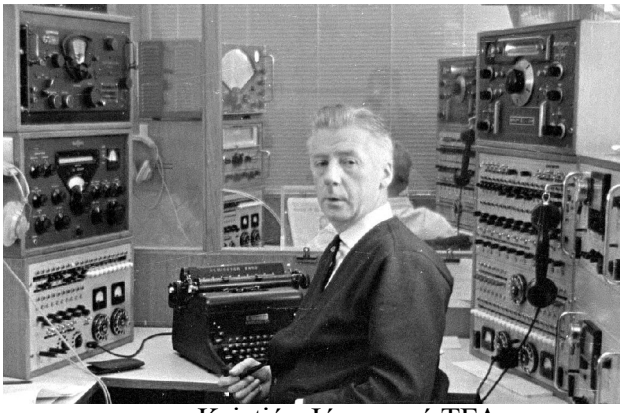
Kristján Jónsson loftskeytamaður.

Stríðssiglingar

1939

Ég var skráður loftskeytamaður á E/S Brúarfoss 21. ágúst 1939 til að leysa af Pétur Brandsson einn túr. Farið var frá Reykjavik sama dag til Fáskrúðsfjarðar, Grimsby og Kaupmannahafnar. Við komum til Grimsby 27. ágúst og til Kaupmannahafnar 2. september. Margir farþegar voru með, þ.á. m. Árni Pálsson prófessor og margir stúdentar á leið til náms í Kaupmannahöfn. Einnig var með okkur fjöldi Englendinga, Þjóðverja og fleiri. Á leiðinni út var mikil spenna í loftinu eftir að fréttir bárust um samninga milli Rússa og Þjóðverja, sem kom flatt upp á alla. Þá söfnuðust margir saman í og fyrir utan loftskeytaklefann til að fylgjast með fréttum og menn óttuðust að stríð kynni að brjótast út.

Á leiðinni frá Grimsby til Kaupmannahafnar réðust svo Þjóðverjar inn í Pólland og annan daginn okkar í Kaupmannahöfn sögðu Bretar og Frakkar Þjóðverjum stríð á hendur. Ja sagði gamall vélstjóri um borð, sem uppnefndur var "feiti Jensen" ,,Byrja nú hörmungarnar aftur." Hann hafði upplifað síðasta ófrið. Í Kaupmannahöfn var stoppað í 7 daga, það þurfti að mála skipið merkjum hlutlausra bjóða, íslenska fánann á síðurnar og nafnið Ísland á áberandi hátt.



Kristján Jónsson á TFA

Meðan á dvölinni stóð komu knattspyrnumenn úr Val og Víkingi frá Þýskalandi, en þar höfðu þeir verið í keppnisferð, sem ekki lauk vegna stríðsástands. Þar á meðal voru nokkrir vinir mínir úr Víkingi, Brandur Brynjólfsson, Haukur Óskarsson og Þorsteinn Ólafsson. Þeir voru í hálfgerðu reiðileysi vegna þess að þetta var ekki á áætlun þeirra og höfðu þeir því hvergi matstað fyrst og áttu lítið af peningum. Ég stalst til að smyrja margar brauðsneiðar í kaffitíma og síðan komu þeir upp í loftskeytaklefa og þar var haldin smáveisla. Síðan fengu þeir mat hjá K.F.U.M. í gegn um Valsmennina svo ástandið lagaðist.

Við fórum frá Kaupmannahöfn 9. september. Siglt var 30 mílur norður fyrir Bergen innan skerja og voru 90 farþegar með. Þurfti að taka afturlestina undir suma farþegana vegna plássleysis. Ég hafði nóg að gera við að taka á móti tilkynningum um lagningu tundurdufla, sem allsstaðar var verið að leggja, bæði frá Danmörku, Noregi og Svíþjóð. Frá Bergen fórum við svo beint upp að Austurlandinu og allt gekk vel. Aðeins einu sinni voru við stöðvaðir af ensku herskipi og var morsað á milli skipanna og svör gefin við mörgum fyrirspurnum.
Til Reykjavíkur komum við svo 14. september og var þetta fyrsta íslenska skipið sem kom frá útlöndum eftir stríðsbyrjun.

Síðan átti ég frí þar til ég fór einn túr á E/S Gullfossi til Akureyrar með viðkomu á Patreksfirði, Ísafirði og Siglufirði. Túrinn var stuttur eða frá 29. september til 4. október. Á leiðinni suður mættum við 5 þýskum fragtskipum við Horn, en þau höfðu legið í Reykjavík frá stríðsbyrjun. Seinna frétti ég að þau hefðu öll komist heim til sín, óséð af Bretum.

Á Patreksfirði hitti ég Gísla Bjarnason skipstjóra á B/V Verði og varð það úr að ég réði mig sem loftskeytamaður á togarann Vörð og átti ég að fara um borð þegar hann kæmi úr slipp í Reykjavík í lok október mánaðar.

Hinn 31. október var ég skráður á Vörð og fór um borð í Reykjavík þar sem hann hafði verið í slipp. Við fórum af stað kl. 23:00 áleiðis til Patreksfjarðar. Þangað komum við um miðjan dag 1. nóvember. Ég stóð á bryggjunni og horfði á þessi stóru, bröttu og dökku fjöll.

Hvað var ég að þvælast til Vestfjarða? Það var komið stríð, heimsstyrjöld, og ég ætlaði að fara að sigla? Ég held að ég sé að verða ruglaður. Heimsstyrjöld, það var eitthvað óhugguleg við þetta orð, þetta var eitthvað sem heyrði fortíðinni til en var orðin andstyggileg staðreynd. Ég var í fríi í nokkra daga meðan verið var að útbúa skipið til veiða og fékk mér herbergi á góðum stað í bænum og gekk í mötuneyti til að matast. Útgerðarmenn sögðu að það myndu vera 80% líkur að við myndum sleppa í gegnum stríðið og ég spurði. ,,Þýðir það að ef við siglum tíu túra þá verðum við skotnir niður tvisvar"? Þetta var auðvitað útúrsnúningur.

Vörður BA 142

Við lögðum svo af stað 12. nóvember og fórum að veiða undan Vestfjörðum, aðallega út af Dýrafirði og eins á Halanum en þaðan þurftum við oft að stíma upp undir vegna NA storms, sem var tíðum og fórum þá á grunnslóð.

Fiskur var sérlega tregur þennan fyrsta túr. Aftur á móti heyrði ég nokkrum sinnum neyðarmerkið SOS frá þýskum skipum nálægt okkur. Þau voru að freista þess að komast milli Íslands og Grænlands á leið heim en herskip Breta voru á þessum slóðum og sökktu flestum þessum skipum en björguðu þó áhöfnunum fyrst. Þjóðverjarnir sendu þessi neyðarskeyti fyrst og fremst til að vara önnur þýsk skip við, þeir vissu að engir gátu skipt sér af björgun. Bretar hefðu ekki leyft það.

Við vorum 14 daga á veiðum og sigldum síðan til Englands. Það var dálítil spenna í mönnum að fara í þessa fyrstu ferð yfir svokallað hættusvæði. Allt gekk samt vel og við lönduðum 3. desember 1700 kittum (63kg) og seldum fyrir 2400 pund, sem þótti ágætt. Næstu túrar gengu allir vel nema hvað björgunarflekinn á dekkinu var alltaf að losna. Þá var slegið á stopp.

Loftskeytaklefinn var aftur í neðan dekks og ég fékk oft að hrökkva við, hélt að nú hefði kafbátur stöðvað skipið. Þá setti ég alltaf stöðina í gang til að vera viðbúinn af eitthvað færi úrskeiðis. Þetta skeði í hverjum túr fyrsta árið og var alltaf jafn hvimleitt. Annan túrinn lönduðum við á þriðja degi jóla og varð salan 3000 pund svo auðséð var að verðið á fiskinum fór sí hækkandi. Eitt sinn skeði það í þessum fyrstu túrum að kviknaði í kolunum í boxunum. Það var sjálfsíkveikja sem orsakaðist af hita sem myndaðist líkt og þegar kviknar í heyi. Þetta var talsverður eldur en tókst þó tiltölulega fljótt að slökkva hann. Þetta var á miðju hafi á heimleið frá Englandi.

Dálítið óhugnanleg reynsla en þennan annan túr fengum við miðunarstöð um borð sem átti eftir að koma sér mjög vel. Yfirmennirnir á skipinu höfðu ekki siglt með slíkt tæki áður og höfðu hálfgerða vantrú á því fyrst en þegar ég miðaði radíóvitann í Vestmannaeyjum í vitlausu veðri og dimmu og miðunin reyndist hárrétt

breyttist það viðhorf. Skipstjórinn sem var þennan túr, Þórður Þorsteinsson, mikill heiðursmaður, kallaði mig niður í klefa sinn og vildi borga mér extra dagkaup fyrir, sem ég tók auðvitað ekki í mál en þetta sýndi það traust sem hann hafði á miðunarstöðinni.

Verst var að Bretar slökktu á öllum radíóvitum sínum á tímabili svo við urðum að treysta á Malinhead radíó og Portpatrik radíó þegar við sigldum út en þær sendu sjaldan svo það varð að bíða eftir að í þeim heyrðist þessa stuttu stund sem þær kölluðu út svo kallaðan viðskiptalista. Samt var þetta mikil bót þó við værum dálítið langt frá þegar við þurftum fyrst að miða, ca. 180 sjómílur.

1940

Fyrsti túrinn á árinu 1940 byrjaði rétt eftir nýár. Hann varð dálítið óvenjulegur að því leyti að við vorum einskipa á Halanum og 9. janúar heyrði ég SOS frá DOHU, sem samkvæmt skipalistanum um kallmerki hét Bahia Blanca. Ég svaraði fljótlega og fékk þær upplýsingar að skipið hefði rekist á ísjaka og mikill leki væri kominn að því. Skipið hafði einnig samband við Reykjavík radíó og aðra togara sem virtust nærri. Þeir voru Garðar, Egill Skallagrímsson og Hafstein sem talaði mest við DOHU, einnig voru fleiri skip út af Dýrafirði.

Það kom upp úr kafinu eftir radíómiðunum sem Vörður og Garðar tóku að þeir togarar voru nær skipinu en við, svo einhver þeirra varð því að fara skipinu til aðstoðar. Varð það úr að Hafstein tók það að sér. Þeir voru ca. 40 mílur frá en við á Halanum um 70 mílur frá þeim. DOHU gaf upp stöðu 66.09 N og 26.20 V, sem reynist rangt svo munaði 15 mílum, enda hafði skipið ekki séð land í 30 daga. Sá þýski var bjartsýnn að búast við hjálp áður en bresku herskipin tækju hann því hann sendi á alþjóðlegri neyðarbylgju sem heyrðist mörg hundruð mílur þannig að þetta gat ekki farið fram hjá Bretum frekar en öðrum. Honum vildi það til happs að engin herskip voru nærri sem var óvenjulegt. Hafstein fór af stað um kl. 22:40 og var kominn á staðinn um 5 leytið um morguninn.

Ég hafði fylgst með öllu og um morguninn kl. Um 05:30 sá ég tvo tundurspilla stíma fulla ferð suðvestur eftir en þeir komu norðan að. Þeir voru því heldur seinir á staðinn. Hafstein tókst að bjarga öllum skipverjum , 62 að tölu og fór hann með þá til Hafnarfjarðar. Þótti þetta mikið afrek því hvasst var af SV og talsverður sjór.

Síðan kom upp sá kvittur að þetta myndu vera dulbúnir hermenn sem ættu að aðstoða Þjóðverja ef þeir gerðu innrás í landið. Auðvitað var þetta algert ,,hysteri”. Skipið hefði þá að sjálfsögðu farið nær landi því líkurnar á því að Bretar myndu hertaka það svo langt frá landi sem það var eða um 40 sjómílur voru 100 á móti einum en svo sérstaklega stóð á einmitt þennan dag að ekkert breskt herskip var á þessum slóðum.

