



Ulykker, nestenulykker
og hendelser

PÅ STADHAVET

KARTLEGGING

Ulykker, nestenulykker og hendelser

PÅ STADHAVET



Dato: 08.03.2012

Oppdragsgiver: Prosjekt Stad skipstunnel

**NORDVEST
FJORDSERVICE AS**

Oppdragsgiver:

Prosjekt Stad skipstunnel

Revisjon

Dato: 9. mars 2012

Utarbeidet av: Sjøkaptein Ottar J. Aare, Nordvest Fjordservice AS

Kontrollert og godkjent av: Kristin Maurstad

Revisjonsoversikt

Revisjon 2 dato: 12.04.2012

Nordvest Fjordservice AS

Ottar J. Aare

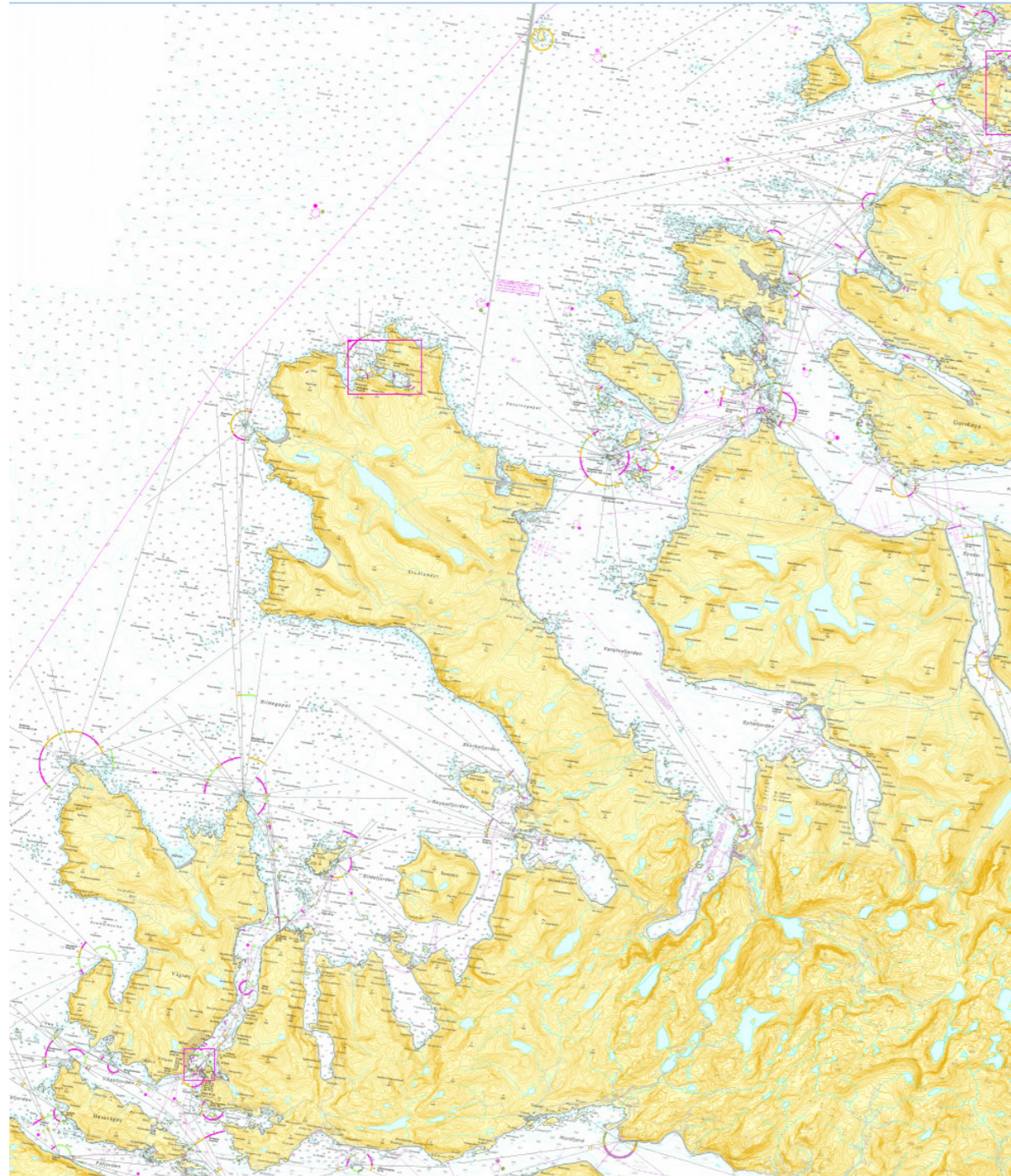
Vestnes Brygge

Pb. 130 6390 Vestnes

Tlf 71180037 / 95206205

post@nordvest-fjordservice.no

www.nordvest-fjordservice



Stadhavet

"Kartdata gjengis med tillatelse nr 12/G683 fra Statens kartverk Sjø"

INNHOLD

Side:

- 3 Tekstark
- 4 Kart over Stadhavet
- 7 Innledning
- 8 Definisjoner og ordforklaringer
- 9 Stadhavet
- 11 Historiske forlis
- 12 Krigsforlisene
- 14 D/S Sanct Svithun
- 15 Fra Sjøfartsdirektoratets database (1982-2012)

- 19 Nærmerer om ulykker på Stad etter andre verdenskrig
- 20 Seks nære slektninger i forlis på Stad
- 22 Kågtind sank etter kollisjon med spansk lasteskip Pena Labre. Styrmann omkom
- 23 Forskningsskipet Helland- Hansen forliser
- 25 19 omkom da fiskefartøy kantret på Stad
- 28 "Ny skipstragedie avverget i siste liten lørdag" - Fjordenes Tidende
- 29 Remito totalforliste ved Stad etter black out
- 31 Raunefjord savnet. Kom ikke frem til lossehavn
- 32 Familiebåten Olebjørn ned på Stad
- 34 Lastebåt forliste etter lasteforskyvning
- 35 Aro forliste med sandlast på Stad
- 36 Sun Coast gikk ned med to mann

- 37 Nestenulykker
- 37 Trelastskip til Måløy med sterk slagside
- 38 Torvald Erikson bare meter fra forlis
- 39 Lasteskip svært nær forlis sør for Buholmen
- 42 "Så nær en nasjonal katastrofe har vi sjelden vært"
- 45 Wilson Mo i drift nær kysten

Side:

48	Hendelser
48	Hurtigbåt kjørte baugen ned på Stad
51	50 meter fra kollisjon ved Buholmen i overhendig vær
52	Nordstjernen fikk motorstopp på værst tenkelig sted
53	Mesanen ble redningen
54	Lasten forskjøv seg
56	Charlotte nær forlis ved Buholmen
58	Kjemikalietanker på grunn
59	Lytt til værmeldingen...
61	Linhav nær ved å havarere ved Gamla
62	Eg bakka med alt eg hadde...
62	Gikk over Vossa
63	Fritidsbåt i hardt vær
65	Passasjerer skadd om bord i Kong Harald på Stad. Kjempebølger la skipet over
67	Kraftig slagside etter at lasten forskjøv seg på Stad
68	Leonard III berget i siste liten ved Ervik
69	Bagatell kunne sendt oss i fjæra
70	Lasteskip berget skip og mannskap ved Buholmen
71	To unge liv reddet
72	I drift på Stad - Simulatorforsøk
73	Oppsummering

INNLEDNING

Den norske kysten skiller seg fra andre lands kystområder ved at størstedelen av fastlandet er skjermet av øyer, holmer og skjær som gir beskyttelse for de som ferdes på sjøen. Bare på noen få strekninger blir kysttrafikken direkte eksponert for havsjø. De lengste strekningene skip må søke ut i åpent farvann er langs Jæren og langs kysten av Øst-Finnmark. Ved passering av Sletta, Hustadvika, Folla, Vestfjorden og Stad er distansen som må seiles i åpent farvann mye kortere. Over Hustadvika, Folla og Vestfjorden kan mindre fartøy velge å gå innaskjærs iallfall deler av strekningen.

Stadhavet er det mest værharde havstykket langs norskekysten. Her er vinden i gjennomsnitt sterkest og her er det flest døgn med kuling og storm. I tillegg gjør topografien på havbunnen at bølgemønsteret blir uregelmessig og lite forutsigbart. Landet er steilt og det bidrar til refleksjon av bølgeenergien som ytterligere er med å skape vanskelige sjøforhold.

I snart hundre år har det vært diskutert å bygge en tunnel for skip gjennom Stadlandet. Prosjektet er grundig analysert gjennom mange utredninger og rapporter. Det blir stadig vist til at forlis på Stadhavet har krevd mange menneskeliv. De fleste større ulykkene der menneskeliv er gått tapt er dokumentert, men det finnes ingen form for dokumentasjon av alle de ulykkene, nestenulykkene og hendelsene der det nesten gikk galt eller der bare fartøy og verdier gikk tapt.

Det er kjent teori at for hver alvorlige ulykke så skjer det ti nestenulykker og enda ti ganger så mange uønskede hendelser. For å få et mer helhetlig bilde av risikoen ved å passere Stad, er det ønskelig å kartlegge en del slike nestenulykker og hendelser i tillegg til å dokumentere ulykkene etter andre verdenskrig. Prosjektet skal beskrive et utvalg av nestenulykker og hendelser fra de forskjellige fartøytypene som passerer Stad, men har selvsagt ikke som målsetning å fremskaffe fullstendige data.

Målet med prosjektet er å få frem et mer detaljert og korrekt risikobilde ved passering av Stad.

DEFINISJONER OG ORDFORKLARINGER

Skip: Skip er vanligvis betegnelsen på et sjøgående fartøy beregnet på transport av personer eller gods. Det finnes ikke en klar, definert grense mellom skip og båt i norsk terminologi.

Fartøy: Fartøy er egentlig en betegnelse på et transportmiddel som går til vanns, et skip eller en større båt som er egnet for bruk i rom sjø. Sjøveisreglene definerer fartøy som «enhver farkost, innbefattet farkoster uten deplasement, sjøfly og WIG-fartøy, som brukes eller kan brukes som transportmiddel på vannet»

Båt: Båt betegner i første rekke sjødyktige, mindre fartøy med ett eller flere skrog som drives frem med årer, seil eller motor. Ordet båt brukes også om større fartøy som tankbåt og fiskebåt.

Ulykke: Ulykke er et begrep som brukes om en plutselig og tilfeldig hendelse som forårsaker større skade. Sjøfartsdirektoratet pålegger skipsfører eller rederi melde- og rapporteringsplikt ved ulykker. Skipsfører eller rederi skal således uten opphold gi muntlig melding ved:

- tap av skip eller liv, eller
- betydelig skade på person, skip, last, eiendom utenfor skipet eller miljø, eller
- arbeidsulykke, selv om denne ikke er å anse som sjøulykke, der det kreves evakuering av den skadde, eller
- utslipp eller sannsynlig utslipp av olje eller skadelige, flytende stoffer, farlige eller skadelige stoffer i pakket form, farlige kjemikalier eller farlige, flytende gasser

Forlis: Forlis er definert som totaltap av skip, båt eller fartøy.

Havari: Havari er definert som skade på skip, båt eller fartøy. Ved havari kan skaden repareres.

Nestenulykke: Nestenulykke er en uønsket hendelse der omstendighetene tilsier at det nesten inntraff en ulykke.

Rapportering av nestenulykker (Sjøfartsdirektoratet): Hendelser som har medført umiddelbar fare for tap av liv, betydelig skade på person, skip, last, eiendom utenfor skipet eller miljø skal rapporteres innen 72 timer etter hendelsen.

Hendelse: Hendelse (i denne sammenheng uønsket hendelse). En situasjon eller vedvarende forhold som ikke er ønsket eller tilsiktet.

STADHAVET

Stadhavet eller "Statten" som sjøfolk gjerne sier, er ikke et bestemt geografisk område. En reise rundt Stad starter eller avsluttes ved Flåvær fyr i Herøy, Haugsholmen i Vanylven eller ved Ulvesundet fyr i Vågsøy. Det er ved passering av disse punktene at sjøfarende først møter storhavet uten den beskyttelsen som øyer, holmer og skjær ellers gir. Da får en føling med hva som møter en på turen rundt Stad.

Hvor langt vest en skal regne Stadhavet er heller ikke nærmere definert. Seiler en ute i havet langs de kursene som store skip velger langs kysten, er vel ikke området vest om Stad noe verre enn det en ellers møter i havet.

Selve Stadlandet ligger i Selje kommune i Sogn og Fjordane. Grensen mot Møre og Romsdal går i Vanylvgapet like nord om halvøya. Stadhavet, derimot, er mer et "felleseie" mellom de to fylkene. At Svinøya, nordvest av Stad, og havet rundt er å regne med når en snakker om Stadhavet er det liten tvil om. Like klart er det at Kråkenes fyr på Vågsøy er den viktigste metrologiske indikatoren på forholda som møter sjøfarende.

Distansen fra utløpet av Ulvesundet like nord for Måløy til Flåvær i Herøy er knapt 30 nautiske mil. Det er ca seks mil kortere til smult farvann ved Haugsholmen, dersom en velger å gå Vartdalsfjorden videre nordover.

Tøffe værforhold, vanskelig bunn

Metrologiske data viser at nettopp i dette området er det hyppigst vind av storm og kul- ing styrke. Målinger viser at den høyeste middelvinden for året finnes i området rett utenfor Stad med middelvind på over 10,5 meter per sekund i 80 meters høyde. For resten av kysten er den godt under 9 meter per sekund. Kråkenes Fyr nordvest på Vågsøy er den metrologiske stasjonen på kysten med flest stormdager. 60-70 dager pr år meldes det om storm på Kråkenes,- året 1996 hele 108 dager.

Med et blikk på Norgeskartet ser en at Stad danner et utspring, eller som på engelsk, et "cap". I reiselivssammenheng blir da også begrepet Vestkapp hyppig brukt. Som følge av denne geografien er området direkte eksponert for bølger og vind fra nesten alle de fremherskende vindretningene langs kysten. Alt fra sørlig til nordaustlig vind kan gjøre det vanskelig å passere rundt Stad. Vind fra sørvest til nordvest er det som gir de vanskeligste forholdene siden bølgene da kommer rett inn fra åpent hav.

I tillegg til den sterke vinden er det topografien, både over og under vann, som bidrar til de vanskelige seilingsforholdene. Langs store deler av Stadlandet stiger landet rett opp fra sjøen. Bare noen få steder er det vik og strender. Dette steile landet gjør at bølger som bryter mot land blir reflektert tilbake med en stor del av energien intakt. De reflekterte bølgene treffer innkommende bølger og skaper et komplisert bølgemønster, der det innimellom dannes kjeglebølger. Dette er bølger som er svært krappe og ofte langt høyere enn bølgemønsteret ellers. Mange har fått seg stygge overraskelser når slike bølger brått har toppet seg fremfor baugen eller under hekken.

Men enda viktigere for bølgedannelsen, mønster og retning er havbunnen utenfor leia. Der er det betydelige dybdevariasjoner og mange grunner. Dette skaper spesielle forhold når bølgene fra åpent hav kommer inn på kysten. Hele området fra sør for Gamla lysbøye til nord om Bukketjuane er sterkt påvirket av bunnforholdene.

Et eksempel på hvordan bunntopografien påvirker bølgemønsteret er bølgene som oppstår rundt Ystebåen, en 5,5 meters båe halvannen mil sør-sørvest av Buholmen. Her skapes det en systematisk avbøyning av bølgene. Bølgene som kommer inn nord for båen bøyes av mot sør, mens bølgene som kommer inn sør for båen bøyes av mot nord. Dette fører til at bølgene konsentreres i et område øst for Ystebåen, i skipsleia. Bølgene fokuseres og bølgehøyden øker vesentlig i forhold til området rundt. Bølgeforldene vil være karakterisert ved to dominerende bølgeretninger, eller kryssende sjø. Området med kryssende sjøer flytter seg avhengig av bølgeretningen, fra nordøst til sørøst for båen når bølgeretningen endres fra sørvest til nordvest. Tendensen til fokusering av bølgene øst for Ystebåen er sterkest når bølgene kommer fra vest-sørvest.

Flere leier

I godt vær velger de fleste å seile nær land, gjerne innom Vossaskallen nord for Buholmen. Et alternativ som gir mer avstand fra land og mindre rotete sjø er Kråkenesleia. Men er sjøen skikkelig tung anbefaler Den norske Los å seile Sildagapet og deretter godt vest om Bukketjuane. Her er det en dyprene med dybder på over 200 meter.

Det er selvsagt de store ulykkene med tap av mange menneskeliv som blir lagt merke til. Slik også når ulykkene rammer sjøfarende på Stad. Noen ganger har det gått mange år mellom hvert dødsbudskap, - slik som i de siste årene. I andre perioder har det gått liv nesten årvisst, som for eksempel fra midten av 1970-tallet og frem til 1984 da det omkom ni personer ved fem forskjellige skipsforlis på Stad.

Historiske forlis

Allerede fra vikingtiden kjenner vi til at frykten for Stadhavet var stor. Men siden vikingene sine skip var lettbygde og ikke så svært store, valgte de ofte å dra skipene over Dragseidet fremfor å våge seg rundt Stad med de farene det innebar.

Da var det verre med store og tungt lastede nordlandsjekter. Til og fra Bergen var det ingen vei utenom, Stadhavet måtte passeres. Ofte ble det venting både fordi været var for røft, men også fordi vinden var imot. Da som nå kunne det hende at det røynte på tålmodigheten og at skipperne satte seil for tidlig. I allefall er det kjent at det skjedde flere store forlis med mange fartøy samtidig og med tap av svært mange menneskeliv.

Både 1692 og i 1763 var år med slike storulykker. Det er nevnt i forskjellige kilder at så mange som 600 kan ha mistet livet da en hel flåte av jekter forliste i uvær. Stadhavet tok ellers mange liv blant fiskerne som ofte ble overrasket av dårlig vær mens de drev fiske utfor land. Spesielt i tiden fra 1869 til 1920 var det mange forlis der et stort antall fiskere kom bort.

