

# SKIPET SOM GIKK UNDER SJØFORSVARETS RADARER



## Hva de tause sporene fortalte

«Utvik Senior» ble rent i senk i 1978. Ni fiskere omkom. Sjøforsvarets radarer dekket kollisjonen. Men det ble aldri offentlig identifisert hvem som hadde rent fiskebåten i senk.

*Loggbøkene avslørte norsk fregatt på spøkelsestokt.*

Journalist: Eivind Pedersen, publisert i tre deler Vi Menn juli 2023.  
Desket av Lars-Erik Nygaard

Hvorfor har det vært umulig å oppklare en skipskollisjon med ni omkomne fiskere, utenfor stuedøra til Sjøforsvarets radarer?  
Dette enkle spørsmålet dannet grunnlaget for arbeidet som ledet frem til en artikkelserie på tre reportasjer i Vi Menn i juli 2023.

**Det skulle vise seg at Forsvarets verste fiende skulle bli de tause vitnene – som de selv hadde skapt.**

**Loggbøker og drivstoffregnskap som ikke gikk i hop ledet meg til opplysninger og omstendigheter som ingen tidligere hadde vært i nærheten av.**

**Det var et møysommelig og tidkrevende arbeid som de færreste journalister kan drømme om å få gå i gang med. Som frilansjournalist var det imidlertid praktisk mulig for meg å bruke tid og krefter på å endevende omstendighetene rundt et nærmest myteomspunnet forlis.**

Da fiskebåten «Utvik Senior» ble knust til pinneved på vei inn fra fiskefeltet utenfor Senja, fredag kveld 17. februar 1978, hadde det norske Sjøforsvaret en helt annet beredskap og kapasitet i forhold til dagens sterkt nedbygde forsvar. Med en kjede av kystradarer, lyttekabler og «hemmespioner» som fyrvoktere, Widerøe-piloter, kjentfolk og andre venner av forsvaret, hadde de militære myndighetene mildt sagt rimelig god oversikt over hva som foregikk langs norskekysten, spesielt på strekningen fra Rørvik til Sovjet-grensen.

#### DOKUMENTENE I ARKIVENE GIR SVAR

Jeg hadde aldri jobbet med «Utvik Senior»-forliset før jeg forsiktig begynte å undersøke litt i 2015-2016. Det var en tragisk, men likevel spennende og mystisk hendelse; En fiskebåt som brått og brutalt ble meiet ned av et ukjent fartøy. I full storm.

Hvem kunne stå bak en slik hendelse – og hvorfor klarte ingen å komme til bunns i saken? Selv ikke to granskningskommisjoner klarte å identifisere det ukjente skipet.

Sjøforsvaret burde i det minste hatt oversikten, spesielt på en kveld der det var svært liten skipstrafikk i det meget godt overvåkede kystområdet. Men nei, derfra kom ingen opplysninger som kunne oppklare.

Gjennom andre gravesaker hadde jeg lært at en journalists beste venn er dokumenter – skrevet i sanntid av involverte personer.

Derfor ble lesesalen på Riksarkivet et godt sted å være. På denne tiden jobbet parallelt med noen andre graveprosjekter som også hadde i seg betydelige elementer av myndighetenes maktutøvelse og ønske om overstyring:

- Norske MTB'er som i 1944 under krigen torpederte hurtigruteskipet «Irma» og lastebåten «Henry» og massakrerte overlevende med mitraljøser. 65 personer omkom. Sjøforsvaret tiet om sannheten, som først ble kjent på 1990-tallet.
- Mordbrannen i 1971 på M/S «Meteor» utenfor Vancouver som norske myndigheter aktivt forsøkte å fremstille som en ulykke for ikke å skade norsk skipsfarts omdømme..
- Og: Den elleville historien om den stupfulle losen som i 1982 styrte hurtigruteskipet «Nordlys» rett på grunn ved en potetåker ved Fedje.

I dette selskapet av saker sørget jeg også for å bestille saksmappene fra de to granskningskommisjonene som hadde undersøkt «Utvik Senior»-forliset. Det var i sannhet granskninger med forskjellige konklusjoner.

Mens jeg studerte hvert eneste bilag i eskene fra siste kommisjonen, fikk jeg en stadig dårligere magefølelse. Kommisjonens formann, Brit Ankill, var dommer i Bodø, forsvarsbyen der flere forsvarsgrener har viktige baser og tilholdssteder, blant annet Sjøobs-senteret på

Reitan. Kommisjonen hadde også hyret inn Bård Rødås, tidligere politistasjonssjef i Bodø, som utreder og etterforsker.

Han hadde gjort en formidabel jobb med å undersøke om det fantes logger eller skriftlig materiale om fregatt-sporet.

Rødås hadde levert et grundig og omfattende arbeid der han i en rekke rapporter hadde gjort nedtegnelser av sin personlige kontakt med et stort antall personell som kunne tenkes å vite noe om hendelsesforløpet, ikke minst i militære kretser – uten å komme nærmere noen oppklaring.

Det syntes jeg var både merkelig og ganske uforståelig, fordi det måtte jo finnes personer som burde vite hva som hadde skjedd. Det var det åpenbart ikke. De oppklarende opplysningene satt tydeligvis svært langt inne hos dem som visste sannheten.

## SYSTEMATISK ARBEID

Da jeg gikk løs på saken hadde jeg ingen erindringer om «Utvik Seniors» forlis, trass i at jeg i ungdommen bodde fem år som lærerunge på folkehøyskole for sjømenn i Vesterålen. Vi flyttet derfra fem år før forliset.

Siden 1990 hadde jeg jobbet ved Dagbladets Sørlandskontor der jeg jobbet en del med gravesaker. Det startet for alvor da jeg i 1999 skulle lage en sak om «10 år siden Partnair-ulykken» i Skagerrak.

Det skulle vise seg at mine erfaringer fra denne jobben skulle komme godt med i arbeidet med «Utvik Senior».

Det samme gjorde arbeidsmetodene som jeg i perioden 2008-2010 brukte til å kartlegge og avsløre hendelsene i Baneheia-saken. Da laget jeg et eget system som gjorde det mulig med dobbel «tidslinje»; opplysninger om et stort antall personer ble plassert i et system som omfattet både tidsmessig og fysisk plassering. I «Utvik Senior» saken, med mange involverte observasjoner, var systemet til god nytte.

Jeg har jobbet med gamle mysterier som, Scandinavian Star-brannen, Emmenes-styrten, O. Larsen-forliset og Mehamn-styrten.

## FORSVARETS «SANNHETER»

Gjennom min granskning av Partnair-flyets mystiske havari i 1989, hadde jeg også lært en viktig lekse: Forsvaret tar åpenbart ikke fem øre for å lyve til offentligheten når de vil skjule noe. Det hadde jeg selv dokumentert. Ni dager etter flystyrten i Skagerrak, skrev sjefen for Luftforsvarets radarstasjon på Mågerøy til Havarikommisjonen at det ikke hadde vært andre fly i nærheten av Partnair, bortsett fra et Braathens-fly som var et godt stykke unna. Han sendte også med et kartplott som skulle vise seg å være manipulert.

