

1948 — 1949

AVSLUTTET

Utenriksdepartementet.

Gruppe: J.S. S. 11/48

Avdeling:

Sak: 'Ivein færl' og Trøgas'

forlis.

heri opprettet 31.7.57/48.

Avskrift.

Nº 00345

Sjöfarklaring
for
S/S "SVEIN JARL".

Forlist ved minesprengning i Patrasbukta, den 16de januar 1948.

Avskrift.
H/AEH/11/2/48.

År 1948, den 19. januar kl. 10 fm. avholdtes etter berammelse sjöfarklaring i anledning av forlis ved minesprengning av S/S "SVEIN JARL" under reise fra Kalamata til Patras.

Forretningen bestyrtes av Harald Juell, charge d'Affaires a.i. for den kgl. norske Legasjon i Aten. Den foregikk i Patras, hvortil alle de overlevende fra forliset var bragt iland.

Det var i Patrasdistriktet ingen representant for sjöforsikringsselskapet VIDAR, Oslo, som kunne avgi möte. Da skipspapirene var gått tapt, visste kapteinen ikke hvem det var lastemottagere, og representanter for disse kunne fölgelig ikke innkalles.

Da det såvidt man visste ikke var noen norske eller norskkyndige i distriktet, kunne bisittere ikke oppnevnes.

Fremstøt skipsförer Reidar Mauseth, 58 år, som forklarte at han var förer av dampskibet "SVEIN JARL", hjemmehörende i Trondheim, 2055 tonn brutto, 1177 tonn netto, dödvakt 3400 tonn, kjeningssignal LKJA. "SVEIN JARL" var bygget i Trondheim, og var etter et större krigshavari ferdig fra Fredrikstad Mekaniske Verksted den 17. september 1946. Alle sertifikater deriblandt besiktelsessertifikatet fra Norsk Veritas, som ga skipet klasse 1 / 1, skriver seg fra den tiden. Besetningen utgjorde ved avgangen fra Kalamata 23 mann, Skipets besetning var egentlig 24 mann, men én mann, fyrböter Ivar Johanson, svensk, var ikomet ombord til sin vakt kl. 16 ved skipets avgang fra Piræus den 6. januar. Skipet ventet på ham i to timer, men avgikk så fra Piræus uten ham. Ivar Johanson sluttet seg til de overlevende av skipets besetning i Patras den 16. januar. "SVEIN JARL" avgikk fra Kalamata den 15. januar kl. 11. fm. med en ladning på ca. 170 tonn stykkgoods bestemt for Patras, Antwerpen og London. Skipet var ved avreisen i full sjödyktig stand. Som

ovenfor nevnt gikk alle skipets papirer tapt ved forliset, men kapteinen fremla en rapport om navigeringen og om forliset, datert 18. januar 1948, og undertegnet av ham selv, 1ste styrmann og 2den styrmann. Rapporten vedlegges

3. 1. denne sjöforklaring som bilag til nr. 1.

Det ble på dette tidspunkt under sjöforklaringen opplyst at s/s "KAUPANGER" var kommet til Patras den foregående dag kl. 15.00, og dette skips kaptein, Bjarne Sellevold, ble tilkallt og inntok sin plass som bisiter.

Kaptein Mauseth henholdt seg til det i rapporten anførte og forklarte videre på administrators spørsmål:

Hverken kapteinen eller noen av skipets offiserer eller mannskap hadde nydt berusende drikke etter avreisen fra Kalamata. Kapteinen var oppe på broen ~~den~~ 15. januar inntil kl. 23.30. Skipet hadde da fått det tendte fyr på Kapp Skinari på øya Zante i sikte. Før kapteinen gikk til ro, ga han beskjed til 3dje styrmann som hadde vakt inntil kl. 24.00 at den rute som skipet allerede hadde fulgt ved fire tidligere anløp av Patras, skulle benyttes. Denne ruten er utgitt av Admiralty, London og betegnes som Part V. Medri no. 12, forkortelse for Mediterranean Route Instructions. Forøvrig hadde kapteinen gitt ordre til å bli vekket en time før skipets ankomst til Patras

