

Jakob Jacobsen

Skudeneshavn

Jakob Jacobsen var sønn av baker Jacob Jacobsen, de bodde i Bådebakken i Søragedå. Førstereisen for Jakob gikk med skonnerten «Herold» av Skudeneshavn. Han mønstret på som jungmann 29.6.1932 og var da med på de tradisjonelle turene til England etter kull for O.B. Fredriksens kullforretning i Skudeneshavn. O.B. Fredriksen var eier og reder av fartøyet, som forøvrig var det siste seilskipet i Skudeneshavn-flåten. Det ble strøket ut av skipsregisteret i 1934. Jakob gikk iland 3.9.1932. Neste tur var med den kjente Waage-båten M/S «Sysla», der han var jungmann fra 7.12.1932 til 28.6.1933. Senere seilte han som lettmatros til 21.9.1936. Han tok kokke- og stuertskolen og var klar for nye oppdrag til sjøs. Vi kan jo nevne at han i tidsrommet fra 2.9.1937 til 27.11.1938 seilte som stuert på Skudeneshavnskipet «La France»!

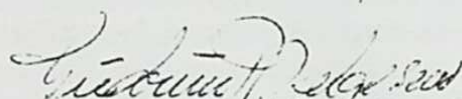
Den 5.3.1940 mønstret Jakob ut som kokk på M/T «Dalfonn» som på den tiden gikk i fart mellom Storbritannia og Karibien. Han kom seg altså ut av Norge kort tid før krigen brøt ut. Etter all sannsynlighet gikk han ombord i Liverpool. Han ble stående ombord i «Dalfonn» til 4.12.1940, da han gikk i land i Liverpool.

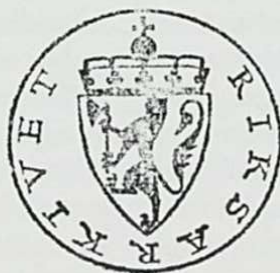
Jakob skulle komme til å oppleve litt av hvert i den tiden han var ombord i motortankeren fra Stavanger. Å krysse Atlanterhavet under krigen var ingen dans på roser. Tyske ubåter herjet og var en stadig fare for dem som skulle holde forsyningslinjene mellom Storbritannia og den



Fødselsnr./ Birt no.	Etternavn/ Surname	For- og mellomnavn/ First and middle name(s)
07.12.12	JAKOBSEN	Jakob

Fartøyes navn/ Name of vessel	Stilling/ Rating	Tilträdt/ Service from	Hyre fra/ Wages from	Fratrådt/ Service to	Hyre til/ Wages to
DALFONN	kokk	ombord pr. 9.4.40		30.11.40	
BUR	stuert	11.12.40		31.3.41 (Syk)	
Innlagt på sykehus i Cardiff. - Døde 1.4.41.					


Gudrun R. Helgesen e.f.



vestlige halvkule åpne. Fra boken om Nortraships flåte (bd I, s. 95), vil vi gjerne trekke fram denne merkelige episoden (dette skjedde i desember 1940 kort tid etter at Jakob var gått iland): «Dårlig vær gjorde at også M/T «Dalfonn» mistet kontakt med konvoi OB 259 og kom opp i en merkelig situasjon den 18. desember 1940 i posisjon 5850N 1611W. Klokken 1615 kom et stort tankskip på ca. 8000 tonn i sikte. Det førte hollandsk flagg, og idet «Dalfonn» nærmet seg, heiste det signalet: «Keep to my starboard side». «Dalfonn» endret kurs, hvoretter hollenderen morset over: «Require to have assistance please stand by all my lifeboats carried away». «Dalfonn» spurte: «What ship» og fikk til svar: «Number 23 of convoy», hvilket i «Dalfonn»s eksemplar av konvoilisten skulle være M/T «Pendrecht». Idet «Dalfonn» styrte nærmere for å passere til styrbord oppdaget man plutselig kl. 1630 en ubåt som hittil hadde vært skjult av tankskipet. Man la også merke til at navnet akterut på tankeren var overmalt, men det var mulig å lese «Mordrecht» eller «Modrecht». Skorsteinsmerket hadde bokstavene OV. Videre noterte man seg at en av livbåtene hang i davitene og flere av de øvrige livbåter lå langs siden. Sjøen var helt rolig. «Dalfonn»s kaptein trakk nå den konklusjon at tankskipet spilte rollen som lokkedue og forsyningskip for ubåten, beordret kanonen akterut i aksjon og fjernet seg for full fart idet telegrafisten sendte signal om situasjonen. Kanonmannskapet avfyrte syv skudd i avstand 6 000 yards økende til 10 000 yards, men ingen traff. Det fremmede tankskipet gjorde ikke forsøk på å engasjere ubåten, men holdt hele tiden sin kanon rettet mot «Dalfonn». Ti n. mil til styrbord observerte man imidlertid et britisk lasteskip som hadde fått øye på ubåten og engasjerte den. Hva som videre hendte kunne man ikke se fra «Dalfonn» fordi dagslyset nå svant hurtig.