Før brevet ble stemplet som mottatt av kommisjonen, kunne min kollega Jan Ovind i VG melde at en norsk F-16 i høy hastighet nærmest hadde sneiet Partnair-flyet. Beskjeden fra radar-stasjonen var altså et rent falsum som bare kunne være egnet til å fjerne mistanken og oppmerksomheten rundt det norske militærflyet.

Da sannheten gikk opp for meg, ble jeg både trist og overrasket. Hvordan kunne det ha seg at en så viktig samfunnsinstans hadde slik lemfeldig omgang med sannheten? Jeg tenkte at det hadde være best å holde munn, hvis det var viktig å skjule informasjon. Men å lyve for offentligheten? Nei, det hadde jeg ikke trodd.

Det var ytterligere paralleller mellom Partnair-styrten og «Utvik Seniors» forlis. I begge tilfellene hadde menige mannskaper sittet ved radarskjermene og sett hva som skjedde. De meldte ifra til sine overordnede, men ingen reagerte.

I Partnair-saken ble jeg kontaktet av den ene av to menige som hadde observert at F-16-plottet i stor hastighet smeltet sammen med Partnair-plottet, mens bare jagerflyet fortsatte sin ferd.

I stedet for å gjøre nye undersøkelser da dette ble kjent, 10 år etter havariet, satte Forsvaret i gang en klappjakt for å finne min kilde. Det var åpenbart viktigere å finne lekkasjen enn å berømme modige vernepliktige som tok generalinspektøren for Luftforsvaret på ordet da han erklærte at taushetsplikten var opphevet. Daværende brigader Kjell Grandhagen i Forsvarets overkommando uttalte at Forsvaret ønsket at den hele og fulle sannhet skulle komme frem. «Vi vil ikke skjule noe som helst», uttalte Forsvarets talsmann.

Da «Utvik Senior» kolliderte, satt menige Arve Ola Laugen foran radarskjermen på Sjøobs. i fjellanlegget på Reitan utenfor Bodø. Han så et stort og et mindre radarekko gå i hverandre, mens bare det store ekkoet fortsatte. Laugen gjorde anskrik og informerte sine overordnede. Men ingen reagerte. I ettertid har militære sjefer gjort et poeng ut av at det kanskje ikke var akkurat denne datoen Laugen hadde vært på vakt.

Jeg kontaktet Laugen, som avfeide all tvil. Han parerte med å si at det ikke hadde skjedd andre skipskollisjoner i dette tidsrommet enn «Utvik Seniors» forlis. Han husket opplevelsen svært godt. Han hadde fortalt om hendelsen til sin bror – og broren bekreftet at dette var noe han aldri ble ferdig med.

#### SÅ MANGE UOPPKLARTE SAKER

Etter oppklaringen av Baneheia-saken skrev jeg boken «I skyggen av Viggo». Her fokuserte jeg blant annet på at det er et paradoks at så få av de store og omtalte norske ulykkes- og kriminalsakene blir løst. Det er en både skremmende og sann virkelighet.

I de siste tiårene har vi hatt gjengangere i mediene som Bjugn-saken, Geiranger-drapet, Monica-saken, Birgitte Tengs-saken, Tina-saken, Baneheia-saken, Marianne-saken, Orderud-saken, Hagen-saken og Therese-saken – Scandinavian Star-brannen, Partnair-styrten, Mehamn-ulykken, Utvik Senior-forliset, Western-forliset og Alexander Kielland-ulykken. Jeg påpekte at fellesnevneren har vært at sakene enten er uoppklarte eller «oppklart» under sterk tvil.

Disse realitetene burde for lengst fått alarmen til å gå hos alle som tror vi lever i en rettsstat. Virkelighetens verden er totalt annerledes, fordi landet vårt savner et sikkerhetsnett som kan verne oss mot tabber, uforstand og uredelighet.

Vi mangler også et pressekorps som forsvarer sin samfunnsrolle som en av statsmaktene. For meg ble denne virkeligheten veldig synlig da jeg i årevis jobbet med å få gehør for at bevisene i Baneheia-saken ikke holdt til dom mot Viggo Kristiansen. Da opplevde jeg at mine pressekolleger gikk inn i en tilstand av kollektiv sløvhet.

Selv ikke piskingen etter skandalen ser ut til å ha hjulpet. Etter at Viggo Kristiansen ble frikjent, har det snaut vært laget journalistikk på skandalen, bortsett fra vinklinger med utgangspunkt i noen av de mange rapportene som slaktet pressens manglende innsats.

#### FIKK FRIE TØYLER

Resultatene med «Utvik Senior»-forliset ble til etter en lengre modningsprosess.

Jeg meldte tidlig inn til reportasjeledelsen i Vi Menn at jeg jobbet med saken og at jeg trodde at det kanskje kunne komme en sak. Det var i hvert fall det min magefølelse sa, selv om jeg på dette tidspunktet ikke ante vinklingen.

Redaksjonssjef Lars-Erik Nygaard er en erfaren pressemann som ga meg frie tøyler og optimistisk godsnakk. Slikt ga trygghet og økt selvtillit.

Det ble heller aldri lagt noe tidspress på meg, heller ikke da andre i Vi Menn-redaksjonen selv ønsker å nærme seg omtale av mysteriet, ikke minst etter vellykkede teateroppsetninger om saken.

Jeg fulgte min egen slagplan og startet med å sette meg inn i formalitetene og hva som tidligere hadde blitt konkludert om havariet.

I januar 1979 konkluderte en offentlig oppnevnt kommisjon med at forliset skyldtes kantring eller at mannskapet hadde feilmanøvrert og havnet i det beryktede, urene farvannet Fallgarden, utenfor Senja, ytterst i Andfjorden. Både lokale fiskere og etterforskere var dypt uenig i denne teorien.

De kom ingen vei før NRK Brennpunkt 23. april 2002 dokumenterte at skipsmotoren lå på havbunnen flere kilometer unna nærmeste skjær.

Da ble det opprettet en ny granskningskommisjon som i sin rapport i april 2004 sannsynliggjorde at «Utvik Senior» hadde blitt rent i senk at et skip med spiss baug.

Granskningskommisjonen uttalte blant annet:

*«På bakgrunn av forklaring fra daværende lensmannsbetjent Wilsgård sammenholdt med forklaring fra daværende lensmannsbetjent Bjerkmo, legger kommisjonen til grunn at Wilsgård fikk opplyst fra Forsvaret et fartøy, sannsynligvis en fregatt, skulle gått fra Harstad til Tromsø via Ytre Senja med ankomst ca. kl. 01.00.*

*Kommisjonen vil bemerke at en fregatt med beregnet ankomsttid i Tromsø kl. 01.00, ville passert forlisområdet på ulykkestidspunktet, ut fra en gjennomsnittshastighet på ca. 13 knop.»*

Kommisjonens sakkyndige beregnet energien i en kollisjon mellom «Utvik Senior» og et større skip. De fant ut at skip på mer enn 1.000 tonn deplasement knapt ville merket sammenstøtet og at det på grunn av baugens utforming og styrke knapt ville fått synlige skader. De norske fregattene hadde til sammenlikning et deplasement på 1.744 tonn. En kollisjon ville ført til en fartsreduksjon på ca. 0,1 knop, og ville ikke vært merkbart i det opprørte havet.