Krigsforlisene

De tyske okkupantene i krigsårene 1940-45 var helt avhengig av å frakte materiell og personell langs kysten. De utnyttet til fulle den beskyttelsen skjærgården gav mot angripende ubåter, fly og overflatefartøy. Men på Stad måtte de ut i åpent farvann og her lurte fienden. Det var ikke lett å skille tyske transportere fra den mer sivile trafikken som ble opprettholdt, blant annet av hurtigruten.

D/S Ryfylke 1941

Hurtigruteskipet D/S Ryfylke ble senket ved Stad 5. februar 1941 av en britisk ubåt. Skipet var da på sin andre tur i hurtigruta. Passasjerer og mannskap fikk gå fra borde før skipet ble senket med kanonild.

D/S Sanct Svithun 1943

D/S Sanct Svithun ble bombet og forliste utenfor Ervik på Stad den 30. september 1943. Dette er en av de mest dramatiske hendelsene på Norskekysten under 2. verdenskrig. Se egen beskrivelse side. 14.

D/S Arcturus 1943

22. november blir det norske lasteskipet D/S Arcturus angrepet av britiske bombefly vest av Stad. Skipet blir sterkt skadet, men holder seg flytende. Taubåt blir sendt ut fra Måløy og skipet tatt under slep. Den norske u-båten Ula oppdager slepet og går til angrep både på slepebåten og transportskipet. Taubåten unnslipper, men Arcturus blir senket. Alle de overlevende blir tatt opp av eskortefartøyer.

D/S Emsland 1944

Lasteskipet Emsland ble i januar 1944 bombet utenfor Ervik. Skipet ble satt på land på Erviksanden. Det var lastet med kull som bygdefolket forsynte seg av. En kan fortsatt se vrakrester etter Emsland på sanden.

D/S Weswegaut 1944

6. April 1944 torpederte den norske u-båten Ula lasteskipet Weswegaut utenfor Stad.

D/S Kong Sverre 1944

Hurtigruteskipet Kong Sverre (egentlig Kong Haakon, men omdøpt etter krav fra Quisling) var nær ved å bli senket av en trippel torpedosalve da skipet var på veg nordover Stadhavet i mars 1944. Ingen av torpedoene traff.

D/S Nordnorge 1944

Hurtigruteskipet D/S Nordnorge ble torpedert eller senket av en mine ved Stad 24. mars 1944, og 11 av mannskapet på 13 omkom. Skipet var et ombygd svensk skip som var på veg nordover fra Fredrikstad for å settes inn i ruta Trondheim-Narvik. DS Nordnorge seilte nordover med et mannskap på 13 og en last med 100 tonn bygningsplanker og 50 fat margarinolje som skulle til Tromsø. Utenfor Stad, cirka klokken 09:00 24. mars 1944 ble DS Nordnorge truffet i akterskipet av flere torpedoer avfyrt av den britiske ubåten HMS Satyr. Skipet sank i løpet av ett minutt, og 11 mennesker omkom. Den lokale fiskeren Jakob Strand fra Stadtvågen var like i nærheten med skøyta si, og fikk plukket opp to lettmatroser som hadde overlevd angrepet.

Fiskebåten Flyvefisken 1944

Flyvefisken var på 45 fot og bygget i 1915 i Rosendal. Båten hørte i mange år hjemme i Måløy med redere og mannskap fra Kråkenes. Båten ble senere solgt til Flatraket og fortsatte med linefiske utfor Vågsøy og Stad.

Nikolai Kråkenes forteller at båten ble observert fra Kråkenes Fyr da den en dag i 1944 gikk nord-vestover. - Utpå ettermiddagen hørte man bulder og brak og så en høy sjøsøyle stå til værs -.

Det var etter all sannsynlighet Flyvefisken som gikk på en mine.

I oktober 1975 gjorde fiskeskipper Odd Oldeide om bord i Argus et merkelig funn da de dro line. Fra 120 favner fikk de opp gamle vrakrester. Vrakrestene kunne i følge eldre folk som kjente båten stamme fra Flyvefisken.

Fire mann kom bort da Flyvefisken forsvant.

D/S Sanct Svithun

Den 30. september 1943 gikk det skikkelig galt. Hurtigruteskipet D/S Sanct Svithun var på sydgående da det kl 1845 ble angrepet av seks britiske bombefly og satt i brann.

Hurtigruteskipet som var bygget for Stavangerske Dampskipsselskap i Danzig i Polen i 1926 var på 1.345 bruttotonn.

En bombe traff skipet fremfor skorsteinen og satte Sanct Svithun i brann. Skipet ble satt på grunn ved Kobbholmen rett øst for Buholmen ved Ervik.

Bygdefolket berget mange

Ved sjømannskap og heltemot som det fortsatt går gjetord om berget folk fra Ervik ved hjelp av robåter 76 mennesker under svært vanskelige sjøforhold.

Tallene er usikre, men en tror at 19 av mannskapet, kanskje så mange som 26 norske passasjerer, og sannsynligvis 12 tyske soldater omkom ved forliset.



Vraket av Sanct Svithun noen dager etter forliset.

Fra Sjøfartsdirektoratets database (1982-2012)

Sjøfartsdirektoratet registrer rapporterte ulykker, nestenulykker og hendelser i en database. Slike registreringer er tilgjengelige tilbake til 1982. Registreringene er ikke spesielt detaljerte og utfyllende, men gir likevel god informasjon. Ved en gjennomgang av det som er registrert på strekningen mellom Måløy og Ålesund, fremkommer det følgende rapporter som er knyttet til området Stad og Stadhavet.

Sjarken Stratos

21. januar 1982 forliste sjarken Stratos under fiske på Stadhavet. Båten var tungt lastet av fisk da en sjø slo innover rekka. Den åpne sjarken fyltes fort og gikk ned med akterenden først, men ble holdt flytende av en luftlomme forrut. Fiskeren berget seg og ble plukket opp av en annen fiskebåt. Også sjarken ble berget og slept til land.

M/S Gravel Bulk

30. januar 1982 var lastefartøyet Gravel Bulk på sør rundt Stad. Kursen var rett på Buholmen da sikten forsvant i en snøbyge. Navigatøren feilbedømte og rakk ikke å svinge unna da utkikken ropte om land rett forrut. Skipet traff NW-pynten av Buholmen, men ble ikke stående fast. De gikk inn på Ervika der det ble fastslått skader i baugen og at fartøyet ikke var lekk.

M/S Skude

16. oktober 1982. Lasteskipet Skude var nordgående. Ved vaktskifte kl 0400 befant skipet seg litt nord om Buholmen. Styrmann som kom på vakt sjekket ikke posisjonen nærmere. Skipet seilte på kart som ikke var opprettet. Stadvågen lykt som var etablert tre år tidligere ble forvekslet med Haugsholmen og skipet svingte styrbord 2,5 mil for tidlig. Selv om radarbildet ikke stemte, fortsatte styrmann, som var relativt uerfaren, med full fart til skipet grunnstøtte ved jernstaken innerst i Humrevika. Skipet kom av ved egen hjelp og fortsatte til Åheim der froskemann undersøkte skaden. Ingen lekkasje, men buler i bunnplatene fra baugen til maskinrommet.

M/S Raunefjord

30. august 1983 forliste bulkbåten Raunefjord ved Buholmen. Se egen beskrivelse side. 31.

M/Tr Kågtind

15. desember 1983 kolliderte M/Tr Kågtind med det spanske lasteskipet Pena Labre. Tråleren sank og en mann omkom. Se egen beskrivelse side 22.

M/S Sun Coast

2. desember 1984 kantret lasteskipet Sun Coast på Stad. To mann omkom. Se egen beskrivelse side 36.

M/S Cometa

25. november 1986 var lasteskipet Cometa sydgående mot Buholmen, kurs 187 grader. Ved passering av Vossa ble det gitt styrbord til kurs 240. Et fartøy forrut forutsatte føreren å passere babord til babord. Imidlertid endret dette fartøyet kurs til babord. Om bord i Cometa ble det gitt hardt babord, men kollisjon var ikke til å unngå. Det oppstod bare mindre skader og begge fartøyene fortsatte sjøreisen etter at opplysninger var utvekslet.

Sjarken Stadtværing

2. januar 1988 låg sjarken Stadtværing med en mann i fiske ved Svinøy da det ble oppdaget røyk fra maskinrommet. Det kom snart flammer gjennom maskinromsnedgangen. Gjennom en luke fra styrehuset lyktes det å få pøst ned vann som etter hvert slukket brannen. Båten ble så slept til Borgundvågen av redningsskøyta.

Slepebåten Hadarvåg

31. mai 1988. Slepebåten Hadarvåg med en lekter på slep var kommet ca en mil nordøst om Bukketjuane da en del av lasten på lekteren gikk over bord. Lekteren var lastet med deler til en nedrigget kran og det var det høye krantårnet på 62 meter med en vekt på 154 tonn som hadde slitt surringen og forsvunnet i dypet. Det antas at surringen hadde slakket seg og til slutt slitnet i slingringen rundt Stad.

Sjarken Brodd

13. oktober 1988 tok sjarken Brodd fyr og brant til den sank mens båten var på fiske i Ervikrenna utfor Stad. Det er grunn til å tro at brannen startet i det elektriske anlegget. Fiskeren ble reddet over i et annet fiskefartøy.

M/K John Frode

23. oktober 1988. Bare ti dager etter at sjarken Brodd brant og sank på Stad skjedde det neste forliset da M/K John Frode kantret og sank. Se egen beskrivelse side 20.

Sjarken Ra

27. april 1989 var sjarken Ra på vei til fiskefeltet. En stund etter passering av Gamla lysbøye hørte eieren et dunk i fartøyet. Ekkoloddet viste 60 favner. Vannet fosset inn ved propellhylsa. Han forsøkte å lense ved hjelp av håndlensepumpe og en pøs. Men når vannet stod over dørken gikk han i jolla. Fem timer etter kollisjonen sank sjarken. Eieren rodde i fem timer før han kom hjem.

M/S Simson Ecko

2. november 1989. Simson Ecko var på syd. Kurs rett mot Bukketjuane da en sjark ble oppdaget 2 mil forrut. Føreren mente at passering aktenfor sjarken var forsvarlig, men da de var kommet nær bakket sjarken, som lå og dro line. Det ble gitt hardt babord ror og fullt akterover. Under bakking ble roret slått inn i skutensiden og det oppstod lekkasje.

Fiskefartøyet Straumberg

23. februar 1995



Straumberg grunnstøtte på Skjærbåen i dårlig vær. Båten stod ikke fast, men hendelsen førte til stor lekkasje der all tilgjengelig pumpekapasitet ble tatt i bruk mens båten fortsatte for egen maskin til Raudeberg. Det er uvisst om hendelsen skyldtes feilnavigering eller om båten ble slått inn mot Skjærbåen av en ekstra kraftig sjø. Leia mellom Buholmen og Gamla er knapp, med Ytstebåen på utsida og skjærbåen på innsida litt nærmere Gamla. Det skal bare små avvik til før en nærmer seg enten den ene eller den andre båen.

M/S Wilson Mo

10. januar 2009 var lastefartøyet Wilson Mo på reise sørover da skipet fikk maskinproblemer vest av Bremanger. Skipet kom i drift under de meget vanskelige værforholdene og drev nordover langs kysten mindre enn 4 mil av land. Se egen beskrivelse side 45.

Fiskefartøyet Vårøybuen

4. februar 2009. Fiskefartøyet Vårøybuen med fire mann om bord gikk fra Sandshavn mot fiskefeltet. Like utfor land tørnet fartøyet mot land og gikk på grunn. Tre av mannskapet kom seg i land. Den fjerde ble reddet av en lettboat fra Redningsskøyta. Trolig slo autopiloten seg ut. Dette ble ikke oppdaget da føreren ikke var i styrehuset da dette skjedde. Fartøyet totalforliste.

Conrad M.

27. februar 2009 fikk Conrad M motorstopp ved Gamla på Stad og var nær ved å drive på land. Langnes ved HRS-SOLA rapporterte at fartøyet hadde fått motorhavari på Stad v/Gamla, pos. N 62° 05' Ø 005° 05 og var nær ved å drive på land, 1 pers. omb. R/S Halfdan Grieg fikk sleper om bord og slepte båten til Raudeberg.

M/S Maria Soltin

29. mars 2009 gikk det danske skipet Maria Soltin på grunn ved Halsørbåen nord for Vågsøy. Skipet ble evakuert. Ved flo sjø fløt det av. Lekkasje førte til slagside. Skipet ble tauet til Raudeberg. Undersøkelser gjort av danske myndigheter viser at årsaken til hendelsen var manglende utkikk og manglende kontroll av seilassen. Se egen beskrivelse side 58.

M/S Molo Trader

23. oktober 2011 var lasteskipet Molo Trader på syd forbi Stad. Skipet fikk motorstopp ved Ystebåen og drev mot land i sterk sørlig kuling. Like før skipet traff land ble sleper satt fra fiskefartøyet Knester. Se egen beskrivelse side 39.

M/S Nordstjernen

22. november 2011 oppstod det maskinproblemer om bord i nordgående hurtigrute Nordstjernen mens skipet var like nord for Buholmen på Stad. Se egen beskrivelse side 52.

NÆRMERE OM ULYKKER PÅ STAD ETTER ANDRE VERDENSKRIG

Det er mange fellestrekk ved ulykker som har skjedd etter siste verdenskrig. I de aller fleste spiller store og uregelmessige bølger en avgjørende rolle.

Fra rapporten "Bølgevarsling ved Stad" utgitt av Kystdirektoratet, SINTEF og Det norske metrologiske institutt i 1998 tar en følgende:

Bunntopografien i området rundt Ystebåen fører til en systematisk eller regelbunden avbøyning av bølgene: Bølgene som kommer inn nord for båen bøyes av mot sør, mens bølgene som kommer inn sør for båen bøyes av mot nord. Dette fører til at bølgene konsentreres eller samles i et område bak Ystebåen: bølgene fokuseres. I dette området vil bølgehøyden være større enn for eksempel nord og sør for dette området. Bølgeforholdene vil være karakterisert ved to dominerende bølgeretninger eller kryssende sjøer, særlig når bølgeperioden er lengre enn 12 sekund. Området med kryssende sjøer flytter seg avhengig av bølgeretningen, fra nordøst til sørøst for båen når bølgeretningen endres fra sørvest til nordvest. Tendensen til fokusering av bølgene bak Ystebåen er sterkest for innkommende bølger fra vest-sørvest (rundt 250o). Bølgene bryter over Ystebåen når signifikant bølgehøyde er større enn 3.0 meter.

Bølgerrefraksjon over Vossa og Bukketjuvane gir rotet sjø i området innenfor. Når bølgeperioden øker blir sjøen mer og mer rotet og området med rotet sjø blir større. Skip som passerer Stad opplever sjøen bak eller innenfor Vossa som spesielt rotet. Dette skyldes at skipsleden (indre led) går nær opptil Vossa, mens avstanden til Bukketjuvane er større. Bølgene bryter over Vossa når signifikant bølgehøyde er større en 4.0 meter. Bølgene bryter alltid over Bukketjuvane, og i økende grad ettersom bølgehøyden øker. Ved høy sjø fra sørvest til nordvest vil bølgene i noen grad reflekteres fra land rundt Kjerringa. De reflekterte bølgene (gjenslaget) fører til en økning av bølgehøyden langs skipsleden her. Det kan da opptre et fenomen som er karakteristisk for stående bølger: Bølgehøyden kan være høy et sted, men merkbart lavere en kvart bølgelengde (typisk 50 - 100 meter) utenfor (eller innenfor). Rundt 5 - 8 km vest av Bukketjuvane ligger et større område med dybder mindre enn 100 meter. Når bølgeperioden er lengre enn 12 sekund fører dybderefraksjon over dette området til en konsentrasjon av bølgeenergi over et større område innenfor. Ved bølger fra vest gir dette øket bølgepågang mot land nord for Vossa.

Seks nære slektninger i forlis på Stad

Kystsnurperen John Frode fra Solund var 23.oktober 1980 på syd forbi Stad. Like bak kom hjelperen Silden. Været var moderat med nordvestlig vind med kuling i bygene. Dønningene kom inn på låringa i det fartøylene rundet Kjerringa lengst vest på Stad. Alt var normalt om bord i John Frode. Noen av mannskapet sov i lugaren forrut og i kahytten akter. En mann satt i messa og i styrehuset stod Lars Helge Saltskår til rors.

Brått skar John Frode ut til styrbord på en ekstra stor og krapp sjø. Båten rettet seg ikke opp og Lars Helge Saltskår rakk bare å rope ut at "no fær ho."

John Frode ble levert i 1953, 63 fot med krysserhekk og bygget i tre. En vanlig båttype i fiskeriene.

-Generelt sett, ut fra teoretiske beregninger, er stabiliteten ikke god når slike fartøy går i ballast. John Frode var i så måte ikke noe unntak, uttalte sjøfartsdirektør Einar Røsvik til Sunnmørs-posten etter forliset.

Folkene i lugaren og i kahytten våknet, sjøen fosset inn og de rakk bare å komme seg ut. Det var ikke tid til å få på seg redningsdrakter. Etter noen minutter tippet båten helt rundt og ble liggende med kjølen i været. Kokken Judith Saltskår var den siste ut. Hun ble dratt gjennom et vindu som de andre klarte å knuse fra utsiden.

Rundt vraket fløt brislingnota. Likevel klarte de to om bord i Silden å manøvrere hjelperen opp til baugen og ta om bord de fem fra John Frode.

Vraket holdt seg flytende og redningsskøyta gjort flere forsøk på å få sleper om bord for å slepe det til land. Sleperen slitnet hver gang og til slutt ble det bestemt å senke vraket ved å kjøre, eller skyte det i senk. Det lyktes ikke å kjøre det sterke treskroget i senk og når kystvaktskipet Farm omsider kom frem for å senke vraket med kanonild ble det ikke igjenfunnet.



