

Onkel sin tragiske lagnad

Bestemor fekk høyra på radioen at ein av sønene var sakna eller omkomne etter eit forlis i Hellas i 1948. Korleis kunne dette skje? Etter mykje leiting har eg funne ut meir om kvifor onkel Hans mista livet på sjøen.

■ HANS HENNING MONG

Eg er fødd i 1953 og vaks opp blant fiskebønder og sjøfolk på eit lite småbruk i fjøresteinane heilt sør i Eigersund kommune. I barndomsheimen min hang eit bilde av onkel Hans. På gravsteinen til besteforeldra mine sto namnet hans med teksta: «Omkom ved S/S Svein Jarl's minesprengning 16. jan 1948». Onkel Hans var ikkje gravlagd der, for han blei aldri funnen. Han vart berre 29 år gamal.

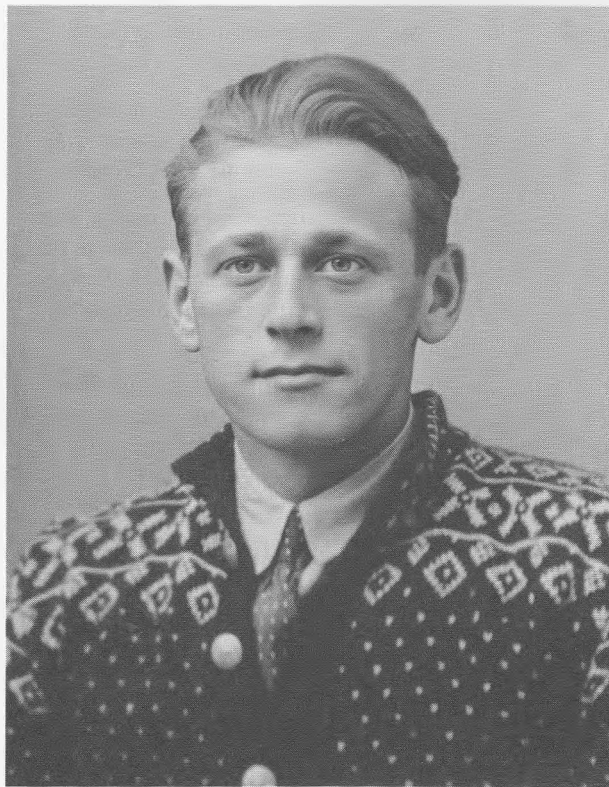
Stort meir enn dette visste eg ikkje om onkel Hans fram til cirka 2013. Far min, som var onkel Hans sin einaste bror, døydde av kreft i 1957 då eg var fire år gamal. Eg fekk difor aldri vite kva han visste om lagnaden til bror sin. Det var heller ikkje eit tema som andre i familien snakka om uoppførdra. Og ikkje spurde eg heller.

FANN INTERESSANTE PAPIR

Systera til far og onkel Hans, Sigfrid, døydde i desember 2011, 90 år gamal. Ho budde på Lillehammer heile sitt vaksne liv. Eg var saman med andre i familien og rydda i huset etter ho døydde. Der kom eg over interessante papir, album og brev. Dei pakka eg saman og tok med heim for å lese når eg fekk tid. Noko var kanskje av privat art, men eg tenkte at det likevel hadde vore hennar tanke at nokon skulle finne og ta vare på dette.