Kommisjonens konklusjon om en kollisjon betydde en betydelig innsnevring av årsaken til forliset.

Skipstrafikken i dette svært godt overvåkede området ble tidlig godt dokumentert, uten at noen av de registrerte fartøyene kunne være syndebukken. Det ubehagelige spørsmålet forble ubesvart: Hvilket skip hadde bokstavelig talt gått under Sjøforsvarets radarer? Hvilket stort skip var det Forsvaret ikke ville gi opplysninger om?

## SOV ALLE PÅ VAKT?

Fredag 17. februar 1978 skulle ende med forrykende uvær i det aktuelle området utenfor Troms. Det var beinkaldt, tett snøvær og orkan i kastene. De høye bølgene førte til voldsom ising på skipstrafikken.

Selv om skreifisket var godt, valgte fiskeflåten å sette kursen mot land da det oppdaterte stormvarselet kom på ettermiddagen. Derfor var det minimalt med skipsplott på forsvarets skjermer. «Utvik Senior» var sistemann inn fra feltet. Utover dette var det så å si svart hav, ettersom også handelsfartøyene hadde trukket inn under land eller lå i fjordene for å søke ly.

Likevel smalt det. «Utvik Senior» kolliderte med et ukjent fartøy. Et fartøy som den dag i dag, 46 år senere, ikke er identifisert med sikkerhet. På radarskjermene hos flere av fartøyene i nærheten hadde man observert et stort stålfartøy som med forholdsvis høy hastighet kjørte rett mot uværet. Senere har til og med personell på vakt ved Forsvarets radarskjermer bekreftet samme observasjon. Da Dagbladets journalist i Tromsø, Kjell Fjørtoft, brukte et hemmelig internnummer på et av kystfortene ved Harstad, fikk han først bekreftet at Sjøforsvaret hadde gjort en slik observasjon. Kort tid etter fikk personellet munnkurv. Offisielt har Forsvaret aldri gitt noen opplysninger. Snarere har den ene forsvarstoppen etter den andre faktisk avvist at deres eget personell har sett de de selv fortalte at de så.

Hvorfor ble det derfor så vanskelig for Forsvaret å bidra med sine observasjoner som man rimelig kjapt måtte forvente ville bli etterspurt av dem som skulle finne årsaken til forliset, i første omgang politiet og sjøfartsmyndighetene? Når en regjeringsoppnevnt granskningskommisjon kunne komme med en så bastant uttalelse, så måtte man gå ut ifra at Forsvaret samarbeidet og la alle kort på bordet. Hvis noen hadde kunnskap om hendelsesforløpet, så måtte det jo være Sjøforsvaret.

På Sjøforsvarets kystradarstasjoner i Harstad-området, Krøttøy, Hillesøy og Langenes, satt det denne kvelden menige mannskaper og befal som på sine radarskjermer burde hatt orkesterplass til å se skipskollisjonen. Selv om det var fredag kveld og Detektime på TV, så var vel noen på plass for å holde øye med skipstrafikken i farvannet?

Om gutta på fortene sov på vakt, så ble de samme radarsignalene overført til Sjøobs-senteret på Reitan utenfor Bodø. Der satt det også døgkontinuerlig et lag, ledet av en vaksjef, som holdt øye med alle radarstasjonene fra Træna i syd til Vadsø i nord.

Det burde vært naturlig at noen av dem hadde gjort noen observasjoner som kunne kaste lys over hvilket fartøy «Utvik Senior» kolliderte med.

En av dem som observert kollisjonen var nettopp Ola Laugen. Men sjefene hadde ikke handlet, i hvert fall ikke offisielt.

## OPPRØRET PÅ LENSMANNSKONTORET

Mens den første kommisjonen gjorde sitt ytterste for å legge ansvaret for skipsulykken på mannskapet, konkluderte altså den nye kommisjonen i 2004 med at «Utvik Senior» ble meid ned.

Da jeg leste kommisjonsrapporten, gjorde det mest inntrykk på meg å få fortellingen om hva som skjedde på Berg og Torsken lensmannskontor i dagene etter forliset. Jeg klarte ikke å få ut av hodet mitt at vakthavende lensmannsbetjent Arne Olav Wilsgård hadde fått en tilbakemelding fra Forsvaret om at en norsk fregatt hadde forlatt Harstad havn og skulle seile yttersiden av Senja til Tromsø. Ankomsttiden var beregnet til 01.00. Tidspunktet kunne stemme på en prikk med skipskollisjonen. Wilsgård sto midt i en hektisk etterforsknings situasjon da han fikk telefonen om fregatten. I 1978 var telefonene manuelle og det var umulig å gå tilbake og sjekke anropsnummeret.

Wilsgård var av sjømannslekt og hadde selv vært fisker i fem år i det samme området som «Utvik Senior» forsvant. Han visste at i slikt overhendig uvær, så slo og bråkte det slik om bord at en fregatt med en baug som en øks utmerket godt kunne ha kjørt ned en middels stor trebygd fiskebåt uten å merke noe. Han gikk derfor til lensmannen og sa at han ville varsle kollegene på politivakta i Tromsø for å undersøke om det lå en fregatt med baugskader i byen. Da klikket det for lensmannen. Han ville ikke høre på noen teorier om at en norsk fregatt kunne ha meid ned en fiskebåt og seilt videre. Wilsgård sto på sitt, men

måtte bøye seg for sin overordnede, selv om han hadde mest lyst til å trosse ordren. Også en kvinnelig vikar på lensmannskontoret, Liv Heidi Bjerkmo, som i dag er politiadvokat i Sør-Øst politidistrikt ble vitne til uoverensstemmelsen.

Begge husket veldig godt hvordan fregatt-sporet la en demper på det tidligere så gode og åpne miljøet som hadde hersket på lensmannskontoret.

### LA FØRST SKYLDEN PÅ FISKERNE

Både lensmannsbetjent Wilsgård og sjøfartsinspektør Odd Henriksen i Tromsø var enige om at «Utvik Senior» var kløyvd som med en øks, rent i senk av et skip med en sylskarp baug. De lokale fiskerne gjennomskuet også kommisjonen og satte i gang egne undersøkelser. Året etter ble det funnet vrakgods fra «Utvik Senior» på helt andre steder enn kommisjonen sa at forliset hadde skjedd.

Dette var ikke nok til at byråkratene i Oslo fikk ut fingeren.

Det skjedde først da NRK Brennpunkt med journalist Alf R. Jacobsen i spissen, i 2002, fikk full klaff i sitt eget leteopplegg, godt hjulpet av blant annet marinefartøyet KNM «Tyr». Med avansert sonar-teknologi ble den 16 tonn tunge motoren fra «Utvik Senior» funnet – seks kilometer unna nærmeste grunne. I tillegg lå fiskebåtens 87 meter lange ankerkjetting strukket mot nordvest, altså på tvers av kursen mot land. Det var som kjettingen hadde heftet seg fast i skipet som meide ned fiskebåten.

