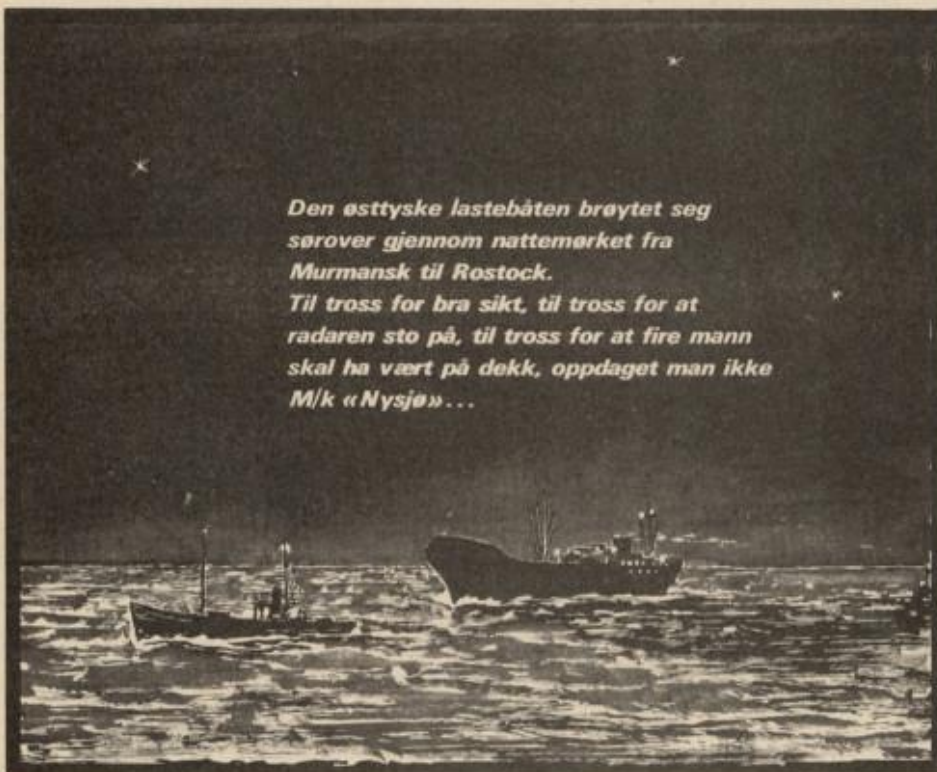


## KYSTENS TRAGEDIER:

# HENRETTELSE PÅ

Av Idar Kristiansen. Tegninger: Per Frenger.



*Den østtyske lastebåten brøytet seg sørover gjennom nattet mørket fra Murmansk til Rostock. Til tross for bra sikt, til tross for at radaren sto på, til tross for at fire mann skal ha vært på dekk, oppdaget man ikke M/k «Nysjø»...*

Fra et grått fiskevæp opppe i mørketiden banker en åtti fots fiske-skøyte ut mot storhavet, mot Ishavet, mot et enda tettere mørke enn det var der den kom fra. Rett mot nord stevner den, mot frostvinterens ude hav. De fjorten om bord vet hva de har i vente: To-tre ukers hvileløst slit i storm og frost og snøskav, knapt tid til et hastig måltid iblant, knapt tid til søvn. I 18-20 timer hvert døgn må de arbeide under en himmel som bare et par timer ved middagstider skifter fra sort til grått, bare fire-fem timer kan de regne med å få strekke sine verkende lemmer på køya i lugaren.

De tenker vel knapt over at de har et av verdens hardeste yrker, disse karene. Yrket er blitt en selvfølge, de har det i blodet, de er fiskere av arv og avstamning og natur. De er fiskere fordi det er dette yrket de kan, det er dette yrket som er livberging, som er brød og klær og avdrag på lån til hus og ny vaskemaskin og alt det øvrige familien der inne i været trenger til. De har hjem, barn, kvinne, de har familie som menn i andre yrker, familier som det skal penger til for å brødfø på en-standig måte. Derfor drar de gang på gang nordover mot mørket, mot overising og storm og sjødrefs, mot slit og

strabaser. Men også mot fiskebanker med mulig rikdom i dypet. Derfor drar de midtvinters mot Nygrunnen og Hjelmsøybanken og Nordkappbanken, hvis de da ikke like godt drar til Bjørnøya eller Spitsbergen.

De fisker, de sliter, de er heldige og får bra fangst. Båten har femti-seksti tonn inne. Karene er fornøyd. Så setter de kurs sørover mot været hvor de skal levere fangsten, mot en landfast brygge og en hastig visitt hjemom for ny utgang.

De setter kurs for land og hjem. Men ikke alltid kommer de fram. Motorkutter «Nysjø» gjorde det ikke den søndagsnatten i januar for syv år siden. Den 43 år gamle skipper Selmer Larsen skulle aldri mer komme hjem til de tre ungene sine i Tromsø. Hjem kom hverken Bjarne eller Noralf eller Henry eller Arnt, hjem kom ingen av de fjorten som hadde slitt seg til fangst oppe i ishavsmørket. Men det var ikke deres skyld.

