

KYSTENS TRAGEDIER – 7:

MØTE I TÅKE

Av Idar Kristiansen
Tegninger av
Per Frenger



Når konge og jarl tørner sammen, kan utfallet stundom bli tragisk, vet historien å berette. Slik også på Vestfjorden natt til 17. juni 1924. «Kong Harald» ble «Haakon Jarl»s og 18 menneskers bane...

Det er vor tunge lod at meddele for slegt og venner, at vor høit elskede søn og bror og min svigerbror Olaf Andreas Dragnes omkom i Vestfjorden ved ulykkestilfælde nat til 17. juni, 26 aar og 1 maaned gammel.

Slik stod det å lese i en dødsannonsen i Lofotposten for 19. juni 1924. Etter navnene til de pårørende hadde avisen denne tilføyelsen:

— Han var en sol i hjemmet, alltid munter og glad. Han har faret tilsjøs siden han var 14 aar, en tid paa langfart, men mest paa kysten. Avholdt av officerer og mandskap blev han paa sin post for at redde andre, til havet lukket sig over ham. Fred med dit minde! Elsket var du i livet, savnet er du i døden.

Ulykken som kostet Olaf Andreas Dragnes livet, virket som et sjokk fra landsende til landsende da den ble kjent — først og fremst fordi den på alminnelige mennesker virket så fullstendig unødvendig. Som det ble skrevet etterpå, hendte den da man minst skulle vente det: Midtsommerstid, lyse netter, rolig sjø og vær. Bare den ulykkelige, ugjennomsiktige svartskodde...

Hva hadde hendt?

En konge og en jarl hadde møtt hverandre. Som vi vet fra historien kommer det ikke alltid noe godt ut av det når konge og jarl møtes. Da hurtigruteskipene «Kong Harald» og «Haakon Jarl» møttes natt til den 17. juni 1924, gikk det rent ille. 18 mennesker omkom, og «Haakon Jarl» gikk til bunns i den våte massegraven som heter Vestfjorden.

Ved 1-tiden om natten lå skipper Krutnes fra Kjerringø med sin båt «Enigheten» ved Øiensvegrunnen og drog line i tett tåke. Da oppfattet han et fjernt ul, et advarende rop fra et skip oppe i nord. Like etter hørte han et nytt ul — men denne gang fra en mer sydlig retning. Skipper Krutnes var kjent i farvannet og kunne legge sammen to og to. Det måtte være syd- og nordgående hurtigrute som ropte advarsler til hverandre der ute i tåkemørket: Kom ikke for nær meg!

Etter en stund forstummet signalene. Skipper Krutnes drog sin line og tenkte ikke mer på saken. Ikke før han plutselig la merke til noe som kom drivende forbi båten hans. Hva kunne nå det være for noe? Livbelter! Og kasser,

planker, dører — gode Gud! Her måtte det være skjedd en ulykke!

Det var skjedd en ulykke.

«Kong Harald» hadde forlatt Svolvær klokken 20.30 om kvelden den 16. i sydgående rute. Været var stille og ganske siktbart, men noe øverskyet ved avgangen. Det viste seg imidlertid at det lå ujevne tåkeflak på Vestfjorden. Ved 23-tiden var tåken blitt temmelig tykk, men «Kong Harald» hadde en rute som skulle holdes best mulig, og skipet fortsatte videre med full fart. Ved halv ett-tiden var man kommet omtrent fem kvartmil nord av Eggeløss fyr, omtrent en halv times reise nord av Landego. Da oppfattet man noen svært utdelige fløytesignaler rett forut. Litt senere var signalene der igjen, noe tydeligere, men fremdeles svært svake. Kaptein Johannes Berg-Hansen regnet med at det måtte være nordgående «Haakon Jarl» som nærmet seg, skipene brukte vanligvis å passere hverandre omtrent der.

Kaptein Berg-Hansen antok at «Jarlen» fremdeles var et godt stykke

borte, men slo likevel sakte fart på maskinen da man hørte signalet andre gang. Best å være forsiktig! Tåken er lumsk, den kan få det fjerne til å virke nært, og det nære til å virke fjernt. Den er morderens beste venn, den kan forvandle venn til fiende!