I eksplosjonsøyeblikket befant kapteinen seg i sin lugar. Han fikk da i en fart på seg noen klær, og styrtet ut på båtdekket og så at mannskapet hadde fått på livbelter og var iferd med å forsøke å få ut livbåter. Dette forsøk mislyktes, da skipet meget hurtig krenget over til babord og sank like etter. Det gikk fire minutter omtrent fra eksplosjonsøyeblikket inntil skipet helt forsvandt fra overflaten. Kapteinen ble da tatt med i dragsuget og kom omsider etter store anstrengelser igjen opp på overflaten, fikk tak i en luke og forsøkte å svømme mot land. Det livbelte ^{han} kapteinen hadde fått tak i, var gått tapt i dragsuget, men etter at han hadde svømmet i ca. to timer og var temmelig utkjört og krampetrekninger meldte seg, kom en av skipets livbøyer drivende, og han fikk tak i den og ble tatt opp ved 9 tiden av en gresrobåt, som bragte ham iland litt vestenfor Kalidhon Bay på Patrasbuktas nordside.

Kapteinen opplyste på administrators spørsmål at "SVEIN JARL" og

så hadde ombord NEMEDRI, utgitt av Admiralty, London 31. desember 1946, som er en senere utgave av disse ruter. Ruteni Medri nr. 12, utgitt 15. juli 1944 avviker fra ruten Nemedri utgitt 31. desember 1946, dog således at Medri-ruten gjennom Patrasbukta inn til Patras går gjennom den samme minefeide kanal som i Nemedri. Da skipet gikk fra London den 4. desember hadde kapteinen fått med alle "Notices for Mariners" som inntil da var utgitt.

Kapteinen legger stor vekt på at Kapp Papas fyr var slukket, da dette fyr hadde vært tent de ganger "SVEIN JARL" tidligere var gått inn i Patrasbukta om natten. Hadde fyret vært tent, ville det ha gitt en meget sikkerere posisjon ved passeringen. På den annen side var det klart vær, og vinden syd- sydvestlig. Kapteinen mener at det ikke var noen grunn for vakthavende offiser til å vekke ham, selv om fyret var slukket.

Den minefeide led er ikke oppmerket med bøyer. Los kommer først ombord når skipet befinner seg like utenfor innløpet til Patras havn. Det er hverken sjölos eller minelos, men bare havnelos. Intet kan etter kapteinens mening legges vakthavende offiser eller noen av det øvrige vakthavende mannskap til last.

Kapteinen opplyste til slutt at han etter ankomsten til Patras bragte i erfaring at det den 14. januar av Aten kringkaster var blitt kunngjort at to drivende miner befant seg i samme farvann hvor ulykken inntraff, og at disse to miner ennå ikke er funnet.

Oppløst og vedtatt, hvorefter kapteinen avtrådte.

Fråmstod som:

1. vitne Ingar Sitter, 48 år, hjemmehørende i Trondheim, bosatt i Antwerpen, 1ste styrmann på "SVEIN JARL".
2. vitne Jonas Eriksen, 35 år, hjemmehørende i Trondheim, 2den styrmann og telegrafist på "SVEIN JARL".
3. vitne Olav Arntsen, 60 år, hjemmehørende i Strinda ved Trondheim, 1ste maskinist på "SVEIN JARL".
4. vitne Einar Jensen, 24 år, hjemmehørende i Gryting, Vesterålen, matros på "SVEIN JARL".

