommisjonen har kommet fram til». «En kom imidlertid til at filmen ikke gir noe entydig svar på hva som kan ha vært årsak til forliset (...) En eventuell kollisjon som årsak til forliset har ikke spesiell betydning for det forebyggende arbeid i Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med fiskefartøyers sikkerhet.»

Den siste formuleringa er verdt så se nærmere på. Den er ullen. Den mest nærliggende tolkninga er denne: De siste funnene har aktualisert kollisjonen som forlisårsak. Men siden det er denne forlisårsaken som nå er mest sannsynlig ser man ikke noen hensikt i å gjenoppta granskinga; - enten fordi kollisjon ikke er en utbredt forlisårsak eller fordi det en en forlisårsak man ikke kan beskytte seg mot gjennom forebyggende arbeid.

Men det er jo ikke bare det forebyggende som er årsak til man vil og må granske forlis. Ansvar skal avklares. Dersom kollisjon er aktualisert er det sannsynliggjort at en kriminell handling har funnet sted. Skipet som rente Utvik Senior i senk har stukket av. Det må finnes! Sak har ei økonomisk side. De etterlatte kan ha krav på erstatning.

Dertil kommer hensynet til de etterlattes behov å bearbeide tapet. Uvissheten om hva som er skjedd er utålelig å leve med. Enda verre er det å leve med beskyldningene om at de som har gått bort skal ha forvoldt sin egen død. Å se bort i fra dette er hjerteløst.

Samtidig er det vanskelig å godta påstanden om at kollisjon som forlisårsak ikke hadde betydning for det forebyggende arbeidet i Sjøfartsdirektoratet - ikke bare for fiskefartøyers sikkerhet - men alle fartøyers sikkerhet. Risikoen for å bli rent ned er ikke unik for fiskefartøyer. Et raskt blick inn i listene over forlis på norskekysten på 60- og 70- tallet forteller at kollisjoner ikke er den mest vanlige forlisårsak, men forekommer regelmessig. Her er noen av forlisene: 1976 gikk loddesnurperen Neptuges av Ålesund ned etter kollisjon med en annen snurper på Finnmarka. Heldigvis ble alle ombord berga. En mann ble alvorlig skada. Men i da 1964 da banklinbåten Nysjø av Troms ble rent ned av et østtysk lastefartøy, omkom hele mannskapet på fjorten. I 1975 kolliderte og sank MS Kvigra med fiskelast utenfor Svolve. I 1972 blir frakteskuta Hystein rent i senk av hurtigruta. Mannskapet på 2 mann omkommer. Samme år sank fiskbåten MS Bas. Også den etter å ha kollidert med hurtigruta. En mann omkom. Det var også i 1972 at lasteskipet Stokkfjord forliste etter kollisjon utenfor Jæren. 1971 synker frakteskuta Gerd etter kollisjon i Solbergfjorden. Kollisjoner skjer fortsatt, med fatalt utfall, jfr. KNM Helge

Ingstad.

Og så er det de uforklarlige forlisene. Der båter forsvinner fra havets overflate i godt vær. Kollisjon kan være ei forklaring, kanskje med utbåt. Det er blitt spekulert i at disse forlisene kan sammenheng med militær aktivitet under den kalde krigen. Jeg tenker først og fremst på linebåten Vårland i 1973. Været var godt og andre båter fisket i samme område. 5 mann omkommer. Jøviktind fra 1969 er et annet eksempel. Ingen av mannskapet på 7 ble funnet. Og så er det Utvik Senior. Det er ikke mange av disse forlisene. Når man går inn og ser på noen av de som er blir framstilt som uforklarlige, kan det vise at det har vært uvær og at det har vært kjent at båten har dårlig stabilitet ¹⁹, eller det er ting som tyder på eksplosjon ombord ²⁰.

Så til det spesielle ved formuleringa: Kollisjon har ikke *spesiell* betydning for det forebyggende arbeidet. Antakeligvis er dette bare uklart tenkt og dermed dårlig formulert. Var det noen forlisårsaker som hadde *spesiell* betydning for det forebyggende arbeidet? Måtte mistanken gå i retning av forlisårsak av *spesiell* betydning dersom man skulle være villig til å sette inne ressurser på gransking?

På mitt spørsmål om det ikke måtte være fruktbart for sikkerheten til sjøs å diskutere tiltak mot kollisjon svarte Sandvik: «Det er jeg i grunnen enig i - og slike diskusjoner har foregått hele tiden.»

Vil ikke utelukke

Det er enda mer som ullent i den kort begrunnelsen fra direktoratet. Sjøfartsdirektoratet vil «ikke utelukke annen forlisårsak enn den kommisjonen har kommet fram til». Men hvorfor er det behov for å si dette og hva legger den i det? Kommisjonen har jo ikke sjøl utelukket alle andre forlisårsaker enn feilnavigering og kantring. Det den utelukker er forlis som resultat av skrogsvikt eller eksplosjon. Men den utelukker ikke kollisjon. Den finner det lite trolig.

