

## Hva hendte da Jamaica ble torpedert?

*Det høyt lovpriste 2-binds verk om Nortraships flåte, som gir en fremstilling av den norske handelsflåtes innsats under den 2. verdenskrig, har møtt sterk kritikk blant sjøfolk og krigsseilere. Bl.a. har det vært hevdet at det store, kostbare verk er blitt en tragedie og ikke en honnør for krigsseilerne. Slik leste vi iallfall i den store Sørlandsavisen Fedrelandsvennen ifjor sommer.*

*Når vi gjerne vil omtale denne kritikk her i vår avis, er det ikke minst fordi torpederingen av Anders Jahres MS JAMAICA har fått en fremstilling som lite stemmer med det sjøfolk selv har fortalt.*

I et jubileumsår kan det også ,være verdt å minnes de begivenheter i rederiets historie som må betegnes som tragedier; derfor har vi i dette nr. av vår avis omtalt den sørgelige som skjedde i 1952, da et fly med 25 Kosmos-hvalfangere styrtet i Telemark, og åtte av fem mistet livet, sammen med tre av flyets besetning. Også en annen tragedie vil vi gjerne minnes, nemlig torpederingen av Jahres 2600 tonns skip **MS JAMAICA** , i mars 1943.

MS JAMAICA var en hurtiggående kjølebåt, bare 2.600 tonn, bygd 1937, og allerede i 1941 ødelagt av en magnetisk mine i Bristolkanalen, uten å synke. Den ble reparert, og med sine 17 mil måtte den bli en ekstra verdifull båt i den farlige Atlanterhavsfarten. Hurtigheten gjorde også at den fikk gå alene, ikke i konvoy. Etter 18 turer over havet møtte den sin skjebne i mars 1943. Torpederingen var på denne tid mange, og tapene bekymringsfulle.

Etter avgang fra Liverpool fikk skipet to døgns reise ut i havet en torpedo fra en tysk ubåt. Det var en fulltreffer midtskips, og i løpet av et par minutter var skipet gått ned. 21 mann fulgte med, deriblant kapteinen, **Arnfinn Bergan**, fra Sandefjord. 17 overlevende ble liggende og bakse i sjøen.

En av de overlevende, matros Eilif Henriksen, ga i **JAHRE NYTT nr. 3 1973** en skildring av forløpet. La oss da først og fremst nevne at Eilif Henriksen under det dramatiske hendelsesforløp viste en sinnsro og en evne til å organisere redningsarbeidet som det står ry om.

Etter 22 døgn i livbåt nådde de overlevende endelig inn til Hebriderne. Vi skal her ikke gå inn på detaljer i det som skjedde, men bare nevne at Henriksen ble tildelt St. Olavsmedaljen for sin innsats, han reddet 17 av sine skipskamerater. For øvrig vil vi henvise til vår beretning i det nevnte nr. av JAHRE NYTT.

La oss da i korthet fortelle hva som skjedde under selve torpederingen, slik det er skildret av de overlevende :

17 mann lå og bakset i sjøen etter at båten var gått ned. En livbåt og en flåte fløt opp, dessuten motorbåten, som kom opp med bunnen i været. Ubåten kretset omkring, tok deretter en mann, 3. maskinisten, ombord, forhørte ham, hvoretter han rett og slett ble hvid ut i sjøen igjen. Ubåtsjefen var en ganske ung kar, hard og brutal, sikkert etter Hitlers beste merke. Etter denne episoden satte ubåten full fart mot den lille livbåten og de tre som hadde karret seg opp i den, måtte hive seg ut i vannet igjen. Matros Henriksen, nordlendingen, skiller seg straks ut som den rette befalshavende, og med sine kunnskaper om småbåter får han overbevist sine kamerater om at de ikke må prøve å få motorbåten på rett kjørl før ubåten er forsvunnet. Etter seks timer får de den på rett kjørl og kommer seg opp i den.

Under den rettslige sjøforklaring blir det dokumentert at ubåten - identifisert som U 221 - rente livbåten i senk, under forhold som tydet på at det var gjort med forsett. Videre at tapet av menneskeliv ble så stort, fordi ubåten ikke tok menneskelige hensyn, men kvestet og drepte norske sjøfolk som kavet for livet i sjøen.

Hva skriver så forfatteren av Nortrashipboken? Jo, at ubåtsjefen hadde besværligheter med manøvreringen, og at kollisjonen med livbåten var et uhell.

La oss da for fullstendighetens skyld ta med noen ord fra en artikkel i Sjøfartstidende 25. juni 1977. Der skriver sjøkaptein Arne Hartmark at han kan være enig i at forargede krigsseilere kritiserer Nortrashipbokens forfatter fordi han på et altfor tynt grunnlagsmateriale så å si frikjenner den tyske ubåtsjefen. På den annen side kan det vel hevdes at de overlevende ikke var psykisk skikket etter slike grufulle opplevelser til å gi et sannferdig referat av det som skjedde.

Det er ikke vår oppgave med denne artikkelen å felle noen kategorisk dom over den ene eller den annen. Men hendelsen kan være verdt å minnes.

**From an edition of company A. Jahres magazine, JAHRE-NYTT**

## **What happend during the torpedoing?**

**The highly priesed 2-Volume book work about Nortraships fleet, who give a description of the norwegian merchant fleets offer during the 2.world war have met strong strong critics amongst seamen and warsailors. It's been said that the costly piece of work has been a tragedy and not a honour of the warsailors. This we could read in the newspaper the Fedrelandsvennen last summer.**

**Since we want to mention this critics here in our paper, it's not at least caused by the fact of a torpedoing of the company Anders Jahres MV JAMAICA did get a presentation not complying with the fact those sailors involved have told.**

In a year of a jubilee it's also worth to remember those events of the companies history described as tragedies, namely the sinking of the 2600 tonns ship **MS JAMAICA** , in March of 1943.