Siglingum var haldið áfram allan þennan vetur og voru túrarnir hver öðrum líkir, oft stormar og flekinn á dekkinu að losna svo slá varð á stopp meðan hann var lagfærður. Og alltaf hélt ég að við værum að stoppa vegna kafbáts svo ég setti loftskeytastöðina í gang til að vera við öllu búinn. Svo vandist ég þessum vandræðum með flekann þó var alltaf óþægilegt þegar slegið var á stopp í miðju hafi eða nálægt Englandsströndum og vita ekkert hvers vegna, þar sem loftskeytaklefinn var aftur á. Alltaf jókst neyðarmerkjafjöldinn frá skipum sem urðu fyrir árásum þýskra kafbáta og flugvéla. SSS torpedoed og position sendu þeir sem urðu fyrir kafbátsárásum, en AAA de kallmerki ásamt posisjon þeir sem flugvélar réðust á.

Oft sigldum við gegnum brak á sjónum, stundum tímum saman enda var aðal hættusvæðið fyrir norðan Skotland og Írland á þessum tíma þar sem skipalestirnar sem komu frá Ameríku fóru um. Það voru

endalausir girðingastaurar, kassar og alls konar drasl sem flaut á sjónum sem sýndi að þar höfðu mörg skip verið skotin niður. Svo voru flest neyðarmerkin sem ég heyrði frá þessum svæðum. Þarna var hart barist og mikill harmleikur fór fram enda björguðu íslensk skip rúmlega 1100 mönnum af niðurskotnum skipum árið 1940. Um mánaðamótin mars apríl tók ég fyrsta fríið, átti þá 25 ára afmæli og búinn að sigla 5 túra í röð. Það var þægileg hvíld og skemmtileg.

Um miðjan mánuðinn fór ég aftur af stað og var tekinn um borð í Grindavík í miklu norðaustan roki og héldum við beint til Englands og var sá túr tíðindalaus. Í næsta túr út til Englands, á miðri leið, fréttum við að landið hefði verið hertekið af Bretum, það var 10.maí. Nú var heimkoman dálítið öðruvísi. Þegar við komum frá Englandi áttum við að koma við í Reykjavík samkvæmt skipunum frá Bretum því nú voru það þeir sem réðu. Þegar við nálguðumst Gróttu höfðum við samband við breskt eftirlitsskip sem sagði okkur að hafa uppi sérstök merkjaflögg, matsveinninn talaði við þá og misheyrði hvaða flögg ætti að nota. Auðvitað hefðu þeir átt að senda þetta á ljósmorse, þá hefði ekkert farið á milli mála. Við héldum því beint í átt til hafnar en þá kom fallbyssuskot framan við skipið en við héldum áfram grandalausir. Þá kom annað skot miklu nær og það þriðja rétt á eftir bara milli mastra svo hvein og söng í öllu. Í því kom lóðsbáturinn upp að okkur og Jón Axel lóðs kallaði til okkar: ,,Eruð þið vitlausir, hann er að skjóta á ykkur, snúið undir eins aftur að varðskipinu, þið eruð með vitlaus merkjaflögg". Við hlýddum auðvitað strax og settum upp réttu flöggin og allt var í lagi. Þeir sem skutu á okkur voru staddir á Valhúsahæð með stóra fallbyssu.

Nú var kominn annar blær á bæjarlífið í Reykjavík en var áður enda nú kominn erlendur her í bæinn. Við höfðum stutta viðdvöl og héldum síðan áfram heim til Patreksfjarðar. Nú var haldið áfram að veiða og sigla en seint í júní fengum við frí í hálfan annan mánuð vegna þess að skipta þurfti um trédekkið sem var orðið mjög lélegt. Ég notaði tækifærið og skrapp heim til Reykjavíkur og upplifði mjög skemmtilegt sumar. Í september var svo haldið áfram að fiska og sigla. Nýr skipstjóri, Guðmundur Jóhannsson, tók nú við og sigldi til Englands en Gísli Bjarnason stundaði veiðarnar.

Um haustið kom aftur fyrir að kviknaði í kolunum í boxunum og var nú talsverður eldur. Við vorum staddir ca. 20 mílur frá Blakki og héldum því beint til Patreksfjarðar og höfðum samband við slökkviliðið á staðnum svo þeir gætu verið tilbúnir. Þegar við komum að bryggju var farið að skíðloga upp úr dekkinu en það var fljótlega slökkt og nýtt stykki sett í staðinn fyrir það sem brann. Þetta var sjálfsíkveikja eins og í fyrra skiptið. Svo var haldið áfram að fiska og sigla með aflann út til Englands og alltaf voru neyðarskeytin að aukast, SSS de kallmerki og torpedoed AAA var sent þegar þýsku flugvélarnar réðust á skip svo var send út staðarákvörðun. Þrjú RRR voru send ef um ofansjávar herskip var að ræða og þrisvar QQQ ef það voru dulbúin fragtskip, hjálparbeitiskip sem voru mest í suðurhöfum. Þetta var nokkuð sniðugt fyrirkomulag því það heyrðist strax um hvaða hernaðartæki var að ræða, þetta auðveldaði Bretum að koma til aðstoðar ef þess var nokkur kostur.

Seint í september í Fleetwood, þegar nýbúið var að landa, komu breskir hermenn og sögðust eiga að taka loftskeytastöðina burt og tjáði ekkert að mótmæla, síðan spenntu þeir hana frá og hífðu upp á bryggju en hún slóst við dokkuvegginn og þar með brotnaði aðal sendilampinn.

,,Við erum að taka senditæki úr öllum íslenskum togurum sem hér eru staddir þessa dagana. Við álítum að þið hafið samband við Þjóðverja, þýsku kafbátana enda hafið þið ekkert tjón beðið ennþá og það þykir okkur grunsamlegt". Alls hirtu þeir loftskeytastöðvar úr 17 togurum. Ég notaði tækifærið á heimleiðinni til að mála klefann. Sjómenn urðu auðvitað æfir yfir þessu tiltæki og heimtuðu stöðvarnar um borð aftur. Ólafur Thors gekk í málið og kippti þessu í lag og í næsta túr fengum við allir stöðvarnar um borð aftur. Þetta var óttalega fáránlegt af Bretum og álit okkar á þeim minnkaði mjög vegna þessara aðgerða.

Þann 25. nóvember vorum við á Halanum að fiska. Þá komu í Ríkisútvarpinu tilkynningar þess efnis að við

ættum að koma okkur í burtu og nær landi því nú skyldi lögð tundurduflagirðing yfir Halann og alla leið að Grænlandsísnum. Sama kvöld sáum við á togaranum Verði tvö stór flutningaskip ásamt tundurspillum vera að vinna að þessu verki. Þetta var auðvitað gráböl vað fyrir okkur, það þýddi minni líkur á góðum afla. Næsta ár var þetta bannsvæði að vísu minnkað. Þetta var í rauninni bjánaleg ákvörðun vegna þess að það var næstum árvisst fyrirbæri að hafísinn fór yfir þetta svæði og sprengdi auðvitað duflin eða sleit festingarnar enda voru næstu ár fljótandi dufl um allan Halann. Stundum sáust jafnvel 8 til 10 tundurdufl á reki í einu og var þetta mikill ófögnuður eins og nærri má geta. Svona var þetta víðar í kringum allt landið, þessi fjári vildi slitna upp mjög víða. Til dæmis voru iðulega mörg dufl í kringum Suleskery fyrir norðan Skotland. Víða á Íslandi rak þessi dufl upp í fjöru og sprungu þar með miklum látum. Einnig var mörgum duflum sökkt af íslensku varðskipunum og nálgaðist tala þeirra um 2000 áður en yfir lauk eða til loka stríðsins.

Þegar loftskeytastöðvarnar voru komnar um borð í skipin aftur var það gert að skyldu að hafa þær innsiglaðar nema við máttum hafa talstöðvarnar opnar til notkunar meðan verið var á veiðum. Þess vegna þurftum við á Verði alltaf að koma við í Reykjavík bæði á útleið og heimleið. Við máttum aldrei tala um veður og voru hörð viðurlög ef þær reglur voru brotnar.

Eftir gott gengi siglinganna varð nú fyrsta slysið þegar togarinn Bragi fórst. Það var keyrt á hann á legunni utan við Fleetwood og snerist hann við og sökk. Einungis þrír menn komust af en 10 fórust. Þetta gerðist í svarta myrkri og bæði skipin ljóslaus. Skipið sem sökkti Braga var ferja milli Fleetwood og Isle of Man. Nokkru seinna varð svo togarinn Arinbjörn Hersir fyrir loftárás þýskrar flugvélar og særðust 5 menn af vélbyssuskothríð þegar þeir voru komnir í björgunarbáta, síðan var farið með áhöfnina til Írlands og skipið dregið til lands lítið sem ekkert skemmt. Þetta skeði rétt fyrir jól 1940. Vörður kom heim til Patreksfjarðar á aðfangadag jóla 1940 úr 15. túrnum frá stríðsbyrjun svo við fengu dásamlega jólahelgi í góðu veðri.

Á annan í jólum fórum við svo aftur af stað og beint á fiskirí út af Vestfjörðum, við skruppum inn á Patró á gamlaársdag. Flestir fóru á ball sem endaði nú með slagsmálum við áhöfn á ensku fragtskipi og voru tveir menn stungnir með hnífum og særðist einn maður alvarlega en hinn lítið, það var fyrsti vélstjórinn okkar, Jens Jensson. Útlenda skipshöfnin var svo æst að þeir þutu um borð og hugðust skjóta af fallbyssum á bæinn en setuliðinu á staðnum, þremur mönnum, tókst að koma í veg fyrir áformin. Ég var ekki á þessu balli. Hafði öðrum hnöppum að hneppa enda áttum við að sigla út aftur eftir miðnætti. Þannig endaði þetta viðburðaríka ár hvað mig varðaði.

1941

Haustið 1940 hófu Þjóðverjar loftárásir á vesturströnd Englands og sáum við á Verði þegar ráðist var á Liverpool en það var um 35-40 km bein loftlína frá Fleetwood til Liverpool. Frá dokkunni sáust eldarnir yfir borginni og þegar kúlurnar frá loftvarnabyssunum sprungu í loftinu og breiddu úr sér eins og blómaknappar eða rakettuskot í gamlársdegi. Þetta var furðulegt og óhugnanlegt sjónarspil. Ekki vinnast stríð með þessum tilgangslausu árásum á saklausa borgara. Svona var stríðið, eintómt brjálæði, andleg bilun. Þannig hélt þetta áfram fyrstu mánuði ársins 1941 og alltaf heyrðust neyðarskeytin í auknum mæli.

Mér er sérstaklega minnisstætt SSS merki frá Siamese Prins. Þá vorum við nálægt Barrahead á heimleið. Þetta var 18. febrúar. Allir fórust sem á skipinu voru sem var ca. 30 mílur frá okkur. Einn skipverja hafði nefnilega verið á Anglo Saxon, bresku skipi sem var skotið niður við Azoreyjar sumarið áður og fórust flestir en 7 komust í bátana, margir helsærðir. Þá rak í margar vikur matar- og vatnslausa og dó einn af öðrum úr vosbúð og sárum. Tveir komust af, rak á land á Bahamaeyjum. Voru þeir allan veturinn að ná sér.

Svo fór annar þeirra sem farþegi með Siamese Prins og fórst þar. Þessi saga birtist í Sjómannablaðinu Víkingi 1942 og þá sá ég í dagbók stöðvarinnar að einmitt þetta neyðarskeyti var fært inn kl. 18:00 þann 18. febrúar. Þá var mjög vont veður á þessum slóðum. Næsta túr tók ég mitt annað frí frá siglingunum og dvaldi heima þennan tíma og skemmti mér vel. Á meðan gerðust mörg ógnvænleg tíðindi. Vörður fór á veiðar 23. febrúar og lenti þá í mjög vondu veðri. Þá fórst togarinn Gullfoss með allri áhöfn, 19 mönnum. Þetta veður var 28. febrúar, þá bjargaði togarinn Vörður mb. Guðbjörgu sem var á reki í Jökuldjúpi og þótti þetta mikið afrek enda fékk skipshöfn Varðar afreksbikar Sjómannadagsins þetta ár. Síðar bárust fréttir í byrjun mars um hreina morðárás á línuveiðarann Fróða sem var á leið til Englands og voru 5 menn af 11 myrtir með vélbyssu- og fallbyssuskothríð.