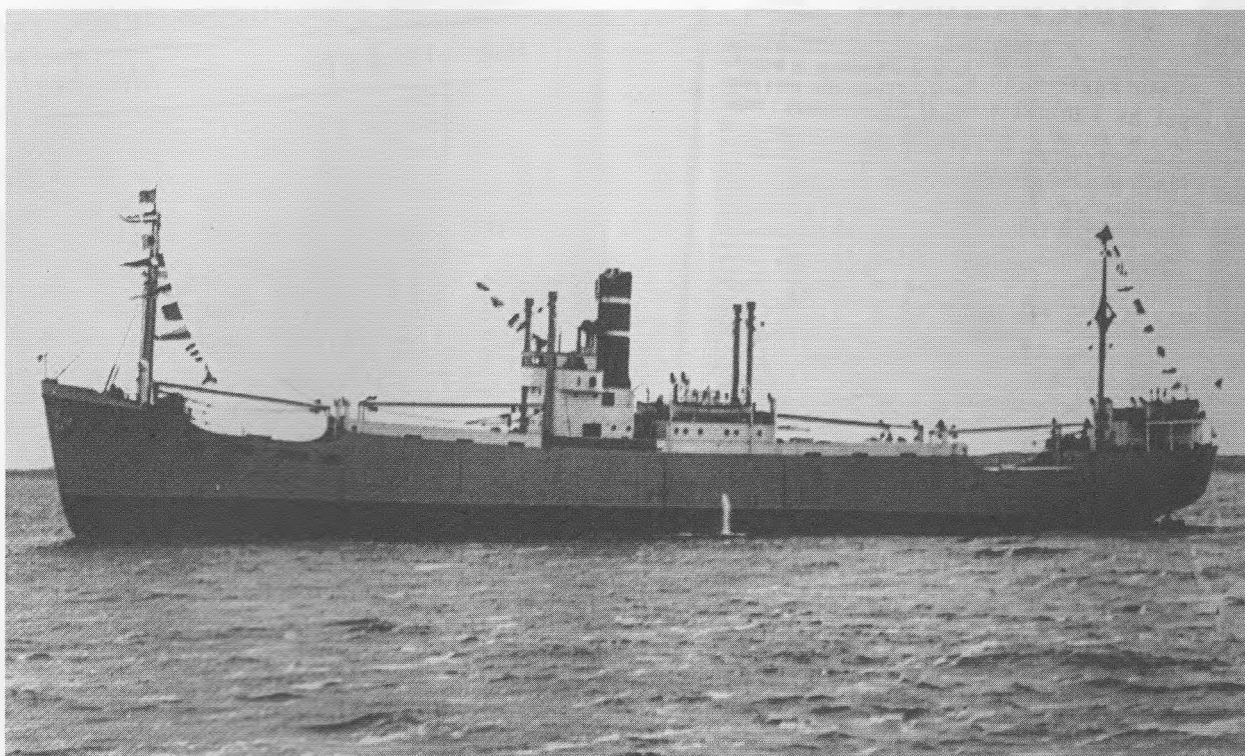
Mellom desse papira fann eg kopi av ein to-siders rapport. Den var skrevet i Patras i Hellas 18. januar 1948, to dagar etter forliset. Rapporten var signert av skipets kaptein, Reidar Mauseth, saman med 1. og 2. styrmann. Onkel Hans var 3. styrmann.

Her kunne eg lese om det som hadde skjedd. I korte trekk gjekk det fram at Svein Jarl treffe mina cirka klokka 05.15 den 16. januar 1948 utanfor Patras i Hellas.



Portrett av onkel Hans. Bildet hang i barndomsheimen min i Eigersund. EIGAR: PRIVAT

Ho sank i løpet av få minutt. Mannskapet greidde ikkje å sette ut livbåtar. Dei 14 overlevande klamra seg til luker og vrakrestar, og blei berga etter fem-seks timer i sjøen. Ni av mannskapet var sakna. Desse ni er oppført med namn i rapporten.



Svein Jarl under prøveturen på Trondheimsfjorden. EIGAR: UKJENT

VAKRE MINNEORD

Alt dette var nytt og inspirerende for meg. Det gikk likevel litt tid før eg byrja å undersøkje meir. Noko av det første eg då kom over, var dei vakre minneorda som los i Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab (NFDS), Nils Svanes, hadde skrevet i lokalavisa i Egersund. Mellom anna kunne eg lese dette:

«Sommeren 1946 da jeg ferierte på Mong, ble jeg spurt av min svoger om jeg kunne skaffe deg Hans, plass i NFDS. Etter at jeg hadde hatt en konferanse med deg, næret jeg ingen betenkeligheter med å anbefale deg, og jeg skrev til min sjef som ordnet det hele. Du var glad den gangen, Hans, da du kunne gå om bord i 'Svein Jarl' i Fredrikstad.»

Med desse orda fekk eg forklaringa på kvifor onkel Hans tok si første hyre på eit skip som hørte til eit Trondheimsreiarlag. Med utdanning frå sjømannsskulen i Stavanger 1946, hadde eg tenkt det var meir naturleg å mønstre på eit skip frå eit reiarlag nærare heimlassen.

PÅ AVISFRAMSIDER

Etter kvart kom eg til å tenkje på at forliset kanskje var omtala i avisene i Trondheim. Dermed gikk eg til hovudbiblioteket i Trondheim, der eg bur, og fekk god rettleiing i korleis eg kunne søkje i gamle aviser.