Forklaringen på episoden var at U 96, Lehmann-Willenbrock, hadde angrepet tankskipet, som ganske riktig var «Pendrecht» fra OB 259, og truffet det med sin siste torpedo. Da tankskipet ikke sank, hadde Lehmann-Willenbrock muligens tenkt seg å bruke kanonen, men i siste øyeblikk dukket først «Dalfonn» opp og åpnet ild og så det britiske lasteskipet. Dette sammen med handelsskipenes radiosignaler gjorde at han fant det klokest å fortrekke fra en kompromittert posisjon. Hollenderne fikk sitt skip velberget til lands og var sannsynligvis ikke klar over hvilke mørke mistanker de hadde sådd ombord i «Dalfonn». De hadde i beste mening advart det norske skipet om den fare det stevnet mot.”

Jakob stoppet bare en uke i land i Liverpool. Allerede 12.12 tok han hyre omnord i D/S «Bur» som stuert. Det ser ut for at de har tatt en tur til Freetown eller en annen plass i Vest-Afrika. På vei tilbake til Storbritannia i konvoi SLS 64 – som var avgått fra Freetown med 19 skip 30.1. 1941 uten eskorte – hendte følgende ifølge Nortraships flåte (bd I, ss. 133-35): «Denne konvoien var imidlertid

SLS 64, som hadde avgått Freetown med 19 skip den 30. januar og var for nordgående uten eskorte. M/S «Borgestad», kaptein Lars Grotnæss, lastet med bomull, var konvoileder og hadde ansvaret for å gi de øvrige skip ordre og meldinger i samsvar med situasjonen. Foruten «Borgestad», 12 britiske og fire greske skip deltok også D/S «Bur» og D/S «Varangberg» i konvoien, men om morgenen den 12. februar var de sakket så langt akterut at de såvidt hadde kontakt med den. Flere skip i konvoien var bestykket til selvforsvar. «Borgestad» hadde fått montert en 4-toms flatbanekanon akterut i Port Elisabeth i november 1940. Til sammenlikning må nevnes at «Hipper» var bestykket med 8 stk. 8-toms kanoner og 12 stk. 4.1-toms kanoner.

På morgenvakten den 12. februar i moderat sikt fikk man fra de forreste skip i konvoien se et stort krigsskip bære ned mot handelsskipene. I det lengste håpet man at det ville tone det britiske flagg, men kl. 0618 åpnet «Hipper» ild i en avstand av bare 2500 meter. Posisjonen var 3712N 2120W. Konvoiledren må straks ha oppfattet situasjonen i all dens uhyggelige konsekvens. Her ville det ikke bli tale om varselskudd og barmhjertighet, for det lå i sakens natur at panserkrysseren kom til å gå hardt til verks for å tilintetgjøre hele konvoien før noen fikk tid til å unnsnippe. Som konvoileder hadde kaptein Grotnæss plikt til å beordre spredning, og dette har han rimeligvis også gjort, for skip etter skip tørnet rundt og presset maskinene til det ytterste for å legge mest mulig vann mellom seg og angriperen.

«Borgestad» og de øvrige skip i forreste linje fikk imidlertid ikke tid til unnvikende manøvrer. Granatene fra «Hipper» slo ned mellom dem, og panserskipet kom stadig nærmere. I denne situasjonen er det at Grotnæss som konvoileder velger å sloss fremfor å la seg skyte ned uten kamp. Etter alt å dømme har han styrt «Borgestad» mot «Hipper» i et bevisst forsøk på å avlede oppmerksomheten og trekke panserkrysseren så langt bort fra konvoien som mulig.

Under denne manøvrer har kanonbestningen på «Borgestad» ladet og fyrt, ladet og fyrt. Det har ikke vært mulig å få rede på om de traff «Hipper», for de tyske kilder er tause på dette punkt, men det er ihvertfall sikkert at bataljen utviklet seg til noe av en nærkamp. Kapitan Meisel rapporterer at «Hipper» var så kloss i fire skip – ca. 300 meter – at han kunne lese navnene: «Perseus», «Borgestad», «Shrewsbury», «Oswestry Grange». Han sier videre at «Hipper»s kanoner mest mulig ble rettet mot vannlinjen på skipene, men et studium av panserkrysserens artilleriregnskap gir grunnlag for å tro at det også ble skutt på andre mål.

