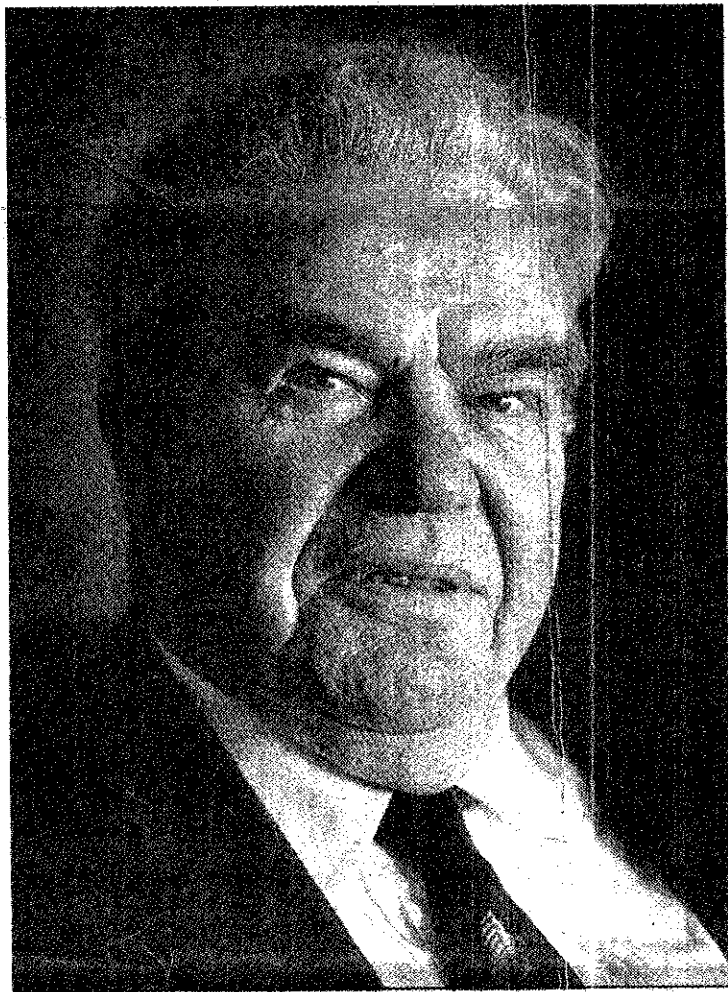


Han reddet sitt to-delte skip etter torpedering:



Kaptein Karsten Hallén stod for en av sjøkrigens store bragder.

Av Kristen Taraldsen

— Skuta skal reddes!

Ute på dekk, under en glødende østerlandsk sol, står kaptein Karsten Hallén foran det oppstilte mannskapet.

Fremdele er de litt skjelve i knærne etter den voldsomme eksplosjonen som oppstod etter den tyske torpedoen som traff i styrbord skuteside noen dager før, mens M/T «Britannia» befant seg i innløpet til Den persiske gulf.

Skadene som oppstod var enorme.

Dette er historien om en av krigens mange bragder til sjøs under den 2. verdenskrig. Den hører kanskje ikke til de aller største, men den viser til fulle den oppfinnsomhet om innsats som ble ytt av våre sjøfolk når det virkelig ble krevt i en krisesituasjon.

— Vi satte vår ære i å berge «Britannia», sier Karsten Hallén (83) tørt i dag. Nå bor han i Sjømandsforeningens Pensjonistbolig i Østre Strandgate i Kristiansand — et hjem som er preget av et langt liv til sjøs.

Æresmedlem

Nylig ble han utnevnt som æresmedlem av Christiansands Sjømandsforening. Primært var det hans store innsats som medlem av bygge- og budsjettkomiteen i forbindelse med reisingen av foreningens prektige nybygg som var den direkte foranledning for æresmedlemsskapet.

For hans mange venner i denne ærverdige forening teller nok det arbeidet han daglig nedlegger kanskje like mye.

Selv i den høye alder han har nådd, henter han daglig posten, løser av bingopersonalet eller tar seg av alt forefallende arbeid. Dessuten er han den påpasselige vokter når

nasjonalflagget benyttes i ulike sammenhenger.

Det skal helles og senkes korrekt. Både i sorg og glede.

Men tilbake til redningsbragden av M/T «Britannia».

Skipet var på reise fra Durban til Abadan i konvoi da det 6. oktober 1943 ble torpedert av en tysk ubåt i Omanbukten.

Voldsom kraft

Torpedoen traff og eksploderte med voldsom kraft i nr. 8 styrbord vingtank. Her gjorde den i sannhet vei i vellinga. Tankskottet ble blåst bort, likeså skutesiden, videre skottet og bunn til nr. 9 ving- og sentertank. Skottet til pumperom på styrbord side var slitt løs fra dekk til bunn og bulet inn i pumperommet.

Splinter fra torpedoen hadde gått tvers gjennom skottene til nr. 8 og 9 senteranker. Skottet til nr. 10 senterank var revet løs. Store skader var også påført dekket over. Bunnan var mer eller mindre utblåst både i pumperom og lastetankene aktenfor dette. De var åpne til sjøen og fylt til vannlinjen.