Så hvorfor finner sjøfartsdirektoratet finner det nødvendig å uttrykke at det ikke utelukker andre forlisårsaker? Det må være for å fortelle at den i dette spørsmålet inntar en annen posisjon enn kommisjonen. Det må sannsynligvis være som resultat av ny informasjon som er kommet fram etter kommisjonens rapport, dvs fra Bennex-søkene og fra evalueringa til sjøfartsdirektør Henriksen. Forteller direktoratet oss at nå er heller ikke skrogsvikt og eksplosjon utelukket? At den på dette punktet er fullstendig på kant med kommisjonen? Eller er det kun kollisjonen den har i tankene?

Det oppsiktsvekkende her den totale mangelen på presisjon og fraværet av ei åpen drøfting; - at det er mulig å være så tåkete. Det er en prestasjon! Det eneste som er tydelig er konklusjonen: Ikke behov for å gjenoppta granskinga.

Dersom man virkelig hadde ønsket å være i posisjon til å en reell og balansert tilrådning på gjenopptakelse av gransking ville det være en rekke konkrete spørsmål man måtte ta

¹⁹ Boye Nilsen er et eksempel på et fartøy som var kjent for å ha dårlig stabilitet. (xxx Sett inn kilde)

²⁰ Tilgjengelig kilder: 1) Sjøulykkesstatistikk fra Statistisk Sentralbyrå. Registrerer forlis for alle norskregistrerte skip ned til 25 bruttotonn. Utvik-Senior var 99 bruttotonn. 2) *Skipet*. Tidsskriftet for Norsk Skipsfartshistorisk Selskap. www.skipet.no Jeg har ikke foretatt en fullstendig gjennomgang av kildene. Hensikten har kun vært å påvise at kollisjoner er en ordinær og ofte forekommende forlisårsak.

stilling til: Har de etterlatte med Bennex-søket påvist forlisområdet. Betyr Bennex-søket at knusing i fallene i sør ikke er aktuelt? Bærer noen av vrakdelene preg av kollisjon? Hvordan stiller man seg til kommisjonens nye utspill som hevder det at det urent farvann der de etterlatte gjorde sine funn? Er det sannsynlig at skipperen har feilnavigert ved å forveksle Oksen og Kjølvå? Var Aarvaks radarobservasjon Utvik Senior med kurs for Kjølvå? Hva ligger det i at kollisjon som forlisårsak ikke har spesiell betydning for sjøfartsdirektoratets forebyggende arbeid?

Kanskje er ikke Sjøfartsdirektoratet fullstendig overbevist om forlisområdet er funnet? Kanskje spør man seg om man ikke må finne motoren for å angi forlisstedet presist? Neste spørsmål vil i såfall være: Vil ikke ny leting med ROV med utgangspunkt i lukekarm med stor sannsynlighet føre til at motoren blir funnet ²¹. Vil det derfor være verdt å sette i gang slik leting? Eller det uinteressant fordi det mest sannsynlig vil bekrefte kollisjon om forlisårsak og slik ikke være av verdi for forebyggende arbeid?

Hva sjøfartsdirektoratets mener om disse spørsmålene, og om de hele tatt hadde gjort seg opp en mening, forblir en hemmelighet.

Nye momenter

Og justisdepartementet spør ikke. De har fått en tilrådning fra en sakkyndig instans, riktignok uten en sakkyndig utredning, men det hefter ikke. Når Justisdepartementets legger fram det endelig avslaget på forespørselen fra Fiskarlag om gjenopptakelse av gransking er den et ekko av Sjøfartsdirektoratet begrunnelse. Bortsett fra på et punkt hvor ekkoet er mer markant enn kilden:

«Justisdepartementet legger til grunn for beslutningen at det ikke har kommet til nye momenter etter at den offentlige undersøkelseskommissjonen har lagt fram sin rapport».

Departementet sier i klartekst det som i tilrådinga fra Sjøfartsdirektoratet bare underforstått, at Bennex-søket ikke tilfører nye momenter til saka.

Vi husker kommisjonsleder Fugleberg fra starten av granskinga: ”Det er svært viktig å finne vraket dersom det skal bli mulig å si noe mer bestemt om årsaken til forliset». I dette ligger at når man finner forlisstedet, så både peker det mot bestemte forlisårsaker og utelukker andre.

Kommisjonen har tydeligvis oppfattet at Bennex-søket har påvist forlisområdet. Nå er dette området som gjelder. Det kommer fram av pressemeldinga. De kan ikke lenger holde fast ved at båten er knust i fallene i sør. Svaret deres er å flytte forlisstedet, men holde fast ved at det er en grunnstøting.