Som lyn fra klar himmel

Været ter seg ganske bra da M/k «Nysjø» natt til søndag den 26. januar er på vei fra feltet: Frisk bris til liten kuling, fem til syv minusgrader, en liten snøeling iblant. Ingen ising, ingen

vasking, ingen problemer av betydning. To mann står og prater i rorhuset, stirrer fremover i mørket, tenner en hjemmerullet sigarett. Nede i maskinen sysler maskinist Henning med tvistdøtt og oljekanne. Resten av mannskapet sover for lengst, de faller fort i søvn, disse karene, når anledningen byr seg. Alt er normalt, alt er slik det bruker å være på veien opp fra feltet. Selv den mest vaksomme skipper får en følelse av trygghet når han står i rorhuset på hjemvei i maksver og føler varmen fra maskinen og hører den rytmiske dunkingen som for lengst er blitt ett med ham selv.

Alt er nesten normalt. Nesten.

Skrått fra akter nærmer en svart skygge seg hurtig. En skarp, svart baug kløver sjøen med femten knops fart. Snart har den innhentet «Nysjø». Så skjærer den seg inn i treskroget, smadrer det med uhyggelig kraft, kløver det i to.

Karene på «Nysjø» aner ikke hva som skjer før sjøen lukker seg rundt dem og maskin og fiskelast. Alt skjer hurtig. En barmhjertig henrettelse, kunne man fristes til å si. Det er bare den ting, at karene om bord på «Nysjø» har gjort seg fortjent til livet, ikke til døden.

Mandag var nyheten kjent over hele landet, ja, over store deler av Europa. Avisene hadde svære overskrifter, mange over syv spalter topp, første side. I sort ramme under sin overskrift skrev avisen «Nordlyss» i Tromsø blant annet:

— Et nytt ulykkesbudskap slo ned i mange hjem og rammet også Tromsø med forferdelig kraft da meldingen kom i går formiddag om at hele besetningen på bankbåten «Nysjø» av Tromsø etter alt å dømme satte livet til da den tyske lastebåten «Trattendorf» rente kutteren i senk på Hjelmsøybanken i de tidlige morgentimene søndag.

Den første meldingen om ulykken kom til Hammerfest Radio klokken 03.24 søndag morgen. Det var den østtyske skipperen på «Trattendorf» som meldte fra om kollisjonen og oppgav posisjon. Vakhavende på Hammerfest Radio varslet straks redningskøyta «Gustav B. Bull» som lå i Havøysund og som med en gang gikk ut. Klokken 4.12 nådde meldingen sjefen for sjøredningstjenesten i Honningsvåg, havnefogd Erling Hafto, som lot alarmen gå.

«Gustav B. Bull» nådde ulykkesområdet ved sekstiden om morgenen, vel tre timer etter at kollisjonen hadde funnet sted. Den 8600 tonn store bulkbåten fra Øst-Tyskland befant seg fremdeles i området, mellom fiskekasser og linestamper og annet vrakgods som fløt omkring. Posisjonen viste seg å være 8,2 nautiske mil nord av Hjelmsøystauren.

Ingen overlevende

Andre fartøyer kom til etter hvert: Redningskrysseren «Haakon VII», oppsynsskipet «Nornen», jageren «Bergen», tråleren «Polartrål». Senere kom også «Nils Lyso» til området.

All leting etter eventuelle overlevende kunne bare bekrefte hva man hele tiden hadde visst: Der var ingen overlevende.

Oppsynsskipet «Nornen» formidlet en anmodning fra politimesteren i Hammerfest til den østtyske skipperen om å komme inn for å avgi forklaring. «Trattendorf» søkte sammen med de øvrige fartøyer hele søndag. Man trodde anmodningen ville bli fulgt. Men mot kveld satte skipet kursen sørover. Hjem til Rostock.

Skipet forsvant mot sør. Lenger og lenger bort fra ulykkesstedet. Lenger og lenger bort fra 10 enker og 19 farløse barn oppe på ishavskysten.

Skipet hadde juridisk rett til å stikke av. Kollisjonen skjedde i internasjonalt farvann, derfor kunne ikke «Trattendorf» beordres i land. Men moralsk kan oppførselen vanskelig forsvares.

Også andre gjorde seg skyldig til kritikk den søndagen. Ikke minst NRR, som i en uoverveid ekstra nyhetssending klokken 16 bragte melding om ulykken. Gjennom radioapparatet fikk enkelte av de pårørende høre at ektemann, sønn eller far var druknet, 8,2 nautiske mil nord av Hjelmsøystauren.