Da ble det bevist, en gang for alle, at fiskerne var blitt nedrent og at de slett ikke ble offer for eget dårlig sjømannskap. På toppen av det hele ble det konstatert at skipperen hadde slått maskinen i bakk da ulykken rammet. Han hadde med andre ord fått et ørlite forvarsel, men ikke nok til å slå alarm før fiskebåten ble smadret.

Enda en gang gikk en offisiell granskningskommisjon i gang for å finne svarene. Man skulle tro at med nye vrakfunn og andre nye opplysninger, så burde det være mulig å komme nærmere et konkret svar på mysteriet.

Men de pårørende måtte nøye seg med konklusjoner som ikke ga konkrete svar om noe nytt.

Da jeg gjennomgikk kommisjonens arbeidsdokumenter, slo det meg hvordan undersøkelser av fregatt-sporet hadde hatt høyeste prioritet. Kommisjonen avhørte en rekke forsvarsfolk som både direkte og indirekte kunne ha hatt kunnskap om militær skipstrafikk. Det dreide seg om langt flere personer enn dem som er nevnt i kommisjonens offisielle rapport. De var alle preget av dårlig hukommelse. Ingen kunne gi opplysninger om at en norsk fregatt hadde vært i området.

Sjøforsvaret hadde også innhentet alle tilgjengelige loggbøker og laget en oversikt over hvor flåten hadde befunnet seg 17. februar 1978. Disse opplysningene ble lagt til grunn av kommisjonen.

### DEN IRRITERTE SKIPSSJEFEN

Jeg fant også notatet fra samtalen som utreder Rødås hadde hatt med skipssjef Klemet Emanuel Vinterstø på fregatten KNM «Stavanger». Skipssjefen hadde virket irritert over henvendelsen, men lovet å stille til høring, uten at han trodde det kunne tilføre nye opplysninger.

Av en eller annen grunn fikk jeg ikke fred for denne lille opplysningen om skipssjefens menneskelige reaksjon. Hvorfor skulle han bli irritert?

Det var denne detaljen, sammenholdt med lensmannsbetjent Wilsgårds opplysning om fregatten, som satte meg på sporet om hvor jeg burde lete.

Hadde virkelig alle opplysninger om fregatten blitt sjekket? En lensmannsbetjent tar ikke en slik opplysning ut av løse luften og lar det ende med vondt stemning på et lite, landsens lensmannskontor.

Jeg kontaktet Wilsgård og vi fant raskt tonen. Det var ikke første gang han ble kontaktet av journalister om saken, uten at det hadde ført til annet enn journalistikk uten særlig brodd. Jeg hadde flere samtaler med Wilsgård. Selv som pensjonist var han en aktiv fyr.

Hukommelsen var det heller ingenting i veien med. Han husket detaljer om ting som de færreste bryr seg om. Hele tiden hadde han et profesjonelt, men likevel nært og medmenneskelig forhold til ulykken og de omkomne, som han personlig hadde kjent, alle sammen.

Hans store pine var at han ikke husket hvor telefonen om fregatten kom fra. Han hadde også fått oppgitt et skipsnavn, som han heller ikke hadde skrevet ned.

Først 21 år senere fikk offentligheten vite at politiet allerede dagen etter forliset hadde fått opplysninger fra Forsvaret om fregatten. Slik svarte Wilsgård på mitt spørsmål om hvorfor han ventet i så mange år før han sto frem med opplysningene:

-Du skjønner, det var tabu, alt det derre der. Det var helt tabu. Jeg fikk ikke engang lov til å gjøre tjenesten min, men måtte bare klappe igjen kjeften. Det var tross alt midt under den kalde krigen. Jeg fikk høre at jeg ikke måtte være en sånn forståsegpåer, forklarte Wilsgård. Det var ikke vanskelig å merke at han fortsatt var tydelig indignert over behandlingen han ble utsatt for.

Wilsgård forklarte meg at opptakten til henvendelse til Forsvaret var et møte som han og lensmann Gudmund Trulssen hadde hatt med mannskapene på fiskebåter som på ulykkesdagen hadde vært ute på havet. På tur inn fra feltet hadde skipper Sigmund Fredriksen på fiskebåten «Stein Roger» i ca. 40 minutter sett et stort stålfartøy på radaren. Det holdt 12 knops fart – og seilte mot stormen. Sikten var så dårlig at de aldri hadde synskontakt. Skipper Fredriksen mente at bare en stor og kraftig båt kunne klare å gå imot en slik storm fordi det var «skikkelig styggevær», som han sa.

Fredriksen mente at «ekkoet» og «Utvik Senior» hadde hatt møtepunkt der fiskerne mente forliset måtte ha skjedd.

Wilsgård følte seg sikker på at all trafikk som hadde passert Sjøforsvarets radarstasjoner måtte være registrert. Da lensmannsbetjenten fikk telefonen fra Forsvaret om fregattens tur fra Harstad til Tromsø, så koblet han det umiddelbart til radar-ekkoet som skipper Fredriksen hadde sett. Ingen andre skip var aktuelle.

#### KOLLEKTIVT HUKOMMELSESTAP

For meg ble dette startskuddet for første omgang i undersøkelsene. Når en lensmannsbetjent, som senere ble lensmann i nabodistriktet, kunne tie om sannheten i 21 år, så var det kanskje ikke så rart at mannskapet på et marinefartøy heller ikke plapret. Jeg fant ingen grunn til å tvile på Wilsgårds historie. Men jeg trengte bekreftelser fra noen som hadde kunnskap til fregattens aktivitet. Jeg begynte i det små med å tråle alle tenkelige muligheter. Havnekontoret i Harstad var naturligvis første stopp. Hele uken før havari-dagen hadde Harstad krydd av marinefolk som var samlet til vinteridrettsøvelser. To fregatter, KNM «Stavanger» og «Trondheim» var de største. Her lå også korvetter og ubåter. Jeg skjønnte snart at det er flere vanlige regler som ikke gjelder Forsvaret. En av dem er at anløp og avgang av norske og allierte marine-skip ikke blir loggført i sivile havnebøker. Det var heller ingen napp å få hos gamle losere og havnebetjenter verken i Harstad- eller Lødingen-området. Heller ikke tidligere ansatte ved Harstad Sjøforsvarsdistrikt var til nytte.



Marinens tidligere kontaktpersoner på hjørnestensbedriften Kaarbø mek. Verksted hadde heller noe å bidra med. Det var også umulig å finne nedtegnelser hos elektrisitetsverket over oppkoplinger til skipsanløp. Fellesnevneren var dessuten at det ikke var noen etater som lenger satt på arkiver fra perioden.

Etter dagers endeløse telefonsamtaler, mailer og sms'er til potensielle kilder, måtte jeg bite i gresset. Det var ikke slik, altså med generelle journalistiske metoder, at denne saken eventuelt kunne løses.

Da bestemte jeg meg for å gå utradisjonelt til verks: Sjøforsvaret hadde jo utarbeidet en oversikt over hvor deres skip hadde befunnet seg, en oversikt som baserte seg på skipsloggene. Granskningskommisjonen hadde ukritisk lagt Sjøforsvarets opplysninger til grunn.