**MS JAMAICA** was a fast reefer, at only 2.600 tons, built in 1937, and already in 1941 destroyed by a magnetic mine in the Bristol channel, without sinking. She was repaired, and with her 17 knots she was a very valuable ship in the dangerous trading of the Atlantic. Her speed also did so she could go alone, without any convoy. After 18 trips across the Atlantic, she finally meet her destiny in March 1943. Loss of ships was very many and the loss of lives was of great concern.

After departure Liverpool the ship had two days out to sea when hit by a german torpedo. The torpedo hit admidship and within a time of two minutes the ship went down. 21 men followed in the deep, amongs them the captain, **Arnfinn Bergan**, from Sandefjord. 17 survivals was left alone struggling in the sea.

One of the survivals, able seaman Eilif Henriksen, told to **JAHRE NYTT nr. 3 1973** a short description of the incident. Let us firstly mention that Henriksen under the dramatic circumstances show a strength of mind and ability of organizing the rescue work at great respect.

After 22 days in the lifeboat the survivals reached finally the Hebrides. We shall not go too much in details of what happened, but just mention that Henriksen was honoured with the St. Olavsmedaljen for his effort, he saved 17 of his shipmates. For øvrig vil vi henvise til vår beretning i det nevnte nr. av JAHRE NYTT.

La oss da i korthet fortelle hva som skjedde under selve torpederingen, slik det er skildret av de overlevende :

17 mann lå og bakset i sjøen etter at båten var gått ned. En livbåt og en flåte fløt opp, dessuten motorbåten, som kom opp med bunnen i været. Ubåten kretset omkring, tok deretter en mann, 3. maskinisten, ombord, forhørte ham, hvoretter han rett og slett ble hivd ut i sjøen igjen. Ubåtsjefen var en ganske ung kar, hard og brutal, sikkert etter Hitlers beste merke. Etter denne episoden satte ubåten full fart mot den lille livbåten og de tre som hadde karret seg opp i den, måtte hive seg ut i vannet igjen. Matros Henriksen, nordlendingen, skiller seg straks ut som den rette befalshavende, og med sine kunnskaper om småbåter får han overbevist sine kamerater om at de ikke må prøve å få motorbåten på rett kjøll før ubåten er forsvunnet. Etter seks timer får de den på rett kjøll og kommer seg opp i den.

Under den rettslige sjøforklaring blir det dokumentert at ubåten - identifisert som U 221 - rente livbåten i senk, under forhold som tydet på at det var gjort med forsett. Videre at tapet av menneskeliv ble så stort, fordi ubåten ikke tok menneskelige hensyn, men kvestet og drepte norske sjøfolk som kavet for livet i sjøen.

Hva skriver så forfatteren av Nortrashipboken? Jo, at ubåtsjefen hadde besværligheter med manøvreringen, og at kollisjonen med livbåten var et uhell.

La oss da for fullstendighetens skyld ta med noen ord fra en artikkel i

Sjøfartstidende 25. juni 1977. Der skriver sjøkaptein Arne Hartmark at han kan være enig i at forargede krigsseilere kritiserer Nortrashipbokens forfatter fordi han på et altfor tynt grunnlagsmateriale så å si frikjenner den tyske ubåtsjefen. På den annen side kan det vel hevdes at de overlevende ikke var psykisk skikket etter slike grufulle opplevelser til å gi et sannferdig referat av det som skjedde.

Det er ikke vår oppgave med denne artikkelen å felle noen kategorisk dom over den ene eller den annen. Men hendelsen kan være verdt å minnes.

### ***MANNKAPSLISTE ved senkning***

#### ***De som ikke overlevde 07/03-1943***

Skipsfører	Arnfinn Bergan.
1. styrmann	Samson Myrdal
2. styrmann	Harald Bærulfsen.
3. Styrmann	Charles Berg.
Telegrafist	Erling Johan Lammenes (Sivertsen).
Båtsmann	Aksel Martinius Andresen.
Matros/skytter	Anton Ragnar Johansen.
Matros/skytter	Gunnar Hellerud.
Matros/skytter	Thor Hauff Thoresen.
Matros	Torvald Dale.
Mask.assistent	Arne Nilsen.
Maskinsjef	Rolf Henrik Larsen.
Elektriker	Thoralf Kallin Sedolfsen.
Motormann	Ingvald Karl Storebø.
Motormann	Erik Normann Gulbrandsen.
Motormann	Harald Strandskog.
Smører	Rolf Rynning.
Maskingutt	Bjarne Edin Jacobsen.
Kokk	Christian M. Solberg.
Kokk	John Karsten Jensen
Matros/skytter	Arne Sigvald Johansen (Antatt død tidligere?).

#### ***De som overlevde 07/03-1943***

Matros	Einar Larsen	
Matros	Bjarne Johan Larsen	
Matros	Eilef Daniel Henriksen	
Matros	Olaf Eliassen	
Matros/Skytter	Olaf Olsen	
Matros/Skytter	Chler Øarsem	
Matros/Skytter	Thorbjørn Olsen	
2. maskinist	Karl E. Møller	
3. maskinist	Odd A. Ernstsén	
Kjølemaskinist	Henry Mikalsen	
Motorman	Arne Østheim Fosseli (19)	
Motormann	Olav Olsen	
Motormann	Johan Hauge	
Motormann	Øivind Nilsen	
Stuert	Jens A. Menzoni	
Messegutt	William D. Roberts	(British)
Messegutt	Allan Ratcliff (16)	Liverpool (British)