Bennx-søket tilfører nye momenter som gjør at kommisjonen radikalt må endre premissene for sin konklusjon. Det sies ikke, men halvparten av konklusjonen faller bort. Nå må ising med påfølgende stabilitetstap og kantring kuttet. I fallene i sør er det en rekke grunner etter hverandre, like under overflata, som kan knuse båten dersom den driver inn i denne haikjeften. I området kommisjonen nå sier det er urent er det ingen mulighet for at en kantra båt skal ha blitt knust. Om Utvik-Senior kantrer - uansett hvor langt nord - blir den ikke knust før den møter haikjeften i sør. Og da kan ikke lukekarm og

²¹ Det mente Johs Rønneberg, skipperen på redningsskøyta som var plattform for Bennex-søket. Hans oppfatning var, at om det ble stilt midler til disposisjon, ville man ha funnet resten, dvs også motoren, innen få dager. (VG, 18. august 1979)

radarantenne ligge ute på Indre Vesterbåen.

Sjøfartsdirektoratet må forøvrig være fullstendig i villrede om hvor det er ureint. Det er først i sitt vitnemål i 2003 at Dahle kommer fram med at det er nord i Medfjorden, innafor Kjølva, kommisjonen mente Utvik Senior gikk på grunn. Det finnes ingen korrespondanse mellom Sjøfartsdirektoratet og Kommisjonen etter at denne kom med sin pressemelding. Jeg ser for sjøfartsdirektoratets sakkyndige råd som stikker hodene sammen over draft og leter febrilsk etter ureint farvann «der de etterlatte gjorde sine funn». Og blir enige om at kommisjonen er oppnevnt av regjeringen.

Bennex-søket endrer hele saka. Den får kommisjonen til å flytte antatt forlisområde og dermed legge vekk en av to sannsynlige forlisårsaker. Denne flyttinga av forlisområdet må ha med Bennex-søket å gjøre. Bennex-søket tilfører åpenbart saka nye momenter.

«Jeg er dypt skuffet over Justisdepartementets beslutning i denne saken», skriver Ole Hay, den fremste ildsjelen bak Bennex-søket i brev til Sjøfartsdirektoratet i april 1980. Han setter fingeren på Fiskarlaget representant i kommisjonen, Aksel Alexandersen, som han hevder offentlig har gått ut med at mannskapet på Utvik-Senior har tatt feil av to landemerker, Oksen og Kjølva. Hay ser på dette som «en grov æreskrenkelse». Det er kanskje ikke så rart at det er Alexandersen fra Senja han peker på. Han deltar på fisket utafor Senja. Han må vite bedre.

Hay viser til kart han tidligere har oversendt til direktoratet, kart nr 85. Han påstår at dette kartet beviser på at det ikke finnes noe undervannsskjær i området som kommisjonen har utpekt som urent. Noen i sjøfartsdirektoratet har notert for hånd på brevet fra Hay: «Vi setter opp et pent brev til Hay og takker for lånet av kartet».

I aksjonsgruppas rapport fra Bennex-søket gir Hay anbefalinger til forebyggende arbeid for fiskefartøyers sikkerhet. Han anmoder om at forsvaret ikke legger øvelser til fiskefeltene i de periodene hvor det er mest aktivitet.

Utover nyåret i 1980 fortsetter fiskerne å få opp vrakdeler fra Utvik Senior i området omkring Indre Vesterbåen. Bruk blir ødelagt når det blir sittende fast i tunge vrakdeler. Lensmann Trulsen i Gryllefjord har gjort avtale med fiskerne om at de tar i land vrakdelene slik at de kan bli registrert. Han ber om en opprensning med statlig midler. Han sier til avisa Nordlys at han regner med at «man i lang tid framover vil få nye vrakfunn før det kan settes sluttstrek for Utvik Senior tragedien». I overskrifta på artikkelen står det at vrakdelene blir funnet i «forlisområdet til Utvik Senior ... ». ²²

Så blir det stille.

På tiårsdagen for forliset er det ingenting i avisene. På tyveårsdagen i 1998 er det kun Harstad Tidende som skriver. Notisen på baksida er ikke lenger enn at den gjengis her:

... for tyve år siden

19. februar 1978

Senja-bygder hardt rammet av nytt uforklarlig båtforlis. Ingen av de ni ombord i Utvik Senior er funnet. Tragedien blir ikke mindre gåtefull ved den observasjon som er gjort via

²² Nordlys, 12.01.1980

radar om at et ukjent fartøy i stål har krysset kursen til Utvik Senior i det aktuelle tidsrommet for forliset.

