

John Sagens historie

Av Ingvald Sivertsen



Foto: Ingvald Sivertsen.

I dag er John Sagen kanskje først og fremst kjent i Trondheim for sin innsats for at kommunen skulle ta på seg ansvaret for den mishandling og grove omsorgssvikt som flere generasjoner elever ved Stavne skole for gutter med adferdsvansker hadde blitt utsatt for. Ikke minst takket være ham fikk en del av dem for få år siden beklagelser og økonomisk kompensasjon fra det offentlige.

Johns livshistorie gir stoff til ettertanke og grunn til respekt og beundring. I sam-

taler vinteren 2016 har han delt noen av de minnene han har fra et begivenhetsrikt liv, og blant annet fra sin tid på ubåten *KNM Kaura*, som er omtalt i en annen av denne årbokens artikler.

Vanskelige barndomsår i Trondheim og omegn 1939-1945

Etter en episode i et klasserom på Ila barneskole ble John uten videre sendt til den såkalte observasjonsskolen på Stavne. Far var til sjøs i utenriksfart, og mor måtte lete etter nåringen sin i flere dager før hun fant ut hva som hadde skjedd. Dette var i 1939, og John ble boende på institusjonen helt fram til krigen sluttet i mai 1945, til tross for at to år i prinsippet var maksimal lengde for skolens «observasjon» av en elev.

John husker godt dagen for det amerikanske flyangrepet i 1943. Elevene fra Stavne skole var på tur i Leinstrandmarka fra Skjetlein Gård, da de hørte bombeflyene. Guttene skulle få bade i Hestsjøen, og ble ledet av en norsk SS-mann og tidligere frontkjemper, som i en periode vikarierte for skolestyreren. Dagen gikk til militær eksersis med høye tyske kommandorop. Kanskje tenkte vikaren at guttene kunne bli gode soldater, for han fortalte dem om befalsopplæringen sin, og om edsavleggelsen til Føreren. Etter kapitulasjonen rømte han visstnok til Sverige.



Den senere Osloveien skole ble startet i 1903, og drevet fram til 1986. I ettertid er det konstatert at barnevernet og skolen i sin behandling av barna hadde "flyttet etiske grenser".

Guttene hadde forbud mot å snakke sammen når de var ute i arbeid, og fikk korporlig avstraffelse for selv de minste forseelser. Bildet viser luking i 1941. Foto: Schrødersamlingen/Trondheim folkemuseum.

Høsten 1945 rømte også 15 år gamle John - fra Osloveien skole. I øsende regnvær og iført kortbukser tok han beina fatt, og endte i første omgang opp på Orkanger, der han ble tatt hånd om av internerte tyske soldater fra marineluftvernet. De ga ham mat og varme klær, blant annet en uniformsjakke med blanke knapper, som han hadde på seg da han noe senere kom tilbake til Trondheim. På rømmen i byen livnærte han seg ved å bomme penger på jernbanestasjonen. I Ravnkloa fikk han tak i spekesild, kålrabi og gammelt brød, og en tid fant han ly i hytter i Bymarka. Det norske forsvaret hadde etter krigen overtatt den tyske militærleiren på Fjellseter, og John ble hjulpet av en offiser derfra, som brakte ham tilbake til Osloveien

skole. Offiseren sørget i første omgang for at rømlingen slapp korporlig avstraffelse, og kort tid etter også for at han slapp bort fra skolen for godt. John fikk bo hos fattigforstanderen i Børsa, der han ble innlosjert i den ene enden av gårdens våningshus, i et rom helt uten oppvarming. Han var henvist til å vaske seg i kaldt vann i stallen, og fikk verken gå gjennom stua eller spise der sammen med familien.

En drøm går i oppfyllelse og et nytt liv begynner

Som så mange andre unggutter på den tiden, ønsket John seg til sjøs. I køen på hyrekontoret hevet det seg riktig nok røster som slo fast at det ikke gikk an å sende «stavneunger» inn i handelsflåten. Hyresjefen så heldigvis annerledes på saken, og etter noen ukers venting kunne John møte opp på Amerika-kaia i Oslo og gå ombord som passasjer i *Stavangerfjord* med kurs for New York. Fra da av fikk Johns liv en klar retning. Sammen med 200 andre nordmenn fikk han innføring i sjømannsyret; undervisning først i New York og deretter i New Orleans, med dagpenger og reiseutgifter betalt av det norske konsulatet. Det var litt av en overgang for barnehjemsgutten å bli innkvartert sammen med voksne folk i en gruppe med egen oppvarter! I juni 1946 kunne 16-åringen mønstre på som messegutt ombord i Nortraships 10 000 tonns tankbåt *D/S Hegra*.