Regnskapet viser nemlig at hovedbatteriet sendte til sammen 247 granater og sekundærbatteriet 760 granater inn mellom handelsskipene. Bortsett fra at man forundres over den dårlige tyske treffsikkerhet, er det ikke noe å si på at disse kanonene ble brukt, heller ikke at 12 torpedoer

ble utskutt. Mer problematisk blir det når man konstaterer at panserkrysseren også tok småskytset i bruk, idet der ble avfyrt 112 prosjektiler av kaliber 3.7 og 60 prosjektiler av kaliber 2 cm. Det er uvanlig at et slagskip bruker mitraljøser til å senke handelsskip, så uvanlig at man i dette tilfelle med stor sikkerhet kan rekonstruere et viktig trekk av denne kampen.

«Hipper» har ikke kunnet ta seg av konvoien i ro og mak. Der har vært et forstyrrende element som har kostet verdifull tid og meget ammunisjon, et eller flere handelsskip som har slåss og som «Hipper» ikke har kunnet løpe fra før de var nedkjempet. Beretningene vil ha det til at «Borgestad» styrte mot «Hipper», og det er da også påvist at avstanden bare var noen hundre meter. Fra «Hipper» har man med det blotte øye kunnet se det norske kanonmannskapet i arbeid på en åpen kanonplattform, ett under omstendighetene logisk mål for slagskipets mitraljøser. Man kan derfor tenke seg at tyskerne i forbifarten har prøvd å bringe den norske kanonen til taushet ved hjelp av småskytset, og man kan også tenke seg en kort salve inn i styrehus og bro for å uskadeliggjøre kaptein og kontroll. Umiddelbart etter har «Borgestad» fått dødsstøtet, enten av tunge prosjektiler eller av en torpedo, og er gått rett ned med alle 31 ombord, derav en kvinne.

Kampen mellom «Hipper» og «Borgestad» må ha funnet sted i første fase av angrepet. «Hipper» brøt av jakten på de flyktende rester av konvoi SLS 64 kl. 0719 etter en times intens og uavbrutt kanonade. Syv skip var gått ned, men 12 skip, derav to i skadd tilstand hadde fått tid til å unnsnippe i sydlig retning, enkelte hadde skjult sine spor bak en røskjerm.

Det er offisielt anerkjent at «Borgestad»s handlemåte var en av årsakene til at «Hipper» ikke klarte å ødelegge hele konvoien. I Brassey's Naval Annual for 1945, s. 14, står følgende: "Med rette anerkjennes den tapperhet som

uttallige ganger er blitt utvist av (den britiske) handelsflåtens skip i trefninger med fienden. Men man er ikke klar over den innsats som skip fra de mindre allierte nasjoner har gjort. Historien om det norske lasteskipet «Borgestad» er et epos som kan sammenliknes med det om «Rawalpindi» eller «Jervis Bay». Skjønt hendelsen fant sted for tre år siden ble det først nå (januar 1945) gjort kjent at dette vesle handelsskipet var leder av en viktig konvoi i Syd-Atlanteren da man fikk se den tyske krysseren «Admiral Hipper» nærme seg. Med fullt overlegg ofret «Borgestad» seg for å gi de andre skip en sjanse til flukt. Hun satte kurs rett mot det tyske krigsskipet, skjøt med sine lette kanoner helt til det siste og gikk ned med alle mann. Kapteinen, Lars Grotnæss, ble posthumt tildelt Norges høyeste dekorasjon: Krigskorset.»

Nødsignalene fra de flyktende britiske skip ble mottatt i Admiralitetet umiddelbart etter at «Hipper» var gått til aksjon mot konvoi SLS 64. Som rimelig kan være utløste de en hektisk travelhet i marinen for dels å komme den nødstedte konvoi til unnsetning, dels for å jage «Hipper». Slagskipet «Renown» og hangarskipet «Ark Royal» med en skjerm av jagere stakk til sjøs fra Gibraltar samme ettermiddag, men «Hipper», som manglet ammunisjon og fryktet for å bli engasjert av britiske styrker, satte korteste kurs for Brest og løp i havn uten å være observert.

I flere dager ventet man på at restene av konvoi SLS 64 skulle løpe i havn. «Varangberg» kom til Gibraltar 17. februar, mens «Bur», som et av de siste skip, nådde inn til St. Miguel på Azorene den 18. februar 1941."

D/S «Bur» kom senere til Storbritannia med lasten. Jakob ble sykeavmønstret 31.3 og døde allerede dagen etter på hospitalet i Cardiff. Der ble han også gravlagt. «Bur» ble skadet under flukten fra «Hipper», og det var vel muligens opplevelsene eller skader etter den redselsesfulle flukten som forårsaket dødsfallet til 29-åringen.