I tillegg kom alt som var bøyd og forvridd, løse nagler, knekkede og avslitte rørledninger og ventilsystemer. Styrbord livbåt akter var brukket i to og akterdelen

«Sydde» skuta sammen

Tankskottet ble blåst bort. Likeså mesteparten av skutesiden. Avslitte rørledninger peker i alle retninger.

Det 14.000 tonn dødvekt store tankskipet, tilhørende Texaco, synes forlatt. Skuta henger nærmest sammen i stum protest.

Den ruvende skikkelsen på 1,98 retter seg opp i sin fulle lengde. Ansiktet lyser av besluttsomhet. Blikket er bestemt som krystallklar is.

Han har klart for seg hva som skal gjøres.

— Vi binder skuta sammen.

forsvunnet. Likeledes var styrbord flåte akter borte.

— I det hele tatt så det ikke ut om bord. Skuta var mer eller mindre vrak. Som ved et under var ingen blitt skadet. Det oppstod heller ikke brann, og det beste av alt: maskinsjefen meldte at «her nede er alt i orden. Maskinen går for fullt», beretter kaptein Hallén om den dramatiske episoden.

«Lealaut»

Umiddelbart oppstod det en kraftig styrbord slagside, men den ble rettet opp forholdsvis raskt ved å trimme de uskadede tankene. Farten ble satt ned, da akterskipet etter medfarten var blitt noe «lealaut».

— Så dere noe til ubåten? — Nei, vi gjorde ikke det. Det ble sendt et par skudd med kanonen i antatt retning. Hvorvidt vi traff, er aldri blitt fastslått med sikkerhet, sier Hallén.

Med så å si hjertet i halsen førte han så det skadeskutte skipet inn til Bandar Abbas, etter å ha mottatt ordre fra Admiralitetet om å gå dit.

Dagen etter ankomsten ifører kaptein Hallén og 1. styrmann William Taxt seg badebukser, tar seg inn i skipets indre, og undersøker skadene så godt det lar seg gjøre.

Det er umulig å se hvor mye som er igjen av bunnan, men det virker

som om skipet bare henger sammen i dekket og de øverste platene.

Skuta reddes

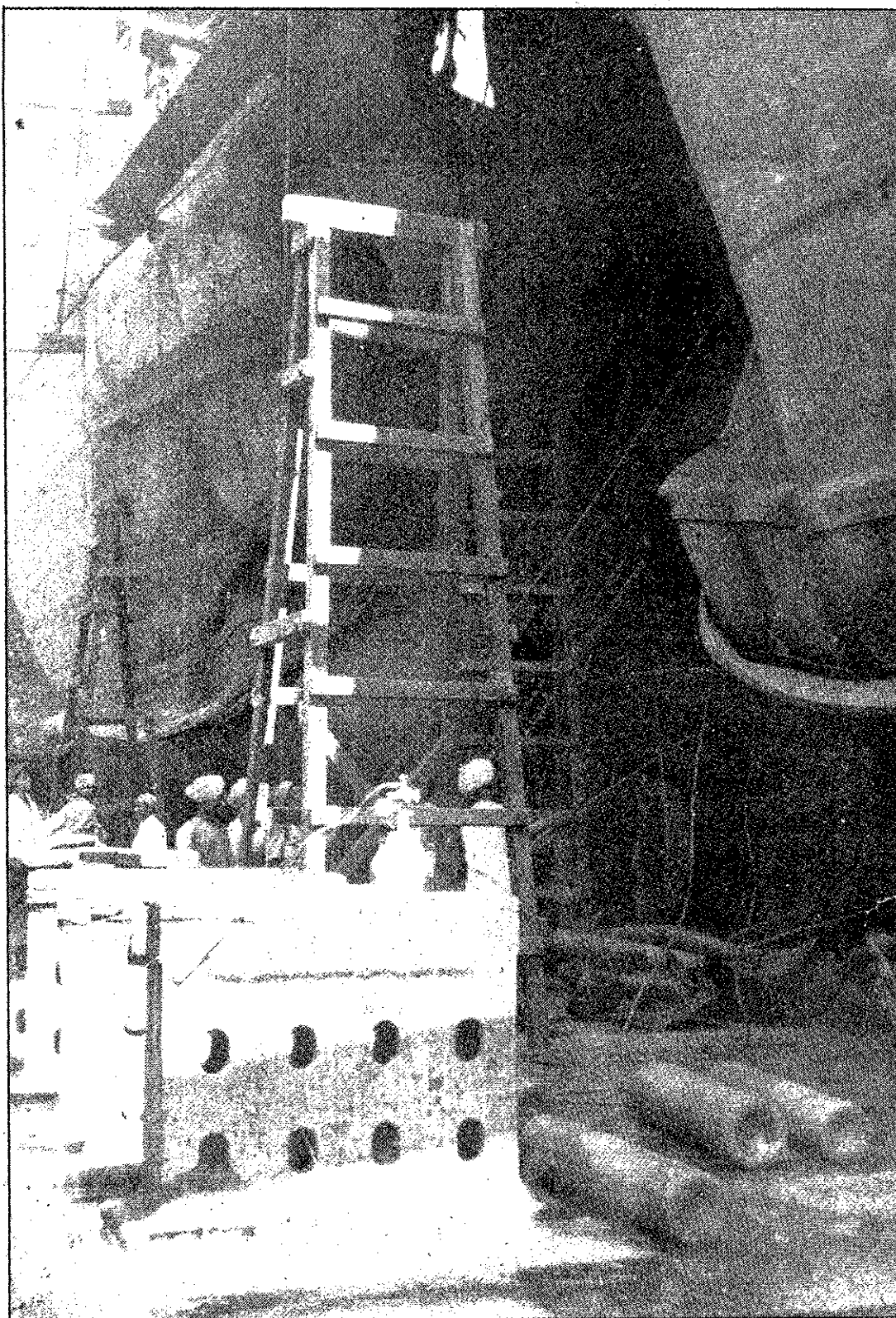
Trass i de enorme skadene mener likevel kaptein Hallén at skuta kan reddes. Han gir ordre om å «sy» de to skrogdelene sammen. Det skjer ved å benytte assuransewiren og alt hva som finnes av kjetting om bord. Ved hjelp av fortoyningssvinsjene får mannskapet strammet opp de noe uortodokse surringene.