Þegar minningarathöfn fór fram vegna þessa manntjóns 17. mars kom Vörður frá Englandi með skipsfleka af togaranum Reykjaborg, sem Vörður fann á reki ca. 140 sjómílur NV af St. Kilda. Var flekinn sundurskotinn svo auðséð var hvað komið hafði fyrir. Síðar fréttist að tveir menn hefðu bjargast en 13 verið skotnir niður ásamt skipinu. Þetta voru hrein morð á vopnalausum mönnum. Sama dag eða daginn eftir hlaut línuveiðarinn Pétursey sömu örlög. Þakið af brúnni fannst um haustið og í því voru mörg vélbyssuskot og botn úr fallbyssuskoti úr 4 þumlunga byssu. Þetta kom flatt upp á alla, menn höfðu búist við því að skip yrðu skotin niður og mönnum gefinn kostur að fara í björgunarbáta. Þarna var því um hreinar morðárásir að ræða. Í veðrinu 28. febrúar fórst togarinn Gullfoss með 19 mönnum svo þetta var orðið mikið manntjón á fáum dögum. Íslensku skipin sigldu ávallt með fullum siglingaljósum og voru öll merkt íslenskum fánum á síðunni.

Nú var sest á rökstóla og skipin hættu siglingu í bili. Eitthvað varð að gera. Loks var fallist á að brynverja stjórnpallinn og láta öll skipin fá vélbyssur og riffla til að geta a.m.k. varist eitthvað. Einnig var ákveðið að skylda skipin til að sigla tvö og tvö saman sem var talsvert öryggi, eins var ákveðið að sigla ljóslaust en aðeins með lanternur. Við á Verði fórum því á saltfiskveiðar í einn mánuð og síðan var farið að brynverja brúna og tók þetta sinn tíma. Ég fékk frí á meðan nema ég þurfti að vaka um borð í skipinu á legunni á Patreksfirði í um það bil mánaðartíma. Ég réri um borð á kvöldin og í land á morgnana, þá fór skipshöfnin um borð til vinnu. Það var hálf nöturlegt að híma um borð aleinn í köldu skipinu, ég þurfti einungis að halda við eldinum á kabyssunni. Svo gat ég hlustað á útvarp. Heyrði ég vel útlenskar stöðvar. Eftir þetta fékk ég þriggja vikna frí í Reykjavík og naut þess reglulega vel að vera heima.

En mikið þótti mér bæjarbragurinn hafa breyst. Alls staðar fullt af hermönnum og mikið sukk, menn fóru í Bretavinnu í stórhópum og þénuðu vel að þeir sögðu en ég man hvað ég var hneykslaður, ég hálfleit niður á þetta fólk, þess vegna ákvað ég að halda áfram að sigla þótt hættan virtist hafa margfaldast. Enda fóru þá margir af kollegum mínum alfarnir í land svo erfitt var að útvega næga loftskeytamenn, þó bjargaði það talsverðu að nýútskrifaðir loftskeytamenn komu með árganginum sem útskrifaðist 1941.

Í júní var svo Hekla skotin niður á leið til Ameríku eftir tveggja daga siglingu frá Reykjavík. Þar fórst einn skólabróðir minn og vinur, Sveinbjörn Ársælsson og saknaði ég hans mikið. Hann bjó heima hjá okkur seinni veturinn sem við vorum í skólanum. Um þetta leyti var mikið talað um svo kölluð ástandsmál, að kvenfólkið sækti mikið í Bretana og voru menn hneykslaðir upp fyrir haus yfir því.

Mér þótti þetta hins vegar allt mjög eðlilegt enda held ég að við íslensku sjómennirnir höfum rækilega kvittað fyrir okkur með ensku kerlingunum úti í Englandi svo ekki hallaðist mikið á enda slaknar alltaf mikið á siðferðiskröfunum á stríðstímum. Slíkt brjálæði hefur margvísleg áhrif til hins verra og losararbragur eykst.

Loks var allt tilbúið til að leggja í hann aftur. Við fórum af stað snemma í ágúst og fyrsti túrinn til Englands var talsvert spennandi, sigla alveg ljóslaus á nóttinni, vera með vopn þó léleg væru og í samfylgd með

öðrum togara. Nú mátti búast við öllu en við vorum fullir bjartsýni þrátt fyrir allt. Það var líka gott að sigla með Guðmundi Jóhannssyni, hann var rólegur, talaði ekkert um stríðið en sagði margar skemmtisögur og menn gleymdu kvíðanum. ,,Alltaf gott veður þegar ég er á ferðinni, heita helvíti, alltaf gott veður". Þetta var hans talsmáti.

Sjómannadagurinn á Patreksfirði 1941

Nú fréttist að línuveiðarinn Jarlinn væri horfinn og með honum 11 manna áhöfn. Svo héldu neyðarmerkin áfram að dynja í eyrunum, bæði flugvélar og kafbátar héldu áfram að djöflast um allan sjó.

Eitt sinn mættum við tundurspilli um miðja nótt í dimmviðri og stormi, skyggni var mjög lítið. Hann fór svo nærri að bakborðs gangurinn hjá okkur fylltist af sjó vegna öldugangsins frá honum. Við hölluðumst að honum og strákarnir á vaktinni sögðu að hægt hefði verið að stökkva um borð í hann. Þarna munaði mjóu að hörku árekstur yrði, bæði skip á fullri ferð hvort á móti öðru. Ég var svo heppinn að vera sofandi og frétti ekki af þessu fyrr en morguninn eftir.

Annars var hver túrinn öðrum líkur. Vitlaust veður og ágæt veður skiptust á með nokkuð skynsamlegu millibili. Sérstaklega var Halinn alltaf dálítið erfiður. Nú var skipið líka orðið verra í sjó vegna yfirvigtar á brúnni sem orðin var þakin stáli og steypu, mörg tonn samtals.

Ég tók mér frí eftir áramótin, fór ekki um borð aftur fyrr en seinni partinn í mars. Ég dvaldi í Reykjavík allan tímann og var heima hjá fjölskyldu minni á Eiríksgötu 27 og leið alveg prýðilega, skemmti mér vel og hafði mikla ánægju af inniverunni. Jens vinur minn Pálsson kom í febrúar frá Spáni með Ms. Artic og vorum við talsvert saman, fengum okkar í glas stundum og röbbuðum. Nú fór ég aftur um borð um mánaðamótin mars og apríl.

Áfram hélt baráttan. Eftir mitt ár 1941 voru gerðir nýir kjarasamningar fyrir sjómenn og hækkaði kaupið mikið svo mörgum landkrabba þótti nóg um. Þá datt mörgum í hug orðið ,,hræðslupeningar" sem Jónas frá Hriflu fann upp en við sjómenn litum öðruvísi á. Ingvi vinur minn, loftskeytamaður á Gylfa, sagði þegar hann var spurður um álit sitt á þessari hækkun. ,,Ekki drekkur maður fyrir það á hafsbotni". Verst að Jónas skyldi ekki heyra þetta.

Árið 1941 endaði með enn einu sjóslysinu. Togarinn Sviði frá Hafnarfirði fórst í Kolluálnum 2. desember. Þá vorum við á Verði á leið af Halanum í vitlausu veðri og vorum 13 tíma á leiðinni upp að landi. Þetta eina hal sem okkur tókst að taka, 2 pokar, fór allt fyrir borð. Áður á árinu, 30. maí, hafði vélbáturinn Hólmsteinn farist og með honum allir fjórir skipverjarnir. Það kom upp úr dúrnum síðar að kafbátur hafði skotið hann niður en 54 fallbyssuskot heyrðust á Látrum þessa nótt svo eitthvað var að gerast. Það var mikið afrek af þýskum kafbáti að koma til Íslands og skjóta niður 15 tonna smábát út af Blakknesi og fara síðan heim með árangurinn í farteskinu. Þvílíkir glæpamenn. Þannig misstum við Íslendingar 140 sjómenn á einu ári.

1942

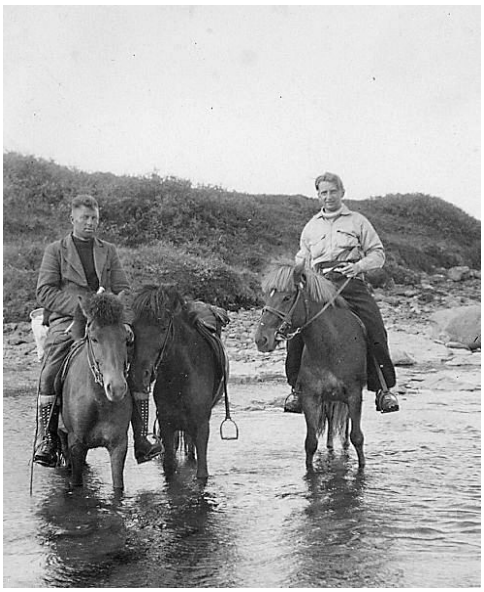
Sem fyrr segir fór ég af stað aftur í marslok 1942. Þegar kom fyrir Reykjanes var suðaustan stormur og hélst hann alla leiðina út. Guðmundur skipstjóri sagði oft: ,,Heita helvíti, við komumst aldrei út svona hlaðnir, andskoti, allt skipið á bóla kafi, heita helvíti", svo hló hann bara og sagði fleiri skemmtisögur. En áfram var haldið að sigla og þegar við komum frá Englandi seint í apríl frétti ég í Reykjavík að vinur minn Jens Pálsson hefði verið tekinn fastur og fluttur á fangelsi í Englandi. Mér brá mjög við þessi tíðindi og var harmi lostinn. Stríðið virtist vera að færast nær okkur, það lá eitthvað óhugnanlegt í loftinu. Meðan á inniverunni stóð var ég alltaf meira og meira hissa á að sjá allar þessar sandpokahleðslur í bænum, á Lækjargötu, við pósthúsið og víðar, loftvarnabyrgi um allan bæ eins og það væri von á einhverjum loftárásum eða jafnvel innrás í landið, hysteríið var algert. Þetta fannst mér hlægilegt, sérstaklega eftir að Þjóðverjar réðust á Rússland, þá var gersamlega útilokað að þeir gætu hugsað um Ísland, þeir voru orðið alls staðar og réðu ekki neitt við neitt.

Snemma í júní 1942 vorum við á leið til Englands og vorum samskipa togaranum Surprise. Aðfaranótt 10. júní fannst okkur skipið vera orðið óvenju sigið að framan og talsverður sjór kominn í skipið. Farið var að athuga hver orsökin væri. Datt mönnum fyrst í hug dekkleki og borið var smjörlíki í rifurnar en þá kom upp úr dúrnum að lensað var inn í staðinn fyrir út. Uppgötvuðust þessi mistök fljótlega svo allt var í lagi en ég var beðinn að ljósmorsa yfir í Surprise meðan á þessu stóð til að biðja hann að hafa auga með okkur ef á þyrfti að halda. Notaði ég rautt gler í Aldislampann af því skuggsýnt var.

Daginn eftir um klukkan þrjú fór ég upp í brú til að drekka kaffi þeim til samlætis sem í brúnni voru. Þegar ég var kominn upp á brúarvænginn heyrði ég eitthvert hviss, hélt að það væri að blása af katlinum en sá í sömu mund flugvél á stjórnborða rétt hjá skipinu. Þetta var þýsk Junkers 88 og flaug hún mjög lágt, svo nálægt að maður sá karlana um borð í henni. Flaug hún hratt fram fyrir skipið og snéri við svona 500 metra fyrir framan okkur og flaug þá beint á móti skipinu í reyknum úr reykháfnum.

