

## SKUP 2002 – 47

Prosjekt: Gåten Utvik senior  
Medarbeider: Alf R. Jacobsen  
Publikasjon: NRK Brennpunkt  
Publisert: April 02  
Medium: Fjernsyn  
Tema:

### Metoderapport for ”Gåten Utvik Senior”

Sendedato: 30. april, 2002  
NRK Brennpunkt

Programansvarlig: Alf R. Jacobsen

Ansvarlig redaktør: Per Anders Johansen

Tlf. 23047000  
Bjørnstjerne Bjørnsons pl. 1  
0340 Oslo

1.

Våren 1997 innledet jeg som redaktør av NRK Brennpunkt et samarbeid med britisk TV som primært tok sikte på å finne vraket av den britiske tråleren ”Gaul” som forsvant på Nordkappbanken i februar 1974. Etter et grundig forarbeid ble vraket funnet og filmet på 300 meters dyp i august 1997. Da programmet ble sendt i november samme år, mottok jeg en rekke henvendelser fra ulike personer som hadde tips – både om ”Gaul” og om andre uopplarte forlis. En av henvendelsene kom fra Karstein Fredriksen og hans nabo i Bøvær på Senja, Georg Blichfeldt, og gjaldt fiskebåten ”Utvik Seniors” forlis i februar 1978. Fredriksen hadde mistet en sønn da båten gikk ned, og oppfordret meg til å ta opp forliset til ny gransking.

2.

Jeg oppfattet saken som interessant og ba om at henvendelsen ble formulert skriftlig, samt at alt materiale som kunne være av interesse ble oversendt. Vinteren 1998 laget Blichfeldt en skriftlig oppsummering av saken mot et ordinært honorar. Han sørget også for at Fredriksens materiale ble sendt NRK Brennpunkt. Det inkluderte blant annet en eske med diverse undervanns videoopptak fra en privat leteaksjon sommeren 1979, en del avisutklipp og granskingskommisjonens rapport etter forliset. Da opptakene forelå på en-toms bånd av gammel type, tok det en viss tid før de mest interessante delene kunne overspilles til standard VHS format – ved hjelp av en utrangert spiller som en av NRKs teknikere hadde tatt vare på.

3.

Jeg var i mellomtiden blitt involvert i et nytt undervanns prosjekt sammen med britene, som denne gangen gjaldt å finne vraket av den tyske slagkrysseren ”Scharnhorst,” som ble senket utenfor Nordkapp 2.juledag 1943. Slike prosjekter er notorisk kostbare og risikable, dels på grunn av store dyp og dårlig vær, dels på grunn av mangelfullt kartmateriale. Dykkerskip med miniubåt må som regel leies fra havner i området Haugesund/Bergen og koster betydelige beløp hver dag, inkludert transitten på fem døgn til og fra Nord-Norge. Den reelle tiden man har til faktisk leting under vann er derfor sterkt begrenset. Man må finne det man leter etter *fort*, ellers blir kostnadene raskt uoverkommelige. Det betyr igjen at været må klaffe de dagene man har til rådighet, da utstyret er ømfintlig og ikke tåler særlig større bølgehøyde enn en meter.

4.

Mens våre prosjekter ”Gaul” og ”Scharnhorst” utviklet seg, ble tiden brukt til å analysere det foreliggende materialet om ”Utvik Senior.”

Problemstillingen var følgende:

- a) ”Utvik Senior” var en stor og god garnbåt med en rutinert besetning og en meget dyktig skipper med 30 års erfaring til sjøs.
- b) Fartøyet forsvant underveis fra fiskefeltet til land, bare en drøy time før meldt ankomst ca. klokken 22.30 fredag 17.februar 1978.
- c) Alle de ni om bord omkom. Ingen av dem ble noensinne funnet. Ingen nødsignaler ble sendt. Flåtene ble funnet, men ingen hadde nådd å ta dem i bruk. Det som hadde skjedd, hadde skjedd med katastrofal hurtighet.
- d) Vraket av selve fartøyet ble aldri påvist. Det som ble funnet av vrakgods, var knust til pinneved og rak på land i morgentimene neste dag, lørdag 18.februar. ”Utvik Senior” hadde ikke bare forlist. Den var også i løpet av noen få timer blitt fullstendig pulverisert.
- e) Forliset ble gransket i elleve måneder av den første granskingskommisjonen for fiskebåtforlis. Til tross for massiv leteinnsats under vann med datidens beste teknologi, side scan sonar, undervannskamera og marinedykkere, greide ikke kommisjonen å finne resten av vraket. Fordi man ikke fant vraket, greide man heller ikke med sikkerhet å slå fast eksakt *hvor* forliset hadde funnet sted. Betydningen av dette er følgende: For at en så sterk båt som ”Utvik Senior” skulle bli knust på så kort tid, mente – og mener – de fleste eksperter at den må utsettes for store *mekaniske* krefter. Det var dårlig vær i området den kvelden forliset fant sted, og været kan gjøre mye med en båt – først og fremst få den til å kantre og synke. Men for at treverket i skrog og overbygg skal bli knust, må det som regel utsettes for andre krefter – stål eller stein. Det kan skje enten i en kollisjon, eller ved at fartøyet går på et skjær.
- f) Kommisjonen delte denne oppfatningen og kom til at den mest sannsynlige teorien var at ”Utvik Senior” enten hadde gått på de farlige undervannsskjærene utenfor Senja som følge av feilnavigasjon, eller at hun hadde kantret og siden drevet med vind og bølger inn i de samme skjærene, hvor knusingen hadde funnet sted.
- g) De lokale fiskerne var sterkt uenige i denne konklusjonen. De mente at en så erfaren skipper som Ola Abelsen, som hadde seilt i farvannet i tretti år, aldri ville ha feilnavigert. De henviste til enkelte funn av vrakgods som ikke ble dekket av kommisjonens teori. Det gjaldt blant annet et sett blåser som ble funnet over fem

nautiske mil fra land, og som naturstridig måtte ha drevet *mot* strøm og vind, hvis kommisjonens teori var riktig. De henviste også til at det var gjort radarobservasjoner av ukjent skip i området samme kveld, og mente at det kunne dreie seg om et ukjent militært fartøy som i snøkovet hadde rent "Utvik Senior" i senk. Den kalde krigen var på sitt mest intense i 1978. Bare noen dager etter forliset skulle det begynne en stor militær øvelse i området.

- h) Fiskernes syn ble ytterligere forsterket ved en rekke funn av tunge vrakdelene på havbunnen cirka fire nautiske mil av land, som ble gjort i en privat leteaksjon sommeren etter forliset. Kommisjonen valgte imidlertid å stå på sitt og henviste til at bunnstrømmen utenfor Senja grovt sett løper fra sørvest mot nordøst. Kommisjonen mente derfor at vrakdelene kunne ha blitt forflyttet med strømmen fra "deres" forlissted i fallgarden og til funnstedet noen mil lenger øst/nordøst.
- i) På basis av kommisjonens nye vurdering høsten 1979, ble saken henlagt av politiet og Justisdepartementet uten videre etterforskning. Til tross for kommisjonens synspunkter ble forliset av de fleste fortsatt regnet som uoppklart.