I fem minutter fortsetter «Kong Harald» på kursen for halv fart. Da hører «Jarlen» for tredje gang — og nå faretruende nær. Kaptein Berg-Hansen slår øyeblikkelig stopp i maskinen. Propellene presser ikke lenger jernskroget fram gjennom sjøen. Bare tregheten gjør at det fortsatt beveger seg i samme retning som før.

Sikten er mellom 60 og 100 meter i det øyeblikk man plutselig oppdager de utydelige konturene av et skip forut, tre streker om styrbord. Det søkker gjennom alle på broen — nå gjelder det å handle fort!

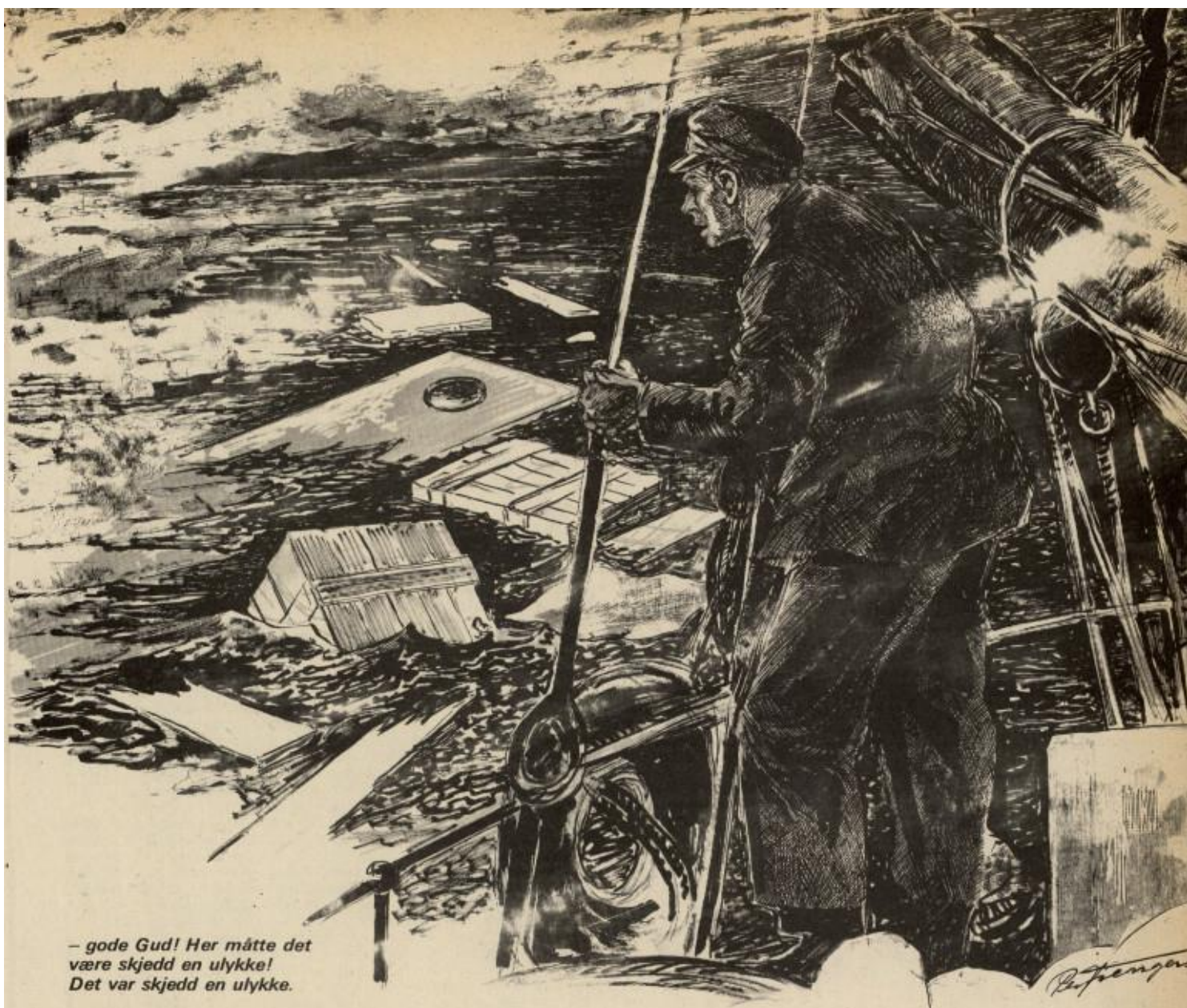
Og fort roper skipene til hverandre med sine fløyter. Fra «Kong Harald» kommer et kort støt: Vi går til styrbord! To støt fra «Jarlen»: Vi går til babord! Og deretter tre raske støt fra «Kong Harald»: Vi går akterover!