Da det ikke finnes reparasjonsmuligheter i Bandar Abbas, bestemmer kaptein Hallén seg for å ta «Britannia» til Bombay. Han melder fra til de britiske marinemyndighetene at alt er klart. En marineoffiser kommer om bord for å inspisere de midlertidige tiltakene som er foretatt. Da han får se de improviserte surringene, rister han oppgitt på hodet over «den gale nordmannen», og lar falle noen spydige bemerkninger.

Kaptein Hallén er ikke den som lar seg imponere av mye gull og fine striper. Han sier:

— Dette er min skute. Mine offiserer og mitt mannskap stoler på min bedømmelse. Vi kan gå.

11. oktober får han ordre om å følge en konvoi til



Hullet som torpedoen laget i M/T «Britannia».



Karsten Hallén med diplom som han mottok i forbindelse med utnevnelsen som æresmedlem.

Bombay for dokking og midlertidig reparasjon. Overfarten gikk uten særlige vidervedigheter. Syoperasjonen viste seg å holde.

Det knaket . . .

Det knaket en del i surringene. Men som han betrakter denne hendelsen

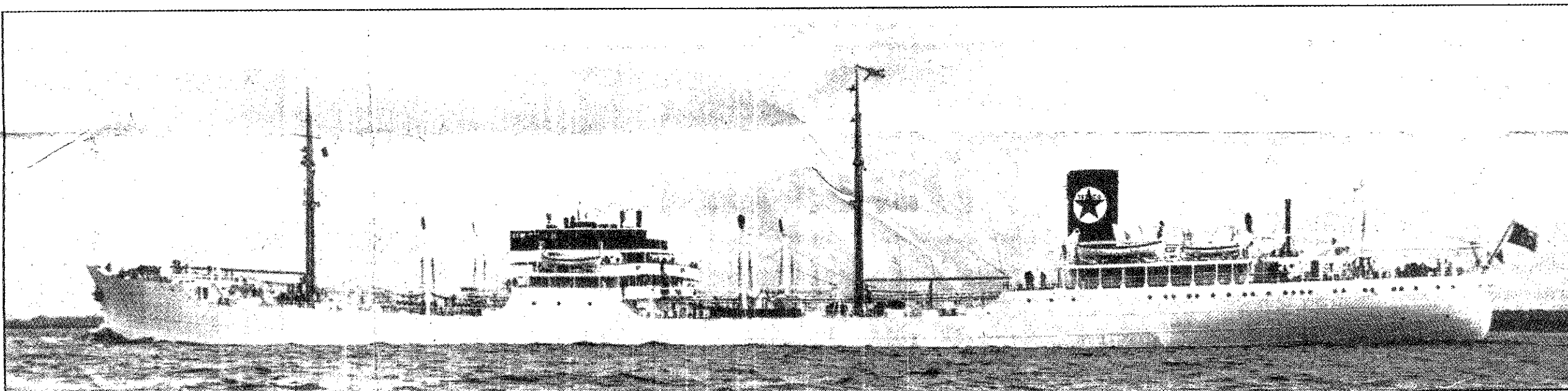
i dag: — Så lenge det knaket, så var det tegn på at det holdt.

I Bombay ble «Britannia»s skader midlertidig utbedret. Etter den provisoriske reparasjonen, forlot «Britannia» Bombay 19. desember i konvoi for Abadan, hvor det ble tatt

inn ca. 6000 tonn olje i de uskadede tankene.

På veien ut fra Den persiske gulf reddet kaptein Hallén 72 mann fra det senkede amerikanske Libertyskipet «Albert Gallatin».

Men det er liksom ikke noe å snakke om . . .



M/T «Britannia» tilhørte Texaco og var på 14.000 tonn dødvekt.