Vitnene ble alvorlig forfremmet til å forklare den fulle sandhet samt foreholdt edens betydning og, borgelige straff som de pådrar seg ved i noen henseende å avvike fra sannheten. Vitnene avtrådte unntagen

1. vitne Ingvar Sitter som sammen med kapteinen og 2. styrmann hadde undertegnet den fremlagte rapport. Han henholdt seg til denne og forklarte forøvrig på administrators spørsmål:

Da han den 16. januar hadde vakt på broen fra kl. 04.00 til 08.00 befant han seg i eksplosjonsøyeblikket på broen. Han selv, og såvidt han vet heller ingen andre av skipets besetning, hadde nydt alkohol etter skipets avreise fra Kalamata. Livbåtøvelser ble regelmessig holdt hver annen måned, de siste øvelser var blitt ^{heret} i Malta i november, og det var meningen å holde dem neste gang på havnen i Patras. Ulykken er etter vitnes mening ikke en følge av forseelse eller forsømmelse av skipsfører eller mannskap. Skipet fulgte rute utgitt av Admiralty, London, 15. juli 1946, og betegnet som Part V. Medri no. 12. Vitnet er ikke sikker på om det ombord fantes Nemedri, utgitt av Admiralty 31. desember 1946 for dette farvann. Han har ikke før hørt navnet Nemedri. Under skipets siste besøk i London 4. desember hadde kapteinen vært oppe i Admiralty og fått de siste "Notices to Mariners", og alle tilføyelser og rettelser i disse Notices som var av betydning for skipets reise ble av 2. styrmann avmerket på sjøkartene. Rute nr. 12 var blitt brukt de tre foregående ganger skipet siden september 1946 hadde vært i Patras. I alt hadde skipet altså tidligere ^{gått} tre ganger inn og tre ganger ut av Patrasbukta.

Da eksplosjonen inntraff regnet det nedover mannskapet på dekk glasssplinter og trestykker. Vitnet mistet dok ikke bevisstheten, men gikk ned fra broen på babord side og kom seg ned på båtdekket og slo opp kassen med livbelter og gav beskjed til mannskapet om å ta livbeltene på. Likeledes ga han beskjed om å sette ut styrbords livbåt. Dette lyktes dog ikke, da skipet la seg over til babord side. Kapteinen ga også ordre til å sette ut babords livbåt, men skipet krenget da så sterkt over til babord side at det var umulig. Hele besetningen bevarte en mønstergyldig ro under ulykken. Etter vitnes mening kunne det ikke vært gått stort over tre minutter fra eksplosjonen inntraff og til skipet helt forsvant fra overflaten. Da det ikke var mulig å få ut noen livbåt, hadde folkene ikke noe annet å gjøre enn å hoppe på sjøen, og de fleste hoppet ut på styrbord side. Trykket hadde blåst dekkslukene av, og disse flöt på vannet og folkene reddet seg på dem. Vitnet kom selv opp på

en dekksluke og flöt på denne alene helt inntil kl. 11.00, da han ble tatt opp i bevisstløs tilstand av en gresk motorbåt, hvis besetning tok ham under god behandling og gjenkalte ham til bevisstneten. I samme motorbåt ble opp-tatt 2. maskinist Sverre Johansen, 3. maskinist Peder Lurvik og stuert John Walland. Fra eksplosjonen inntraff og til utover formiddagen, blåste frisk bris SSW, og det var ubetydelig skvalpesjø som vasket over dem som lå på lukene.

Opplest og vedtatt, vitnet edfestet, hvorefter vitnet fratrådte.