## DOBBELTSJEKK AV LOGGENE

Ideen om å granske loggene kom ikke helt tilfeldig. Året i forveien hadde jeg vært på en jobb i Ofoten der jeg hadde truffet en kar med bakgrunn i Forsvaret. Jeg hadde diskutert «Utvik Senior»-forliset med ham. Selv husket han saken godt – og kunne fortelle at det denne helgen hadde vært så mange militære, unge menn i Harstad at politiet var redd for at det kunne bli bråk når mannskapene fikk landlov. Han visste at derfor hadde et par skip blitt seilt til Narvik, for å spre mannskapene.

I mitt hode oppsto straks en mulig forklaring på hvorfor også en av fregattene skulle flyttes, til Tromsø. Jeg hadde inntil da ikke forstått hvorfor ikke begge fregattene kunne bli liggende i Harstad til over helgen, da begge skulle delta i øvelsen «Squadex 78».

Jeg bestemte meg for å granske loggene som Sjøforsvaret hadde kopiert til kommisjonen. Jeg ville se originalene. Fantes det spor av korrekturlakk og overstrykninger? Eller var dette også et blindspor?

Skipsloggene som arkiveres, blir oppbevart på biblioteket på Marinemuseet i Horten.

Jeg hadde ingen problemer med å gjøre avtale om gjennomgang. Bibliotekar Thor Kristiansen, opprinnelig fra Sortland, og gammel fregatt-mann, var hjelpsomheten selv. Jeg gjorde flere besøk og de bestilte loggbøkene lå alltid og ventet på meg.

De første gjennomgangene var ganske resultatløse. Etersom alle skipene denne uken hadde ligget samtidig i Harstad, lærte jeg i det minste at meteorologiske observasjoner ihvertfall ikke var Sjøforsvarets sterkeste side. Det var nesten komisk å se variasjonene i de loggførte værforholdene; her sprikte det både i vindretning og -styrke, for ikke å snakke om bølgegang, lufttrykk og temperatur. Selv på fregattene som lå longside hverandre, var det store forskjeller i værobservasjonene som var loggført flere ganger i døgnet.

I loggen sto ellers ganske lite, bortsett fra skipenes reiseruter til Harstad, kurser og klokkeslett. Og logg-settingen. Jeg fant i utgangspunktet intet som skulle indikere noe unormalt og slett ikke noe som kunne bekrefte at noen av fregattene hadde vært på tur samtidig med «Utvik Senior».

Akkurat som kommisjonen hadde gjort, konsentrerte jeg meg om aktivitetene og skipsloggen til KNM «Stavanger». Det var flere grunner til dette. For det første hadde «Stavanger» denne fredagen ligget ytterst av fregattene. Det ble bekreftet av begge skipsloggene. For det andre viste resultatlistene fra idrettsmesterskapet og rapporten derfra, at KNM «Stavanger», i motsetning til «Trondheim», ikke hadde hatt deltakere i aksjon denne fredagen. KNM «Trondheim» vant lekene helt overlegent med 49 av 49 oppnåelige poeng, noe som faktisk også ble skrevet inn og skrytt av i skipsloggen! Og – for det tredje: Denne fredagskvelden ble

det holdt cocktail-selskap om bord i «Trondheim», med selveste generalinspektør Robert Helseth ombord. Jeg gikk ut ifra at dette ikke ble avsluttet for å reise til Tromsø. Fra Riksarkivet hadde jeg tatt med en kopi av en rapport som maskinsjef Bjarne Jølner på KNM «Stavanger» i mars 1978 hadde skrevet til Forsyningskommando Vestlandet. Her beskrev han diverse tekniske problemer, som trøbbel med anker-hydraulikken og en pumpe. Alt ble løst i nord. I skipsloggen fremkom også at fregatten hadde satt seg fast i et gammel skipsanker på Harstad havn, så det stemte også.

#### FEIL LOGGFØRING

Senhøsten 2022 kom gjennombruddet.

Igjen viste det seg at Djevelen bor i detaljene. Hvordan kunne jeg ha oversett opplysningene om hvor mange kubikk med drivstoff som var tatt om bord – sammenliknet med den utseilte distansen?

Da jeg laget en oversikt over bunkersen som var fylt i perioden rundt oppholdet i Harstad og sammenliknet dette med distansene på de loggførte seilasene, så gikk det hele ganske enkelt ikke opp!

Selv med å bruke en romslig måte å beregne forbruk av drivstoff, så fant jeg ut at KNM «Stavanger» i perioden rundt oppholdet i Harstad hadde tatt ombord mye mer drivstoff enn skipets drivstofftanker hadde plass til! Det var faktisk snakk om langt mer enn 100.000 liters overbunkring.

I tillegg stemte ikke nedtegnelsene i skipsloggen om telleverket i loggen som registrerer skipets bevegelser. Dette er et instrument som løper når skipet er i bevegelse og registrerer antall nautiske mil fra 0 til 99,9. Da KNM «Stavanger» la til kai i Harstad ble det skrevet i loggboken at loggen viste «77,8». Ved avgang mandagen etter «Utvik Senior»-forliset ble det nedskrevet at loggen sto på «37,8». Dette indikerte at fregatten måtte ha vært ute på et tokt som slett ikke var loggført. Differansen mellom ankomst og avgang Harstad viste 60 nautiske mil (111 kilometer). Ettersom kun to siffer vises, kan avviket ha vært både 160 eller 260 nautiske mil.

Dette kunne forklare hvordan fregatten hadde brukt store mengder drivstoff på et tokt som ikke var loggført – drivstoff som det ellers ikke, rent praktisk, hadde vært plass til i tankene.

Et slik tokt måtte ha skjedd etter klokken 16 på ulykkesdagen. Det fremgikk av KNM «Trondheims» loggbok at frem til da lå en bunkringsbåt utenfor fregattene og fylte drivstoff på «Trondheim».

#### ENDA EN BEKREFTELSE

I skipsloggen på broen var det tallrike innføringer av loggvisningen. Jeg henvendte meg derfor til Stiftelsen KNM Narvik som har ansvaret for den eneste gjenværende fregatten av Oslo-klassen. Skipet ligger opplagt på Karljohansvern i Horten.

Kommandør Tore Stubberud besvarte mine spørsmål med å fortelle at fregattene på denne tiden brukte hydrostatisk måling av vanntrykket for å måle fart.

«Kort sagt er det et såkalt pitotrør som ble senket ned i sjøen under skutebunnen. Røret brukes til å måle strømmende væsker og gasser og ble mye brukt på både fartøy og fly. Siden røret stakk ned under skutebunnen var det sårbart, og det ble derfor trukket inn når fartøyet lå til kai. Derav prosedyre med å «sette» og «ta inn» loggen. Dette var en ordre fra bro til

maskin. Når loggen ble satt og tatt inn, ble det notert i loggboken klokkeslett og loggvisende, som var antall nautiske mil», forklarte Stubberud.