Eg opna først *Adresseavisen* frå laurdag 17. januar 1948, dagen etter forliset. Heile framsida var fylt av stoff om

Forlishendinga fylte framsida av *Adresseavisen* dagen etter, her frå 17. januar 1948. Her sto det at onkelen min vart redda, noko som var feil. FAKSIMILE: NASJONALBIBLIOTEKET





19. januar vart det meldt at Hans var blant dei sakna. Han vart omtalt med rosande ord på framsida av Adresseavisen. FAKSIMILE: NASJONALBIBLIOTEKET

forliset under overskrifta: «Svein Jarl minesprengt ved Hellas kyst.» I artikkelen kunne eg også lese følgjande: «14 av mannskapet, deriblant kaptein Reidar Mauseth og styrmennene Sitter, Mong og Eriksen er reddet, mens 9 er savnet.»

Måndag 19. januar sto denne overskrifta på framsida i same avis: «Svein Jarl sank på 3 minutter.» Og denne forklaringa:

«Som nevnt lørdag ble det i den første melding opplyst at alle tre styrmenn var reddet. Imidlertid har man nå brakt på det rene at 3. styrmann Hans J. Mong, Egersund, er blant de savnede.»

Dette fekk meg til å minnast noko eg høyrte då dei prata i heimen min. Bestemor fekk dødsbodskapet om sonen direkte i Dagsnytt på radio då namnet hans blei lest opp, som ein av dei ni sakna eller omkomne etter forliset, utan at ho visste noko frå før av.

SKULLE GIFTA SEG

Eg kunne også lese dette om onkel Hans:

«Tredjestyrmann Hans J. Mong fra Mong ved Egersund skulle i 1947 hjem og gifte seg. Imidlertid ble bryllupet utsatt, idet det var umulig å få hus. Han skulle derfor reise noen turer for

„Svein Jarl“s forlis: Kaptein Mauseth forteller fra ulykkesnatten

„Et skip kan bygges igjen, men menneskene er og blir borte“.

Adresseavisen har fått anledning til å offentliggjøre en kort beretning kaptein Mauseth har gitt om hva som hendte den svarte, ulykkelige januarmorgenen i Patrasbukta, da «Svein Jarl» ble minesprengt og 9 av dens besetning mistet livet.

Som tidligere fortalt, la kaptein Mauseth til søks da skipet gikk på minen og ble slengt på sjøen ved eksplosjonen.

— Det var en forferdelig eksplosjon, sier kapteinen. Den inntraff kl. 5.15 om morgenen og skipet sank på ca. 3–4 minutter. Jeg ble tatt med av drag, suget uten livbelte på. Jeg var fullt bevisst hele tiden da det gikk nedover og trodde at nå var det slutt.

Men så ansprøyt jeg alle mine krefter og kom endelig opp til overflaten. Her fikk jeg tak i en luke og svømte på den gjennom mørket mot land.

Etter 4 timer ble jeg tatt opp av en fisker, men da var jeg svært trekt og hadde fått krampe i leggene. Jeg er nå bare litt om overalt på kroppen etter alt vrakgod, set som skjøt opp til overflaten, og som jeg støtte sammen med.

Kaptein Mauseth sier til slutt: — Ja, nå har jeg vært med på torpedering, er blitt skutt i senk av fly og vært på minesprengt, så nå er det vel ikke mer igjen.

Hvorfor kaptein Mauseth fortel del



Kaptein Mauseth.

etter den triste ulykke som rammet ham, får man et levende inntrykk av ved en annen bemerkning av ham: — Det var sørgelig med den praktlige båten. Men et skip kan bygges igjen, — menneskene er og blir dog borte!

31. januar fortalte kaptein Reidar Mauseth om forliset i Adresseavisen. FAKSIMILE: NASJONALBIBLIOTEKET

deretter å vende hjem for å gå skipperskole og samtidig gifte seg. Mong var meget godt likt om bord og en mann med de egenskaper som i særlig grad kreves i sjofarten.»

Der og då fekk eg klump i halsen og tårer i augo. Tenk å få ein slik omtale på framsida i Noregs eldste avis. Eg visste også kven han skulle gifte seg med, og minnast at ho alltid var så smilande og venleg mot meg då eg var ung og treffe henne i bygatene i Egersund.

I eit av breva til systera skriv onkel Hans:

«I den nye jobben liker jeg meg godt. Jeg har noen enestående folk å arbeide sammen med og det gjør jo sitt vet du. Jeg kan spørre om hva som helst. Da forklarer de meg stille og rolig hvordan det skal være. Jo, jeg har det enestående på alle måter.»