Kaptein Berg-Hansen har skjont at skipene har for kraftig sig til at unnskikende kursending kan forhindre kollisjon. Særlig ettersom «Haakon Jarl» signaliserer *babord* tor — altså at man viker til *samme* side som «Kong Harald», siden båtene er på motsatt kurs. Han gjør det *han* oppfatter som det eneste riktige i øyeblikket — slår akterover. Propellene arbeider febrilsk, farten, siget i skipet på 1110 brutto registertonn minker sekund for sekund. Skjer det fort nok?

Kaptein Idar Pettersen på «Haakon Jarl» har også en tid vært klar over at et annet skip nærmet seg på møtende kurs. De såre, advarende fløytesignalene har nådd fram til «Jarlen» gjennom den fuktige ull-luften som omgir skipet. Halv fart! beordrer Pettersen. Stopp! beordrer han, på samme måte som sin kollega noen skipslengder borte. Maskinen slutter å arbeide. I tre minutter puster den ut, mens skipet fortsetter videre på tregheten.

Da, plutselig, dukker «Kong Harald» fram av tåkeveggen på kryssende kurs. Kaptein Pettersen gjør det han mener er det eneste riktige: Full fart forover! Her gjelder det å få opp farten, og smette forbi mens man kan!

Men man kan ikke. Skipene er kommet for nær hverandre. «Kong Harald» sier fortsatt fremover. Med uhyggelig kraft tårner konge og jarl mot hverandre. «Harald»s baug rammer «Jarlen» på styrbords læring, like i forkant av salongen. «Jarlen»s fart gjør at baugen flører opp skipssiden. Et gapende hull viser seg. Vannet fosser inn, noen meter under «Jarlen»s



— gode Gud! Her måtte det være skjedd en ulykke!
Det var skjedd en ulykke.

travajebåt som er blitt smadret ved kollisjonen. Klokken er blitt 00.40.

De aller fleste om bord er forlenget gått til køys. En ubeskrivelig forvirring og panikk oppstår på det rammede, hjelpeløse skipet. Det er omkring et hundre passasjerer om bord i «Haakon Jarl», noen av dem er barn. Det er et gruoppvekkende øyeblikk. Redselslagen og fortumlet styrer passasjerer og frivakt ut av køyene i bare nattøyet. Slik skildrer Lofotposten disse minutene:

— Paa det skadede skib, som alt da var begyndt at synke, hørtes de mest hjerteskjærende jammerrop fra hel- og halvnakne mennesker i deres fortvilede og for saa mange resultatløse kamp for livet. Det var et grusomt øyeblikk, saa forferdelig rædselsfuldt, at det aldrig kan glemmes av nogen av de, som var øienvitne til katastrofen.

Et noe annet inntrykk kunne man få av de svarene kaptein Pettersen gav under den rettsaken som fulgte ti måneder senere.

— Hadde De inntrykk av at folk tok det med ro, eller var det panikk om bord? spør administratør.

— De kom jo strømmende opp da i

nattøy, men der var ikke egentlig panikk.

— Det er nevnt noe om en dame med et barn som skrek?

— Det så jeg ikke noe til.

— De stod altså på broen til båten sank?

— Ja, vannet stod så høyt at jeg va- det ut.

Men det var nok panikk, selv om ikke kapteinen registrerte den. Man prøvde i all hast å få de tre gjenværende livbåtene på vannet. Ved en av dem ble tømmermannen, Johan Andersen, alene om å gjøre båten klar inntil frivakten rakk å komme på dekk. Plutselig ble han rammet i hodet av ett eller annet, og mistet bevisstheten. Da han kom til seg selv, lå han i sjøen. Båten med passasjerer var også kommet ut, men dessverre på en høyst uheldig måte. Et tau hadde kilt seg fast i en av blokkene i daviten. En av de panikkslagne passasjerene kuttet like godt repet av. Båten stupte i sjøen, og ble fylt av vann. Men tømmermannen, som nå var kommet til seg selv, klarer å bringe den på rett kjøll, og dermed redde flere menneskeliv.