Mannskapet slitne, men i god behold etter forliset. Fra vesnstre Frode Folkestad, John Heine Saltskår (skipper) Lars Helge Saltskår, Inge Olav Sætervik og Helge Sætervik. Stueren om bord, Judit Saltskår er ikke med på bildet. Foto: Kåre Furnes Fjordenes Tidende.

Kommentar:

Været var moderat da John Frode forliste. Likevel oppstod det helt uventet bølger som var store, og krappe nok til å forårsake at en havgående fiskebåt, som var utprøvd gjennom mer enn 30 år i fiskeri, forliste i løpet av få minutter. Godt sjømannskap og det faktum at det befant seg fartøy i umiddelbar nærhet gjorde at alle de fem om bord ble reddet til tross for at de ikke rakk å ta i bruk noe av det redningsutstyret som var om bord. Av de sju om bord i John Frode og hjelperen Silden var seks i nær slekt.

M/S John Frode

Fartøytype:

Størrelse:

Byggeår:

Byggemateriale:

Antall mannskap:

Skjebne:

Omkomne og skadde:

Årsak:

Kystsnurper

63 fot

1953

Tre

Fem

Forliste på Stad 23.oktober 1983

Hele mannskapet reddet av hjelperen Silden

Kantret etter møte med uventet stor og krapp sjø.

Kågtind sank etter kollisjon med spansk lasteskip Pena Labre. Styrermann omkom.

Tråleren Kågtind var 15. desember 1983 på nord mot Gamla lysbøye. Kursen fra tvers av Skongsneset mot Gamla er 341 grader. Fartøyet var kommet litt langt vest før passering av bøyen om babord. Kursen ble lagt styrbord over til 030 grader. Styrermann var alene på broen og farten var 11 knop. Kursen ble endret babord over før passering av bøya.

På syd kom det spanske lasteskipet Pena Labre på 1536 brt. På broen var kapteinen, norsk los og andrestyrermann som også fungerte som rormann. Kursen var 160 grader, fart 11 knop.

Ca klokken 1330 kolliderte fartøyene. Det spanske skipets bulb traff Kågtind midskips ca 90 grader på. Kågtind sank etter ca ti minutter. Fem av besetningen kom seg om bord i en flåte, seks mann havnet i sjøen uten redningsutstyr. Disse ble tatt opp av fartøy som kom til. Styrermannen døde av utmattelse etter ca 45 minutter i sjøen.

Pena Labre hadde ikke MOB-båt og kunne ikke delta i redning av de som lå i sjøen. Styresystemet låste seg i stilling hardt styrbord. VHF'en var upålitelig. Losen oppgir at han kalte opp det andre fartøyet før kollisjonen. Oppkallet ble ikke hørt av andre fartøyer. Det ble ikke gitt manøversignaler. Maskinen stoppet like før kollisjonen. Det er uklart om det ble bakket.

Fra begge fartøyene opplevde de det andre fartøyet sine bevegelser som merkelige.

Forskningsskipet Helland-Hansen forliser



Forskningsskipet Helland-Hansen (foto: Bergens Tidende)

Forskningsskipet Helland-Hansen var oppkalt etter professor Bjørn Helland-Hansen. Skipet tilhørte Universitetet i Bergen. Tidlig morgen fredag 10. november 1976 gikk skipet fra Måløy og ut på Stadhavet. Været var ruskete med nordaust kuling og strømsjø på grunn av strømmen som setter nordover i området ved Svinøy fyr nordvest for Stad.

Helland-Hansen hadde helt fra fartøyet ble bygget hatt en tendens til å krenge mot styrbord i sjøgang. Det ble gjennom årene gjort flere beregninger og tiltak for å bøte på dette. Blant annet ble det lagt inn ballast på babord side. Det var også utarbeidet prosedyrer for hvordan skipet skulle lastes og for plassering av bunkers.

Etterhvert som skipet arbeider seg nordover denne formiddagen øker sjøen. Bølgehøyden anslås til 7-8 meter. Men som så ofte på Stad er der noen som er mye større. Litt etter klokka ett reiser en slik ekstra stor sjø seg og fyller hele dekket og presser båten over mot styrbord. Før hun får kvittet seg med vannmassene kommer en ny sjø og krenger Helland-Hansen helt over. De to i styrehuset skjønner at båten ikke retter seg opp igjen. De løper ned for å varsle de som er på frivakt og ligger i lugarene. Det er tilsammen ti forskere og mannskap om bord på dette toktet. Noen er i lugarer fremme under bakken.

Det blir en dramatisk tur akterover til overbygget der redningsutstyret er plassert. Delvis må de gå på bommen og til slutt legge på svøm for å komme seg akterut til de andre som nå står på skutesiden.

Styrmann klarer å sende en kort nødmelding, men er ikke sikker på at den går ut. På babord side er det bare en liten flåte tilgjengelig. Den største flåten og livbåten ligger utilgjengelig nede i sjøen på styrbord side. Den lille flåten viser seg også å være ødelagt når de får den fri fra festet. De må innse at skipet synker og at de ikke har annet enn livvester å berge seg med. De er også usikre på om nødmelding er sendt og oppfanget. Det ser svart ut, men plutselig snur mye seg til det bedre. Den største flåten løser seg ut og kommer til overflaten. Den er fast i skipet og fortsatt nøler de med å forlate skipet som nå ligger stadig dypere i sjøen. Til slutt har de ikke noe valg og må våge svømmeturen bort til flåten.

Åtte nådde frem, men kaptein Magnus Hauge og forsker Robert Michelsen kommer seg aldri om bord i flåten. Våte og frosne må de åtte erkjenne at håpet sviner for de to skipskameratene. Redningshelikopteret på Ørlandet er alarmert. Ålesund radio har fanget opp den korte nødmeldinga som styrmann Birger Biskophavn fikk sendt og slått alarm. Fra boreplattformen Deep Sea Saga blir et helikopter sendt ut og ca to timer etter forliset er det over flåten og sender ned redningssele. Helikopteret har ikke vinsj så de må håndhale overlevende om bord. Det er derfor en stor lettelse når redningshelikopteret fra Ørlandet med vinsj og redningsmann kan ta over. Også forsker Robert Michelsen blir funnet ganske snart og tatt om bord i redningshelikopteret, men livet stod ikke til å redde. Kaptein Magnus Hauge blir aldri funnet.

Kommentar:

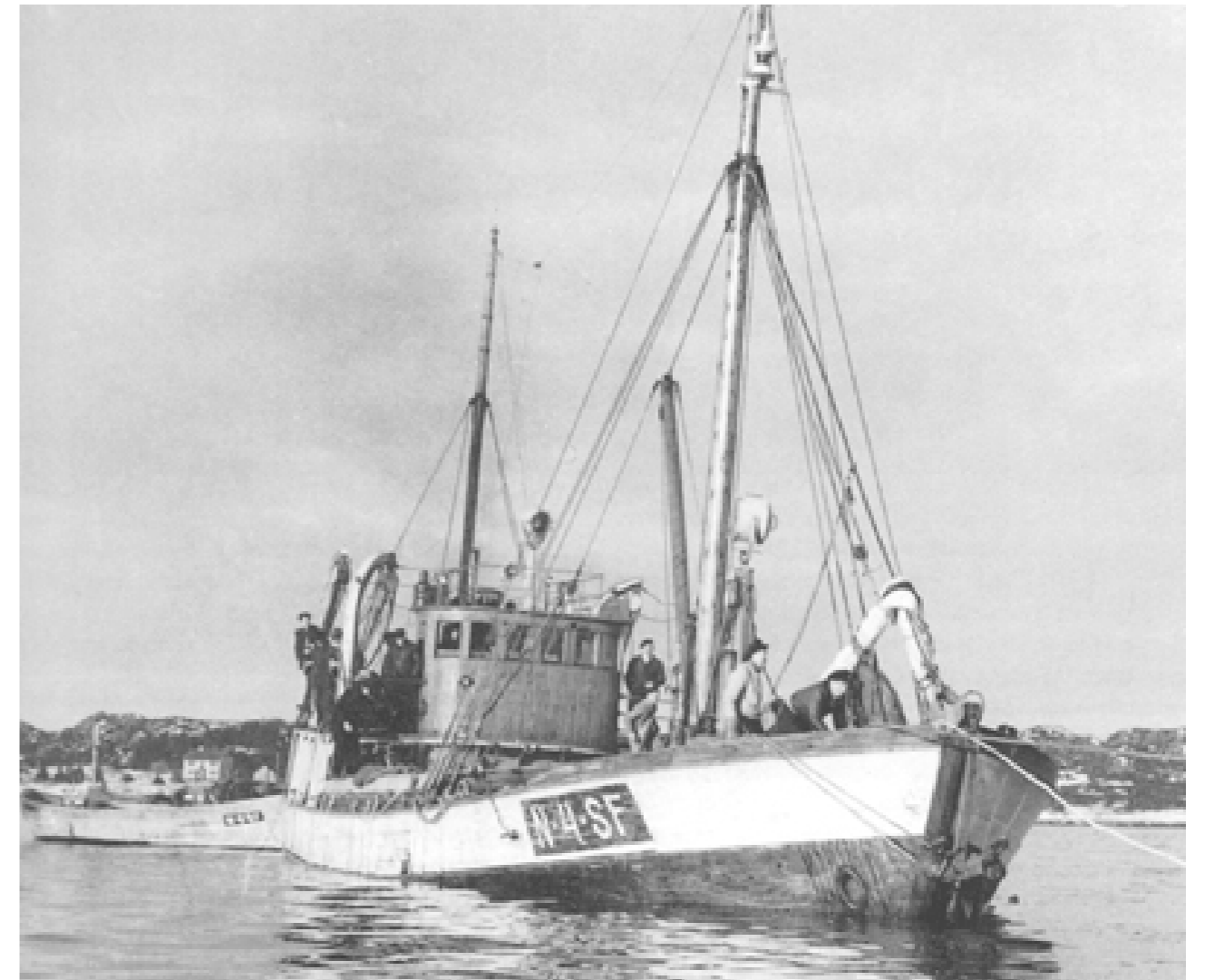
Forskningsskipet Helland-Hansen hadde en tendens til legge seg over til styrbord i sjøgang. Det var gjort flere tiltak for å unngå dette, men likevel var det det som skjedde når skipet møtte den krappe strømsjøen ved Svinøy. Båten sin stabilitet var ikke god nok til å tåle de store vannmengdene fra en brekkende bølge. Skipet kantret, men flere heldige omstendigheter gjorde at ikke enda flere av de ti om bord mistet livet på Stadhavet.

M/S Helland-Hansen

Fartøytype:	Forskningsfartøy
Bygget:	Westermoen Båtbyggeri og mek verksted, Mandal i 1957
Størrelse:	Lengde, bredde, dybde 133,7 x 22,7 x 7,7 fot. 186 brt
Byggemateriale:	Stål
Maskineri:	Norm 8 syl 440 bHk
Antall om bord:	10
Omkommet og skadde:	2 omkom, 8 berget av helikopter og redningshelikopter
Årsak til forliset:	Kantret på Stadhavet etter brottsjø

19 omkom da fiskefartøy kantret på Stad

Like etter klokken åtte om morgenen 1. mars 1956 befant sildesnurperen Brenning seg ved Buholmen på Stad. Båten endret kurs for å gå innom Vossa slik vanlig lei nordover er. Brenning hadde en stund før tatt igjen og passert et annet fiskefartøy, Åndervåg fra Andørja som også var på vei nordover. De lå ca 300 meter etter Brenning. Nic. Jensen stod til rors og skipper John Marinius Hansen var i bestikken like bak. Rormannen følger med snurperen som går leia noen hundre meter lenger fremme. Noen ganger svinger de seg opp mot tungsjøen, men alt ser normalt ut. Plutselig ser Nic. Jensen at Brenning får en bråttsjø fra babord. Båten legger seg over mot styrbord. Styrbord notbåt blir fylt og før Brenning klarer å rette seg opp kommer en ny sjø og dermed går båten helt rundt. Jensen roper ut og skipper Hansen på Åndervåg kommer ut fra bestikken og ser siste del av det ubegripelige dramaet.



Brenning med last. Notbåtene er ute.

Han beslutter å sette ut båt. Han kaller opp fiskefartøyet Nordfolk og D/S Lynx, samt et russisk lastefartøy som nettopp har passert på syd. De to første kommer fort til, men det russiske skipet fortsetter sørover. Fra lett båten fra Åndervåg ser de først ikke tegn til overlevende, bare snurpenøtene som sprer seg utover rundt vraket. Etter at de har gått rundt båten et par ganger får de øye på en mann i sjøen. Det er Nils Evjen som klamrer seg fast til et rør. De får han om bord og over i Åndervåg.

Nils Evjen var stuert om bord i Brenning. Han holdt til i kahytten akterut sammen med to andre da båten gikk rundt. Først er de tre helt desorientert. Nils skjønner at skal de ha noen mulighet for berging må de ut. Da må de ned lederen og gjennom døra som før hadde ført opp til dekk. Første forsøket lyktes ikke. Døra var ikke til å rikke på grunn av sjøpresset. En av de to andre kunne ikke svømme og de mente at det var best å bli der de var og vente på hjelp. Evjen klarer ikke å overtale de andre og bestemmer seg for å gjøre et nytt forsøk. Etter å ha tatt av seg nesten alle klærne dykker han ned mot døra igjen. Denne gangen får han den opp fordi vannet hadde steget og trykket mot døra avtatt. Han kommer opp til rekka og tar spenntak og noen kraftige svømmetak som bringer han til overflata noen meter fra vraket.

Brenning hørte hjemme i Røsvik i Salten. Eier og skipper var Jakob Normann. Av de tyve om bord var tolv fra Sørfold. Bare fire av de omkomne ble funnet. Nyheten om forliset ble fort kjent og gjorde dypt inntrykk. Det ble blant annet satt i gang innsamlingsaksjon til de etterlatte.

Nils Evjen skulle bli den eneste overlevende av de tyve om bord i Brenning.

Hjelpen kom frem fort. Men på grunn av tung sjø og mye vrakgods, blant annet snurpenøtene, kom en ikke til med effektiv hjelp til de som var innestengt i vraket. Mange fartøy var involvert. Redningsskøyta Willie Willhelmsen, bergingsbåten Draugen, minerydderen Robin Hood og flere andre.

Fra Robin Hood prøvde dykkere å ta seg inn, men i det tiltagende uværet var dette svært farlig. Fra Draugen ble det forsøkt å skjære hull i skroget, men de måtte gi opp etter gjentatte forsøk da lett båten ble skylt over vraket og det var stor fare for at folk skulle bli skylt på sjøen.

Det ble besluttet å forsøke å slepe vraket inn i smulere farvann sør for Stad. Redningsskøyta Willie Willhelmsen klarte å få sleper fast i propellen og begynte å slepe sørover med den tiltakende vinden akter. Sleppe gikk svært seint, muligens fordi anker og bruk slepte etter bunnen. Like før midnatt brakk sleperen. Det blåste nå full storm og fartøyene som deltok i redningsaksjonen måtte søke inn til Måløy. Neste dag var det bare et oljeflak å se i den posisjonen man mente båten måtte være. Sildesnurperen Brenning sank sannsynligvis like ved Skjærbåen knappe to mil syd - sydvest av Buholmen.

M/S Brenning

Fartøytype:	Snurper
Størrelse:	88 fot bygget
Byggemateriale:	Tre
Byggeverft:	Hamesberget som banklinebåt
Mannskap:	20 mann
Annet:	2 notbåter i daviter, lett båt og to snurpenøter surret på dekk

Kommentar:

Brenning sitt forlis er den største ulykken på Stad i fredstid i nyere tid. Mange forhold bidro til hendelsen. Båten var relativt liten til snurper å være. Med to notbåter i daviter og snurpenøtene surret på dekk kunne slike båter virke ustabile når de gikk uten last.

Det er ikke klart hvor nær Brenning var Vossa, men det er en kjent sak at denne båen på 7,7 meter kan bryte selv om vinden ikke er spesielt sterk. Da Brenning passerte Buholmen og nærmet seg Vossa, var det frisk bris og tung sjø. Værmeldinga meldte nordvest storm ut på ettermiddagen. Denne stormen hindret senere bergingsarbeidet. Det gjorde i første omgang også drivgodset rundt vraket.

Det er lite trolig at det forelå spesielt vanskelige navigasjonsmessige forhold. Det var dagslys og sikten var brukbar. De medene som blir benyttet er Svinøya fremfor Kjerringa og en fjellformasjon som går i skjul bak en annen inne på Stadlandet, kjent som "ansikt i skjul". I tillegg forholder navigatører seg selvsagt til Buholmen akter. Det var meldt dårlig vær fra nordvest senere på dagen. Oftest betyr det byger. Det har vært spekulert i om Svinøya på grunn av værforholdene kunne vært ute av syne, kanskje uten at en om bord i Brenning var klar over det. Dette er ikke klarlagt. Det kan imidlertid være en forklaring på at båten kom nær Vossa.

Hovedårsaken til forliset var en brottsjø som krenget båten over til styrbord slik at notbåten på denne siden fylte seg og forårsaket ytterligere krenging til styrbord. Slike notbåter er ikke i bruk i dag, men en rekke andre forhold om bord i dagens fartøy kan gi lignende resultat dersom en plutselig brottsjø fører til vektendring over dekk. Det kan være dekkslast eller utstyr som holder på vannmassene eller som forskyver seg. Det er kjent at moderne kraftblokkbåter har fått skader og forskyvning av dekkstutyr etter møte med brottsjøer nettopp fra Vossa.

”Ny skipstrageide på Stad avverget i siste liten lørdag”

Fjordenes Tidende mandag 4. mars 1956

Brennings forlis på Stad satte dype spor og er godt kjent fra flere artikler og en fjernsynsdokumentar.