Okkur brá talsvert, héldum að hún væri í árásarhug en hún flaug yfir skipið á mikilli ferð, snéri síðan aftur við og endurtók þessar æfingar. Síðan flaug hún í þriðja skiptið og þá yfir Surprise, dembdi sér alveg niður að honum og gerði ekkert, snéri svo við og kallaði mig upp með ljósmorselampa. Skipstjórinn bað mig að svara en ég var höndum seinni að skipta um gler, setja hvítt í stað þess rauða en þá flaug hún burt og hvarf okkur sýnum.

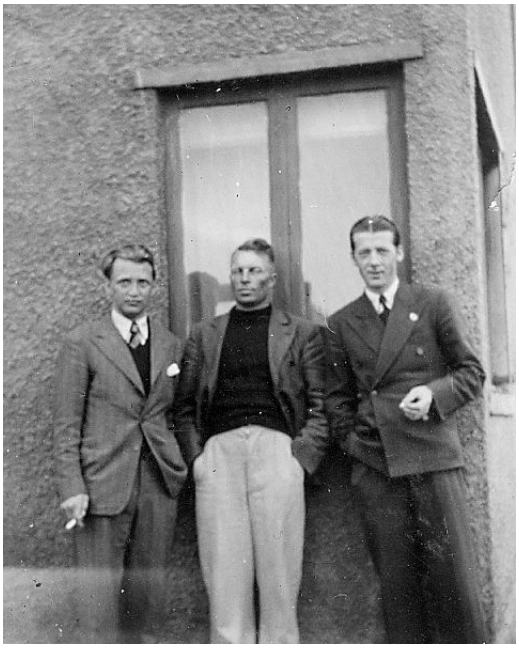
Þetta var á móts við Færeyjar. Við vorum ægilega forvitnir um hvað hún vildi okkur, kannski að bjarga mönnum af fleka eða í bátum af skipi eða flugvél sem hún hefði lent í orrustu við en það fengum við aldrei að vita. Þetta var að a.m.k. mjög óvenjulegt. Einnig dró þetta nokkurn dilk á eftir sér því ég lenti í mikilli yfirheyrslu síðar um haustið og kem ég að því síðar.



Steini póstur og Kjartan Guðmundsson

Í byrjun júlí fékk ég nokkurra daga frí og notaði ég tækifærið til að ferðast með póstinum Þorsteini Þorsteinssyni ásamt vini mínum Kjartani Guðmundssyni tannlækni. Pósturinn var að sækja atkvæðaseðlana úr Austur Barðastrandarsýslu og voru það síðustu atkvæðin sem talin voru á landinu. Við fórum frá Patreksfirði á sunnudegi og vorum komnir til baka á fimmtudegi. Farið var til Brjánslækjar og þar kom á móti pósturinn úr

austursýslunni. Var þetta stórkostlegur skemmtitúr, sólskin alla 5 dagana og hestarnir mjög góðir, sérstaklega Blakkur sem ég keypti síðar. Hann var ofsa viljugur en afar styggur. Þetta var fyrri kosningin sumarið 1942.


Kjartan, Steini póstur og Kristján

Eftir næsta Englandstúr var farin skemmtiferð með fólkið sem vann í frystihúsinu og aðra sem áhuga höfðu. Var þetta mjög ánægjuleg ferð í góðu veðri. Farið var til Bíldudals og í Trostansfjörð, skógi vaxinn og naut fólkið ferðarinnar vel en var þar dvalið allan daginn áður en haldið var aftur til Patreksfjarðar. Þröngt var á þingi, um 200 manns voru um borð.

Fiskilestin hafði verið stækkuð á kostnað kolaboxanna um leið og brúin var brynvarin svo enn jókst ofhleðslan. Það var troðið í öll göt. Salan jókst einnig að sama skapi. Allt þetta sumar gekk allt vel, fiskirí var ágætt og salan í Englandi mjög góð. Þó Bretar hefðu sett hámarksverð á fiskinn þá var bara meiru troðið í skipið, fækkað hillum í lestinni og minna ísað.

Seint í ágúst fórum við út sem oftar og auðvitað beint á Halann. Veðrið var gott og fiskiríið líka svo við vorum búnir að fylla eftir 5 6 daga. Síðustu nóttina var sérstaklega góð veiði og dekkið orðið fullt snemma um morguninn og því var haldið af stað til Patreksfjarðar. Ég var vakinn kl. 06:00 til að taka við stýrinu sem ég gerði oft þegar mikið var að gera á dekkinu og eins á stími. Fyrsti stýrimaður, Sæmundur Auðunsson, var á vakt og vorum við tveir einir í brúnni. Fór vel á með okkur enda var hann einn besti vinur minn þá eins og síðar meðan hann lifði. Veðrið var gott, svo og skyggni. Sæmundur var á ,,útkikkinu" til að sjá hvort nokkur tundurdufl sæjust á leiðinni á reki eins og oft kom fyrir. Tíminn leið því fljótt.

Um kl. 09:00 kom 1. vélstjóri, Jens Jensson, upp í brú til okkar til að drekka með okkur kaffi sem hjálparmatsveinninn var nýbúinn að koma með. Hann var líka mikill vinur okkar. Við spjölluðum margt og Sæmundur bað strákinn að fara aftur í og sækja vínarbrauð sem hann fullyrti að ættu að vera til en drengurinn marg þrætti og sagði þau ekki til. Við héldum honum uppi á snakki dágóðan tíma, þetta var 14 ára strákur í fyrsta túr og ansi skemmtilegur. Eftir góða stund sagði hann að karlarnir yrðu vitlausir ef hann færi ekki að kalla á þá í kaffi og þaut úr brúnni og aftur í. Þá var klukkan orðin um hálf tíu.

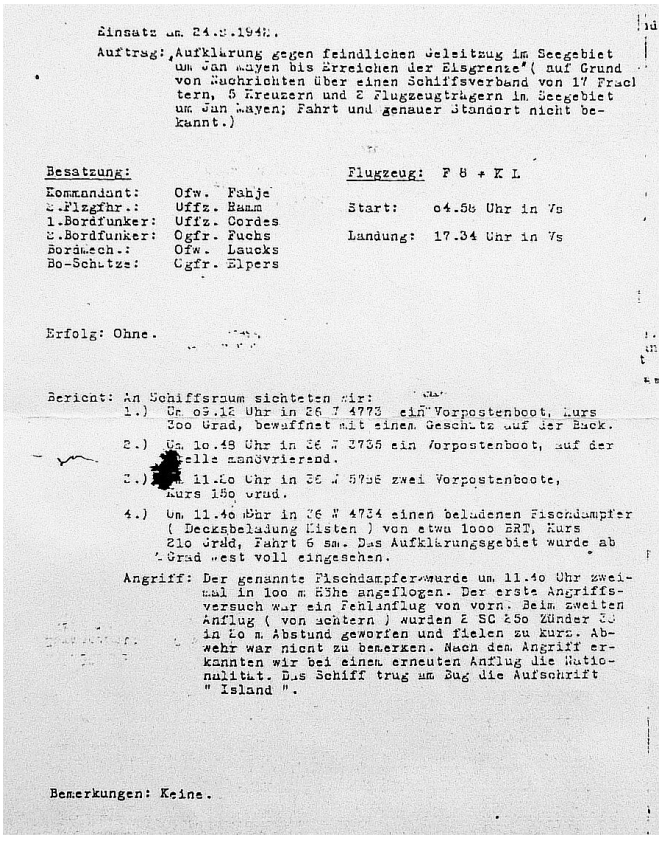
Sæmundur kom þá auga á flugvél á lofti um þrjár gráður á stjórnborða og benti okkur á hana. Hún var dálítið langt frá en beygði í áttina til okkar og flaug beint á móti skipinu. Hún var stór og dökkleit á litinn svo ég sagði við strákana að þetta væri Þýskari, fjögurra hreyfla Focke Wulf FW 200. Ég hafði séð módel af henni um borð í Súðinni um sumarið. Þeir töldu það af og frá, þetta er Breti eða Ameríkani sögðu þeir og fóru að kíkja á hana í sjónauka og sögðu þetta vitleysu hjá mér. Síðan fór ég að kíkja líka og alltaf kom vélin nær og nær. Ég stóð í eina opna glugganum eins og bjáni, þá sá ég á henni krossana, járnkrossa neðan á vængjunum og kallaði það upp. Um leið byrjaði hún að skjóta úr mörgum vélbyssum og var hávaðinn ægilegur frá skothríðinni og fjórum mótorum og vélin komin niður undir möstur. Ég sagði við Sæmund að ég hlypi aftur í klefa til að senda út neyðarkall áður en hún skyti niður loftnetin eða hitti skipið. Ég stökk aftur í eins og skot og niður í klefa, á leiðinni sá ég bunur út úr lýsistunnunum á keisnum eftir kúlur og mætti hásetunum við dyrnar inn í borðsal og sagði þeim að fara í skjól, það væri árás á skipið. Ég var búinn að þau æfa neyðarsendingu, vissi að ég yrði skíthræddur ef við lentum í árás af einhverju tagi. Ræsti stöðina með annarri hendi en klippti á innsiglið með hinni. Svo sendi ég út á 500 khz, alþjóðlegri neyðarbylgju: AAA de TFBC German plane attacking position 20 mls NV from Bardi, Önundarfjord. Vissi að loftskeytamennirnir í flugvélinni myndu hlusta og vita um leið að þetta var íslenskt skip. Allir

loftskeytamenn vissu að TF þýddi Ísland. Flugvélin var þá að koma aftan að og byrjaði skothríðin af löngu færi. Þegar ég var búinn að senda út á morse, sendi ég líka á tali á móðurmálinu svo okkar floti myndi heyra í okkur. Um leið heyrðist mikill gnýr og skipið beinlínis lyftist upp að aftan, ég var viss um að þetta hefðu verið tvær sprengjur sem féllu nærri samtímis, skipstjórinn hélt þetta vera eina sprengju. Hún hefur fallið rétt fyrir aftan skipið og ekki hitt skotmarkið. Það sprakk botnstykkið á dýptarmælinum og leiðslur í vélarrúmi slitnuðu. Mér var ekki farið að lítast á blikuna, hún myndi hitta næst hugsaði ég með mér og tók til bjargbeltið sem var undir koddanum og hafði það nálægt ef á þyrfti að halda. Ég var svo heppinn að hafa nóg að gera við að skipta við skip sem svöruðu okkur.

Hásetarnir stóðu við klefadyrnar, sumir kríthvítir í framan. Ég bað skipin að halda til okkar ef ekkert heyrðist frá mér meira. Nú var allt rólegt um stund og við fylltumst bjartsýni, kannski var hún farin á brott aftur. Þá sagði einn hásetinn við mig að Sigurjón væri særður. Ég fór nú að flauta upp í brú og spyrja tíðinda og þeir sögðu flugvélina hafa flogið burt yfir Önundarfjörð og horfið sýnum. Þá fór ég upp í borðsal hásetanna og þar lá Sigurjón á borðinu og vinur minn Friðmann Þorvaldsson 2. stýrimaður var að stumra yfir honum, búinn að binda um sárið og var að telja úr ópíumglasi 20 dropa til að gefa honum. Sigurjón sagðist finna svolítið mikið til. Hann var kríthvítur og honum var auðsjánalega að blæða inn. „Gefðu honum allt úr glasinu, hann er að deyja".

Skotið hafði komið í bakið á honum og í gegn út um kviðinn. Við héldum til Flateyrar með hann til læknis en hann andaðist þegar við vorum komnir inn á Önundarfjörð. Ég var búinn að tala við lækninn á Flateyri via TFZ Ísafjarðarradíó svo hann yrði viðbúinn strax og við kæmum. Síðan var stefnan sett á Patreksfjörð. Ég fór upp á brúarþakið. Þessi brot voru úr 20 mm fallbyssukúlum. Það voru kúlugöt um allt skip, frá hvalbak og aftur á bátapall. Reiðinn í frammastrinu skotinn sundur og stórt gat á forhlerann eftir sprengikúlu.