## 5.

Slik saken sto, var min sluttanalyse klar. Skulle vi ha noe som helst håp om å bringe saken videre, måtte vi påvise forlisstedet ved å innlede nye søk under vann – enten med side scan sonar, magnetometer eller miniubåt. Det vil si, for å påvise forlisstedet måtte vi finne fartøyets *tyngste* gjenstand, som var hovedmotoren med tilhørende fundament, kjøll, propell og aksling. Med en totalvekt på 15-20 tonn ville motoren ikke ha blitt forflyttet av strøm og sjø. Den ville ha gått rett til bunns på det stedet hvor ulykken fant sted. Utgangspunktet var derfor greit, men komplisert: Hvis motoren lå inne blant undervannsskjærene, var kommisjonens gamle hypotese riktig. "Utvik Senior" hadde gått på fallene og var blitt knust mot klippene. Hvis motoren lå ute på åpent hav, hadde forliset en annen forklaring. Fiskernes påstand om at det hadde funnet sted en kollisjon, ville i så fall måtte tas opp til ny og fullstendig gransking. Spørsmålet var hvordan vi skulle finne en motor på cirka 10 meters lengde og to meters høyde, som kommisjonen, private letemannskaper og Marinen i fellesskap ikke hadde greid å finne – tross innsats gjennom nesten et helt år?

Mens våre lokale kontakter helst så at vi laget et program på basis av det som allerede forelå av materiale, tok jeg en annen beslutning: Jeg ville gjøre et forsøk på å finne hovedmotoren, selv om oddsene var små. Jeg hadde i mitt arbeid med "Gaul" og "Scharnhorst" etter hvert lært ganske mye og utviklet et nettverk av kontakter som med tiden skulle bli til stor hjelp.

## 6.

Det potensielle leteområdet var stort, cirka 40 til 60 kvadratkilometer. En miniubåt beveger seg med cirka 1 knops fart. Det betydde at en komplett undersøkelse av hele området ville ta flere måneder, som var en helt umulig oppgave – og da var fallgarden holdt utenom. Den hadde store dyp og lumske undervannsskjær og ville kreve perfekte forhold for leting. Det gjaldt altså å prioritere hardt og forsøke å analysere seg fram til de mest sannsynlige leteområdene – i første omgang ut fra hypotesen om at "Utvik Senior" hadde forlist på åpent hav.

## 7.

Vår første ekspedisjon fant sted i august 1999. Vi leide en redningskrysser og en lett miniubåt av et lokalt firma og konsentrerte letingen i området hvor blåsene og annet vrakgods var funnet tjue år tidligere. Ekspedisjonen ble i det store og hele mislykket, selv om vi observerte mange små og rustne vrakdeler mellom steinene på bunnen – og også gjorde et mislykket forsøk på å heve en stor vrakdel. Vi hadde for det første for lett utstyr, da området viste seg å være svært strømhardt – med opp til tre-fire knop på det meste. Av i alt fem døgn fikk vi benyttet mindre enn to døgn til effektiv leting, på grunn av stadig skiftende vær. Selv om vi satte ut bøye på den store vrakdelen, greide vi ikke å finne den igjen dagen etter. Det viste at det er ekstremt vanskelig å finne forholdsvis små gjenstander under vann, men det som gjorde meg nedslått var noe annet: Havbunnen utenfor Senja var strødd med store kampesteiner som i størrelse og fasong kunne forveksles med hovedmotoren. Det ville altså bli uhyre vanskelig å påvise motoren ved for eksempel bruk av sonar. Hvert ekko ville måtte undersøkes med miniubåt for at vi skulle kunne vite om det var metall eller stein.

8.

Ved vår andre ekspedisjon til samme område hadde vi tyngre og bedre utstyr – dykkerbåten ”Risøy,” som befant seg i området på annet oppdrag, og som blant annet hadde funnet vraket av ”Gaul” for oss to år tidligere. Ved hjelp av utstyret om bord i ”Risøy” greide vi etter to døgn å finne tilbake til og heve den store vrakdelen fra cirka 38 meters dyp. På en måte hadde vi `uflaks`. Det viste seg at vrakdelen var to sider av en lukekarm, som var blitt påvist under den private leteaksjonen i 1979. Men den mest interessante delen, som viste at lukekarmen var trykket inn, kanskje av en spiss baug, var forsvunnet.

5.