Mindre kjent er det at hendelsen nær hadde kostet enda flere liv. Klokken 2100 lørdag 3. mars fikk lensmannen i Selje melding om at det var observert et fartøy i drift utenfor Vossa. Motor-kutter Aladin som lå i Honningsvåg og redningsskøyta Willie Willhelmsen i Måløy ble alarmert. Aladin nådde frem først. Det var frakteskuta Urd som var i drift. Den hadde gått i nota til Brenning som fortsatt fløt rundt i området.

Kapteinen om bord i Urd fortalte til Fjordenes Tidende at de i all hast hadde fått opp en fokk. Seilet bremsset litt av. Hadde vi ikke fått gjort dette ville vi etter all sannsynlighet ha drevet inn i på samme sted som Brenning forliste.

Aladin slepte Urd til Haugsholmen.

Remito totalforliste ved Stad etter black out

Remito var på onsdag den 1. juni 1994 på reise fra Midsund til England med en besetning på fire mann og en last bestående av 3600 tønner med sild. Skipet fikk black out (mistet all strøm) like utenfor Stålholmen på Stad.

Ifølge det styrmannen opplyste til Sunnmørsposten var det hjelpemotoren som stoppet. Strømbuddet førte til at skipet ble uten styring. Det drev deretter raskt mot land og grunnstøtte på en plass der det stod svært utsatt til for vær og sjø.

Mannskapet gikk etter ulykken i redningsflåten og ble tauet i sikkerhet av sjarken Småliner før de ble tatt opp av MOB-båten Stadt som tok dem med inn til Vanylven der lensmannskontoret sørget for tørre klær. Båten stod ikke til å redde, men en del av lasten av sildetønner ble tatt opp.



Faximile fra Fjordenes tidende fredag 3.juli 1994

M/S Remito

Bygget i Øst-Tyskland

En rekke fartøy av denne typen ble kjøpt inn av norske redere rundt 1990

Hjemmehørende: Svolvær

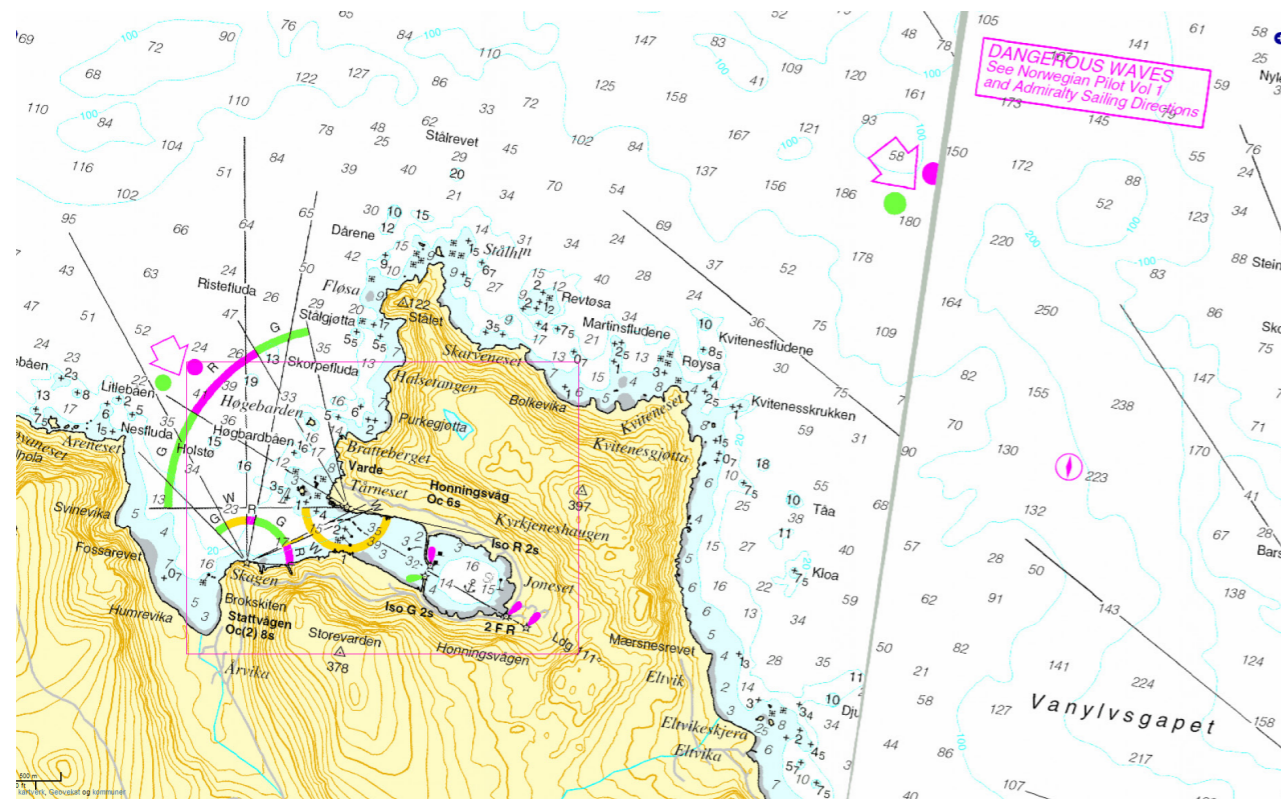
Tonnasje: 299 brt

Skjebne: Forliste på Stad etter black out. Mannskapet på fire berget av sjark

Kommentar:

Det er mange eksempel på båter som får motorstopp ved Stad, både tidliger og i nyere tid.

Felles for de fleste er at de får hjelp av andre sjøfarende eller at de får igang maskineriet før de driver på land. Med Remito gikk det annerledes og fartøyet totalforliste.



"Kartdata gjengis med tillatelse nr 12/G683 fra Statens kartverk Sjø"

Raunefjord savnet. Kom ikke frem til lossehavn

Raunefjord fra Aure på Nordmøre var på 199 brt. Båten var mandag 29. august 1983 på vei fra Rausand til Nordfjordeid med en last av oljegrus. Siste sikre kontakt med båten var via Ålesund Radio klokken 1900 da båten passerte Ålesund. På Stad blåste det opp til storm fra sørvest.

Da båten ikke kom frem til Nordfjordeid som planlagt om morgenen 30. august, ble den etterlyst og rundt middagstider ble det satt i gang leting. Det ble funnet vrakgods ved Buholmen på Stad. Der ble det også observert olje på sjøen. En antok at båten kunne ha forlist i det området om natta og søk etter overlevende ble iverksatt nordover mot Svinøya og etter hvert utvidet. Det ble bare funnet en livvest med båtenes navn nordvest av Svinøya første dagen. Tre døgn senere ble det funnet en flåte, også denne nord av Svinøya. Den var bare halvt oppblåst og lå med bunnen opp.

Ved hjelp av videoopptak klarte en å slå fast at det var vraket av Raunefjord som var funnet ved oljeflaket utfor Buholmen. Båten lå på 50 meters dyp og det ble slått fast at det var to hull i skroget. Sjøfartsinspektøren konkluderte med at de kunne stamme fra støt mot land eller oppstått når vraket traff bunnen.

Årsaken til Raunefjord sitt forlis ble ikke klarlagt, men fire liv gikk tapt på Stad denne augustnatten i 1983. Etter flere uker lyktes det å få opp to av de omkomne fra vraket. Fire menn omkom ved Raunefjord sitt forlis.

Kommentar:

Forliset til lastebåten Raunefjord på Stad er et av de som en ikke kan fastslå årsaken til. Båten kan ha gått på land og slått hull i skroget for deretter å synke. Dersom det var årsaken, er det merkelig at ingen nødsignal ble oppfanget hverken optisk eller på radio.

Mer trolig er det at forliset har skjedd svært fort som følge av ytre påvirkning fra sjøen og at det derfor ikke var tid hverken til å sende nødsignal eller å ta i bruk redningsutstyret.

Familiebåten Olebjørn ned på Stad



I 1966 var fortsatt mange små frakteskuter i drift langs kysten. Mange var bygget i århundret før og hadde en fortid som rene seilskuter før de fikk motor og styrehus. Lasteevnen var bare et par hundre tonn og enda mindre. Mannskapet bestod av skipper og et par tre mann til. Ofte var slike skuter familiebåter med flere generasjoner representert. Virkeområdet var hele kysten, men også turer i nord- og østersjøfart forekom. Lasten varierte fra trelast til stein, saltfisk, tønnelast og stykkgoods. De fleste gikk i løsfart, men noen ganger kunne slike skuter bli sluttet for lengre oppdrag med faste turer.

Olebjørn fra Vestnes i Romsdal passet godt inn i denne beskrivelsen. Familien Øverås hadde drevet som fraktemenn i lang tid og hatt mange båter. Om bord var reder Iver Øverås. Med seg hadde han sønnene Erling, som var skipper, og Osvald. Fjerdemann, Jens Hostad, var tilknyttet oppdragsgiveren.

Olebjørn hadde en tid gått fast med stein fra kalksteinsbruddet ved Larsnes like nord om Stad til havner blant annet i Nordfjord.

29. mars 1966 var båten nordgående for å hente enda en last. De gikk fra Måløy tidlig om morgenen og var klokken ni kommet tvers av Kjerringa på Stad. Det var nordvest opp i kuling og snøbyger. En time senere ble det fra land observert vrakgods ved Lisjebåen mellom Årvik og Hoddevik. Det ble straks satt i gang søk med flere fiskebåter i området. Etter hvert kom to redningsskøyter til. To av mannskapet ble funnet omkommet. Vraket av Olebjørn ble lokalisert på 15 favner 150 meter fra Lisjebåen. Søket etter de to andre, brødrene Erling og Osvald Øverås gav ikke resultat. Livbåten ble funnet drivende i sjøen.

Kommentar:

Olebjørn hadde ikke radar. Hjelpemidlene var kun kart og kompass, men skipper og mannskap var svært erfarne og godt kjent. Det kan kanskje tenkes at det ble styrt feil fra Kjerringa og frem til de forliste bare 1,5 mil lenger fremme. Da må de i tilfelle ha styrt minst 35 grader feil, eller hatt tilsvarende stor feil på kompassen. En annen mulighet er at de bevisst "fulgte landet" siden det var tette snøbyger. Det kan være at de ved dette kom for nær båene.

Mer trolig er det at de fikk maskinstopp og drev ned på Storebåen før de rakk å få ut anker eller start på maskinen igjen. Marginene i pålandsvær er svært små, spesielt for en båt i ballast slik Olebjørn var.

M/S Olebjørn

Fartøy type:	Frakteskute
Størrelse:	64,4 fot
Byggeår:	1917 Lysekil
Byggemateriale:	Tre
Antall mannskap:	Fire
Skjebne:	Forliste på Stad 29. mars 1966
Omkomne og skadde:	Hele mannskapet på fire omkom
Årsak:	Sank ved Lisjebåen

Lastebåt forliste etter lastforskyvning

Nødmeldinga gikk ut på at lasta hadde forskjøvet seg og med sterk slagside bestemte mannskapet seg for å gå i redningsflåten. Posisjonen var tvers av Gamla på Stad.

Det var frakteskuta Morild fra Farsund som var i vansker 29. oktober 1975. Redningsskøyta Bergen Krets gikk ut fra Måløy og var fremme vel en time etter at nødmeldinga gikk ut. Ganske snart fant de redningsflåten med tre mann ombord. Den fjerde var i sjøen kunne de som ble redda fortelle. Skipper Magne Sætren startet søk etter sistemann og kort tid etter så de glimt av refleksen på redningsvesten. Mannen fløt med ansiktet ned. Det var vanskelig å komme bort til han og til slutt hoppa matros Roald Knutsen i sjøen med ei line og fikk tak i mannen. Han var bevisstløs, men i live. De startet hjerte- lungeredning mens redningsskøyta gikk det den hadde mot Raudeberg der lege og ambulanse ventet. Sterkt nedkjølt, men i god behold ble mannen kjørt til Nordfjord Sykehus.

Da redningsskøyta returnerte til forlisområdet så de at Morild hadde drevet på land og låg så utsatt til at det ikke var mulig å gjøre noe for båten.

Kommentar:

Lasteforskyvning er en av de hyppigst forekommende hendelsene på Stad. Uregelmessige bølger fører ofte til kraftig slingring og store bevegelser i fartøyene. Selv om stempling og surringer er gode og har holdt over andre havstykker og gjerne i Nordsjøen, kan bevegelsene på Stad bli for store med det resultat at lasten forskyver seg eller at dekkslast går over bord.

M/S Morild

Bygget:	L. H Salhammer Båtbyggeri, Vestnes 1967 som Nicoline
Byggemateriale:	Stål
Bruttonasje:	199
Maskineri:	Caterpillar 325 Hk
Skjebne:	Forliste på Stad

Aro forliste med sandlast på Stad

Aro var en spesiell båt. Den ble bygget i Tyskland i 1935 som tankbåt.

Under navnet Norden ble skipet senket under krigen ved Tofte på Hurumlandet. Skipet ble hevet og overtatt av den norske stat som krigserstatning i 1946.

Norden var det første skipet spesialbygget for føring av klogass.

I 1959 ble Bergsnes, som tankbåten ble døpt etter krigen, ombygget til lastebåt og fikk etterhvert mange eier før den i 1976, under navnet Aro, ble kjøpt av Magnar Brandal på Brandal.

På reise fra Austefjorden til Raudeberg med sand i mai 1978 forliste båten på Stad, mellom Fure og Gamla. De tre om bord måtte gå i sjøen bare med redningsvester. To mann ble plukket opp av frakkebåten Leiking, mens tredjemann, skipper og reder Magnar Arne Brandal, ble tatt opp av tråleren Fangst. Han var sterkt nedkjølt og døde før tråleren nådde Måløy.

Det viste seg ved undersøkelse av vraket at lukene var åpne, i motsetning til det som ble hevdet under sjøforklaringen.

M/S Aro

Bygget:	1935 ved D.W. Kremer Sohn Elmshorn, Tyskland
Rederi:	Magnar Brandal, Brandal
Levert som:	Norden
Lengde:	42,5 meter
Tonnasje etter ombygging:	285 tdw
Maskineri:	Wichmann 300 bhk
Skjebne:	Forliste på Stad, en mann omkom

Sun Coast gikk ned med to mann

Søndag 2. desember 1984 sank lasteskipet Sun Coast bare et par minutter etter at en sjø inn fra styrbord hadde krenget skipet over til babord. Skipet rettet seg ikke opp og et brak fra lasterommet tyder på at lasten forskjøv seg før skipet gikk ned. Det var seks mann om bord i Sun Coast. Den 19 år gamle dekksgutten og den 55 år gamle styrmannen omkom ved forliset.

Tre av de overlevende kom seg i en flåte og ble plukket opp av lasteskipet Livarden. Den fjerde fikk på seg redningsdrakt og rakk å hoppe på havet før båten gikk ned. Han ble plukket opp av lastebåten Trolltind like før han gikk i brenningene. Alle de overlevende ble ført inn til Måløy.

Sun Coast gikk ned en og en halv mil sørsørvest av Buholmen. Det er i skipsleia like ved Ytste-båen. Det blåste stiv kuling og var en del sjø da forliset skjedde ca klokken ni om morgenen.

Vraket som lå på 70 meters dyp ble raskt lokalisert ved at enden av en plastslange som var en del av lasten stakk opp på overflaten. Også olje og vrakrester viste hvor skipet lå.

De to omkomne ble brakt opp etter en tid.

Nødpeilesenderen virket ikke.

Nødpeilesenderen ble gjenfunnet i havet utfor Stad. Den virket ikke til tross for at den var sertifisert bare litt over en måned tidligere.

De overlevende fortalte at forliset skjedde svært fort. Føreren og dekksgutten som omkom hadde vakt på broen. Styrmannen ble observert i ferd med å ta på redningsdrakt i gangen i innredningen. Dekksgutten var nede for å varsle.

Skipet var lastet med stein og kalk i sekker, på paller og i kasser. Skipet hadde også noe dekkslast.

Kommentar:

Sun Coast sitt forlis skyldtes krenning som følge av ekstra stor sjø som brøt inn over dekk.

Skipet krenget og rettet seg ikke før neste sjø kom og lasten forskjøv seg.

Nødpeilesenderen virket ikke. Det er kjent fra andre forlis på denne tiden (eks. M/S Bellsund) og fra forsøk som ble gjort at minst en av ti nødpeilesendere ikke virket etter hensikten.

NESTENULYKKER

Trelastskip til Måløy med sterk slagside



Facimile fra Fjordenes Tidende 24. november 1976

Ikke alle hendelser kommer med på statistikk, noen blir omtalt i media og noen forløper uten at andre enn de involverte får kjennskap til hva som har skjedd.

Mandag 22. november 1976 var det panamaregistrerte lasteskipet Turbinar på vei over Stad.

Skipet var på 2320 brt. var lastet med trelast fra Nord-Russland og skulle til Kontinentet.

I Sildagapet fikk de en sjø som gjorde at dekkslasten forskjøv seg. Med kraftig slagside mot styrbord fortsatte båten for egen maskin til Måløy. Det ble ikke rekvirert assistanse. Båten hadde norsk los om bord kom det frem av artikkelen i lokalavisa Fjordenes Tidende.

Kommentar:

Turbinar er langt fra det eneste trelastfartøy som har fått slagside etter et ublidt møte med Stadhavet. Mange båter har måttet losse dekkslast og lastet om både i Måløy og i havner lenger sør opp gjennom årene. Ikke sjelden har dekkslast gått over bord.

Torvald Erikson bare meter fra forlis

Lastebåten Torvald Erikson gikk i Sunnmørsruta mellom Ålesund og Bergen. 15. januar 1975 var de på vei over Stad i dårlig vær. Litt nord for Gamla lysbøye fikk de maskinstopp. Begge ankera ble droppa, men det var vanskelig å få feste i den kraftige vinden og sjøen. Frakteskipet drev mot land ved Furestaven og var bare tre hundre meter fra da maskinisten fikk i gang maskina igjen. - Den gangen var det nære på, sa skipperen, senere. - En sjø til og vi hadde vært i fjellet.