Til Patreksfjarðar komum við um kl.17:00. Var þar margt fólk á bryggjunni. Sigurjón Ingvarsson heitinn var lagður í kistu upp á bíl og ekið með líkið upp í kirkju. Skipshöfnin fylgdi á eftir en ég var eftir um borð. Þá kom útgerðarmaðurinn upp í brú, þar var einnig skipstjórinn. Hann spurði hvort við vildum ekki bara landa heima og hætta við að sigla. Ég varð dálítið hissa og sagði við hann. „Fyrir þetta fáum við hræðslupeningana og aldrei hef ég verið jafn laus við kvíða og núna. Svona kemur ekki fyrir nema einu sinni í túr samkvæmt tilviljunarlögmálinu og ég er mest hissa á því að ekkert skyldi koma fyrir áður, eftir nærri þriggja ára stríðssiglingar". Hann horfði bara á mig eins og ég væri hálf klikkaður. Þetta var að vísu dálítið óvenjulegt og það heima á Íslandsmiðum. Tveir eða þrír menn fóru alfarnir í land eftir þessa reynslu.



Einsatz am. 24.8.1942.

Auftrag: Aufklärung gegen feindlichen Geleitzug im Seegebiet um Jan Mayen bis Erreichen der Eisgrenze" (auf Grund von Nachrichten über einen Schiffsverband von 17 Frachtern, 5 Kreuzern und 2 Flugzeugträgern im Seegebiet um Jan Mayen; Fahrt und genauer Standort nicht bekannt.)

Besatzung:		Flugzeug: F 8 + K L
Kommandant:	Ofw. Fahje	
2.Flzgfhr.:	Uffz. Hamm	Start: 04.56 Uhr in Vs
1.Bordfunker:	Uffz. Cordes	
2.Bordfunker:	Ogfr. Fuchs	Landung: 17.34 Uhr in Vs
Bordmech.:	Ofw. Laucks	
Bo-Schütze:	Ogfr. Elpers	

Erfolg: Ohne.

Bericht: An Schiffsraum sichteten wir:

1.) Um 09.12 Uhr in 26 J 4773 ein Vorpostenboot, Kurs 200 Grad, bewaffnet mit einem Geschütz auf der Back.

2.) Um 10.48 Uhr in 26 J 3735 ein Vorpostenboot, auf der Stelle manövrierend.

3.) Um 11.20 Uhr in 26 J 5796 zwei Vorpostenboote, Kurs 150 Grad.

4.) Um 11.40 Uhr in 26 J 4734 einen beladenen Fischdampfer (Decksbeladung Kisten) von etwa 1000 BRT, Kurs 210 Grad, Fahrt 6 sm. Das Aufklärungsgebiet wurde ab 4 Grad west voll eingesehen.

Angriff: Der genannte Fischdampfer wurde um 11.40 Uhr zweimal in 100 m Höhe angeflogen. Der erste Angriffsversuch war ein Fehlanflug von vorn. Beim zweiten Anflug (von achtern) wurden 2 SC 250 Zünder 30 in 10 m Abstand geworfen und fielen zu Kurz. Abwehr war nicht zu bemerken. Nach dem Angriff erkannten wir bei einem erneuten Anflug die Nationalität. Das Schiff trug am Bug die Aufschrift " Island ".

Bemerkungen: Keine.

Svo gerðist það löngu seinna er liðin voru 48 ár frá þessum atburði að ég fékk í hendur skýrslu frá þýska flughernum frá þessum tíma í gegnum Þór Whitehead prófessor en þar segir þýski flugmaðurinn frá ferð sinni þennan dag, 24. ágúst 1942. Hann segir tilgang ferðarinnar hafi verið að leita að skipalest sem fréstt hafði af í nánd við Jan Mayen og í hafi verið 17 fragtskip og 5 beitiskip til varnar. Einnig átti hann að leita alla leið vestur að ísröndinni við Grænland.

Flugvélin fór af stað frá Vernes flugvelli við Þrándheim kl. 04:48 MEZ og lenti aftur á sama stað 17:34 eftir að hafa verið rúma 12 tíma á flugi.

Hann fann þessi skip aldrei en sá 4 vopnuð varðskip á leiðinni. En staðarákvörðun þeirra var öll á dulmáli svo ekki varð séð á skýrslunni hvar þau voru. Síðan segir hann að þeir á flugvélinni hafi séð togara u.þ.b. 1000 tonn að stærð sem gekk 6 sjómílur og stýrði 210 gráður.

Flugvélin var merkt F8+KL og hann telur upp áhöfnina, sex menn, flugstjóri Ofw Faje, tveir loftskeytamenn, vélstjóri, 2. flugstjóri og skytta aftur á. Síðar lýsir hann árásinni: Kl.11:00 sáum við hlaðinn togara og réðumst á hann í um 100 metra hæð framan frá en árásin misheppnaðist. Við gerðum aðra árás aftan að skipinu og köstuðum 2 SC 250 kg sprengjum í 20 metra fjarlægð en þær féllu of stutt, rétt aftan við skipið. Ekki varð vart við varnarskothríð. Í þriðju atrennunni sáum við fyrst þjóðerni skipsins, á síðunni stóð skýrum stöfum nafnið ÍSLAND. Þá flugum við burt. Þessi tími, 11:40 var auðvitað Mið Evróputími, tveimur tímum á undan okkar klukku. Það var furðulegt að hann skyldi halda að skipið væri 1000 tonn að stærð. Vörður var 317 lestir brúttó, rúmlega 44 metra langur. Þessar vélar, FW 200 sökktu 64 skipum í febrúar 1941 og sögðu menn þau skip helmingi stærri en þau raunverulega voru. Þetta kom í ljós eftir stríð. Flugmenn voru mjög óklárir að þekkja stærð skipa og svo ýktu þeir alltaf talsvert.

Ég skildi ekki hvað flugstjórinn meinti með að fyrri árásin hefði mistekist því það var þá sem þeir skutu hvað ákafast og Sigurjón heitinn féll. Hann var að bera lifrarkörfu á móts við trollspilið þegar hann fékk skotið í sig. Tveir menn aðrir voru á dekkinu að kútta í körfu, þeir hentu sér niður vegna hávaðans en karfan var í tætlum á eftir. Það var heppilegt að hásetarnir skyldu flestir vera í kaffi, annars hefði kannski orðið miklu fleiri slys því hún skaut svo neðarlega með vélbyssunum.

Við fórum af stað aftur frá Patreksfirði nóttina eftir og héldum til Reykjavíkur í venjulegt eftirlit hjá Tjallanum, innsigla stöðina og taka Guðmund siglingaskipstjóra. Við stoppuðum í sólarhring, sem var óvenjulegur lúxus. Það var víst verið að bíða eftir samferðaskipi, öðrum togara. Síðan var haldið til Fleetwood og salan var góð eins og vant var enda vel hlaðið skipið, við vorum alltaf með 20 til 30 tonnum meiri vikt en systraskipin og álíka stórir togarar.
Þetta var Patreksfjarðarstefnan. Þegar við komum til Fleetwood komu tollarar og þessir venjulegu eftirlitsmenn um borð og aldrei þessu vant fóru þeir að leita í loftskeytaklefanum, spurðu um bréf og myndavélar en hvort tveggja var bannað að hafa meðferðis. Bretarnir í Reykjavík reyndu oft að koma bréfum með togurunum til að sleppa framhjá skoðuninni. Ég sagðist hvorki hafa bréf né myndavél en mundi ekki eftir að Kjartan tannlæknir hafði gleymt sinni vél um borð. Var hún í skúffu undir borðinu. Ég vonaði að þeir fyndu hana ekki. Þá ráku þeir augun í miða sem ég hafði skrifað á upp úr Grettis sögu nokkra málshætti, svo sem, Ber er hver að baki nema sér bróður eigi og fleiri slíka en Grettis saga er full af slíku. Ég las allar Íslendingasögurnar í Englandssiglingunum á þessum tíma.

Þeim þótti þetta eitthvað skrítið og báðu mig að þýða. Ég kvaðst vera slæmur í ensku auk þess væru þessir málshættir ill þýðanlegir. Þeir tóku miðann, síðan skoðuðu þeir í veskið og fundu þar miða sem stóð á Duisburg am Rhein, hann var í bakhólfinu í veskinu og ég var búinn að steingleyma þessum miða sem strákarnir úr Víkingi höfðu gefið mér í Kaupmannahöfn þegar þeir komu úr Þýskalandsför 1930. Þetta fannst þeim skrítið og ekki batnaði nú útlitið þegar þeir ráku augun í bók sem lá á borðinu, forsíðan með japönskum fána. Jóhann vinur minn Jónsson hafði lánað mér hana stuttu áður. Þetta var anti japönsk bók eftir einhvern Ítala.

Nú myndi ég liggja laglega í því ef þeir fyndu líka myndavélina sem ég hafði þrætt fyrir vegna þess að ég vissi að þeir myndu eyðileggja filmuna og ég tímdi ekki að missa hana enda tilheyrði hún öðrum eiganda. Þetta voru myndir úr hinum skemmtilega Brjánslækjartúr. Eftirlitsmennirnir sögðust taka öll þessi

grunsamlegu gögn og senda þau til London til athugunar. Daginn eftir komu þeir aftur og báðu margfaldlega afsökunar á ónæðinu, þetta hefðu reynst hinir ómerkilegustu pappírar. Síðan héldum við heim á leið í góðu veðri eftir ánægjulega dvöl í Fleetwood, fórum í sjósundlaug og til Blackpool á baðströnd og í bíó og auðvitað á bjórsjoppurnar eins og vant var.

Á heimleiðinni rákumst við á björgunarbáta í miðju hafi og fórum að þeim til athugunar. Þá sagði Guðmundur skipstjóri: ,,Heita helvíti, við komum ekki nálægt þessu, steindauðir menn um borð, andskoti, ekki snerta þá". Það kom þó upp úr dúrnum að þetta voru danskir fánar sem lágu yfir þófturnar. Tveir hásetar fóru um borð í bátana og sáu að matarkassar voru ósnertir og neyðarblys líka sem sýndi að mönnunum hafði verið bjargað. Hirtu þeir blysin. Þegar við komum heim fréttum við að togarinn Júní frá Hafnarfirði hefði bjargað áhöfninni, um 20 mönnum daginn áður. Þetta var danskt flutningaskip sem kafbátur hafði skotið niður.

Við komum til Reykjavíkur 7. september og stoppuðum til þess 17. Skipið þurfti að fara í slipp og eitt og annað þurfti að laga eftir loftárásina. Þetta var ákaflega vel þegið frí hjá mér því ég var heima allan tímann. Við fórum svo til Patreksfjarðar og ég ætlaði í frí næsta túr og einn besti vinur minn ætlaði að leysa mig af, það var Ingvar Guðmundsson. Það stóð nefnilega til að trúlofa sig stúlku sem síðar varð konan mín, Gréta Sveinsdóttir, dóttir Sveins Einarssonar á Kambi.

Á meðan ég var í fríinu var togarinn Jón Ólafsson, nýjasti togari landsmanna, skotinn niður á leiðinni frá Fleetwood. Það fréttist samt ekki fyrr en eftir stríð að þýskur kafbátur hafði grandað skipinu.

Þetta var auðvitað skemmtilegur tími í landi, nýtrúlofaður og átti marga góða kunningja á Patreksfirði. Ég fór í byggingarvinnu tvær vikur í tilbreytingaskyni og mér til gamans, í veiðitúra í Sauðlauksdalsvatn með Guðjóni matsveini á Verði í tvo daga. Þá var Sauðlauksdalur alveg mannlaus, enginn prestur eða ábúandi svo við gátum sofið í bænum. Svo tók fríið enda eins og allt annað og sjórinn tók við, fiskirí og siglingar.