Dermed var en karriere i den norske handelsflåten begynt. John Sagen sto ombord i *D/S Hegra* året ut, og skikket seg så bra at han i januar 1947 kunne gå ombord i Baltimore som maskingutt på Fred Olsens 5000-tonner *M/S Bra-Kar*. Da han etter fire måneder mønstret av i Kristiansand, tok han turen - med ståplass på toget fra Oslo - hjem til Trondheim. Han kunne unne seg 3 måneders ferie i den byen han to år tidligere trodde han aldri skulle vende tilbake til.

I de neste tre årene reiste John på norske båter, først som smører og deretter som motormann, helt til han 19. mai 1950 mønstret av i Antwerpen og kunne reise til Horten for å ta fatt på ett års tjeneste i marinens Sjømilitære Korps. Den første store opplevelsen der var et tre må-



Foto av John Sagen fra Sjømannsboka hans.



KNM Bergen på vei mot Tower Hill sommeren 1950.
Foto:
John Sagen.

neders tokt til De Britiske Øyer og Irland med jageren *KNM Bergen*, som var blitt innkjøpt fra Storbritannia i 1946, og på den tiden var sjøforsvarets skoleskip. Skipet ble eskortert inn under Tower Bridge, og overalt hvor de kom, ble det gjort stor stas på mannskap og offiserer. Spesielt godt husker John besøket hos vikingenes etterkommere på Isle of Man, med stort oppbud av danselystne unge damer. Jageren ble elegant manøvrert i trange farvann av orlogskaptein Kleppe, som var så liten av vekst at han måtte stå på en kasse på brua for å se skikkelig. Kleppe gikk derfor under navnet «Troll i eske».



Mange begivenheter på 26. dag i måneden ga grunn til å kalle *KNM Stord* for *The lucky '26*. Fra 26. august 1943 seilte jageren som *HNoMS Stord* under norsk flagg og reg. nr. G-26. Skipet spilte en avgjørende rolle ved senkingen av slagskipet *Scharnhorst* 26. desember 1943. På mirakuløst vis hadde det sluppet uskadd fra flere ubåtangrep 26. januar 1944, og fra intense bombeangrep av fiendtlige fly 26. juli 1944. Foto: Wikipedia.

Tjeneste på torpedojagere og MTB'er 1951-1953

Høsten 1951 tjenestegjorde John på torpedojageren *KNM Gyller*. Under landlov på vei til Narvik ble han til stor forskrekkelse for omgivelsene hentet av militærpolitiet. Det viste seg imidlertid at årsaken til «pågrepelsen» var at han var blitt plukket ut til å være med å ta den legendariske jageren *KNM Stord* ut av opplag. Med 240 manns besetning var *KNM Stord* i 1946 den norske marinen største krigsskip. Til stor glede for John var «Troll i eske» i 1951 blitt eskadresjef, kommandørkaptein og øverstkommanderende på flaggskipet.

I 1953 ble John sendt til Horten for å få videreutdanning i Sjøforsvaret. Resulta-

tet av kursene var ikke bare kompetanse på de kjempestore flymotorene i marinen MTB-båter av Rapp-klassen, men også varig nedsatt hørsel, for ørepropper av plast og bomull i ørene ga langt fra nødvendig vern mot 4 500 øredøvende hestekrefter.

Med ubåten *KNM Kaura* 1953-1954

I 1953 begynte den norske marinen å forberede seg på å ta i bruk de ex-tyske ubåtene som i noen år hadde ligget i opplag, og John søkte seg over i ubåtvåpenet. De tre ubåtene fikk et mannskap på i underkant av 50, og omfattet elektrikere, telegrafister, maskinister og navigatører, de siste hadde også hovedansvaret for torpedoene. John fikk være

med på prøvekjøring av *KNM Kya* og *KNM Kaura* på Trondheimsfjorden, og husker hvor moro de syntes det var da de klarte å presse de gamle arbeidshestene opp i en fart på 22 knop, riktig nok uten torpedoer ombord. Den tidligere U-995 og de to andre ubåtene fikk for en tid igjen sin base i Dora 1, og de norske mannskapene var til å begynne med iført den tyske *Kriegsmarines* grå skinnklær, med originale messingknapper. En tredjedel av mannskapet var til enhver tid ombord, mens de som hadde frivakt, ble kjørt med buss opp til brakke 12 på Persaunet. I mai 1954 ble ubåt-våpenets båter og verksteder imidlertid flyttet fra Trondheim til Marineholmen i Bergen, og John flyttet med.