Den østtyske skipperen påstand pr. radio at «Nysjø» hadde gått for slakte lanterner, en påstand som alle me-

# HJELMSØYBANKEN



Så skjærer baugen seg inn i treskroget, smadrer det med uhyggelig kraft, kløver det i to.

ningsberettigede på det skarpeste tilbakeviste. Bankbåter gjør ikke slikt, ikke hvis de ikke har vært utsatt for alvorlig uhell. Det hadde ikke «Nysjø» vært, før den ble rammet av «Trattendorf»s stålbaug. «Nysjø» hadde to aggregater om bord. Den hadde elektriske lanterner foruten oljelanterner. At ikke lanternene skulle ha vært tent, er rett og slett utenkelig.

En annen melding ble også skarpt kritisert. NRK kunne fortelle verden at bankbåtene vanligvis bare har én mann på dekk på vei opp fra feltet. Fiskerne kunne fortelle noe annet. To mann i rorhuset og én i maskinen var det vanlige. Om det dukket opp problemer av en eller annen art, ble dessuten skipperen tilkalt.

Fiskernes fremstilling er riktig, i hovedsaken. Men det hender nok at bare én mann er på dekk. Overdreven lojalitetsfølelse mot kolleger er ikke alltid verd å anbefale.

## Så en rød lanterne

Sjøforklaring ble holdt i Rostock mandag den 3. februar. Av havarirapporten fremgår det at man fra «Trattendorf» så et rødt lys straks for kollisjonen skjedde. I følge østtyskerne dukket det opp på styrbord side, så

nær innpå at det gav små muligheter for manøvrering. «Trattendorf» slo stopp i maskinen og gav babord ror, men skipet hadde på dette tidspunkt 13 knops fart, og straks etter skjedde kollisjonen.

Fra «Trattendorf» så man nå et fartøy gli forbi styrbords side. Først på dette tidspunkt ble det klart for de ombordværende at man hadde kollidert med et fartøy. Det ble ikke gitt noen forklaring på hvorfor man ikke hadde sett lys tidligere. Men kapteinen uttalte at det var langt fra uvanlig at norske fiskerfartøyer gikk med ureglementert lanterneføring.

Høyesterettsadvokat og dispassør Henrik Ameln, Bergen, som tok seg av de norske interessene i forbindelse med forliset, hadde følgende å si om kapteinens forklaring:

— Opplysningen om at man fra «Trattendorf» så rødt lys, bekrefter at «Nysjø» førte korrekte lanterner. Det måtte være en åpenbar feil fra «Trattendorf» at man svingte babord etter at det røde lyset var sett.

Den tyske kapteinen forklarte videre at kollisjonen skjedde klokken 2.45. To timer tidligere var han selv gått til køys, etter at han hadde sjekket at alt var i orden og at radaren stod på. Den

var stilt inn på to mils avstand og ble brukt for at man skulle ha føling med land. Det var såpass god sikt at det ikke var grunn til å holde den bemannet, eller til å gå med redusert fart.

Østtyskerne gav mandag den 17. februar beskjed om at de ikke ville godta at en norsk rettsinstans avgjorde skyldforholdet og erstatningsansvaret. Fra norsk side ble det da opplyst at man akttet å fremme millionkrav mot østtyskerne. Et nei fra deres side ville si det samme som at man i overensstemmelse med internasjonal lovgivning ville ta arrest i en østtysk båt som anløpte norsk havn, inntil det nødvendige garantibeløp var stilt til rådighet.

## Sikten var god

Den rettslige etterforskningen i Tromsø i begynnelsen av mars gjorde det klart at alt var forskriftsmessig i orden om bord på «Nysjø». Meteorologene fastslo at siktbarheten måtte ha vært bra, til tross for enkelte mulige snøbyger. Det ble videre slått fast at det ikke var isingsproblemer denne natten, og at det var helt utenkelig at noe slikt kunne ha hindret «Trattendorf»s utkikk i å se «Nysjø».

Fra norsk side var det blitt fremmet krav om en erstatning for båt, last og

liv på 2,4 millioner kroner. Etter at tyskerne i halvannen måned hadde trent enhver meningsfylt kontakt, erklærte de seg villig til å forhandle i midten av mars. Men det skulle vise seg at til tross for møter med deres representanter i København, Göteborg og Malmö, gikk det mange måneder før erstatningsspørsmålet ble løst gjennom forlik.

Vurderer man de opplysningene som foreligger i saken, blir det svært vanskelig å feste lit til den nokså selvmodsigende østtyske fremstillingen. Det som gjenstår er å fremskaffe en mer sannsynlig forklaring.

Ikke mange av fiskerne nordpå er i tvil. De mener at godt klar av kysten har østtyskeren gått på autopilot, og gitt pokker i slike bagateller som utkikk. En bilturist i Sahara venter ikke at han skal komme ut for kollisjonen. Et skip på en forholdsvis svakt trafikkert del av det vide Atlanterhav venter det heller ikke. På med autopiloten! La oss heller ta en drink, et slag kort eller en blund!

Kanskje kan andre «uforklarlige» forlis ha en liknende forklaring. ■