BØKER OM REIARLAGET

Det er skrevet tre jubileumsbøker om NFDS: Den første til 100-årsjubileet i 1957, av forfatterane Rolf Danielsen og Olav Vedeld. Den andre til 125-årsjubileet i 1982, av forfatteren Leif B. Lillegård. I 2007 kom ei bok om 150-årsjubileet. Sistnemnde bok kunne eg kjøpe, medan dei to første lånte eg på biblioteket.



Onkel Hans mogleg om bord på Svein Jarl. Dette er eit av mange bilde eg fann hos tanta mi. EIGAR PRIVAT

I seg sjølv var det interessant å sette seg inn i historia til dette gamle og ærverdige reiarlaget, som var med på å starte Hurtigruta på 1890-talet, og som på ein trist måte blei «slakta» av børshaiar på 1980-talet.

Skipsforliset i 1948 er omtalt i alle dei tre bøkene. I den første boka står dette: «Med Svein Jarl mistet Middelhavslinjen sitt største og beste skip.»

Ho var bygd på Trondhjems Mekaniske Værksted. Overtaken av tyskarane i 1940. Bomba og senka ved ei kai i Hamburg. Slept til Fredrikstad i 1943. Reparert og ombygd frå kull- til oljefyring, og levert tilbake til NFDS i 1947. Då fekk ho namnet Svein Jarl, og blei sett inn i Middelhavslinja.

Dette var reiarlaget sitt tredje skip med namnet Svein Jarl. Dei to første blei torpedert og sank under første og andre verdskrig. Etter forliset i 1948 slutta NFDS å bruke namnet Svein Jarl på skipa sine.

TILGANG TIL SJØFORKLARINGA

Gaute Myhre frå Trondheim er forfattar av den siste jubileumsboka frå 2007. Han arbeidde på NFDS sitt kontor i Trondheim i mange år. Eg tok kontakt og fekk mye informasjon og god hjelp.

vekrift.

Industri- Håndverk- og Skipsfartøysdepartementet
RAPPORT
i Sjømannskontor

for

«Svein Jarl» reise fra Salomata 15/1 til den 16/1-1948.

Utgår Salomata kl. 11.00. Dyp. 8,6' 2" a. 12' 0" friabord 11' 4". Besetningens størrelse 23 mann. Fyrstøtter Johannsen kom ikke ombord til skipets avgang i Piræus den 15/1. Skipet ventet til klokken 13.00. Den hadde vært fra klokken 16.00 til klokken 20.00. Den kom til Patras den 16/1. Klokken 22.55 går skipet inn i minefeltet, og styrer etter LMM no.12.

Frøden den 16/1.

Fortsetter de oppgitte kurser ifølge nedri. Akkolodet brukes til kontroll av kursene. Klokken 0325 forandres kurs til retv.089. Klokken 0330 om fyr i peiling retv. 399 3 mil av. Klokken 0345 om fyr i peiling retv. 316. Akkolodet brukes. Klokken 4.00 forandres kurs til retv. 078, som ble styrt til skipet støtte på mine klokken 03.15. Akkolodet brukes til stadig kontroll av kursen.

Cape Papas fyr var sløkket. Det ble loddet 24 - 25 - 26 favner idet skipet passerte Cape Papas fyr etter utsølt distanse, skipets fart 12 mil. Klokken 0440 halv fart, klokken 0505 økte fart. På broen var foruten l. styrmann ingvar Litter, sørmann Sinar Jensen, utvikk Kjell Fredriksen. Ingen traff i forekipet. Idet skipet støtte på minen, ble med en gang alle mann kalt på dækk, og livbøtter delt ut. Det ble også gjort forsøk på å få ut begge livbøtter, men skipet la seg nesten ned en gang over til babord så det var umulig å få båtene ut. Skipet sank på kort tid. Alle skips-papirer gikk tapt. Alle mann hoppet på sjøen.

Mannskapet ble reddet etter 5 til 6 timers tid, delvis av fiskerbåter og en motorbåt. Fyrstøtter Litter - gyverten fikk

Denne to-siders rapporten om forliset fann eg blant papira til tante. EIGAR PRIVAT

Mellom anna hjalp han med å skaffe kopi av sjøforklaringa, som var omtalt i *Adresseavisen* i vekene etter forliset. Her var det nedskrivne vitneavhør frå både kapteinen, dei to styrmennene og andre overlevande. Ingen av offiserane eller andre i mannskapet blei klandra for det dei hadde gjort.