Både redningsskøyta og redningshelikopter var på vei, men det ville blitt en vanskelig redningsoperasjon.



Faximile fra boken Magne på Statten, Helge Gloppen 2005

Lasteskip svært nær forlis sør for Buholmen



Lastebåten Molo Trader var natt til søndag 23. oktober 2011 på vei sørover på Stad. Skipet hadde for få minutter siden passert Buholmen og kurset for Gamla lysbøye. Rett øst for Ystebåen stoppet hovedmotoren. Klokken var 0257.

Ifølge Metrologisk Institutt blåste det sydlig sterk kuling på Kråkenes fyr natt til 23. oktober.

Molo Trader begynte straks å drifte NNE med to knops fart. På AIS ble det registrert at fiskefartøyet Knester var på vei nordover. Den moderne kraftbloksnurperen hadde akkurat passert Gamla lysbøye lenger sør. Båten ble kalt opp og gikk mot Molo Trader med 14 knops fart. KI 0325 var Knester fremme. De manøvrerte seg i posisjon og fikk snart over line og deretter slepetrosse. KI 0335 begynte de å slepe Molo Trader vekk fra land. Posisjonen var da N 62 grader 9,80 minutter, Øst 005 grader 4,91 minutter. Dette er bare 318 meter i driftsretningen fra Langflød like sør for Buholmsundet.

Med vel to knops drift ville det tatt i underkant av fem minutter før Molo Trader tok grunn. Dersom Molo Trader hadde drevet forbi den første båen ville det tatt 10 minutter før båen grunnstøtte.

Slepet passerte Buholmen med en avstand av 390 meter, Vossaskallen med 550 meter og Bukketjuane med 500 meter. AIS-tracket viser at den nordlige driften var betydelig.

Redningskøyta Kristian Gerhard Jebsen gikk ut fra Måløy ca kl 0310 og var sør for Gamla da Knester startet slepet. Redningskøyta hadde da 13 minutter igjen før den var fremme ved havaristen. Redningskøyta tok over slepet kl 0440 nordvest av Bukketjuane. Molo Trader ble slept nordover. Klokken 0550 tok BB Ocean over slepet mot Ålesund.

På spørsmål om vind-, bølge- og strømforhold ved Buholmen på Stad denne natten svarer metrolog Magnar Reistad slik:

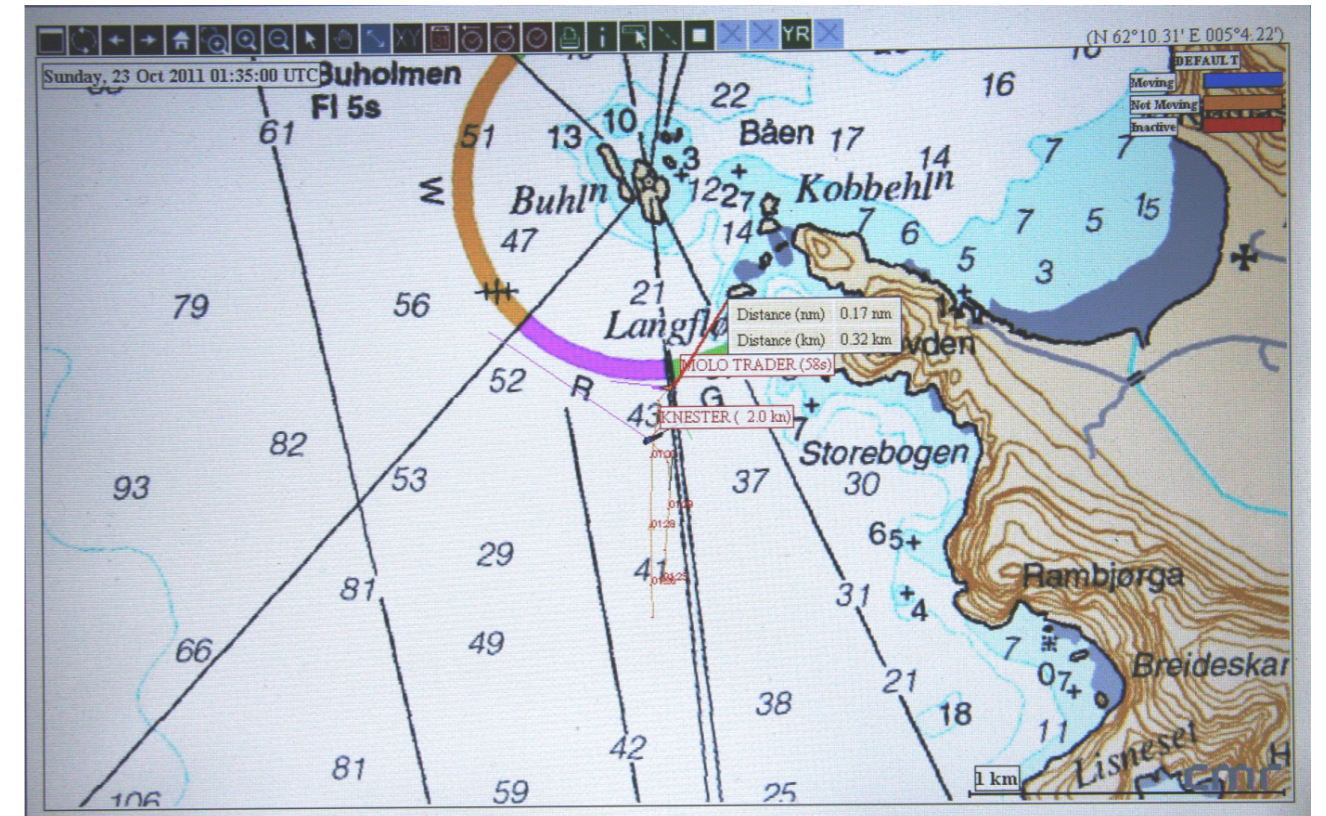
"Vindmålinger fra Kråkenes fyr viser at der var middelvinden ca 18m/s (sterk kuling) med vindkast opp i ca 25m/s. Vindretningen på Kråkenes var fra sør. Vi antar at vinden ved Buholmen har vært omtrent som på Kråkenes eller litt svakere.

Vi har ingen bølgemålinger i området ved Stad. Modellberegninger viser at i havområdene utenfor Stad var signifikant bølgehøyde ca 5.5m. Bølgeretningen var fra sørsørvest, og da blir bølgene noe redusert inne ved Stadlandet. Nær Buholmen var signifikant bølgehøyde mest sannsynlig ca 3.5m. På grunn av bunnforholdene kan det lokalt oppstå vanskelige bølgeforhold nær Stad.

Vi har heller ingen strømmålinger. Vi har modellberegninger som viser at ca 5km ut fra land var strømfarten ca 0.5 m/s (ca 1 knop) og at strømmen gikk mot nord. Men på grunn av at dette er nokså usikre beregninger og at det er store lokale variasjoner i strømmen, er det vanskelig å si noe sikkert om strømforholdene ved Buholmen."

M/ S Molo Trader

Fartøy type:	Tørrlasteskip
Størrelse:	72 meter, 1826 dwt
Byggeår:	1987
Byggemateriale:	Stål
Hendelse:	Nær forlis sør om Buholmen på Stad 23. okt. 2011
Antall mannskap:	Fem
Skjebne:	Fortsatt i fart
Omkomne og skadde:	Ingen
Årsak:	Maskinstopp, kom i drift



Området sør om Buholmen. AIS tracket viser at Molo Trader var litt over 300 meter fra land og drev med vel to knops fart da Knester startet slepet.

Kommentar:

Molo Trader med et mannskap på fem ble berget fra forlis ved at fiskefartøyet Knester var i nærheten. Med bare en margin på fem minutter lyktes Knester i å få sleper fast i Molo Trader og starte slepet ut fra land. Det var betydelig drift på grunn av vind og strøm, noe tracket etter at slepet startet viser. Det var ingen andre fartøyer som var nær nok til å hjelpe i situasjonen. For å etablere sleper så fort og klare å slepe et så pass stort og tungt fartøy som Molo Trader under de rådende forholdene, kreves det god manøvreringsevne og stor slepekraft. Knester hadde begge deler. Det er mulig at ankring i de siste minuttene ville stoppet eller sinket driften. Det ble ikke ankret....

"Så nær en nasjonal katastrofe har vi sjelden vært"

Hurtigruteskipet Midnatsol en skipslengde fra forlis på Stad



Midnatsol stoppet bare en skipslengde fra Bukketjuane på Stad

Hurtigruteskipet Midnatsol representerer det beste og mest avanserte av skipene som trafikkerer norskekysten og bare sjelden lar disse skipene seg stoppe av uvær. Når det den 14. desember 2003 meldte liten storm på Stad ble det aldri vurdert å vente. Liten storm og 6-7 meter bølger er hverdagen der ute i desember. Det ble imidlertid bestemt å gå ytre lei vest om Bukketjuane denne natta.

Litt før klokken 0400 våknet kaptein Arild Hårvik av at det var unaturlig stille om bord. Han skjønnte at noe var galt og var på brua i løpet av et par minutter. Begge fremdriftspropellene hadde stoppet. Posisjonen var like utfor Bukketjuane ytterst på Stad. Skipet drev snart raskt om skjæra og kapteinen gav ordre om å la falle begge ankerene. Dybden var 65 meter og Hårvik gav beskjed om å slakke ut all kjettingen, 8 lås tilsvarende 250 meter. Selv med to anker og all kjettingen ute fortsatte hurtigruteskipet å dregge ned mot skjærene. Det var en stri tårn for matrosene og andre mannskaper på bakken å klare å teite til vinsjebremene.

Alle de 102 passasjerene, og de fleste av mannskapet på 59 ble samlet på dekk med redningsdrakter og vester på klar til evakuering. Kaptein Hårvik ventet i det lengste med å sette ut livbåtene.

Livbåtene er bare skall, og Stad er ikke akkurat egnet til å komme i land med livbåter.

Fremdeles var det tryggest om bord i hurtigruten, mente kapteinen.

Om bord oppstod det blackout, og det var deretter bare strøm til nødlis og de viktigste instrumentene.

Fabrikktråleren Tenor forsøkte å etablere slep. Det ble skutt line fra Midnatsol, men den nådde ikke frem og etter hvert ble tråleren bedt om å trekke unna da Kaptein Hårvik var redd for at de skulle komme bort i ankerkjettingene og kappe disse og kanskje selv komme i en nødsituasjon. Fremdeles var ikke verken redningskøyte eller redningshelikopter kommet frem.

Nå ble det iverksatt om bordstigning til livbåtene. Avstanden til Bukketjuane var nå bare 100 meter. Skulle kjettingene ryke eller ankerene dregge, ville det verste kunne skje. Kapteinen var spesielt redd for at skipet raskt skulle miste stabilitet og kantre.

I maskinrommet ble det jobbet på spreng for å få i gang elektromotorene som driver propellene. For en kaptein sitter det langt inne å ringe ned i slike situasjoner, han vet at de gjør alt de kan og mer til, men denne gang gjorde kaptein Hårvik et unntak; *Eg skjønner at dere jobba hardt, men no e vi jækla nær.* - *De måtte få vite*, sier Hårvik.

Etter en og en halv time fikk maskinistene i gang babord propellanlegg og det ble gitt sakte forover. Snart hadde de stabil drift og det ble hevet på ankerene. Kl 0615 var ankerene inne og Midnatsol fortsatte reisen sørover. Måløy ble sløvfet og skipet gikk rett til Florø.

Hendelsen var en stor påkjenning for alle. Det var åpenbart at passasjerene, mannskapet og skipet var svært nær en katastrofe. Hva som ville blitt utfallet dersom livbåtene hadde blitt satt ut eller ankerene hadde sluppet, er vanskelig å fastslå i etterkant.



Hurtigruteskipet Midnatsol (foto: Ottar J. Aare)

Kommentar:

Hurtigruteskipene går hver dag i alt slags vær. Navigasjon langs kysten er krevende selv med det beste av utstyr. Skipene er teknisk svært avanserte og det krever høg grad av kompetanse i alle ledd. Opplæring og trening er viktigere enn noen gang. Selv om det er bygget inn stor grad av redundans i form av flere motorer, flere uavhengige styresystem, dublerede navigasjonssystemer og nødkjøringsystemer, så viser det seg gang på gang at teknologi er sårbart for feil og feil bruk. De moderne hurtigruteskipene er eksempel på at teknologi fører til feil, gjerne feil som ingen har forutsett. Også ved minst to andre tilfeller har moderne hurtigruteskip kommet i drift som følge av slike tekniske feil.

Samtidig viser forskning at 80 % av ulykker, nestenulykker og uønskede hendelser helt eller delvis skyldes menneskelig feil.

Ved de fleste tilfeller som blir etterforsket, viser det seg at årsakene er sammensatt av flere forhold, gjerne både tekniske og menneskelig feil.

Det var flere forhold som gjorde at det ikke endte med en katastrofe på Stadhavet den 14. desember 2003. Ingen er bedre i bruk av anker enn hurtigrutekapteinene. Selv de moderne skipene med baug og aktertrustere benytter jevnlig anker ved kaianløp. Derfor er det høy beredskap for raskt å få ut ankrene. At Kaptein Hårvik beordret begge ankrene ut og all kjettingen på en gang var viktig. På den måten fikk de mye tyngde i sjøen og belastningen fordelt på begge kjettingene. Mindre erfarne kapteiner ville kanskje prøvd med ett anker for å ha ett i reserve dersom den første kjettingen røk.

Det ble besluttet å gå ytre lei vest om Bukketjuane. Hadde skipet gått nærmere land, slik det er vanlig når været ikke er for dårlig, ville det vært vesentlig mindre avstand å drifte på.

Passasjerene satt klar i livbåtene, men ordren om å låre kom aldri. Hvordan det ville gått dersom en hadde forsøkt å låre er vanskelig å si. En vet fra utallige skipsforlis at noe av det vanskeligste er å få livbåter trygt på sjøen og fra skutesiden i dårlig vær. Om det hadde gått bra så måtte livbåtene kommet seg klar falla ved Bukketjuane og senere tatt seg til land på den steile kysten. Eventuelt fått hjelp til havn eller overført passasjerene til andre fartøy i sjøen. I sannhet vanskelige operasjoner i mørke og 5-6 meter sjø.

Med redningsflåter, som er hovedredningsmiddelet på de fleste mindre skip, ville dette blitt enda mye vanskeligere siden en ikke har manøvreringsevne slik som livbåter har.

Wilson Mo i drift nær kysten

10. januar 2009 ble det fra Vardø VTS oppdaget at fartøyet Wilson Mo gikk med sterkt redusert fart vest av Bremanger.

Fantastisk bergingsaksjon

Slepebåten Stadt Tug gjennomførte neste natt en fantastisk bergingsaksjon i havet vest for Haramsøy på Sunnmøre. Kaptein Lennart Henden er full av lovord til besetningen sin etter at de i over et døgn hadde arbeidet intenst med å berge den maltaregistrerte Wilson Mo som fikk maskinhavari vest av Bremanger lørdag morgen. Skipet drev nordover langs kysten bare fire nautiske mil av land. Den var svært nær Havfruskallen vest av Vågsøy, men drev hjelpeløst videre nordover.

Stadt Tug, som lå i Ulsteinvik, ble beordret ut straks rederiet ble gjort oppmerksom på situasjonen. Klokken tre lørdag ettermiddag, etter at nødvendige avtaler var inngått, gjorde mannskapet det første forsøket på å få om bord sleper. Etter flere mislykkede forsøk mens vinden var opp i 60 knop og i bølgehøyde opp til 14 meter, ble det besluttet å vente på dagslyset før det ble prøvd på nytt. I mellomtiden drev havaristen nordøstover med 3 knops fart. Ut på natten dreiet vinden mer vestlig og satte skipet enda nærmere kysten. Med den driften som var, ville skipet ende i Harøyfallene innen tre timer. Kaptein Henden besluttet å gjøre et nytt forsøk selv om det fortsatt var mørkt.



Kaptein Lennart Henden (til høyre) skråt av mannskapet sitt som gjennomførte en fantastisk bergingsaksjon da de fikk sleper om bord i Wilson Mo i overhengig vær. (Foto Ottar J. Aare)

Etter to mislykkede forsøk, klarte de på tredje forsøket å få over sleperen. Med stor forsiktighet klarte Stadt Tug deretter å snu havaristen unna været og slepet mot havn kunne begynne. Først nordøst av Ona kom de inn i smulere farvann - og klokken to søndag ettermiddag ble havaristen fortøyd i Molde.

Kaptein Lennart Henden karakteriserer forholdene som vanskelige. Mange sjøer var langt over ti meter og vinden var til dels svært sterk. Sjøen gjorde det nesten umulig å arbeide på akterdekket. Det meste måtte utføres fra brodekket over. - Vi var nok nær opp til det maksimale av det en slik operasjon kunne gjennomføres i-, sier han nøkternt, samtidig som han skryter av mannskapet som gjorde en fantastisk jobb.

Kapteinen og mannskapet legger ikke skjul på at det er svært tilfredsstillende å lykkes med en så vanskelig operasjon og deretter komme til land med både havaristen og mannskapet, som består av 14 russere, i god behold.

Kommentar:

Wilson Mo seilte sørover utfor kysten blant annet for å slippe kostnadene med los. Skipet var Maltaregistrert og hele besetningen russisk. Maskinproblemene var slik at de ikke fikk i gang hovedmotoren igjen. Dermed kom skipet i drift. Vindretningen og strømmen satte skipet nordover parallelt med kysten noen få nautiske mil av. De ytterste grunnene ble passert med minimal klaring. Været var overhendig og det var ikke mulig å yte assistanse fra de fartøyene som var umiddelbart innenfor rekkevidde. Selv for den havgående slepebåten Stadt Tug, som etter hvert kom til da skipet var utfor Stad, var det helt på grensen for hva som var mulig.