Þann 1. nóvember komum við til Reykjavíkur í eftirlitið á leið til Englands. Við stoppuðum 3 tíma. Það var nú í ýmsu að snúast þennan stutta tíma sem við stöldrum við. Þegar ég kom heim til að kveðja sagði mamma mín, Emilía Sighvatssdóttir, að einhverjir Ameríkanar hefðu komið og spurt eftir mér en ekki nefnt erindið. Ég fór um borð rétt fyrir kl. 22:00 en þá áttum við að sigla. Þegar ég kom niður á bryggju sá ég jeppa með fjórum hermönnum. Í sama bili kom Guðmundur skipstjóri til mín og spurði: „Heita helvíti, hvað hefurðu nú gert af þér, það er kominn amerískur foringi að spyrja um þig og vill finna mig niðri í skipstjórnarklefa"? Ég fór strax til fundar við manninn.

Hann horfði á mig rannsakandi í ca. 5 mínútur, síðan sagði hann: ,,Hver heldur þú að vinni stríðið"? Ég fór að brosa, fannst spurningin fáránleg. „Það veit ég ekki frekar en aðrir en er það ekki einmitt það sem allir velta fyrir sér"? Síðan þagði hann um stund en sagði svo með talsverðum þunga: ,,Þú talaðir við þýska flugvél í sumar". Nú fór ég að brosa aftur að þessari firru en sá um leið að þetta væri talsvert alvarleg ásökun og ekki neitt til að brosa að.

,, Ég hef aldrei talað við þýska flugvél og aldrei neina flugvél yfirleitt enda hélt ég að þér ætti að vera kunnugt um að þið innsiglið stöðvarnar okkar og ykkar maður er einmitt að því núna. Þess vegna getum við ekki talað við nokkurn mann, skip eða flugvél nema að rjúfa innsiglið en það mundi þýða yfirheyrslur og vandræði nema að um neyðarkall hefði verið að ræða".

,,Þú talaðir við þýska flugvél í sumar, 10. júní, það er haft eftir Bretum og er sagt frá því í þessari vasabók sem ég held á". Ég var alveg hissa en þá mundi ég eftir þessu atviki við Færeyjar og sagði honum frá því að þýskarinn hefði kallað okkur upp á ljósmorse en farið í burtu áður en ég gat svarað.

„Því miður sagði ég, gat ég ekki svarað honum því kannski hefur hann ætlað að biðja okkur að aðstoða menn sem væru í bátum þarna nálægt eða eitthvað því um líkt".

„Nú var það ljósmorse, þá er þetta allt í lagi", sagði ameríski foringinn og baðst bara afsökunar og óskaði okkur góðrar ferðar út.

Nú var allt til reiðu að halda af stað og kl. rúmlega tíu héldum við út. Við áttum að hitta Haukanesið úti af Stafnnesi og fylgjast að til Fleetwood. Veðrið á siglingunni var leiðinlegt til að byrja með, sjór nokkuð þungur og allt á kafi eins og vant var með skipið svona hlaðið. Síðan lagaðist veðrið og mátti heita gott þegar við komum í írska kanalinn. Við ösluðum suður á bóginn á fullri ferð en 4. nóvember um kvöldið var komin svarta þoka en hægur vindur. Um miðnættið fór ég upp í brú til að rabba við mannskapinn. Það var líka móttakari í brúnni, bestikkinu, hjá miðunarstöðinni. Á þessum tíma voru Bretar búnir að opna aftur starfsemi radiovitanna og var það til mikilla bóta.

Það var sem sagt hægt að fylgjast með því sem gerðist í loftinu, hlusta á neyðarbylgjuna eins og aftur í klefa. Laust eftir miðnætti heyrðum við í flugvél sem síðan nálgaðist skipið og byrjaði að ljósmorsa til okkar og spurði á ensku: „What is your position"? Ég varð að fara upp á brúðarþak til að geta fylgst með henni, hún flaug það hratt og þrisvar spurði hún að því sama án þess ég gæti svarað og sagt henni hvar hún væri. Þá skipti engum togum að vélin lækkaði mjög flugið og sendi SOS með vasaljósi allan tímann uns hún lenti í sjónum. Ég sagði auðvitað karlinum frá þessu en hann virtist ekki trúa mér og hélt bara áfram. „Heita helvíti", sagði hann „tóm vitleysa, andskoti".

Og áfram var haldið frá staðnum sem vélin hrapaði á. Ég fór strax aftur í og ræsti Sæmund 1. stýrimann og kom hann strax upp. Það hafði þau áhrif að Guðmundur skipstjóri snéri nú við og byrjaði að svipast um eftir flugvélinni. Við höfðum sterkan ljóskastara á brúarþakinu og lýstum upp sjóinn á nokkru svæði en þokan var dimm. Þá sáum við ljós frá neyðarblysi dálítið langt fyrir framan skipið og héldum þangað á fullri ferð. Þá sáum við annað blys og vorum nú komnir nær. Síðan sáum við í geislanum frá kastaranum hvar gúmmíbátur var á floti og í honum fjórir menn en flugvélin hálfsokkin, bara stélið stóð upp úr. Mönnunum var kippt um borð ásamt gúmmítuðrunni. Guðmundur vildi slá böndum á stélið og hífa upp flugvélina en mennirnir hristu bara upp flugvélina en mennirnir hristu bara hausinn og töldu það gersamlega vonlaust.

Farið var með þá niður í káetu og þeir fengu hlý nærföt en þeir voru auðvitað gegnblautir og sumir með nokkrar skrámur eftir nauðlendinguna. Þetta var tveggja hreyfla sprengjuflugvél og var orðin alveg gramm villt og bensínlaus. Ég lánaði loftskeytamanninum nærföt og bauð honum vínsopa. Ég átti alltaf eina flösku um borð ef vera kynni að við þyrftum að fara í báta. Hann afþakkaði það en kvaðst myndi þiggja te. Hann var dálítið slæmur á taugum og óöruggur en flugstjórinn reyndi að hressa hann við og sagði að annað sjokkið væri alltaf verst. Þeir höfðu lent í kröppum dansi í loftárás yfir Þýskalandi. Flugmennirnir höfðu aldrei heyrt minnst á íslensk skip og voru mjög undrandi á öllu.

Við komum til Fleetwood um hádegi daginn eftir en áður hafði ég sótt fötin þeirra niður á vélarreisn þar sem þau höfðu verið þurrkuð. Þar á meðal forláta skinnúlpu og loðstígvél sem loftskeytamaðurinn átti.

Hann vildi endilega gefa mér úlpuna en ég var feiminn að taka við henni. Þú hefur gert miklu meira fyrir mig en ég fyrir þig sagði hann og lauk þessu auðvitað með því að ég þáði úlpuna en strákarnir urðu grænir af öfund og buðust sumir til að kaupa hana af mér fyrir stórfé en ég vildi engin viðskipti.

Þegar eftirlitsmennirnir komu um borð upphófust langar yfirheyrslur yfir flugmönnunum. Það varð að hringja á flugvöllinn þaðan sem þeir komu og fá allt staðfest sem þeir sögðu. Það var eins og þeir hefðu þá grunaða um að vera njósnara að reyna að smygla sér inn í landið. Eftir þrjá tíma fengu þeir loks að fara frjálsir ferða sinna.Tjallarnir sögðu ekki einu sinni svei þér við okkur fyrir björgunina. Að vísu held ég að Guðmundur skipstjóri hafi fengið nokkur sterlingspund seinna í viðurkenningarskyni. Eftir þriggja daga stopp úti héldum við heimleiðis og nú var veðrið orðið verra, stormur nær alla leiðina og vitlaust veður þegar við nálguðumst Vestmannaeyjar. Allt gekk samt vel og komið var við í Reykjavík, stutt stopp þar og síðan Patreksfjörður.

Skömmu fyrir jól 1942 var farið til Reykjavíkur og nú átti að fara í allsherjar viðgerð og skoðun. Skipið var víða orðið lélegt, t.d. var ,,keisinn" svo ryðgaður að það var hægt að reka fingur í gegnum hann, svo var járndekkið eins og gatasigti. Margt fleira var að svo að sjáanlegt var að þetta tæki langan tíma. Sennilega þriggja mánaða viðgerð.

Skipshöfnin var skilin eftir á Patreksfirði nema stýrimenn og allt vélaliðið sem átti að vinna að viðgerðinni. Ég sem loftskeytamaður þurfti að vaka á næturnar í höfn 5 nætur í viku. Allir aðrir sváfu um borð allan þann tíma sem viðgerðin stóð yfir. Farið var í slipp og verið við nokkrar bryggjur meðan á þessu stóð. Alltaf kom meira og meira í ljós sem laga þurfti og dróst vinnan fram í maí. Fyrir utan viðgerðina var farið að höggva steypuna úr ballestinni. Tilgangurinn var að auka við fiskilestina svo hægt væri að bæta við fiski. Nú röskuðust öll hlutföll ennþá meira og var þó nóg komið fyrir. Þetta blöskraði mér mikið og reyndar fleirum enda kappið orðið meira en forsjáin. Jafnvel skipstjóranum sjálfum þótti nóg um og spurði hann mig hvort loftskeytastöðin myndi missa langdrægi ef viðbótin við afturmastrið, smáspýta, yrði tekin burt. Hún var til að hækka loftnetið. Ég kvað engu máli skipta hvort væri spýta eða ekki spýta á mastrinu ef það væri tilgangurinn að sökkva kollunni með þessari vitlausu ákvörðun að minnka kjölfestuna, þá breytti langdrægi stöðvarinnar ekki neinu. Ég sagðist hafa skúffu í loftskeytaklefanum, þar mætti kannski koma fyrir tveim rauðsprettum í viðbót við annan fisk. Þetta þótti þeim sem réðu ósvífin framkoma enda var hún það. Þessi tími var viðburðasnauður fyrir mig.

1943

Í janúar 1943 í kolvitlausu veðri í Reykjavík hafði allt rafmagn farið af. Skipið lá þá utan á Brúarfossi við Sprengisand og var mjór stigi frá Brúarfossi niður á dekk hjá okkur. Nú var dekkið farið af síðunum beggja megin og einungis mjór planki til að ganga á stjórnborðsmegin þegar fara þurfti aftur í eldhús. Annars var bara gínandi gap niður í botn svo það þurfti að ganga með varúð eftir plankanum. Við höfðum verið að spila á spil frammi í lúkar til kl. 02:00 þessa nótt. Síðan ætlaði ég aftur í og huga að eldinum í maskínunni og var með lukt með mér. Þá sá ég hvar segladruslur aftur á bátapalli sveifluðust í rokinu fram og aftur og ég sá ekki betur en einhver mannvera væri að sniglast um á móts við gangdyrnar en mér fannst óhugsandi að nokkur maður gæti verið á ferð í þessu myrkri svo mér leist ekki á blikuna.

Mér datt bara í hug draugur þótt ég þættist þess fullviss að slíkir væru ekki til. Ég fór samt að athuga fyrirbærið, hálfhræddur enda var veran horfin. Ég fór í hásetaborðsalinn. Þar var enginn. Þetta hlaut að vera

skylt ofsjónum, það gat enginn komist þetta hjálparlaust nema að hafa ljósker. Síðan leit ég inn í eldhús og þar var þá kolsvört vera sem lá fram á heita kabyssuna. Mér krossbrá en þegar ég gætti betur að sá ég að þetta var raunverulegur maður í svörtum frakka og kraginn upp fyrir háls. Ég kippti nú í manninn og setti hann á bekkinn. Hann hafði þá sofnað fram á heita eldavélina og jakkaermarnar voru sviðnar og eins var hann allur bólginn í framan af hitanum. Hann rankaði við sér og bar sig að vonum mjög aumlega. Ég stumraði yfir honum góða stund og spurði hvað hann væri eiginlega að flækjast. Hann hafði þá verið á leiðinni um borð í dráttarbát sem lá utan á Verði og ég hafði ekki vitað um. Hann bölvaði öllu í sand og ösku og sérstaklega þessu voðalega landi sem hann var staddur í í fyrsta skipti. Hann var draugfullur svo ég hjálpaði honum um borð í dráttarbátinn og fékk menn þar til að taka við honum. Ég gat bara ekki skilið hvernig í ósköpunum hann hafði komist þetta svona út úr fullur. Niður örmjóan stiga og svo eftir mjóum plankanum án þess að detta niður í botn skipsins og komast aftur í eldhús til að sofna fylliríisdauða á eldavélinni. Þar með var draugatrúin endanlega úr sögunni.