I 2018 tok eg sjølv kontakt med Riksarkivet i Oslo for å høyra om det var mogleg å få tilgang til dokumentasjonen dei hadde om Svein Jarl sitt forlis. Eg fekk raskt eit positivt svar, og reiste til hovudstaden. Då eg kom til Riksarkivet, hadde dei funne fram mappa med alle papira. Saman med sjøforklaringa låg også fleire brev mellom norske og greske myndigheiter.

Eit viktig tema var at greske myndigheiter hevdde at Svein Jarl hadde kome ut av den minefeide kanal då ho segla inn i Patrasbukta. I sjøforklaringa hadde kapteinen nekta for dette, og nemnde drivminner observert i området dagane før. Men kapteinen låg jo og sov på lugaren då mina treffe, så det er lett å forstå at ein slik påstand i åra etterpå kunne vere vond å bære for styrmannen som hadde kommandoen på brua.

KRIGSSKADEERSTATNING

Eg har ikkje funne ein endeleg konklusjon på denne tvisten. Men på YouTube har eg funne ein ganske ny film frå ein dykking til vraket. Eg har hatt lyst til å reise til Hellas for å finne ut meir, til dømes for å sjekke vrakets koordinatar mot kartet med den oppmerka minefeide kanal.

Eit anna tema var om slekta til dei omkomne hadde rett på krigsskadeerstatning. I mappa låg fleire skriv fram og tilbake om dette. Til slutt blei det slått fast at mina som treffe Svein Jarl var frå krigens dagar. Dette utløyste erstatning. Eg har likevel ikkje greidd å finne ut korleis denne erstatninga blei utrekna og fordelt.

INTERVJU MED KAPTEINEN

I *Adresseavisen* fredag 30. januar 1948 var heimreisa for dei 14 overlevande omtala:

«Med på flyet til Sola var det kommet 9 av mannskapet, mens de øvrige 6 hadde tatt arbeid på skip som skal hjemover. Alle var friske og kjekke, men det er forklarlig at ulykken har gjort et dypt inntrykk på samtlige. Kanskje ikke minst på kapteinen som både mistet mange gode arbeidskamerater og et godt og prektig skip.»

Dagen etter var det eit intervju med kaptein Reidar Mauseth i same avis. Der var han sitert slik: «Et skip kan bygges igjen. Men menneskene er og blir borte.» Han forklarte også om forliset:

«Det var en forferdelig eksplosjon. Den inntraff kl. 05.15 på morgenen, og skipet sank på 3–4 minutter. Jeg ble tatt med ned av dragsuget uten livbelte på. Jeg var fullt bevisst hele tiden da det gikk nedover og trodde at nå var dette slutten. Men så anspente jeg alle mine krefter og kom endelig opp til overflaten. Her fikk jeg tak i en luke og svømte på den gjennom mørket mot land. Etter 4 timer ble jeg tatt opp av en fisker, men da var jeg svært trett og hadde fått krampe i leggene.»

KONTAKT MED EIN ETTERKOMMAR

I aviser fann eg også namn og heimstad til alle dei 14 overlevande. Dei fleste var frå Trøndelag, og mange var i live då eg sjølv flytta til Trondheim i 1972 for å studere. Eg greier ikkje å fri meg frå tanken om dei fine treffa og samtalaneg kunne hatt dersom eg hadde visst meir om forliset på den tida. Men eg har hatt kontakt med ein etterkomar av ein av dei overlevande. Han har fortald at faren snakka lite om det han hadde vore med på.

Eg håper at denne artikkelen kan vere med på å ære alle dei 23 som var om bord på Svein Jarl 16. januar 1948, og eg vil takke Slekt og Data for at eg fekk høve til å skrive om denne historia.

Skulle nokon som les dette ha utfyllande informasjon eller vere i slekt med ei eller ein av dei andre 22 om bord, så ta gjerne kontakt med meg på e-post hmong@online.no eller mobil 952 21 763.



Onkel Hans i midten. Mogleg fotografert om bord på Svein Jarl. EIGAR PRIVAT



GRAVSTEIN24®

Det skal ikke være noe som betyr for oss

Vi utfører alt av vedlikehold
på eksisterende gravminner.

Inngravering av nytt navn med datolinje
på eksisterende gravstein kr 5800,-

Se også vårt utvalg av nye gravsteiner.

Kontakt: Tlf: 4000 2448

E-post: post@gravstein24.no

www.gravstein24.no