Med den vær-situasjonen som det var denne natta er det en kjent sak at etter hvert som lavtrykket beveger seg østover, dreier vinden vest og etterhvert nordvest. Det vil si at istedenfor å drive parallelt med kysten vil skip i drift bli satt inn mot land. Det var det som skjedde da Wilson Mo nærmet seg Harøyfalla etter en drift på mer en 60 mil.

Hadde vinddreiningen skjedd før, kunne skipet drevet på land før taubåten fikk fast sleperen.

Denne hendelsen viser at det er små marginer selv for fartøy som går lenger av kysten enn det som er vanlig ved passering forbi Stad.



HENDELSER

Hurtigbåt kjørte baugen ned på Stad

En erfaren hurtigbåtkaptein har fortalt følgende historie etter en passering av Stad:

Hurtigbåten var på vei nordover etter verkstedopphold. Mannskapet så frem til å komme i rute igjen etter noen hektiske dager. Været var greit og turen langs kysten gikk fint og uten problemer av noe slag. De passerte Måløy og værmeldingen for Stad var slik at kapteinen ikke hadde noen betenkeligheter med å fortsette. Sørvestlig vind ville gi akterlig sjø og bølgevarselet var på ingen måte slik at det skulle være nødvendig å vente på enda bedre vær. I det de passerte Kapellneset nord for Raudeberg og tok Ulvesund fyr rett akter, fikk de den første følingen med sjøen i det båten begynte å stampe svakt i motsjøen. Alltid et signal om hvordan han blir på Stad.

Ved passering av Gamla lysbøye ble det mer bevegelse i båten, men langt fra slik at det var noen grunn til bekymring. Båten sitt ruteområde er et av de mest utfordrende værmessig og slike bevegelser må passasjerene ofte tåle når de er i rute. I det de rundet Buholmen, ble sjøen mer akterlig og bevegelsen avtok. Snart hadde de Vossa tvers og kapteinen rettet opp med Kjer-ringpynten på styrbord og Svinøya så vidt klar av pynten. Plutselig reiser det seg en sjø fremfor baugen, eller rettere tre sjøer som er vesentlig større enn de andre. Båten tar den første under baugen,- løfter seg og setter så ned og inn i den neste. Faste sjøen fyller fordekket og opp over styrehusvinduene. Båten bråstopper så karene i styrehuset blir presset forover. Båten rister og skaker. Kapteinen får dratt manøverhendlene i null. Alt som ikke var boltet fast havnet på dørken. Etter hvert fikk de konstatert at maskinene gikk og at manøversystemet fungerte normalt. De fikk lagt båten på kurs med sakte fart. Fremme på bakken var ikke alt som det skulle. Ankeret som normalt lå fastlåst, men klart til bruk over baugrullen, lå nå og slo mot overbygget. Det hadde blitt revet løst fra festet og sleng akterover. Like forenom overbygget hadde ankeret slått hull i dekket. Hadde ankeret truffet litt lenger oppe, ville ett av de store vinduene i fronten inn til salongen gått. En rask gjennomgang av båten ble gjennomført. Alarmsystemene for lensing indikerte at alt var normalt. Ankeret på bakken ble forsvarlig surret og deretter fortsatte seilassen nordover.

Kommentar:

Hurtigbåter er bygget av lette materialer, enten aluminium eller komposittmaterialer. Denne typen fartøy blir benyttet langs hele kysten til rutefart, ambulanse- legeskyss, skyssvirksomhet og i turistcharter. De fleste er sertifisert til å gå i fartsområde 3 eller 4. Noen få har fartsområde liten kystfart (5) og da gjerne med spesielle restriksjoner. Det har aldri vært aktuelt med rutetraffic med hurtigbåt rundt Stad som er fartsområde 5, liten kystfart.

Verftene som bygger hurtigbåter har alle tilhold sør for Stad, mens en vesentlig del av hurtigbåtflåten holder til i områdene fra Møre og Romsdal og nordover. Det er derfor nødvendig å passere Stad når båten er ny fra verft og ellers når den skal på verksted i forbindelse med garanti og lignende. Også ved senere verkstedopphold foretrekker de fleste rederi å gå til byggeverftet. Det gjør at mange hurtigbåter må passere Stad både en og flere ganger pr år, også i høst- og vintermånedene.

For båter som er sertifisert for fartsområde 3 eller lavere, kreves det fartstillatelse fra Sjøfartsdirektoratet for å passere Stad. En spesiell regel tillater at en kan bevege seg i et fartsområde over det en er sertifisert for uten passasjerer. I slike tilfeller skal Sjøfartsdirektoratet bare ha melding om seilassen.

Det som skjedde på Stad er ikke en ukjent problemstilling i hurtigbåtmiljøet. Bow-dive kalles det når baugen blir trykt ned i sjøen i følgende bølger. Fenomenet er et produkt av fart, vannlinjelengde og bølgelengde. Det kan i teorien oppstå med alle typer båter, men hurtigbåter er mest utsatt på grunn av kombinasjonen fart/kraft og smale forskip som gir lite oppdrift. Det er mulig å unngå bow-dive ved fartsregulering og kursendring. En forutsetning er at en kjenner bølgemønsteret og at det er noen lunde forutsigbart. Det er ikke tilfelle på Stad der store bølger ofte oppstår uventet og gjerne med en annen retning og bølgelengde enn det som ellers er fremherskende.

Hendelsen på Stad førte til en avviksrapport til rederiets sikkerhetsstyringssystem. På spørsmål om hvordan han vurderte risikoen for en dårligere utgang, svarer kapteinen at det klart kunne skjedd større materielle skader. Han tror ikke at det ville være en reell fare for forlis, til det var været ikke dårlig nok. Hendelsen gav i alle fall en påminnelse om at på Stad kan det mest uventede skje. Spesielt det som de opplevde, med helt uventede bølger, ser han på som en fare nesten uansett vær, selvsagt avhengig av båtstørrelsen.

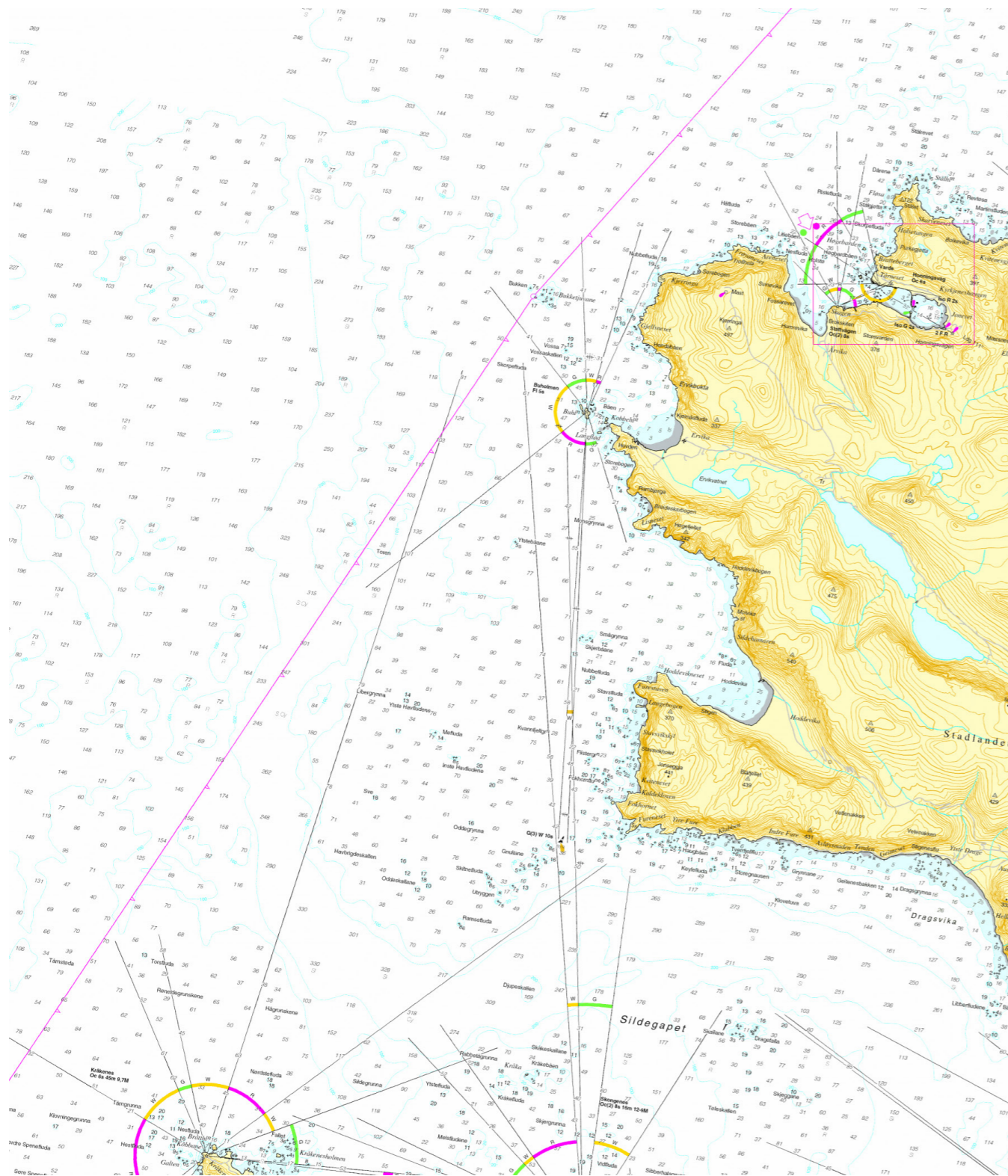
50 meter fra kollisjon ved Buholmen i overhendig vær

Det var fremunder jul. En stor del av lineflåten som hørte hjemme i Måløy og i distriktet rundt lå i Ålesund. Det var tid for å gå hjem til jul, men været rundt Stad fristet ikke og ikke alle var ferdig med å levere siste fangsten heller. Den 18. desember tok to båter løst og gikk sørover leia. Om bord i den miste var det fire mann. Skipperen var 28 år og sier i dag at han var i sin mest «usårlige» alder samtidig som erfaringsmengden ikke var all verden. I det de passerte Flåvær kom rederen opp og fortalte at de to andre nok hadde smakt på juledrammen som var innkjøpt i Ålesund. Bare det skulle vært et signal om at det kanskje ikke var lurt å ta fatt på Staden, men det var rett og slett ikke kultur for slike hensyn den gang, sier skipperen som etter hvert har flere hundre Stad-passinger bak seg på mange forskjellige båttyper.

Været var rett og slett dårlig. Vest nordvest, etter hvert opp i storm, med svært tung sjø. Båten var imidlertid en fantastisk sjøbåt og ferden fortsatte sørover forbi Skjeggane lysbøye før kursen ble lagt fint klar av Stad. Vi burde selvsagt gått vestom, men som sagt, erfaringsgrunnlaget var ikke så stort, og det er nå engang slik at kloss i land øst om Bukketjuane og Vossa er den vanligste leia. Et stykke bak kom en noe større autolinebåt på samme kurs. Den tok sakte innpå oss på vår styrbord side. Tvers av Kjerringpynten var han kommet så nær at jeg fulgte spesielt med hva han gjorde. Sjøen var grov og som vanlig uberegnelig i det vi stevnet Buholmen i baugen med Vossa tvers. Nå kom den andre båten fort nærmere. Plutselig reiste en ekstra stor sjø seg til styrbord for den båten. Sannsynligvis var det Vossa som brøt. Sjøen førte båten mot oss med stor fart. Jeg var sikker på at jeg skulle få han inn på dekk. Men mindre en femti meter fra fikk sjøen tak også i oss og førte oss ut mot babord. No må du gi deg! fikk jeg ropt på VHFen og dermed slakka han av og kom inn bak oss. Synet av baugen på den større båten på høyde med styrehuset vårt og presset mot oss med stor fart er noe av det mest skremmende jeg har opplevd. Hadde han truffet oss ville vi garantert blitt trykket over og ned.

Kommentar:

Det er tydelig at marginene her ble gjort vel små i forhold til passering i det trange farvannet ved Vossa og Buholmen når en tar sjøforholdene i betraktning. Det som kommer tydelig frem her er et fenomen som kanskje ikke alltid blir tatt hensyn til, nemlig den forflytningen av fartøyet som skjer når det blir tatt av en stor sjø. Farten på sjøen kan også bli sterkt påvirket av bunnforholdene, spesielt når sjøen bryter over grunner, slik som ved Vossa. Denne gangen førte slik sideveis forflytting nesten til kollisjon. Bare det at sjøen til slutt også tok tak i den andre båten gjorde at det ikke skjedde en ulykke.



Stålet-Kråkenes

"Kartdata gjengis med tillatelse nr 12/G683 fra Statens kartverk Sjø"

Nordstjernen fikk motorstopp på verst tenkelig sted

Hurtigruteskipet Nordstjernen fikk motorstopp på innsiden av Vossa like nord om Buholmen på Stad 22. november 2011. Skipet var på nordgående og det tok ikke maskinistene lang tid å få i gang maskinen igjen. Det er uklart om maskinen faktisk stoppet helt. Farten var ned i 4,7 knop i det skipet svingte ut fra land. Etter kort tid fortsatte reisen med litt redusert fart mot Torvik der skipet ble liggende noen timer i påvente av ny smørøljepumpe. Selv om skipet var bare tre kabellengder av land ytterst på Stad, var det aldri fare for passasjerer, mannskap og skip denne gangen. Været var bra og stoppen kortvarig. Vel forbi Stad ble hurtigruta møtt av redningsskøyta som fulgte siste stykket inn til Torvik.

Kommentar:

Dette er enda et varsel om at det fort kan gå galt på Stad. Hadde det vært pålandsvær med kuling, ville det bare tatt fem minutter før skipet var på grunn dersom maskinskaden hadde vært mer alvorlig. Da ville det bare vært mannskapets solide trening i å bruke anker som kunne stoppet ferden. Det spørres om det hadde vært tid nok. Der var ingen fartøy som kunne ytt hjelp i tide viser AIS-registreringene.



M/S Nordstjernen

Bygget:	1956 Blom & Voss Tyskland
Byggemateriale:	Stål
Lengde:	88,77 meter
Bredde:	12,6 meter
Bruttotonnasje:	2194 brt
Fart:	16 knop
Maskinkraft:	3000 bhk

Mesanen ble redningen

Sjarken var innkjøpt i Kristiansund og oppdraget gikk ut på å levere den i en havn like sør for Stad. To mann var satt på jobben og den skulle være gjort i løpet av en dag eller to. Været var bra da de dro fra Kristiansund og turen sørover gikk fint. Båten var en 22 fots plastsjark bygd opp av den opprinnelige pluggen som dannet utgangspunktet for støpeforma. Båten var derfor ekstra sterk, men også svært tung. Fribordet til det selvlensende dekket var bare få centimeter. Motoren, en 30 hk Sabb gikk fint. Styringen var litt spesiell. Den var bygget opp av deler fra en bil med overføring til rattet via et sykkelkjede. Solid og greit. Ellers var utrustningen sparsom. Værmeldingen var ikke den beste, men de håpet å komme rundt før den varslede kulingen kom. Slik gikk det ikke. Allerede i Vanylvsgapet frisknet vinden på fra sør og ved Revneset var den allerede oppe i kuling, men turen fortsatte. I det lille styrehuset dugget vinduene igjen så styringen ble gjort ute fra dekket, iført redningsdrakt. Det ble mørkt før de var ute på Stad.

Nesten på høyde med Kjerringa hoppet sykkelkjedet på rorsystemet av. Båten var uten styring. En luke ble skrudd av og etter en del plunder kom kjedet på plass igjen, men slakt som det var blitt etter hvert, truet det med å hoppe av igjen.

I mellomtiden fortsatte båten på kursen med sakte fart rett i mot været fordi mesanseilet holdt den opp i vinden. Uten mesanseil ville båten blitt slått på tvers, og da er det ikke godt å si hvordan det hadde gått.

Løsningen på problemet med det slakke kjedet ble at en mann lå på dørken med en hånd rundt kjedet og fungerte som kjedestrammer slik at det ikke fikk hoppe av. Turen fra Buholmen til Måløy tok vel fire timer og noen ganger stod den korte båten nesten rett opp i den krappe sjøen.

Lasten forskjøv seg



Sandbjørn trygt ved kai på Larsnes. Faximile fra boken Magne på Statten, Helge Gloppen 2005.
Foto Willy –Andre Martinsen.

Frakteskipet Sandbjørn var 30. november 1990 på vei fra Bergen til Ulsteinvik med en last stål. Været på Stad var bra, men det var tung sjø. Klokken fire om natten krenget plutselig båten over til babord. Det var lasten som forskjøv seg. Slagsiden var over 30 grader og sjøen stod langt inn på dekket. Om bord var det to mann. Etter at nødsignal var sendt, fant de det tryggest å gå i flåten. De ble plukket opp av lastebåten Vosso som var i nærheten. Sandbjørn holdt seg flytende og redningsskøyta Hjalmar Bjørge som kom til fra Måløy fikk sleper om bord. Båten ble slept inn til Larsnes der den ble rettet opp i løpet av neste dag. Fartøyet var underbemannet og utenfor fartsområdet sitt. Lasten var ikke forsvarlig sikret og lukene ikke skalket forsvarlig.