Svo leið þessi vetur tiltölulega viðburðasnauður nema þeir voru að gefa loftvarnarmerki eins og einhver árás væri í aðsigi en þá var kannski ein og ein þýsk flugvél að fljúga yfir landið til njósna. Hættan var auðvitað engin en það varð að sýnast, þessir hermenn þurftu að sanna tilveru sína til að blekkja landsmenn. Þjóðverjar voru að fara halloka á öllum vígstöðvum, réðu ekki neitt við neitt og áttu engar flugvélar sem drógu hingað utan nokkrar FW 200 sem notaðar voru til njósna. Annars gerðust nokkrir leiðinda atburðir eins og eðlilegt var í svona tvíbýli. Það fór ekki allt fram með lúðraþyt og söng.

Um þetta leyti fóru margir aðrir togarar í viðgerð, skipin voru yfirleitt orðin mjög léleg og þurftu mikið viðhald enda flest orðin gömul. Þá kom upp sá kvittur í Englandi að þetta væru hálfgerð skemmdarverk, Íslendingar vildu ekki sigla til Grimsby og Hull og þess vegna þættust þeir þurfa að gera við svo mörg skip í einu. Þetta komst á kreik vegna greina sem danskur maður í Reykjavík skrifaði í ensk blöð og fór niðrandi orðum um íslenska sjómenn og flest sem íslenskt var. Þessi rógberi hét Godtfredsen og fékk hann dóm fyrir og var rekinn úr landi. Enda trúði honum enginn maður, hvorki hér né í Englandi. Margir héldu að meiri hætta væri að sigla á austurströndina en ég áleit aftur á móti að það væri miklu minni hætta og byggði það á að fleiri neyðarmerki heyrðust að vestan. Þar voru kafbátarnir flestir en flugvélar Þjóðverja voru næstum hættar að sjást yfir Norðursjónum. Allt snérist um Rússland.

Bretar höfðu krafist þess að íslensku skipin sigldu á Austurströndina en Íslendingar þráuðust við og varð af því eitthvert stopp á tímabili, þess vegna fór þessi Godtfredsen af stað með greinar í ensk blöð og sagði að íslenskir sjómenn hugsuðu bara um peninga og væru auk þess allt of hátt launaðir. Hér heima var talað um hræðslupeninga af stjórnmálamönnum. Þetta var viðurkenningin og þakklætið til okkar sem sigldum en norskar áhafnir sem sigldu fyrir bandamenn á stríðsárunum fengu allar orður og viðurkenningar frá norska konunginum sem staðsettur var í London.

Í Reykjavík var sama sukkástandið og var mikið um fyllirí hjá setuliðsmönnunum og oft ráðist á fólk, einkum konur, en blöðin þögðu þunnu hljóði eða tóku málstað herliðsins. Einkum var Alþýðublaðið duglegt þeirri iðju.

Í febrúar varð enn eitt stórslysið þegar MS Þormóður fórst. Hann var á leið frá Patreksfirði til Reykjavíkur og sökk út af Garðskaga í mjög slæmu veðri, SV roki. 24 farþegar fórust með skipinu og 9 manna áhöfn. Á venjulegum tímum hefði slíkur farkostur ekki fengið að taka svona marga farþega svo stríðið var þannig óbein orsök þess að svona fór.

Veturinn leið, ýmist næturvaktir um borð eða í fríi og þann 4. apríl, á afmælisdaginn minn, gengum við Gréta í hjónaband. Höfðum við eitt herbergi uppi á efsta lofti á Eiríksgötu 27, þar sem móðir mín og systkini bjuggu. Það teygðist á tímanum með viðgerðina á Verði, alltaf eitthvað nýtt að koma í ljós sem

lagfæra þurfti og vorum við ekki búnir til brottferðar fyrr en fyrstu dagana í maí. Þá var fyrst lagt af stað til Patreksfjarðar og tókum við Gréta með okkur það af húsgögnum sem við áttum og þurftum að greiða 2 kr. fyrir hvert stykki í uppskipunargjald þegar heim kom. Þegar við komum til Patreksfjarðar fluttum við allt okkar hafurtask í íbúð sem við höfðum fengið lánaða hjá Jóhanni Péturssyni skipstjóra á togaranum Gylfa. Það voru tvö herbergi uppi á lofti en Jóhann og fjölskylda var í sumarbústað sínum á Eysteinseyri við Tálknafjörð. Þetta var höfðinglegt af Jóhanni eins og hans var von og vísa.

Eftir nokkurra daga stopp fórum við aftur af stað og fyrstu tvo þrjá túra á Halanum lögðum við aflann upp á Ísafirði en sigldum ekki út. Komið var fram í miðjan júní þegar við fórum að fiska fyrir okkur sjálfa til að sigla með til Englands. Fiskiríið tók venjulega 5 6 daga, það virtist alltaf nægur fiskur svo veðrið réði hve langan tíma tók að fylla skipið. Við fórum fyrsta túrinn til Hull og þurftum að koma við í Methill til að láta afsegulmagna skipið. Það var gert með því að vefja nokkrum rafmagnsköplum utan um skrokk skipsins og hleypa straumi á. Síðan var landað í Hull og var salan ágæt. Þar varð ég fyrir því óhappi að detta niður í dokkuna.

Þannig var að ég var beðinn að fylgja manni um borð í togarann Gylli sem lá fyrir framan okkur í dokkinni. Sá hafði verið á kendiríi um borð hjá okkur og nýkominn úr landi. Ég fór með manninum og bað hann að bíða eftir mér, ég skyldi fara fyrst um borð og taka svo á móti honum. Það var talsvert bil á milli bryggju og skips og ætlaði ég að stökkva yfir á lunninguna en rann af henni ofan í dokkina og á bólakaf. Það var andstyggilegt bað, dokkirnar voru mjög skítugar og sóðalegar. Ég synti að skipinu, örstutta leið, klifraði upp og náði taki á lunningunni en rann strax niður aftur. Þá tók ég í lensportið og beið nokkra stund áður en ég gerði aðra atrennu. Í því komu skipverjar sem voru um borð og réttu mér spotta svo ég komst um borð með góðu móti. Þeir hjálpuðu einnig skipsfélaga sínum og gekk það vel. Ég hafði misst veskið mitt sem faðir minn hafði átt, þess vegna sá ég eftir því. 15 sterlingspund voru í veskinu.

Eftir tveggja daga veru í Hull fórum við af stað heim. Nú urðum við að sigla í skipalest alla leið að Pentlandsfirði. Í lestinni voru ca. 40 skip, sum með loftbelg í taug til varnar flugvélum. Það var siglt rólega norður eftir á ca. 8 mílna ferð en ekki mátti yfirgefa lestina þó sumum þætti of hægt farið, þá skutu eftirlitsskipin fyrir framan þann sem það reyndi. Í Pentli skildum við og annar íslenskur togari við skipalestina ásamt frönskum 1000 tonna togara sem var í ísfiskflutningum frá Ísafirði. Það var indælis veður yfir hafið enda komið fram í júlí. Þegar við vorum komnir dálítið norðvestur fyrir Færeyjar kom ensk flugvél og kallaði okkur upp á ljósmorse. Ég þurfti upp á brúarþak til að svara henni, þær voru svo fljótar að fara hringinn. Þetta var Catalina flugbátur. Þegar ég sagðist tilbúinn að lesa sendi hann tilkynningu. ,,Submarin in vicinity". Ég kvittaði fyrir og sendi þakkir, lét skipstjórann vita og áfram var haldið. Þeir á franska togaranum stóðu við fallbyssu frammi á hvalbak allan daginn. Flugvélin fylgdi okkur það sem eftir var dags. Þegar hún flaug heim um kvöldið kom önnur að leysa hana af og fylgdi okkur alla leið til Vestmannaeyja. Þetta var í eina skiptið sem hernámsliðið hjálpaði okkur.

Næsti túr var til Grimsby og gekk allt vel, fyrst komum við í Scrabster sem er smábær nyrst á Skotlandi til einhvers eftirlits. Siglt var í skipalest eins og áður frá Grimsby að Pentli. Slíkt var aldrei gert á leiðinni suður eftir Norðursjónum. Nú var ákveðið að klarera í Vestmannaeyjum á heimleið og var það í fyrsta skipti. Við hittum leiðinlega á. Þetta var rétt eftir þjóðhátíðina í Eyjum og það slys hafði orðið að níu menn höfðu látist daginn áður. Höfðu þeir drukkið tréspíritus í ógáti. Nokkrir misstu sjón eða urðu gráhærðir á einni nóttu. Þetta var mjög sorglegt og voru menn eðlilega slegnir.

Við héldum áfram veiðum og siglingum en í byrjun september tók ég mér frí. Við Gréta áttum von á barni seinna í mánuðinum og fæddist það 22. september og var það drengur. Gekk það ekki þrautalaust og varð ég að hjálpa til við barnsburðinn. Þetta frí varð lengra en ætlunin var vegna þess að Vörður lenti í árekstri við enskt fragtskip í svartaþoku í Norðursjónum svo hann varð að fara í viðgerð í South Shields og tók sú

viðgerð lengri tíma en ætlað var og kom skipið ekki heim fyrr en í febrúar 1944. Engin slys urðu á mönnum, hvorki á Verði né enska skipinu. Ég var því atvinnulaus á meðan en fór þó að vinna í rúman mánuð við byggingar á Patreksfirði hjá Guðfinni Einarssyni trésmiði sem var föðurbróðir konu minnar. Ég gat því sinnt um hestinn minn sem ég hafði keypt fyrr um árið. Hann var ættaður frá Gauksmýri í Vestur Húnavatnssýslu og var einstaklega góður, viljugur og fallegur en mjög styggur. Um haustið gekk hann úti í Sauðlauksdal en ég sótti hann í janúar með Þorsteini pósti sem ég bjó hjá áður hjá um tíma. Við fórum yfir snemma í janúar að sækja hann en náðum honum ekki, hann stökk alltaf yfir réttarveggina svo við urðum að gista í Kvígindisdal og sækja hjálp til að ná honum daginn eftir. Það gekk vel og við járnuðum hann með broddfjöðrum áður en haldið var til Patreksfjarðar. Við vorum sjö tíma á leiðinni í 20 stiga frosti. Þegar við komum inn í plássið skall hesturinn á hliðina og fældist en ég festist í ístaðinu og dró hann mig dágóðan spöl áður en ég losnaði. Svo vel vildi til að ístöðin voru opin og hliðin gaf eftir við átak. Þetta var öryggisbúnaður og kom sér ákaflega vel í atviki eins og þessu. Síðan fékk ég pláss fyrir hann í fjósinu hjá læknisbústaðnum. Maðurinn sem hafði lofað mér hesthúsi sveik mig, sagðist ekki taka svona villing í hús, sagðist ekki hafa vitað að um þennan hest hefði verið að ræða.