Fremstod som

2. vitne Jonas Eriksen. Han henholdt seg til den rapport han hadde undertegnet sammen med kapteinen og 1. styrmann, og forklarte at hans vakt den 16. januar var avsluttet kl. 04,00, da 1. styrmann avløste ham. Helt fra kl. 00,00 kontrollerte han skipets posisjon ved en rekke peilinger og bruk av ekkoloddet. De siste peilinger han hadde tatt var mellom kl. 03,00 og 03,45 da han kontrollerte skipets posisjon ved en rekke peilinger på Oxa fy. Han sto 10 til 15 minutter etter sin vakt sammen med 1. styrmann på broen for å forsøke å få Papas fyr i sikte, men det lyktes ikke og han gikk da og la seg og sovnet inn. Han merket eksplosjonen gjennom kraftige rystelser i skipet, kastet på seg noen klar, sprang ned på ^{dekk} dekket og fikk ordre av 1. styrmann om å gjøre klar styrbord livbåt, men i det samme begynte skibet å krenge over, de så straks at det var håpløst og skipperen sa da til ham: "Forsøk heller babord", og da han kom dit, så han at en hel del av mannska-pet allerede forsøkte å få babord livbåt løftet klar. Men skipet la seg mer og mer over til babord side, sjøen kom like opp til kanten av båtdekket, og han ga da ordre til alle som var ved babord livbåt om å kaste seg i sjøen, og sprang så selv sammen med dem i sjøen. Vitnet ble trykket ned i dragsuget og mistet herunder sitt livbelte. Da han kom opp igjen, kastet sturten, som satt på to luker, en livbøye bort til vitnet. Han ble da enig med dem som lå omkring ham, nemlig sturten og maskinsjefen at de skulle svømme mot land. Straks etter fikk vitnet tak i en luke og brukte den under svømmingen mot land. Han ble tatt opp av en gresk robåt ved 10 - 11 tiden, den samme båten

som reddet kapteinen og åtte andre.

Opplest og vedtatt, vitnet edfestet, hvoretter han fratrådte.

Fremstod som

3.vitne Ole Arntsen, som forklarte at han lå til koys i eksplosjonsøyeblikke. Han fikk da i en fart på seg noen klar, sprang opp på båtdekket, fikk tak i et livbelte og var med på å forsøke å få løs babord livbåt, men alt gikk så fort at han måtte hoppe på sjøen sammen med fyrbøter Jörgensen og en del andre. Vitnet svømte mot land, og ble omsider tatt opp av den greske robåten som reddet kapteinen. Han hadde da ligget og svømt i fem timer.

Opplest og vedtatt, vitnet edfestet hvoretter han fratrådte.

Fremstod som

4.vitne Einar Jensen, som forklarte at han hadde rotørn fra 05,00 til 06,00 og sto ved roret i eksplosjonsøyeblikket. Da eksplosjonen inntraff, sprang vitnet akterut og ropte at skipet var minesprengt. Da han kom akterut, viste det seg at alle var oppe, og han sprang forut til båtene og fikk ordre om å gjøre klar styrbord livbåt. Men de fikk ikke ut styrbords livbåt, og forsøket med å få ut babords livbåt mislyktes også, da skipet sank så hurtig. Han tok da livbeltet og sprang i sjøen fra styrbord side. Han svømte bort fra skipet og gikk dragsuget og ble tatt opp av den greske båten som reddet kapteinen. Han lå og svømte i omtrent fire timer før han ble tatt opp. Vitnet opplyser at han hadde fått klar beskjed om den kurs han skulle styre.

Opplest og vedtatt. Vitnet edfestet, hvoretter han fratrådte.

Ingen av vitnene påhørte de andres forklaringer.

Sjøforklaringen avsluttet klokken 18,30.

Til hjelp under sjøforklaringen hadde man en rekke karter, hvoriblandt 1676 Mediterranean Sea, Gulf of Patrai and Approaches London. Published at the Admiralty 1ste August 1892 under the Superintendence of Captain W.J. Wharton, R.N.F.R.S., Hydrographer, New Edition January 1904. Large Corrections 21st November 1941. Dette kartet var velvilligst stillet til rådighet av de greske Marinemyndigheter i Patras.

Bil. 2. Kartet vedlegges som bilag 2.

Den Kgl. Norske Legasjon i Aten.

Harald Juell
(sign.)
Charge d'Affaires a.i.

stempel

Riktig avskrift bevitnes,

Aten, den 21. januar 1948.

Harald Juell
(sign.)

Charge d'Affaires a.i.

Stempel.