Innkjøringen av *KNM Kaura* innebar en seilas langs Norskekysten, med påfølgende tokt til Storbritannia, der det ble trent på å snike seg inn i trange fjorder uten å bli oppdaget. Som da John gjestet Storbritannia med *KNM Bergen* fire år tidligere, ble mannskapene også denne gangen tatt imot av britene med servering og fest til den lyse morgen.

Tiden ombord i *KNM Kaura* ga John mange gode minner. I fredstid kunne ubåtkapteinene til og med tenke på å gi guttene ombord fine naturopplevelser. John husker spesielt hvordan mannskapet en natt med fullmåne og blikkstilte utenfor Stad i puljer på fem fikk komme opp på brua, og se på fiskerne som rodde garn og dro opp tonnevis av sølvglinsende sild.



En stolt kokk på *KNM Kaura* mønstrer av, og blir fotografert med den pokalen han nettopp har fått av skipssjefen (Nils A. Tiltnes) som takk for vel utført tjeneste. John Sagen sees nederst til høyre. Kokken fikk velfortjent ros for å ha sørget for gode og varierte måltider til 50 mann de siste 12 månedene, en jobb som nok bød på vesentlige utfordringer gitt begrensningene i koke- og ikke minst stekemuligheter. Foto: John Sagen.

Andre ganger kunne det gjelde å ta seg fram nattetid mellom holmer og skjær i opprørt hav. John husker at kapteinen en stormnatt da *KNM Kaura* befant seg utenfor Stad, fant det for godt å få den lokalkjente messegutten opp på brua for å hjelpe til å ta ut kursen. Straks messegutten kom opp, kjente han seg igjen, til tross for at en fyrlykt hadde falt ut.



John Sagen fotografert i 2015 ved en tysk torpedo i *Dora 1*.
Foto: Ingvald Sivertsen.

Ungguttene tok ubåten trygt inn til kai i Måløy, og fikk honnør for det!

Offiserer og mannskap på ubåter har høy status og mange privilegier i enhver marine. Privilegiene er dels en erkjentlighet for farefull og risikofylt tjeneste, og dels en uunngåelig følge av forholdene ombord, der det ofte, og især i krigstid, er vanskelig å ivareta pertentlighet og vanlige militære omgangsformer. Barsk humor og godt kameratskap blir viktig under slike forhold. Mannskapene kunne være nokså viltre i sine eskapader når de hadde landlov, men guttene ble alltid godt ivaretatt og beskyttet av skipssjefen.

Både i krig og fred kan ubåtmannskaper bli utsatt for hendelser som gir forbigå-

ende eller varig tjenesteudyktighet. Selv om befalet kunne bære over med ureglementerte sprell fra mannskaper med landlov, måtte de være konsekvente når det gjaldt å ta ut av tjenesten dem som av ulike årsaker ikke lenger var egnet. John husker godt hvordan det ene dybderoret på *KNM Kaura* utenfor Tromsø en gang ble truffet av propellen med en slik kraft og en slik støy at sjokkvirkningen i maskinrommet kunne sammenlignes med effekten av en synkemine. Hans maskinistkollega Gunnar ble liggende som i transe, og var ute av stand til å reagere

når han ble tilsnakket. Kameratene var både opptatt av å skaffe hjelp så raskt som mulig, og av å hindre at skipssjefen skulle sende Gunnar på land som udyktig for videre tjeneste. Slik situasjonen var, mente de det ikke kunne komme på tale å varsle skipssjefen eller ta Gunnar ut gjennom sentralen og tårnet. Han ble derfor raskt iført paradeuniform og smuglet ut gjennom bakre torpedoluke så snart *KNM Kaura* var kommet i havn i Tromsø, der ubåten ble dokket og reparert. Gunnar ble sendt i drosje opp til Grand Hotell, fortsatt ute av stand til å reagere på tiltale eller andre ytre stimuli. Men etter to halvlitere kom gjennombruddet: Gunnar så seg om, og forkynte med sterk røst at det var på høy tid å by opp til dans, for «det var da flust med kvinnfolk på hotellet»!



Fra 1955 til 1962 var den tidligere *D/S Frøya* å finne som skoleskip ovenfor Bakke bro under navnet *D/S Trøndelag*. Da overtok Fosens "fjordbuss" *M/S Aure* både navnet Trøndelag og funksjonen som skoleskip. Foto fra boka *Sør-Trøndelag*, utgitt av Fylkesutvalget i Sør-Trøndelag. Johan Grundt Tanum, Oslo, 1958.