Kommandørens forklaring bekreftet med andre ord at loggvisningen kun forandret seg når fregatten var på tur. Ved landligge ble måleinstrumentet tatt inn. Dette ble en ytterligere bekreftelse på at KNM «Stavanger» hadde vært på tokt, uten at det ble skrevet i loggboken.

### DEN HEMMELIGE RAPPORTEN

Jeg bladde videre i den svært slitte loggboken. Mens de øvrige skipenes loggbøker hadde blitt stelt godt med og var i god stand, var «Stavangers» loggbok fillete i ryggen og virket velbrukt. Også skrifttypen som var brukt i pagineringen øverst på sidene, var helt annerledes enn de øvrige loggbøkene. De var imidlertid alle produsert ved Edgar Høgfeldts trykkeri i Kristiansand. Jeg gjorde forsøk på å undersøke om det nedlagte trykkeriet kunne hatt flere forskjellige maskiner til å utføre nummereringen av sidene, men ingen av byens gamle grafikere kunne gi noe konkret svar.

Så fulgte noen blader i loggboka som fortalte at fregatten først etter en ukes opphold på verkstedet i Ramsund hadde vært en tur til områdene ved Sørøya og Nordkapp, altså så vidt vært innom øvelsesområdet. «Stavangers» fravær fra øvelsen ble ikke nevnt i granskningskommisjonens rapport i 2004. Her het det tvert imot at «Stavanger» deltok. Men i den graderte øvelsesrapporten fremkommer «Stavangers» uteblivelse. Årsaken oppgis med «tekniske defekter».

I en hemmelig rapport, utarbeidet av Forsvaret i forbindelse med den siste granskningen, bekreftes det at fregatten hadde skader som ble reparert ved orlogsstasjonen i Ramsund. Rapporten opplyser at Forsvaret ikke har noen dokumentasjon over reparasjonene som ble utført på KNM «Stavanger» og at denne dokumentasjonen gikk tapt i en brann i 1992.

### STOR REPARASJON I FJELLHALLEN

Så kom den store overraskelsen: «Stavanger» avbrøt beredskapen i nord og seilte direkte til marinebasen på Haakonsværn ved Bergen, med ankomst 7. mars. Der ble skipet brakt direkte til dokksetting inne i den store fjellhallen. Der ble fregatten liggende i over en måned – også gjennom hele påskehøytiden. Dette forstyrret også planlagt vedlikehold av to andre fregatter.

Det sto ikke mer i loggen enn at skuta var på Haakonsværn. Loggboken fortalte absolutt ingenting om formålet med oppholdet. Det kunne heller ikke dreie seg om et periodisk vedlikehold som ble utført etter et fast vedlikeholdsprogram med fire års mellomrom. Denne opplysningen fremkom med å legge sammen to pluss o: I skipsloggen sto det at «Stavanger» i slutten av januar 1978, altså tre uker før «Utvik Senior»-forliset, kom direkte fra et slikt stort, planlagt vedlikehold til beredskapstjenesten i Nord-Norge.

Min nysgjerrighet og forundring ble ytterligere skjerpet.

Det var da jeg bestemte meg for å gå rett på Forsvarets egne i et håp om å finne noen svar. Jeg satt allerede på komplette mannskapslister fra lister som lå som bilag i arbeidet fra utreder Rødås.

Så gikk jeg i gang med ringerunden. I utgangspunktet prioriterte jeg mannskapsmedlemmer som var oppført med oppgaver som hadde å gjøre med navigasjon og elektroniske systemer. Mange fikk seg en overraskelse over min henvendelse. Jeg fikk høre mang en historie om livet på marinebåt. Likevel var det en skremmende fellesnevner; kollektiv hukommelsessvikt. Noen husket vagt at de hadde deltatt i vinterøvelsene i Harstad, men skremmende få husket noe særlig mer. Bare et knippe husket at de hadde hørt om «Utvik Senior» under oppholdet

på fregatten. Selv intendanten, som hadde underskrevet loggboken 17. oktober husket ikke at han noensinne hadde satt sin underskrift der.

Men innimellom var det noen som hadde hukommelsen i orden. Et mannskapsmedlem kunne ganske godt tidfeste at det lørdag formiddag, dagen etter forliset, ble holdt et ekstraordinært møte om bord der bare de øverste i skipsledelsen deltok. Han ante ikke hvilket tema som lå til grunn.

Den viktigste opplysningen kom imidlertid fra flere om bord, uavhengig av hverandre. Den gikk ut på at KNM «Stavanger» måtte til Haakonsvern på grunn av en skade i sonardomen. Dette er et følsomt instrument som er plassert under kjølen et stykke foran midtskips. Det er her elektronikken til blant annet torpedo- og lyttesystemet ligger. Uten sonarene i orden, er krigsskipet i praksis nesten ubrukelig.

### DÅRLIG STEMNING OMBORD

Det var ikke et enestående tilfelle at sonardomen ble skadet. Noen av de tidligere marinegastene fortalte meg historien om da fregatten en gang berørte en grunne ved Svalbard, slik at noen karakteristiske kuler falt ut av sonardomen. Kulene hadde samme utseende som rullesteiner på bunnen og ble regnet som forsvarshemmeligheter. Uhellet hadde skjedd rett ved en polsk stasjon, så frykten for avsløringer var stor. Turen tilbake til fastlandet ble kamuflert som en stor ubåtøvelse, der det ble «plinget» og «pinget» noe voldsomt, for at det ikke skulle oppdages at fregattens sonar var i stykker.

Oppholdet på Haakonsvern ble dårlig mottatt av flere menige. Det var ikke der de ville være, innlosjert i en fjellhall der ikke en gang toalettene kunne brukes. Stemningen skal ha vært til dels svært laber etter hvert som ukene gikk. Noen ble dimmet og andre ble sendt på kurs.

### SKIPSSJEFENS SVAR

På dette tidspunktet fant jeg at tiden var inne til å konfrontere skipssjefen. Klemet Emanuel Vinterstø var innledningsvis i samtalen både hyggelig og imøtekomende. Jeg spurte om han husket en skade på sonar-domen, svarte han at hvis det var en skade der, så var det vel derfor fregatten gikk i dokk. Så sa han at han ikke husket dette, men «vi har vel kanskje vært borti noe, da», sa han. Og la til at det ikke hadde vært en fiskebåt utenfor Finnmark, hvis det var det jeg hentydet. Så spurte jeg om hvorfor lensmannsbetjenten kunne si at han hadde fått fregatt-tipset fra noen i Forsvaret. Han svarte: «Nei, jeg veit ikke jeg. Det kan jo ha vært en norsk fregatt, men jeg veit ikke om noen!»

Etter hvert som jeg konfronterte ham ytterligere med konkrete feilvisninger på skipsloggen, overfylling av drivstoff, skade på sonar-domen og langt verkstedopphold samt påstander om at Forsvaret selv hadde gitt politiet opplysninger om en norsk fregatt på nattlig og ikke-loggført nattlig tur til Tromsø, ble det for mye for den tidligere skipssjefen. Han sa rett ut at han syntes det var ubehagelig å snakke med meg og at han ikke ville høre mer om denne saken.