Også på «Kong Harald» var det til-

løp til panikk. Men offiserenes rolige, bestemte opptreden gjorde at man fort hadde situasjonen under kontroll. I løpet av tre minutter klarte man å få samtlige båter på vannet. En av dem ble rodd av lettmatros Olaf Andreas Dragnes. Vi lar Lofotposten fortelle:

— Blandt de heltemodige sjømenn som især utmerket sig ved iherdigt og farefuldt arbeide for at bjerge medmenneskers liv var ogsaa lettmatros Andreas Dragnes, søn av los Dragnes i lokalfarten. Andreas Dragnes foretok tre ganger redninger med båt fra «Haakon Jarl» til «Kong Harald». Men ved tredje forsøk satte båten sig fast i noget tauverk. Og han og de øvrige i båten fulgte dragsuget efter skipt tilbunns.

55 passasjerer og 24 av mannskapet fra «Haakon Jarl» ble etterhvert berget om bord i «Kong Harald», hvor man gjorde sitt ytterste for å hjelpe og trøste. Mange hadde mistet en eller flere av sine aller nærmeste, og var på vandriddets rand. En gruppe sangere fra Chicago gjorde i denne situasjonen et utmerket arbeide.

To av passasjerene døde etter at de var kommet om bord i «Kong Ha-

rald». Det var fruen til stortingsmann Norman Pedersen fra Hammerfest, og den danske direktør Alf Hansen. Stortingsmann Pedersen ble reddet.

Blant de som ikke ble reddet var en fru Heitmann og hennes lille datter. Fra «Kong Harald» kunne man se hvordan fru Heitmann kjempet fortvilet i sjøen og prøvde å løfte sin datter opp over vannet. Det hjalp så lite. Dragsuget etter «Haakon Jarl» ble for sterkt også for henne.

En annen av de omkomne var disponent Jens Ellingsen fra Sigerfjord, en av Nord-Norges mest fremtredende menn. Han var blant meget annet skaper av Hindø Dampskibsselskab. Hans bortgang var et tap som på mange måter virket følelig i landsdelen*. Men det kan likevel synes som om en ung Tromsø-gutts skjebne var enda mer tragisk.

Gutten, som var 13–14 år gammel, hadde gjennom lang tid ligget på Vensmoen Sanatorium og kjempet mot tæ-

Fort. side 42

* — Storskogen i Nord-Norge synes at bli temmelig glissen nu, skrev Lofotpostens redaktør Paulsen.



irish moss

4711
SIR
international

Helt
ny
herre-
serie



ENEFORHANDLER: PER IVERSEN A/S - OSLO

Norge ut i...

Fort. fra side 40

27 dager (solflekkene roterer med solen så lenge de eksisterer). Solflekkene er altså hovedkilden til solvindene i verdensrommet.

Nye puslespill å løse

Oksebåsen er en bortimot ideell raketbase. Først og fremst på grunn av beliggenheten under «smultringen». Dernest sikkerhetsmessig – Oksebåsen skjærer (som navnet gir inntrykk av) omkringliggende bebyggelse. Havet utenfor (nedslagsfeltet for de forskjellige rakettrinn) er åpent og har liten skipstrafikk.

Hva med Andøya rakettskytefelt i fremtiden? Norge ligger i øyeblikket et hestehode foran alle andre når det gjelder studier av de lavere deler av ionosfæren. Nye raketter og ballonger vil gå til vær for å holde forspranget. I 1976 vil en geostasjonær satellitt bli parkert i «smultringen». Alt dette vil trolig gi informasjonsbiter nok til å fylle hullene i det puslespillet man nå holder på med. Men verdensrommet er fullt av store og små puslespill – når det ene er sluttført, vil det alltid være andre som krever løsning. ■

Møte i tåke

Fort. fra side 23

ringen som ville ødelegge lungene hans. Kuren hadde gått over forventning, han var ganske frisk, nå skulle han endelig få komme hjem, komme bort fra det dødens forværelse som Vensmoen var på denne tiden.

Han kom bort fra forværelset. Postekspeditøren var en av de siste som forlot den dødsdømte «Jarlen». Han gjorde iberdige forsøk på å redde verdiposten som var betydelig – bl. a. bestod den av ca. 70000 kroner som skulle brukes til militær lønninger nordpå. Imidlertid fosses vannet inn fortore enn han klarte å tømme skuffene. Pengene gikk tapt. Men selv berget han livet.