Skoleskipet *Trøndelag* og sjøguttskolen på Persaunet

Johns tjeneste i marinen var over i 1956, og etter mer verkstedpraksis i England kunne han dette året motta sertifikat både som dampskipsmaskinist og som motormaskinist, og dessuten gifte seg med sin Gerd. Nye år med hyre ombord i norske båter brakte ham til havner både i Europa og Australia, før han i 1962 endelig mønstret av i Amsterdam og vendte tilbake til hjembyen. Der ønsket fungerende maskinsjef på *D/S Trøndelag* avløsning (han var allerede pensjonert maskinsjef fra Regionsykehuset). John gikk inn i stillingen, og overtok

samme år jobben som maskinsjef også på motorskipet som ble sjøguttskolens nye skoleskip.

Etter en kort tid ombord i den nye *M/S Trøndelag* ble John i mars 1963 ansatt som lærer ved Statens sjøguttskole på Persaunet. I flere år underviste han stadig nye elevkull i maskinfag. Elevene ble overført til halvannen måneders praksis på skoleskipet etter halvannen måneders teoriundervisning i Persaunet leir, der de hadde egne «lugarer», «bysse», matsal, klasserom, kinosal og svømmebasseng. Sjøguttskolen holdt til i det som nå er Ubåtsvingen 1a. John var

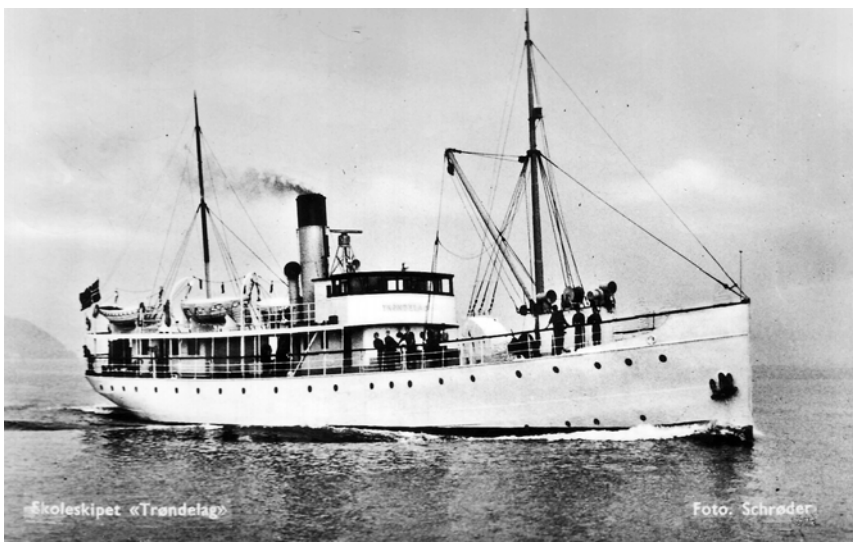
svært populær blant guttene ikke minst fordi han hver onsdag kveld brukte fritiden sin til å kjøre film for dem, helst cowboyfilmer og krigsfilmer. Flere ganger tok han elevene med på ekskursionsjoner; for eksempel med buss til Ålesund der flere av verdens største tankskip den gangen lå i opplag.

Behovet for sjøgutter var lenge stort. I en lang periode var over tusen første-reisgutter hvert år på kurs i Norge, og sjøguttskolen i Trondheim kunne ha opptil 6 årlige opptak på 50 elever. Utpå 1970-tallet begynte etterspørselen å ebbe ut. Sjøguttskolen, som nå het *Statens sjøaspirantskole*, ble nedlagt, og fylkeskommunen overtok ansvaret for den maritime utdanningen i Trondheim. Fram til han gikk av ved oppnådd pensjonsalder, var John adjunkt ved maskinistkolen på Ladehammeren. Med sin lange erfaring fra ulike skip både i handelsflåten og marinen, og med karakteren særdeles godt både i fysikk og

tekniske fag på vitnemålet, er det ikke rart at John kunne ha en krevende undervisningsstilling på videregående skoles nivå. Med tanke på at han som niåring ble tatt ut av folkeskolen og i flere år var frarøvet enhver mulighet til å skaffe seg grunnutdanning, blir karrieren hans imidlertid svært imponerende.

I dag kan John Sagen se tilbake på mange år som forretningsdrivende både i Ulstadløkkveien og i Jomfrugata. For mange trøndere er han kjent for sine kunnskaper om antikviteter, for sitt engasjement i offentlig virksomhet, lokalpolitikk og foreningsvirksomhet, og for sin aktivitet som auksjonarius i Melhus Auksjonsforretning.

Ingvald Sivertsen, f. 1946, tidligere lektor ved Strinda videregående skole og førsteamanuensis ved NTNU.



Skoleskipet
"D/S Trøndelag". på Trondheimsfjorden.
Postkort utlånt
av
Jon Kvistedal.