Senere fremkom ytterligere opplysninger som jeg av presseetiske grunner måtte gi ham mulighet til å imøtegå. Jeg sendte ham en tekstmelding og fikk tilbakemelding om at han ikke var interessert i mine nye opplysninger. Jeg spurte ham da om jeg skulle oppfatte det slik at han frasa sin tilsvarsrett og fikk denne tilbakemeldingen: «Jeg forstår ikke hvor du vil med denne saken. Lage en sak av noe som ikke er en sak, eller bare plage en gammel mann ...»

### «DEMOKRATISK PROBLEM»

Samtalen med skipssjefen ga meg grunn til å undersøke mer. Jeg hadde da allerede henvendt meg til Forsvaret med spørsmål om man kunne være behjelpelig med å finne opplysninger om hvilke anløp og reparasjoner som i perioden 1977-1979 ble utført på de norske fregattene på marinebasen på Haakonsværn (HOS). Jeg ba om opplysninger om hvilke fregatter som hadde vært inne til ettersyn i større eller mindre omfang og hvilke arbeider som ble utført.

Etter første purring meldte Stian Hauge seg. Han er leder hos historisk avdeling for Forsvarets dokumentforvaltning og arkiv (DA) på Jørstadmoen. Han tok først i bruk send-videre-trikset og anbefalte meg å kontakte Riksarkivet. Hauge opplyste at arkivmateriale fra denne perioden var avlevert fra Forsvaret til Riksarkivet og at jeg kunne starte med et søk i arkivportalen.no. Han ønsket meg lykke til – og jeg forsto hva han mente.

Arkivverkets nettløsning hadde jeg erfaringer med fra tidligere. Den er ganske ubrukelig til å søke etter egentlig det meste. Arkivverkets egne ansatte er helt enig, men hva kan de gjøre med et ubrukelig system?

Jeg tok likevel mot til meg og søkte om innsyn i dokumenter som jeg trodde kunne ha opplysninger om skipsreparasjoner på Haakonsværn. Så dro jeg til Oslo, la meg inn på hotell og møtte opp når Riksarkivet åpnet dørene på lesesalen. Skuffelsen var stor da jeg forsto at det snaut sto en eneste arkiv-eske og ventet på meg. Jeg måtte vente i flere timer før noe av bestillingen kom opp fra hvelvet i fjellet.

Besøket fikk meg til å sende mail tilbake til Hauge. 30. mars 2023 skrev jeg til ham:

*«Med slikt tempo så kan det jo vokse opp en ny generasjon før man får svar ...  
Jeg er selvsagt klar over at Forsvaret har levert materiale (det som er igjen etter omfattende og tilfeldig makulering) til Riksarkivet. Jeg satt hele forrige uke på lesesalen der og forsøkte å finne aktuelle dokumenter.*

*Men - det var som å lete i halmen etter nåla.*

*Arkivene er slik organisert at det innimellom ligger materiale som er taushetsbelagt etter forvaltningsloven, og arkivet har ikke anledning til å gjennomgå og eventuelt sladde disse opplysningene.*

*Dermed forblir hele arkivet innelåst - det er rett og slett blitt et demokratisk problem.»*

Arkivlederen svarte omgående og ga meg rett:

*«Ja, det er helt korrekt, det er et demokratisk problem. Og helt unødvendig. Det meste av det materialet jeg vil tro du er ute etter burde sannsynligvis vært avgradert for lenge siden. Jeg vil tro det er gradert etter sikkerhetsloven (ikke taushetsbelagt etter forvaltningsloven?), og opplysninger om skipsanløp og reparasjoner ved Haakonsværn i '77-'79 er neppe en stor sikkerhetstrussel i dag. Og det gjelder det arkivmateriale som er bevart. Mye er kassert uhjemlet. Jeg regner med du kjenner til NOU 1990: 7 om Forsvarets arkiver? Det du etterspør treffer midt i den verste perioden.»*

## PENSJONISTENS VURDERINGER

Jeg ga ham denne tilbakemeldingen:

*«Var ikke klar over NOU'en. Bygde min påstand på egen erfaring etter gjennomgang av diverse postjournaler.*

*Problemet med mine innsynsbegjæringer er at det visstnok finnes "sporadiske personopplysninger" i materialet. Og da påberopes forvaltningsloven.*

*Kanskje det kunne vært en ide at Forsvaret selv gjennomgikk dette materialet på*

*nytt og luket ut de problematiske dokumentene, som ganske sikkert ikke har spesiell arkivarisk interesse?*

*Det er jo en bakstreversk måte å gjøre ting på, men jeg ser ingen andre løsninger så lenge Riksarkivet ikke har tilstrekkelig mannskap.»*

Hauge kom deretter med en oppsiktsvekkende opplysning:

*«Vi har faktisk en pensjonert offiser som jobber på kontrakt for oss i Forsvaret på Sognsvann med avgradering. I løpet av 2022 og så langt i '23 har han avgradert 1500 hyllemeter med arkivmateriale. Formidabel jobb. Riksarkivet selv har verken kapasitet eller kompetanse til å gjøre den jobben.*

*Kan jo også tipse om siste utgaven av Forsvarets Forum, der det er en artikkel om arkiv i Forsvaret, og hvordan situasjonen du selv har erfaring med, slår ut for våre veteraner.»*

Opplysningen om at Forsvaret bruker en pensjonert offiser til å avgjøre om dokumenter skal avgraderes, høres unektelig litt spesielt ut. Hvorfor har ikke Forsvaret allerede gjennomgått materialet før det ble sendt til Riksarkivet, en institusjon som nesten bokstavelig talt drukner i dokumenter?

Hvilke retningslinjer og kriterier jobber denne offiseren etter? Er den en mann alene som etter eget skjønn avgjør om tvilsomme dokumenter skal gjøres tilgjengelig? Føres det for eksempel logg over arbeidet?

Jeg stilte meg mange spørsmål om dette, ikke minst fordi det viste seg komplett umulig å få ut ett eneste dokument fra Riksarkivet som kunne kaste lys over hvilke skipsreparasjoner som ble utført på Haakonsværn. Med arkivene intakte, kunne man i ettertid ganske kjapt fått bekreftet hvilke reparasjonsarbeider som ble utført på KNM «Stavanger».

Praksisen ved Riksarkivet er med andre ord den samme som da jeg i 2003 søkte innsyn i Partnair-dokumentene. Da fikk jeg dette svaret:

*«Vi anser det heller ikke for praktisk gjennomførbart å gjennomgå hele dokumentmengden med tanke på å skjerme taushetsbelagte opplysninger.»*

Dette betyr i praksis at mange interessante dokumenter aldri kan bli gjenstand for granskning, fordi Riksarkivet lider av personalmangel. Altså enda et demokratisk problem.

## FORSVARET SÅ, MEN TIER

Uavhengig av dårlig hukommelse eller ønske om hemmelighold, er et faktum at «Utvik Senior» ble rent i senk. Sjøforsvaret hadde selvfølgelig hatt begge fartøyene på sine radarer. Det har heller aldri blitt hevdet at utstyret ikke fungerte denne kvelden.