Det var fortsatt noen som mente at vi burde sende programmet på basis av det vi til nå hadde gjort. Jeg tok igjen en annen beslutning. Lukekarmen som vi hadde berget, var blitt påvist i 1979. Funnet hadde ikke vært nok til at forliset ble tatt opp til ny gransking den gangen. Jeg var fortsatt overbevist om at vi måtte påvise forlisstedet eksakt. Det var derfor fortsatt motoren vi måtte finne, ellers ville vi ikke komme noen vei. Vi måtte frembringe helt nye fakta, hvis de gamle hypotesene skulle bli tatt opp til ny vurdering.

6.

År 2000 gikk med til å filme vraket av ”Scharnhorst,” som vi etter mange anstrengelser fant på 300 meters dyp 66 nautiske mil av Nordkapp – ved hjelp av folk og fartøyer fra Forsvarets Forskningsinstituttts avdeling for undervanns krigføring og Marinen. Jeg arbeidet parallelt med å analysere alt materiale på nytt, i et håp om forstå situasjonen på fiskefeltet den kvelden tragedien fant sted best mulig, og i et håp om å forstå hvordan vind og strøm eventuelt ville ha kunnet forflytte vrakdeler på havbunnen. Dette arbeidet besto i tradisjonell innhenting av skriftlig materiale, blant annet kommisjonens arkiv som lå på Riksarkivet – med utskrifter av deres gamle sonaropptak, samt kontakt med Matematisk Institutt ved Universitetet i Oslo, hvor man arbeider med simulering av havstrømmer. Jeg hadde hundrevis av samtaler med en lang rekke personer som på en eller annen måte hadde kjennskap til saken og situasjonen utenfor Senja – uten at noen kunne bidra med helt avgjørende ny innsikt. Til det var strømforholdene for komplekse, og sakens motsigelser for store. Av særlig betydning var rekonstruksjonen av bevegelsene til fartøyene på feltet den kvelden, samt et forsøk på å sette opp alternative tidspunkter og kurser for ”Utvik Seniors” siste reise – alt sammen plottet inn på de best tilgjengelige kart over området.

7.

Ved hjelp av mine nye kontakter i FFI og Marinen greide jeg å overbevise Sjøforsvarets Overkommando om at de burde delta i prosjektet, ved å stille ekspertise til disposisjon i form av mannskap, utstyr og fartøy. Jeg fikk ja og kunne sommeren 2001 innlede siste og avgjørende fase av undersøkelsen. Jeg fikk da FFIs forskningsfartøy "H.U.Sverdrup II," som var utenfor Senja i annet oppdrag, til å gå gjennom hele leteområdet med sitt meget avanserte multistråle ekkolodd og tegne opp et helt nytt bunnkart for meg – ved hjelp av deres computere. Da jeg fikk bunnkartet sensommeren 2001, viste det havbunnens konturer i meget klare detaljer – og med i alt 13 tydelige ekko av gjenstander som kunne være hovedmotoren i det "riktige" området, cirka 3-4 nautiske mil av kysten. Et par av ekkoene ble klassifisert som "harde", dvs. metall. Med ekkoene som utgangspunkt, dro vi for tredje gang inn i leteområdet i november 2001 med Marinens dykkerfartøy, KNM Tyr, som har en meget profesjonell besetning og moderne miniubåt om bord. I løpet av tolv timer ble samtlige ekko undersøkt og filmet. Vår skuffelse var enorm, da det viste seg at ekkoene var store firkantede steinblokker – ikke motoren vi søkte etter.

8.