M/ S Sandbjørn

Fartøy type:

Tørrlasteskip

Størrelse:

400 tdw

Byggeår:

1952 Hamburg

Byggemateriale:

Klinket stål

Hendelse:

Nær forlis på Stad 30. november 1990

Antall mannskap:

To

Omkomne og skadde:

Ingen

Årsak:

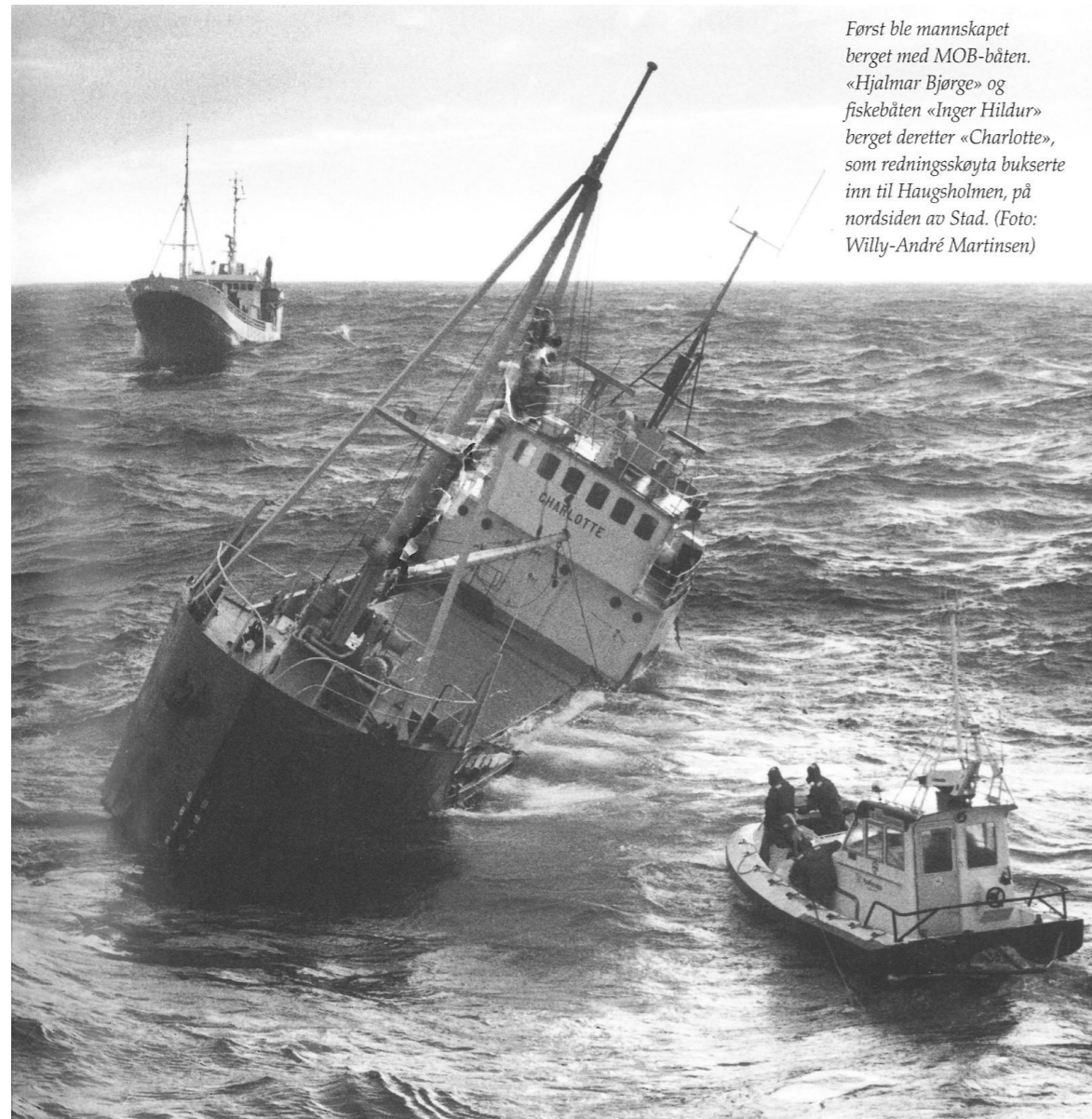
Stållasten forskjøv seg til babord

Kommentar:

Skipet hadde ikke fartssertifikat for å passere Stad og var heller ikke bemannet for en slik reise. Den utløsende årsaken til at det nesten gikk helt galt var likevel den tunge og uberegnelige sjøen som var på Stad selv om været ellers var bra.

Charlotte nær forlis ved Buholmen

Været var ikke det beste 7. mars 1990. Det var derfor heldig for de tre om bord i frakteskuta Charlotte at kraftblokksnurperen Inger Hildur av Molde var i nærheten. Ved Buholmen på Stad fikk Charlotte sterk slagside etter at lasten forskjøv seg. Frakteskuta drev mot Buholmen og var bare 100 meter fra da Inger Hildur fikk sleper om bord. Det lyktes å kappe surringene til dekkslasten som bestod av nesten femti tonn slikkestein. Deretter rettet fartøyet seg noe opp, men mannskapet valgte likevel å forlate skipet da den nye hurtiggående redningsbåten Stadt kom til fra Måløy like etter.



Først ble mannskapet berget med MOB-båten. «Hjalmar Bjørge» og fiskebåten «Inger Hildur» berget deretter «Charlotte», som redningskøyta bukserte inn til Haugsholmen, på nordsiden av Stad. (Foto: Willy-André Martinsen)

Charlotte etter at dekkslasten er gått over bord. Med fortsatt stor slagside ble båten tauet til Haugsholmen av R/S Hjalmar Bjørge. I bakgrunnen Inger Hildur som fikk sleper om bord like før Charlotte ville gått på grunn på Buholmen. MOB båten Stadt tok opp mannskapet. Faximile fra boken Magne på Statten, Helge Gloppen 2005. Foto Willy-Andre Martinsen

Inger Hildur holdt havaristen klar av land til R/S Hjalmar Bjørge kom til og tok over slepet. Charlotte ble slept til Haugsholmen. Lasten av melsekker i rommet ble rettet opp og båten fortsatte til Trondheim for egen maskin. Det kom frem under sjøforklaringen at skipet ikke hadde sertifikat til å føre dekkslast og at stemplingen av last hadde vært mangelfull.

Kommentar:

Last som forskyver seg er en gjenganger når lasteskip får problemer på Stad. De krappe og uberegnlige bølgene forårsaker bevegelser i skipet som selv den beste surring og stempling ikke står imot. Hvert år går en del dekkslast overbord. Igjen ser en at nærvær av andre sjøfarende hindrer en større ulykke

Kjemikalietanker på grunn

Like før klokken fem søndag morgen 29. mars 2009 gikk kjemikalietankeren Maria Soltin på grunn på Halsørbåen sør-sørøst for Skongsnes Fyr. Mannskapet gikk i redningsflåten da de frykta at skipet skulle kantre. Maria Soltin fikk sterk slagside. Det var bra vær i området og etterhvert lyktes det R/S Halfdan Grieg og Simrad Buholmen å få skipet av grunnen og tauet inn til Raudeberg. Det danske skipet var lastet med boreslam. Mannskapet var ikke i fare, men et totalforlis ville blitt en betydelig miljøulykke.



Maria Soltin under tauing fra Raudeberg. (Foto: Ottar J. Aare)

Lytt til værmeldingen.....

Båten var bygget ved et hurtigbåtverft sør for Stad. Når tiden for garantiettersyn nærmet seg, måtte Stad passeres. Turen sørover gikk fint, men mens båten var inne til service blåste det kulning hver dag.

- Da vi lå i Måløy og bunkret for turen videre nordover etter verkstedoppholdet, var bølgevarsel fortsatt for høyt til at vi kunne ta løs, men meteorologen meldte at vinden var minkende og at klokken seks om ettermiddagen ville beregnet signifikant bølgehøyde være under 2,5 meter. Føreren av hurtigbåten, en erfaren og dyktig kaptein forteller:
-I Måløy hang vimplene rett ned og sundet var speilblankt. En telefon til kjente i Ålesundsområdet kunne fortelle at det ikke var en krusning på fjorden eller på Breisundet.

Det var fristende å komme seg over så fort som mulig.

Klokken 1600 tok vi løst. Nordover forbi Silda gikk praten om hvor flott det var å være på sjøen en slik dag. Katamaranen bevegde seg knapt der vi cruiset med 25 knop oppover mot Buholmen. Vanen tro planla jeg å gå innom Vossa. Litt gammelsjø var det og etterhvert litt vind fra nordøst. Jeg la merke til at en linebåt litt lenger nord i leia faktisk forsvant tidvis i bølgene og tenkte, i det vi passerte Buholmen, at det er nok litt sjø likevel. Jeg hadde knapt tenkt tanken før vi møtte den første krappe sjøen. Båten var i "lause lufta" før vi fikk slakket. Så kom de neste i rask rekkefølge. Bratte og brytende og med utrolig kort bølgelengde. Vi hadde ikke sikkerhetsseiler på og måtte bruke den ene hånden til å holde oss fast. Jeg styrte og maskinisten regulerte pådraget etter ordre. På den måten klarte vi å holde riktig fart slik at vi nådde neste sjø uten å gå helt ned i bølgedalen. Ca 18 knop viste seg å være riktigst. Noen kraftige slag ble det, og vi kom ikke helt skadefritt fra det. I innredningen, spesielt i kiosken, ble en del knust. Maskinisten fikk et kutt og blødde litt. Etter en tid som virket lenger enn det virkelig var, kom vi så langt frem at vi kunne svinge inn Vanylvsgapet. Med sjøen på sida gikk alt greit og vi kunne snart holde full fart.

Der ute følte jeg med både liten og ikke så lite toskete. Jeg burde ha bedre vett og så mye erfaring at jeg ikke tok laust før værmeldingen tilsa at det var riktig. Og - jeg burde gått ut forbi Bukketjuane, det er jo bare helt marginalt lenger og sjøen er mye roligere under disse forholdene, avslutter den erfarte hurtigbåtkapteinen som innrømmer at han lærte en lekse denne tilsynelatende flotte dagen rundt Stad.

Kommentar:

Denne hendelsen er et eksempel på det mange har erfart ved passering av Stad. Været i "avgangshavnen" kan være flott med blikkstilte og fine forhold. Det samme kan det være på andre siden av Stad. Men det betyr ikke at sjøen har lagt seg eller at det ikke blåser på Stad. Som hurtigbåtkapteinen er inne på. Det er ofte langt verre strøm- og bølgeforhold inne med land enn litt lenger ute, f.eks. vestom Bukketjuane.

Linhav nær ved å havarere ved Gamla

Det var blitt oktober i 1986. Lastebåten Linhav var på syd med en last sildemel. Turen rundt Stad i regn, tykke og tiltagende sjø og vind forløp normalt helt til de fikk Gamla lysbøye tvers om styrbord. Plutselig slakket maskinen seg ned. Det var bare så vidt nok maskinkraft til å holde skipet opp mot været. Etterhvert drev de nærmere falla og på det nærmeste var de bare et par båtlengde fra. Lastebåten Salina på nordgående oppfattet situasjonen og holdt seg i nærheten til redningskøyta kom nordover fra Måløy.

Med redusert maskinkraft fortsatte Linhav mot Måløy fulgt av redningskøyta.

Hadde maskinen stoppet helt, ville situasjonen fort blitt kritisk. Det blåste etterhvert full storm og også Salina valgte å gå tilbake til Måløy.



Mang en skipper har vært glad for å få over en tamp når maskineriet har sviktet

Foto: NRK

Eg bakka med det eg hadde.....

En erfaren navigatør i fraktefarten fortalte følgende historie:

Vi var på sør og kurset Buholmen lykt i hvit sektor. På nord kom et større fartøy som etter at Buholmen var passert fortsatte på kursen så lenge at jeg var sikker på at han tenkte å gå mellom Vossa og Buholmen og derfor ikke ville komme i noen nærsituasjon med oss. Plutselig gir han kraftig styrbord og kurser rett fremom oss. Jeg hadde ikke noe annet valg enn å bakke med alt det vi hadde av maskinkraft. Det ble noen spennende minutter. Men heldigvis var det nok til at det andre fartøyet passerte like fremfor baugen vår. Den gangen var det nære på, men med Vossa på styrbord og land på babord så var det ingen annen utvei enn å forsøke å bakke opp.

Kommentar:

Området ved Vossa og Buholmen er vanskelig på grunn av sjø og strøm, men også geografien skaper problemer. Det går frem av denne historien at en kan velge flere forskjellige måter å seile i dette området. Under gode sjøforhold er det korteste og mest vanlig å gå på østsiden av Vossa. Det betyr at nordgående trafikk må tørne relativt skarpt styrbord etter at Buholmen er tvers for så å komme babord når en kommet inn i hvit sektor av Buholmen og deretter stevne Kjerringpynten til Vossa er godt passert og så babord for så å legges seg godt klar Kjerringpynten.

For sydgående trafikk som skal forholde seg til stadig skiftende kurser hos møtende trafikk, kan det være vanskelig å avgjøre denne trafikken sin hensikt og ikke minst hvor langt frem i farvannet møtende er kommet. Samtidig er det ikke mulig å holde mer styrbord på grunn av usikkerheten med å komme for nær Vossa.

Gikk over Vossa

Den samme navigatøren var en gang vitne til at en lastebåt på 299 brt. gikk rett over Vossa som da brøt.

- Det var som å se en av disse surferne, sier han. Båten reiste hekken og raste forover ned bølga med stor fart. Lykken var at kursen stemte med retningen på brottet. Hadde de hatt en litt annen kurs, ville båten blitt slått på tvers og da er det ikke godt å si hvordan det hadde gått.

Fritidsbåt i hardt vær

Båten var innkjøpt sør på kysten og de nye eierne bestemte seg for å gå båten hjem selv om det var seint på året.

De var to mann om bord, den ene med masse erfaring som navigatør i kystfart og i lokalfart. Den andre sin befatning med havet var mer begrenset.

Turen nordover til Måløy gikk fint. En sørgående lastebåt ble kontaktet om forholdene rundt Stad. - Ingen problem var svaret. Heller ikke værmeldingen var avskrekkende. De to ble enige om å fortsette selv om det ville bli mørkt før de passerte Stad.

Første grunn til uro møtte de ved Gamla. Litt kastevind fra landet på styrbord. Buholmen ble passert og kursen lagt opp etter sektorlykta på holmen akter. Nå økte nordausten pluselig på. Sjøen begynte å grave seg opp, men foreløpig gikk det greit. Båten, en Enes 25 var lukket og klarte seg bra. Motoren på 37 hester gikk fint og selv om farten minket, så gikk det fortsatt bra på frem. De håpet å komme nord om Stålet slik at kursen kunne settes inn Vanylvsgapet mot Haugsholmen. Etterhvert som sjøen økte på, minket farten til nesten ingen fremdrift. Det ble umulig å gjøre noe annet enn å holde seg fast. Plutselig ble en lyskaster tent akterut og en nordgående snurper kalte de opp. Han ville advare mot å komme for nær "Tjuane". De fikk tilbud om å legge seg i kjølvatnet, men så snart at det ikke nyttet. De hadde rett og slett ikke fremdrift i den grove sjøen og nordausten som stod rett på. De var inne på tanken om å snu, men det ville ikke være risikofritt med brekkende sjøer og mørke.

-Vi får forsøke å komme oss inn på Stadvågen;

Stadvågen lykt hadde de tvers. De var i rød sektor. Fra snurperen forsøkte de å forklare hvordan de skulle seile på lykta for så å svinge babord inn på vågen etter overrettlysene der. En annen fiskebåt kom også inn på VHF'en og forklarte. Om bord i lystbåten mente føreren at han hadde et rimelig greit bilde av seilassen han måtte gjennomføre selv om det var umulig å få sjekket kartet. Etter å ha styrt på Stadvågen lykt kom etterhvert Honningsvåg lykt frem hvit. De seilte på den til overrettlysene inn til havna kom frem. Så snart de kom mer i le av land, ble det litt roligere og inne på vågen var det helt stilt. Snurperen som først hadde kalt dem opp holdt kontakten til de var i havn.

- Han var nok litt bekymret og angret kanskje at han ikke ventet til vi var trygt inne.

De fant en kaiplass og gikk til køys. Tidlig neste morgen tørnet de ut og gikk ut for å prøve på nytt, men såg fort at det ikke nyttet. Nordausten var like frisk. Først mandags morgen var forholdene slik at de kunne gjøre et nytt forsøk. Da var vinden dreiet sørøst og de kom seg greit siste stykket rundt Stad og hjem.

- Dere hadde relativt greie værmeldinger og fraktesbåten dere snakket med i Måløy meldte om fine forhold. Likevel ble dette en i overkant tøff tur.

- Det er vel typisk for Staden. Du vet aldri før han blåser opp. Da blir det for mye både vind og sjø og spesielt små fartøy får fort problemer.

- Motoren gikk fint. Hva om dere hadde fått motorproblemer eller noe på propellen?

- Da ville vi havnet i berget temmelig fort- svarer den erfarne navigatøren.

Kommentar:

Mange fritidsbåter passerer Stad hvert år. Antallet er økende og stadig flere går alene etterhvert som radar og elektronisk kart er blitt mer vanlig.

Til tross for bedre utstyr er det mange som kan fortelle om harde turer der været ble langt verre enn de på forhånd hadde trodd. Det kan være blikk stille i Måløy, ja helt opp mot Buholmen, men storkuling nord om Kjerringa. Spesielt vind av nordaust kan være ille for mindre fartøy slik som i denne historien.

Lignende kan det være når en går sørover og møter sør eller sørvesten ved Buholmen.

Motorstopp og tau eller lignende i propellen er andre forhold som fort kan føre til at turen, som i utgangspunktet virket trygg og grei, kan bli et mareritt, der bare hjelp fra andre sjøfarende kan hindre ulykken.

Passasjerer skadd om bord i Kong Harald på Stad. Kjempebølger la skipet over.