Bilag No. 1.

Kopi H/AEH.
11/2/1948.

Avskrift.

Rapport
for

D/S "Svein Jarl" reise fra Calamata 15/1 til den 16/1 - 1948.

Avgår Calamata kl. 11,00. Dyp. F. 6'2" A. 12'0" fribord 11'4".

Besetningens størrelse 23 mann. Fyrbøter Jøhanson kom ikke ombord til skipets avgang i Piræus den 6/1. Skipet ventet til kl. 18,00. Han hadde vakt fra klokken 16,00 til klokken 20,00. Han kom til Patras den 16/1. Klokken 23.55 går skipet inn i minefeltet, og styrer etter MEDRI no. 12.

Fredag den 16/1.

Fortsetter de oppgitte kurser ifølge Medri. Ekkoloddet brukes til kontroll av kursene. Klokken 0323 forandres kurs til retv. 089. Klokken 0330 Oxa fyr i peiling retv. 359 3 mil av. Klokken 0345 Oxa fyr i peiling retv. 314. Ekkoloddet brukes. Klokken 4.40 forandres kurs til retv. 078, som ble styrt til skipets støtte på mine klokken 05.15. Ekkoloddet brukes til stadig kontroll av kursen.

Cape Patras fyr slukket. Det ble loddet 24-25/26 favner

'idet' skipet passerte Cape Papas fyr etter utseilt distanse, skipets fart 12 mil. Klokken 0440 halv fart, klokken 0505 sakte fart. På breen var foruten 1.styrmann Ingvar Sitter, rormann Einar Jensen, utkikk Kjell Fredriksen. Minen traff i forskipet. Idet skipet stötte på minen, ble med en gang alle mann kalt på dekk, og livbåter delt ut. Det ble også gjort forsök på å få ut begge livbåter, men skipet la seg nesten med en gang over til babo så det var uråd å få båtene ut. Skipet sank på kort tid. Alle skipspapirer gikk tapt. Alle mann hoppet på sjöen. Mannskapet ble reddet etter 5 til 6 timers tid, delvis av fiskerbåter og en motorbåt. Fyrböter Erling Syvertsen fikk venstre fot skadet, han har vært under doktorbehandling. De savnedes navn er fölgende:

3dje styrmann Hans Mong, födt 19/10-1918.	Mong	per. Egersund.
Messegutt Jon Swalus	Sint Petters	Antwerpen.
Salongpike Rakell Walland	Trondheim	Trondheim.
Donkeymann Öivin Skauge	Hommelvik	Hommelvik.
Fyrböter Hans Johansen	Kjernvik	Hassel.
Matros Tarald Johnsen,	Kragerö	Kragerö.
Lettmatros Harry Sörensen,	Öksböl Danmark	Öksböl.
Jungmann Kjell Fredriksen,	Trondheim	Trondheim.
Matros Johan Olsen,	Trondheim	London.

Patras, den 18.januar 1948.

(s.) I.Sitter
1.styrmann

(s.) J.Eriksen
2.styrmann

D/S "SVEIN JARL".
(s.) R+MAUSETH.

fin

Riktig avskrift bevitnes:

Den Kgl.Norske Legasjon i Aten,
den 21.januar 1948.

Harald Juell
(sign.)
Charge d'Affaires a.i.
stempel.

Riktig avskrift bevitnes:

C. J. Juel

R. T. V's Tilsynskontor
Trondheim 14. 1948.

177 APR. 1948

Ad. redernr. 817. Det Nordenfjeldske D/S Selskap.

Krigspensjoneringen K. J. nr. 2299/48. ad. "SVEIN JARL"s forlis.

Sendes Rikstrykerverket, Krigspensjoneringen, Oslo, i ansvar med
R.T.V.s brev 9. d.m.d.

R. T. V's Tilsynskontor
Trendheim

den 13. april 1948.

G. Berglund

K	4192	148
Jnr	17/4	
Inn		
Brev		