Jeg ville imidlertid ikke gi opp på dette tidspunktet, da mine fire år med saken stadig hadde gitt nye kunnskaper – og jeg `følte` at vi måtte være nær. Fra FFI hadde jeg fått ytterligere nytt datamateriale, som viste interessante formasjoner litt utenfor det sentrale leteområdet. Så lenge det fantes uprøvde muligheter, ville jeg ikke gi opp. Jeg appellerte derfor på nytt til Marinen, som nok en gang stilte KNM Tyr til disposisjon – neste gang fartøyet skulle til Nord-Norge. For å unngå store ekstra kostnader, måtte jeg bruke fartøyet mens det likevel befant seg i transitt mellom Harstad og Tromsø. Hele analysen ble gjennomgått nok en gang, med bistand av Marinens eksperter, pensj. kontreadmiral Kjell Prytz og kom. kaptn. Marcus E. Osen. Da vi for fjerde gang la fra kai i Harstad i slutten av april 2002, hadde jeg med en liten, men viktig tilleggsopplysning som jeg hadde fått etter en lang samtale med skipperens enke, fru Gerd Abelsen. Hun fortalte at mannen en uke før forliset hadde tatt fram kartet og viste henne hvordan han ville legge kursen for å unngå undervannsskjærene, hvis han kom ut for dårlig vær. Han ville – selvsagt – holde seg lengst mulig unna, noe som samsvarte med vår nye analyse: Kurslinjen som kommisjonen hadde lagt opp, var plassert for langt sør. Det var mot nord vi måtte lete.

9.

Med basis i den nye totalforståelsen av situasjonen hadde vi plottet ut tre nye leteområder, ett langt fra land hvor FFI hadde fått inn noen karakteristiske ekko, ett mot nordøst i nærheten av tidligere funn av vrakgods, og ett siste nærmere land, hvor bunnkartet viste noen underlige formasjoner.

I område en fant vi ingenting. Knappt ett døgn inn i den systematiske gjennomgangen av område to kom vi plutselig over et helt nytt vrakfelt med tunge gjenstander spredt på en linje fra vest mot øst – kjetting og anker, maskindeler, pullertene og endelig motoren, som lå veltet over på siden på 36 meters dyp.

Undersøkelsen hadde tatt henimot fire år. Tålmodighet og langsiktighet hadde betalt seg. Vi hadde påvist at hovedmotoren lå på åpent hav, flere kilometer fra nærmeste skjær. Funnstedet måtte også være forlisstedet. Altså var den gamle kommisjonens hypotese feil, noe

som igjen førte til at saken ble tatt opp til ny gransking, umiddelbart etter at programmet ble sendt i NRK Brennpunkt 30. april 2002.

10.

Svært mange må dele æren for at undersøkelsen – som altså primært besto av en nitidig analyse av ulike skriftlige og muntlige kilder, dernest en fysisk undersøkelse med sonar, ekkolodd og miniubåt under vann – til slutt lyktes, selv om jeg som redaktør og programskaper hadde det endelige ansvar for alle beslutninger som ble tatt, for utformingen av vårt leteprogram og for TV-programmet. La meg først nevne de som lanserte ideen i Bøvær, Karstein Fredriksen og Georg Blichfeldt, som i to perioder i 1998 og 1999 også ble betalt for å ta seg av den lokale research og innsamling av materiale, videre fiskeskipperne Sigmund Fredriksen, Karl-Henrik Utvik og Kjell Mikalsen, som alle var på sjøen ulykkesnatten, etter hvert alle de etterlatte og særlig familiene Abelsen og Hay som eide fartøyet, Redningsselskapets folk i Tromsø som stilte en redningskrysser til disposisjon, Stein-Inge Riise i Riise Underwater Engineering, og i prosjektets to siste år, Kjell Prytz og Marcus E. Osen fra Marinen, samt Jarl Johnson og Arnfinn Karlsen fra FFI. De to førstnevnte inngikk, sammen med undertegnede, i prosjektgruppen som til slutt greide å løse mysteriet. Til sist bør NRK Brennpunkts egen stab av produksjonsledere og researchere, bl.a. Sylva Kobbhaug, Anne Berit Østerholt og Ståle Hansen, nevnes for uvurderlig støtte gjennom prosjektets mange år. Forøvrig tillater jeg meg å henvise til min bok ”Forlis,” hvor undersøkelsen i alle dens skiftende stadier er nøye beskrevet.

Oslo, februar 2003.

Alf R. Jacobsen