Hurtigruten på vei mot Kråkenesleia på Stad (foto: Bergens Tidende)

Hurtigrutene har tradisjonelt gått over Stad nesten uansett vær. Det er utallige historier både fra skippere, mannskap og passasjerer om minnerike og dramatiske turer. Få kjenner Stadhavet som de erfarne kapteinene som hvert år har opp mot femti Stadpasseringer under alle slags forhold. Hurtigrutene søker gjerne ut i Kråkenesleia når det er dårlig vær. Det gjorde også Kong Harald på nordgående 19. januar 2012. Været var ikke spesielt dårlig, når en tar årstida i betraktning, men likevel slik at kaptein Tom-Rune Einarsen valgte å gå utover mot Kråkenes Fyr før han svingte nordover. Det var akkurat i det skipet dreiet nordover at det kom tre store sjøer etter en annen. Hurtigruteskipet ble lagt kraftig over. Folk som fulgte med fra Kråkenes fyr uttalte at de ikke såg skipet igjen når sjøene toppet seg.

-Vi var rett og slett uheldig, sa kapteinen til NRK Sogn og Fjordane etter at skipet ankom Ålesund. To passasjerer ble sendt til legevakten med mulig ribbensbrudd etter møte med møblementet om bord.

Mannskapet fikk en stor jobb med å rydde. Ikke minst i resepsjonen og i restaurant området hadde møtet med Stadhavet satt sine spor. At dette var spesielt gikk blant annet frem av at fastboltede skap ble revet av skottet.

Finnmarken snudde på Stad

Kong Harald er ikke det eneste hurtigruteskipet som har fått et ublidt møte med Stadhavet.

Natt til 13. november 2004 var den største og nyeste av alle, M/S Finnmarken på 15690 brt, på vei sørover fra Ålesund. Det blåste storm da hurtigruta kom ut på Stadhavet. Flere brottsjøer slo inn luken på en nødutgang på bakken og sjø trengte inn i gangene. Kapteinen valgte å snu tilbake til Ålesund der skipet lå til de tok opp ruten nordover to dager senere.

Kommentar:

Selv om været ikke gav noen spesiell grunn til bekymring ble turen rundt Stad en tøff opplevelse. Selv om Kong Harald seilte den såkalte Kråkenesleia, fikk de tre sjøer som var langt større enn de andre. Uheldigvis skjedde dette akkurat i det skipet var i ferd med å dreie nordover utfor Kråkenes Fyr. Dette viser at det ikke er noen garanti om en velger å seile lenger av land, selv om det nok er sjeldnere med så store og brytende bølger der enn rundt Ystebåen og Vossa i den indre leia kloss i land.

Kraftig slagside etter at lasten forskjøv seg på Stad

12. desember 1988 kunne lett endt med totalforlis for lasteskipet Jarola på 380 brt. Pallelasten forskjøv seg på vei rundt Stad og båten fikk kraftig slagside. Mannskapet iførte seg redningsdrakter og stod klar til å hoppe mens skipet sakte seilte sørover mot Måløy. Fraktebåten Austholm lå standby ved havaristen og etter en tid kom MOB-båten Stadt og redningskrysseren Hjalmar Bjørge til.

- Det minte mest om balansekunst før båten var trygt inne i smula, uttalte redningsskøyteskipperen.

Leonard III berget i siste liten ved Ervik

Lastebåten Leonard III fra Hareid var en av de mindre i fraktfart i 1976. 110 brt og med en besetning på tre var båten på vei rundt Stad i ballast da maskinen stoppet. Det var tung sjø og stiv sørvest kuling. Flere båter i nærheten gikk til assistanse. Om bord i Leonard III fikk de ut anker og hang på det, kloss i land. En fiskebåt fra Stadvågen fikk sleper om bord, men den røk. En stund etter kom redningsskøyta Hjalmar Bjørge fra Måløy.

Skipper Hilmar Mostervik valgte å gå på innsiden av Buholmen for å spare tid. De to-tre minuttene skulle bli avgjørende.

Ved hjelp av kasteline fikk de over sleper. Før sleperen var strammet opp, røk ankerkjettingen. Hadde båten drevet på land ville det vært liten mulighet for berging av folket i det bratte berget.



Leonard III var et kjent fartøy på kysten

Bagatell kunne sendt oss i fjæra

En erfaren maskinist, med et hundretalls Stadpasseringer forteller at han mange ganger var forundret over at det gikk bra når de passerte Stad i alt slags vær i fast lasterute mellom Vest-Norge, Sverige og Danmark. Med mange typer last og kort avstand til land skulle det ikke mye til før lasten forskjøv seg eller maskineriet stoppet. Da hadde vi vært ille ute.

Nærmest var det likevel en gang med fritidsbåten da han og kona skulle ta seg sørover. Været var ikke det beste og i det de var på høyde med Buholmen stoppet maskinen. Det var ikke langt opp i fjæra, men heldigvis var en brønnbåt i nærheten, også den på vei sørover. Vi fikk over en tamp og med sakte fart tauet de oss sørover, mens jeg arbeidet med å få igang maskinen igjen. Etter en del strev fikk jeg igang og vi kunne la sleperen gå.

Enda en gang stoppet maskinen, men da var vi kommet inn i smula og denne gangen var det uproblematisk.

- Du er maskinist og sjøvant. Hvordan ville dette vært dersom du ikke så raskt hadde avklart hva som var galt og rettet feilen?

- Lykken var selvsagt at brønnbåten var i nærheten. Hadde ikke han kommet ville det nok blitt knapt med tid, selv om jeg visste hva som måtte gjøres.

Lasteskip berget skip og mannskap ved Buholmen

Peder Solem, styrmann og seinere rektor ved Ålesund maritime skole forteller følgende historie som han mener illustrerer godt hvor små marginene er ved Stad.

Jeg var styrmann på et skip på vei fra Ålesund til England. På Stad var det sørvest kuling og tung sjø. Om kvelden var vi kommet utfor Buholmen, da en mindre lastebåt gav oppmerksomhets-signal og anropte på radio. De hadde fått motorstopp og bad om øyeblikkelig assistanse. Selv om båten var tungt lastet, drev den raskt mot Buholmen og det stod om minutter. Ved hjelp av redningsgevær fikk vi over en line og deretter en av trossene på hekken.

–Vi var så nær at vi kunne se de tunge brenningene slå mot berget selv om det var mørkt. Sleperen røk etter bare noen hundre meter, men vi hadde nå tid til å hente frem en lengre trosse med en sabb, og etter at ny sleper var fast, kunne vi slepe havaristen til Måløy.

Det var en svært nervepirrende hendelse og for de på havaristen var det nok mye verre, - de var jo så nær.

To unge liv reddet

Desember 1986 var rusket slik det ofte er på forvinteren ved Stad. Vinden var av sydlig retning, kuling med opp til storm i kasta da to ungdommer fra Silda tok på hjemvei fra Raudeberg med fritidsbåten sin.

På Indre Fure på sørsiden av Stadlandet såg Kjell Fure noe i den opprørte sjøen. Etterhvert såg han at det var en mindre båt og at noen vinket. Redningsskøyta i Måløy ble varslet samtidig som Fure vurderte mulighetene for å sette ut båt fra støa. Han kom til at det ville sannsynligvis ikke gå bra i den opprørte sjøen som stod rett på.

R/S Hjalmar Bjørge med skipper Magne Sætren gikk straks fra Måløy med all den motorkraft de hadde. Florø Radio bad båter i område om å gå til assistanse. Frakkebåten Teano gikk mot posisjonen kloss i land, men kunne ikke komme nær nok. Båten var nær ved å forlise selv.

Da Hjalmar Bjørge nådde frem, var fritidsbåten med de to ungdommer om bord bare femti meter fra land. En dregg de hadde fått ut slet seg. Magne Sætren var lokalkjent og visste at det var dypt nok for redningsskøyta. De kom så nær at de fikk over line og sleper som ungdommene fikk fast i rekkverket om bord. Forsiktig fikk redningsskøyta tauet båten lenger ut og deretter festet ungdommene sleperen på en pullert. Båten ble slept til Silda der ungdommene ble møtt av familie og venner. Magne Sætren uttalte at dette var den mest nervepirrende aksjonen han hadde vært med på i sin tid i Redningsselskapet.

Som en direkte følge av denne hendelsen ble det satt i gang en landsomfattende innsamlingsaksjon til finansiering av en hurtiggående MOB-båt i Måløy. Båten ble satt i drift bare seks måneder etter at pensjonisten Arnulf Drage dro det hele i gang julaften 1986.

Båten fikk navnet Stadt og ble forløperen til dagens små, hurtiggående redningsskøyter som er bemannet av frivillige.

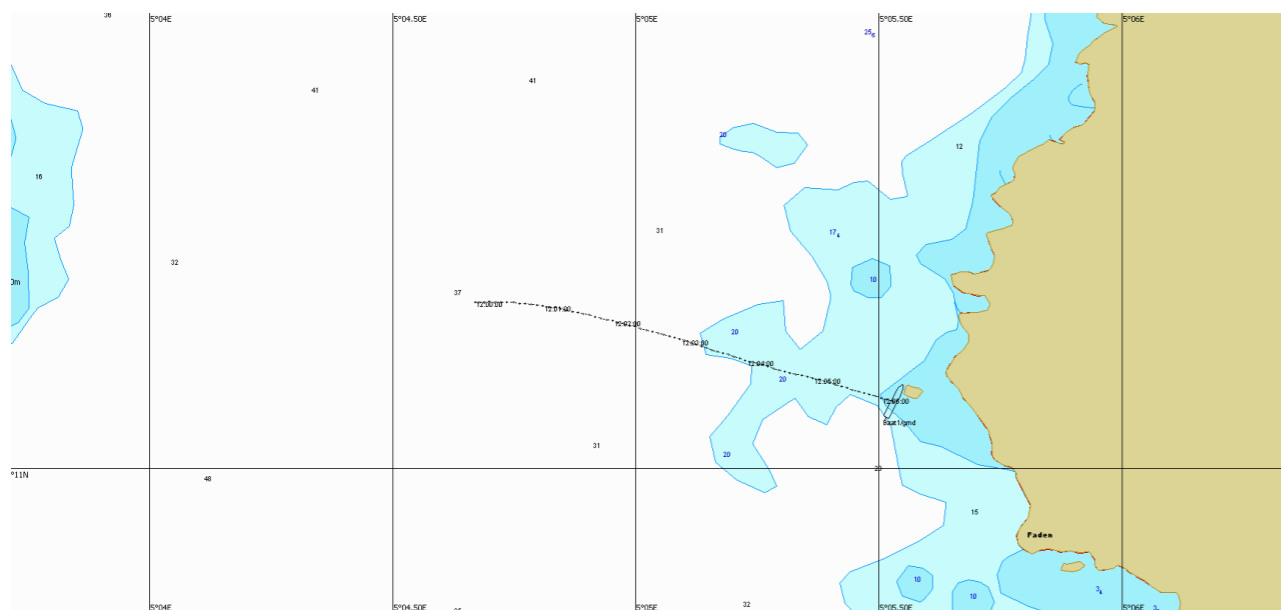
I drift på Stad. Simulatorforsøk

Måløy vidaregåande skule, Sikkerhetssenteret, har dokumentert hva som skjer når fartøy kommer i drift på Stad.

Gjennom simulatorforsøk med fem forskjellige skipstyper har en vist hvor lang tid en har på seg før grunnstøting dersom en mister motorkraften i skipsleia ved Stad.

Realistiske beregninger av hvor lang tid det tar før mannskapet er klar til å droppe anker er tatt med. Det samme er belastningen på ankrene. Konklusjonen er at i de fleste tilfeller vil det ikke være tid til å avverge en grunnstøting selv om en rekker å droppe anker.

Simulatorforsøkene understreker det samme som går igjen i flere av hendelsene som er beskrevet i denne kartleggingen.



Simulatorforsøkene viser at det tar fra 6 til 10 minutter før fartøy er på grunn etter motorstopp i pålandsvær og med den strømmen som er fremherskende. I forsøkene ble det brukt nordvest 10 m/sek og NØ-gående strøm 1 knop

OPPSUMMERING

I denne kartleggingen er 46 ulykker, nestenulykker og hendelser nærmere gjennomgått. De er hentet fra tidsperioden andre verdenskrig og frem til i dag. Tall for ulykker er, så langt det har lyktes å kontrollere, komplett. De hendelsene og nestenulykkene som er tatt med utgjør et representativt utvalg, men det er grunn til å understreke at det som er beskrevet bare utgjør en begrenset del av alle hendelser og nestenulykker som har funnet sted.

En gjennomgang av materialet i denne kartleggingen viser noen typiske trekk ved årsakssammenhengene:

- **Abnormale bølger**

Flere steder ved Stad oppstår det bølger som skiller seg fra mønsteret ellers både når det gjelder størrelse og frekvens. Slike bølger er utløsende årsak til mange av hendelsene.

- **Vanskelige navigasjonsforhold**

Rundt Stad er det vanskelig å gjennomføre oppmerking av leiene ved hjelp av tradisjonelle metoder. Derfor er det svært sparsomt med sjømerker. Grunner som Ystebåen, Skjærbåen, Bukketjuane og Vossa ville i mer skjerma områder hatt faste merker, bøyer eller staker, men vær og sjøforholdene på Stad gjør det umulig å utplassere slike. Strøm og vind kombinert med mye nedbør forsterker utfordringene for navigatørene som seiler i området.

Ved seilas i område Vossa - Buholmen kan det være problematisk å forutse andre fartøy sine valg samtidig som mulighetene for å vike ved hjelp av kursendringer er begrenset. Ved seilas sørover er en på babord nær land og på styrbord ligger Vossa som er umerket og derfor vanskelig å fastslå posisjonen til. Disse forholdene har ført til kollisjoner og nestenkollisjoner.

- **Motorstopp**

Motorstopp kan skje hvor som helst. Likevel hører en ofte om motorstopp nettopp på Stad. Dette skyldes ofte tette dieselfilter på grunn av skit på tankene som blir virvlet opp når fartøy begynner å slingre rundt Stad. Spesielt fritidsfartøy som sjelden er ute i slike forhold er utsatt for dette. Fritidsfartøy er også sårbare for drivende tau o.l. i sjøen.

Mange forlis, mange omkomne

I de 46 ulykkene, nestenulykkene og hendelsene som er spesielt omtalt har ca 730 mennesker vært direkte involvert. Til sammen har 33 mennesker omkommet. Det er registrert 13 totalforlis.

Av de redningsaksjonene som er gjennomført er 14 utført av andre sjøfarende, 4 av rednings-skøyta, 3 av redningsskøyta sammen med andre sjøfarende. I en hendelse berget helikopter 8 av mannskapet på 10.

I 24 av tilfellene ble det ikke utført noen redningsaksjon, Ved 2 av disse tilfellene forliste fartøyene uten at det ble slått alarm. I de andre 22 tilfellene klarte havaristen seg ved egen hjelp. Andre sjøfarende og redningsskøyta assisterte til havn i flere av disse tilfellene.

Av dette kan en slutte at nærvær av andre og kompetente sjøfarende er den viktigste ressursen når ulykken er ute.

Ikke akseptabel risiko

Kartleggingen viser at det alltid har vært forbundet med risiko å passere Stad. I perioder har det vært flere forlis som har ført til dødsfall med relativt korte mellomrom. I andre perioder har det vært langt mellom dødsbudskapene.

Nestenulykkene og hendelser viser imidlertid at potensiale for større ulykker er til stede hele tiden. Bare det siste halve året har det vært flere tilfeller som kunne ført til forlis med tragisk utgang.

Generelt i samfunnet blir grensen for akseptabel risiko satt stadig lavere. Vi ser det innenfor samferdselssektoren, i arbeidslivet gjennom arbeidet med helse, miljø og sikkerhet, innenfor terrorbekjempelse og i forhold til miljøbeskyttelse.

Også på sjøen ser en dette. Aksepten for å kansellere anløp og avbryte ruter med hurtigbåter og ferger er mye høyere i dag enn for bare få år siden. Krav om taubåtassistert seilas med farlig last er skjerpet.

Det siste året har en sett at hurtigrutene i langt større grad enn før velger å ikke passere Stad, eller utsette seilasen til det er akseptable værforhold. Sist vinter lå et skip i Måløy et døgn i påvente av roligere forhold og to valgte å stoppe nord for Stad for å ta opp ruten nordover igjen derfra.

Dette er et resultat av risikovurdering som er i samsvar med det vi ellers ser i samfunnet og helt sikkert noe som blir mer vanlig i fremtiden, ikke bare når det gjelder hurtigrutene, men også lasteskip og andre som må rundt Stad.

Risikoen ved å passere Stad i dårlig vær er rett og slett ikke akseptabel i forhold til de normene vi aksepterer ellers i samfunnet. I forhold til sjøtransporten av både passasjerer og last, vil værhindring ved Stad bli et stadig større problem og føre til økende utgifter for rederier, lasteiere og passasjerer.

Kilder:

Magne på Statten, Helge Gloppen 2005

Krigsforliset "Sanct Svithun", Jan Petter Hoddevik 2008

På leia, om fraktmenn og fraktfart, Leo Oterhals 2007

Farefull ferd på Sunnmørskysten, Ole M. Ellefsen 2006

"Brenning"s forlis, et tragisk 50-årsminne, Erling Abelsen

Storm ved Stad, Gry Hammer, Thomas Bickhardt 2007

Magasinet SALT, Aare Forlag 2010

Dokumentarfilmen "Brotsjø mot Brenning" NRK1997

Arkiv Fjordenes Tidende

Arkiv Sunnmørsposten

Bergens Tidende artikkel, bilde

Statsarkivet Trondheim

Statsarkivet Bergen

NRK Sogn og Fjordane nettutgave

NRK Fylkesleksikon

Rapporten I drift på Stad. Måløy Vidaregåande skule, Sikkerhetssenteret 2011

Wikipedia

Intervju med til sammen 28 personer med erfaring og kunnskap om hendelser på Stad

Kartmaterieill:

"Kartdata gjengis med tillatelse nr 12/G683 fra Statens kartverk Sjø"

Forside/tekstside:

Susanne Aare Dahl, Aare Forlag AS

Takk til:

Alle som har bidratt med sine historier og opplysninger. Takk til Molde og Romsdal Havn IKS, Florø Havn KS og Bremanger Hamn og næring for økonomisk støtte.