I løpet av åtte-ti minutter – noen mente siden bare to minutter – var «Haakon Jarl» borte, sunket ned til den samme bunn hvor en eldre «Haakon Jarl» hadde lagt seg til hvile i 1870-årene. Historien har en tendens til å gjenta seg, også til sjøs. ■

I samme øyeblikk som «Haakon Jarl» gikk ned med akterenden først, så utkikken på «Kong Harald» 2–3 personer på «Jarlens» fordekk. Da skipet sank, falt de akterover mot brokappen. – Det var forferdelige skrik da flere fulgte med i dragsuget, kunne øyenvitnene fortelle senere.

«Kong Harald» oppholdt seg på ulykkestedet i over to timer. Ved femtiden om morgenen kom skipet inn til Bodø, hvor nyheten hurtig ble spredd og vakte bestyrtelse og dyp sorg. Det ble øyeblikkelig satt i gang en lynaksjon for å skaffe klær til de reddede fra konfeksjonsforretninger og private. Klokken 12.30 gikk «Kong Harald» videre sydover med flagget på halv stang, og med direktør Hansens lik på fordekket mellom livbåtene fra «Haakon Jarl». Samtidig var fru Norman Pedersens lik på vei nordover med en annen jarl-båt – «Sigurd».

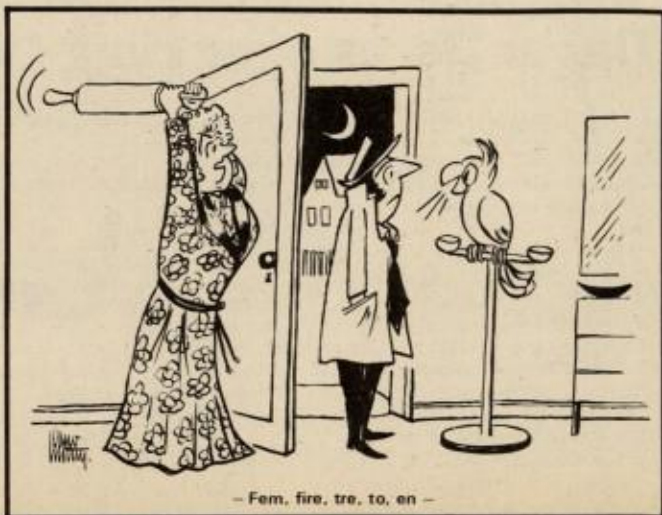
Da «Kong Harald» kom til Trondhjem, hadde skipene på havna firt flaggene på halv stang. – Overalt såes alvorlige ansikter, kunne avisene fortelle. – Mange blottet hodet da «Kong Harald» stille og tungsindig gled inn til kaien.

Kaptein Berg-Hansen uttalte til Aftenposten at den fryktelige ulykken måtte være en skjebnens tilskikkelse. Om det bare hadde vært en eneste meters større avstand mellom skipene, ville de gått klar av hverandre.

Det var ikke få som mente at kapteinene Berg-Hansen og Pettersen hadde mer ansvar enn den såkalte skjebnen. Hadde de fulgt styringsplakatens påbud om øyeblikkelig stopp da de hørte hverandres første fløytesignal? Hadde redningsutstyret vært slik det burde være? Hadde det ikke vært mest fornuftig, ja rent ut sagt det eneste fornuftige, å holde «Kong Harald»s baug inne i «Jarlen»s sør så lenge som mulig, slik at det ble tid til å redde flere?

I rettssaken neste vår ble anklagene om uaktsomhet avvist. Kapteinene hadde handlet ut fra gjeldende praksis, de hadde gjort hva man med rimelighet kunne vente av dem. Det samme hadde øvrige offiserer og mannskap. Det fantes intet grunnlag for bebreidelser.

Men oppover langs kysten diskuterte man likevel i mange år om ikke denne som så mange ulykker til sjøs var høyst unødvendig, alle forhold tatt i betraktning. Det synes litt lett-vint å skyldte på skjebnens luner når 18 menneskeliv og et skip går tapt under omstendigheter som de på Vestfjorden natt til den 17. juni 1924. ■



– Fem, fire, tre, to, en –