I opplysningene fra Forsvaret er det i det minste én interessant observasjon: Forsvaret avviste kategorisk at «Utvik Senior» kolliderte med et spionskip, forkledd som for eksempel sovjetisk tråler. Hvordan kunne Forsvaret vite dette?

Avvisningen var nesten meningsløs, så lenge Forsvaret ikke samtidig fortalte hvilket stort stålskip som vitterlig ble observert på Andfjorden rundt forlistidspunktet. Det er umulig at vernepliktige på kystradarstasjonene og mannskap på andre skip, uavhengig av hverandre, har sett et spøkelsesskip.

Jeg har alltid hevdet at det finnes få mysterier som ikke her en enkel løsning. Kan forklaringen på manglende observasjoner skyldes at Sjøforsvaret observerte et skip som de ikke brydde seg om å registrere, altså et skip som ikke var mistenkelig?

Mange år etter forliset ble det avslørt at Sjøforsvaret i denne perioden var mest opptatt av å følge med på skip fra østblokkland og at det var disse som ble plottet og loggført. Tore

Johannes Lysfjord, som i 1978 var radaroffiser ved Sjøobservasjonssenteret på Reitan, bekreftet overfor den siste kommisjonen at vennligsinnede fartøyer ikke ble loggført. I denne kategorien havnet observasjoner av hurtigrutene og fiskebåter, samt kjente norske og allierte marinefartøy.

Det er kanskje derfor Forsvaret kunne avvise at «Utvik Senior» ble kjørt ned av et spionskip, som fiskerne ofte klaget over fordi de ødela fiskebruk? Var forklaringen altså så enkel som at det dreide seg om et skip fra en av kategoriene av vennligsinnede fartøyer?

### HÅPLØST SVAR

Hvis sannheten er at Sjøforsvaret sitter på svaret på «Utvik Senior»-gåten, så er det kanskje på tide å gi svaret til de etterlatte av de ni drepte fiskerne.

Det tok nærmere 60 år før Sjøforsvaret fortalte sannheten om grusomhetene begått av de norske MTB'ene som senket «Irma» og Henry» og som pepret de stakkars overlevende med kuler, der de lå hjelpeløse i iskaldt vann. Alle de involverte hadde i alle disse årene klart å holde kjeft om hva de hadde vært med på i marinens tjeneste. Jeg har personlig snakket med nære familiemedlemmer til vernepliktige som deltok. Da sannheten kom for dagen, var forskrekkelsen mildt sagt stor over at de aldri hadde betrodd seg til noen.

Jeg håpet at mine avsløringer om «Utvik Senior»-forliset skulle gi de ansvarlige myndighetene en anledning til å bekjenne sin kunnskap. Fra etterlatte er mine funn blitt omtalt med at jeg har funnet ut mer enn to kommisjoner har klart.

De etterlatte og pårørende, anført av Guri Abelsen, datter til «Utvik Senior»-skipperen, har henvist til funnene og bedt justisministeren om hjelp til å komme videre i jakten på sannheten.

Departementet besvarte de etterlatte med beskjed om at de kunne rette henvendelsen til Statens Havarikommisjon (SHK). Derfra kom det kjapt svar at SHK med bakgrunn i sitt mandat måtte avvise henvendelsen.

Myndighetene viste enda en gang at de verken har gangsynet eller sitt moralske kompass i orden.

Det skal mer enn byråkratisk uforstand til å stoppe engasjementet. Det er ikke hvem som helst som utfordrer justisministeren:

- Guri Abelsen (datter av skipper og partseier av «Utvik Senior», Ola Abelsen).
- Arnfinn Hay (tidligere trålskipper og lærer i navigasjon og fiskerifag. Bror til partseier og mannskap ombord i «Utvik Senior», Kurt Hay).
- Sigmund Fredriksen (Skipper på fiskebåten «Svein Roger» som var på feltet utenfor Senja forlisnatta. Medlem i kommisjon nr. 2 som undersøkte «Utvik Seniors» forlis).
- Georg Blichfeldt (hentet Utvik Senior saken ut av arkivene i 1997. Ide og research på Brennpunkt-programmet om «Utvik Senior» i 2002. Research på teaterstykket «Utvik Senior» ved Teaterensemblet Rimfrost, 2021).
- Karl-Henrik Utvik (Første eier av «Utvik Senior» og skipper på fiskebåten «Nordfangst» som var på feltet utenfor Senja forlisnatta).

De skrev 11. september 2023 brev til justisminister Emilie Enger Mehl – og har ennå ikke fått noen tilbakemelding.

I brevet blir det kontant avvist hvorfor ikke SHK er riktig adressat:

«Justisdepartementet er riktig adresse for vår henvendelse. Kommisjon nr. 2 i Utvik-Senior saka var oppnevnt av Justisdepartementet.

I kommisjonens avsluttende rapport, med departementet som den formelle avsender, heter det: «Dersom det i etterkant av rapportens avgivelse skulle framkomme relevante opplysninger som kan ha betydning for saken, forutsettes at departementet tar til stilling til hvorvidt undersøkelsene skal gjenåpnes».

Denne bemerkningen er knyttet til at kommisjonen kom i tidsnød etter at kollisjon var fastslått som sannsynlig forlisårsak og ikke fikk tid til å gjennomføre grundige undersøkelser langs de spor som kunne avsløre hvilket fartøy som hadde rent Utvik Senior i senk.

Den nye granskinga kunne påvise kollisjon, men ikke avsløre hvilket fartøy som hadde stukket av med ni mann hjelpeløse i hav. Den hadde åpenbart ikke nådd mer halvveis til målet. De etterlatte lever fortsatt i uvisshet og uro.

De nye opplysninger vi har vist til, lagt fram i Vi Menn (14./21./28. juli) omkring det såkalte fregattsporet forsterker denne uroen. Erfaringer fra krisepsykiatrien viser at når katastrofer skjer så er informasjon og klarhet viktig for unngå - og senere dempe - traumer hos de etterlatte. De etterlatte i denne saka måtte leve i 26 år med desinformasjon. Ansvaret for ulykken ble veltet over på skipper, Ola Abelsen, med mannskap. De skulle ha feilnavigert og styrt inn i fallgarden.»

Deretter følger en opprømsing av Vi Menns opplysninger, før henvendelsen avsluttes slik: «Vi tar ikke stilling til de konklusjoner Vi Menn trekker, men de opplysninger som legges fram krever ei avklaring.

Vi forventer at vår henvendelse blir tatt på alvor og at justisdepartementet følger opp sin forpliktelse slik den beskrives i rapporten fra kommisjon 2; dvs. at departementet vurderer om opplysningene i Vi Menn utgjør «relevante opplysninger som kan ha betydning for saken» og at «departementet tar til stilling til hvorvidt undersøkelsene skal gjenåpnes». Vi ber om å få oss forelagt vurderingene av opplysningene, ikke kun konklusjonen.»

Er kanskje tiden inne for å gi de etterlatte svar – og fred?

**Kristiansand 14. januar 2024**

**Eivind Pedersen**

**908 26681**

**Epe@live.no**