1944

Vörður var ekki tilbúinn fyrr en í febrúar og þá fórum við aftur af stað. Meðan ég dvaldist á Patreksfirði kom Ólafur bróðir minn vestur að heimsækja mig og skoða litla frænda sinn. Við fórum svo suður með Súðinni um miðjan ferbrúar í vitlausu veðri og vegna plássleysis urðum við að hírast í reyksalnum um nóttina og spiluðum við bridge allan tímann við ágæta menn. Ég tók svo Vörð í Reykjavík. Síðan sigldum við aftur til Englands og alltaf fór salan hækkandi enda hleðslan sífellt meiri og meiri. Við vorum farnir að landa rúmum 3450 kittum, 214 tonnum, en árið áður var meðalaflinn 202 tonn og þótti mikið, ætíð 15 til 20 tonnum meira en systraskipin og togarar af líkri stærð og Vörður.

Fyrsta túrinn okkar þóttumst við vera með fullt skip en aflinn mældist rúm 1700 kit, sem sagt það hafði orðið helmings aukning á farmi síðan þá. Nú var allur fiskur hausaður og hillum í lest stórlega fækkað. Sett höfðu verið hleðslumerki á alla togarana sem sýndi ef hleðslan stefndi í óefni, svo það varð eitthvað að gera. Vörður fór iðulega yfir þau mörk og var látið gott heita. Ég skrifaði þá hvassyrta grein í Sjómannablaðið Víking og ásakaði skipstjóra og útgerðarmenn fyrir glannaskapinn og urðu margir reiðir en margir sjómenn þökkuðu mér.

Í byrjun ársins fórst togarinn Max Pemberton og með honum 29 menn. Hann fórst í vondu veðri suður af Malarrifi og töldu menn að ofhleðsla og yfirvigt hefði verið orsökin. Áður hafði Sviði frá Hafnarfirði farist fyrir norðan Kolluálinn af svipuðum orsökum að menn héldu. Það kom fyrir að Vörður fór á hliðina, lagði sig, í trillubátaveðri á leiðinni upp af Halanum. Þá var yfirvigtin í hámarki, stálbrúin og steypan, hleðslan og lýsistunnurnar á bátapalli og við vélarreisnina. Kolin í boxunum nærri búin svo mishleðslan jókst.

En áfram var haldið, fiskiríið gott og salan góð. Fyrir fyrstu fjóra túrana 1944 hafði ég 25 þúsund krónur og þótti mjög mikið. Hver túr var u.þ.b. 24 -25 dagar. Í öðrum túr 1944 kom það fyrir þegar við lögðum af stað um nótt og ætluðum fyrir Blakkinn á suðurleið að strákunum í brúnni sýndist ógnarstór skipalest koma á móti þeim. Snar snérumst við inn á Patreksfjörð til að verða ekki fyrir skipunum og í sama bili skullu margir stórir hafísjakar upp í Blakkinn svo ógurlegar drunur heyrðust. Þarna munaði ekki miklu. Við snérum við og fórum aftur upp að bryggju. Um hádegið hafði fjörðurinn gersamlega fyllst af hafís alveg inn að Örlygshöfn og Vatneyri. Stöku jakar fóru alveg inn í botn. Menn fóru upp á Tálkna eftir hádegi og sást

hvergi út yfir hafísinn. Hann var landfastur bæði við Blakknes og Kópanes. Þetta tafði okkur um tvo daga en þá rak ísinn burt, jafn snöggt og hann hafði komið.

Þetta sumar fórum við marga túra til Englands og seldum ýmist í Grimsby, Hull eða Fleetwood. Allt gekk vel og ekkert sérstakt kom fyrir. Eitt skipti í Grimsby kom Friðmann, 2. stýrimaður, til mín og bað mig að koma með sér til Cleethorp á skotæfingu sem Bretar höfðu boðið tveimur af áhöfninni að taka þátt í. Hann sagði að enginn nennti að koma með sér. Ég lét til leiðast en sagðist lítið erindi eiga, mitt hlutverk væri annað ef eitthvað komi fyrir en að skjóta af vélbyssu. Við fórum síðan af stað ásamt 20 amerískum sjóliðum sem líka áttu að æfa sig. Þegar til Cleethorps kom vorum við látnir skrúfa sundur vélbyssuna og smyrja vel en setja hana síðan saman aftur.

Þá var farið niður að fjöru og við látnir skjóta með einhvers konar haglabyssu á leirdiska sem skotið var á loft með einhverjum græjum. Og áttum við að hitta diskana sem líktust stórum öskubökkum. Það var skotið upp 5 diskum og hitti ég utan í þann fyrsta, síðan alla fjóra svo þeir splundruðust. Ameríkanarnir hittu mjög illa en þeir klöppuðu fyrir okkur fiskimönnunum eins og þeir nefndu okkur. Þá fórum við í stórt flugskýli. Þar var stórt sýningartjald og á því var sýnd þýsk flugvél sem virtist steypa sér yfir mannskapinn í salnum og kastaði tveimur sprengjum niður svo glumdi í öllu skýlinu. Áttu menn ekki að láta sér bregða en skjóta á hana. Við höfðum einhvers konar byssur með smá höglum í, síðan kom kafbátur á teini fyrir framan sviðið og áttum að bregðast við fljótt og skjóta á hann. Það var mjög auðvelt að hitta hann og létum við höglin dynja á honum alla leiðina. Þá var farið niður í fjöru og þar fengum við tvær tegundir af vélbyssum og vorum látnir skjóta á loftbelgi sem svifu hátt yfir okkur. Fjórða hver kúla var eldkúla svo að förin eftir kúlurnar sáust greinilega. Þetta var eins og að skjóta af vatnsbyssu enda hittum við belgina ágætlega og sprungu þeir í tætlur. Þessi æfing stóð yfir allan daginn og fengum við aðeins einn bolla af tei um miðjan dag og þóttu það þunnar trakteringar. Síðan var haldið um borð, auðvitað með viðkomu á bjórkrá í leiðinni.

Um mánaðamótin september, október sagði ég starfinu á Verði upp, var búinn að útvega annan mann sem tók við. Ég lagði ekki í að sigla yfir hávetur eins og ofhleðslubrjálæðið var komið á hátt stig og þar vorum við fremstir í flokki. Ég sá samt strax eftir þessu því nú tók Sæmundur Auðunsson 1. stýrimaður við skipstjórn mjög óvænt og honum treysti ég öðrum mönnum betur. Ég hitti marga menn af öðrum togurum og höfðu flestir þeirra sömu sögu að segja, þeir höfðu allir komist í hann krappan vegna hleðslunnar en Guð og lukkan hljóp undir bagga og bjargaði hlutunum.

Ég gleymdi smá atviki frá 1943 þegar skipið var í viðgerðinni og var óvenjulegt. Aldrei þessu vant hafði ég nennt út í bakarí fyrir móður mína til að kaupa brauð. Þegar ég var á bakaleið upp Eiríksgötu, sem var dálítið sundurtætt vegna hitaveituframkvæmda, sá ég ameríska hermann koma á mótorhjóli suður götuna og stóð eldur úr hjólinu hátt í loft upp og beint framan í manninn. Hann henti sér af hjólinu sem honum tókst að stöðva, velti sér í götunni til að reyna að slökkva í fötum sínum en hann var í olíumettuðum galla. Fáir voru á ferli þarna og fór ég úr jakkanum en henti brauðunum frá mér og tókst fljótlega að slökkva í manninum. Mótorhjólið var rétt hjá og logaði í því þannig að eldurinn var á móts við aðra hæð hússins 27 og olían vall úr tanknum eins og hraunleðja. Fleiri menn komu nú að og studdu þeir manninn að sjúkradeild að Eiríksgötu 37 en þar hafði bandaríska liðið athvarf. Hann var allur bólginn og rauður í framan og augabrúnir farnar af. Ég sá hann í bíó nokkrum dögum seinna og var þá enn rauður og bólginn í framan. Ekki þekkti hann mig og var það gott. Ég vildi sem minnst samskipti hafa við herina sem sátu landið.

Nú fór ég suður til Reykjavíkur og vann nokkra daga á loftskeytastöðinni. Síðan beið ég eftir plássi til að leysa af á fragtskipum en það tókst ekki fyrr en í febrúar. Þann 10. var ég ráðinn loftskeytamaður á MS Selfoss, 770 lesta fragtskip frá Eimskip og áttum við að fara með fullfermi af fiski til Hull. Nú var siglt í skipalest, 4 5 skip. Tveir þúsund lesta togarar voru til fylgdar, voru þeir vopnaðir fallbyssu og með mikið af djúpsprengum innanborðs. Þetta var dálítið spennandi og var mikið ljósmorse við forystuskipið sem var l,

kallað Charlie Bossi. Við fengum skeyti frá enskum strandarstöðvum sem var merkt BAMS, hafði ég lengi velt því fyrir mér á Verði hvað þetta þýddi en þetta voru rúmlega 200 tölu orð, fimm stafa tölur sem voru dulmál og send út með um 100 stafa hraða á mínútu. Því ég var með enska dulmálið (codann) og nú var bara vandinn að þýða hann. Mér hafði ekkert verið sagt. En BAMS þýddi British Allied Merchant Ships og nú var bara að ráða í tölugrúppurnar. Ég fór til skipstjórans en hann sagðist aldrei hafa séð codann svo ég fór nú að rýna í þetta og eftir 10 tíma puð fann ég loks lausnina. Það þurfti að draga 5 stafa tölu frá annarri sem var í codanum án þess að taka til láns þá kom út rétta orðið. Í þessum skeytum var sagt frá hvar kafbátahættan væri mest og var bent á staði eins og Reykjanes og Morayfirth við Skotland, kafbátarnir væru yfirleitt næst landi og hefðu fundið upp ný tæki sem kölluð voru Schnorkel eða því um líkt, sem gerði þeim kleift að starfa á miklu dýpi en sjá samt vel yfirborðið. Þess vegna m.a. var þeim kleift að skjóta MA Goðafoss niður ásamt stóru olíuskipi. Voru það hinar andstyggilegustu aðfarir en svona var þetta djöfullega stríð.

Við fengum slæmt veður á útleiðinni yfir hafið en þegar komið var í Pentlandsfjörð var veðrið betra. Í Morayfirth urðu verndarskipin vör við kafbát og þá var byrjað að kasta djúpsprengjum og svall þeim móður við verkið. Var kastað mörgum sprengjum í rúman klukkutíma en enginn var árangurinn nema kannski að fæla kafbátinn í burtu. Það var mikill þrýstingur frá þessum sprengjum og varð eins og skellur á skipsbotninum í hvert skipti sem þessi fjandi sprakk. Áfram var haldið suður Norðursjóinn og til Hull komumst við eftir 6 daga siglingu. Við fórum í gegnum tundurduflabeltin eftir merktri rennu og var það vandalaust. Í Hull vorum við í nokkra daga og var það ágætur tími enda strákarnir um borð allir hinir indælustu menn. Bæði
yfirmenn og aðrir.

1945

Þann 21. febrúar var MS Dettifoss skotinn niður af þýskum kafbáti í Írska hafinu út af Belfast. Fórust þar 15 manns, 12 skipverjar og 3 farþegar. Þetta fréttum við í Hull. Síðan var farið af stað og áætlunin var að fara til Loch Ewe við norðurströnd Skotlands en þar söfnuðust skip saman sem ætluðu með skipalestum, bæði þau sem fóru til Ameríku og á aðra staði svo sem Íslands. Þar þurftum við að bíða í nokkra daga eftir skipum sem ætluðu til Íslands. Þar kom einnig Brúarfoss og hafði hann með alla þá sem komust af í Dettifossslysinu.

Við á Selfossi notuðum tækifærið meðan beðið var til þess m.a. að hafa björgunarbátaæfingu. Hún fór fram snemma morguns og ætlaði ég að reyna að sleppa við hana og láta ekki sjá mig en þeir voru klókir og náðu í mig og varð ekki undan vikist. Allir voru komnir um borð í bátinn sem áttu að fara nema ég. Báturinn var kominn í sjóinn og varð ég að renna mér á kaðli niður. Hann sveiflaðist mikið til svo ég ýtti mér frá til að slást ekki í skipið en ýtti heldur fast svo sveiflan varð ennþá meiri og ég var hræddur um að slást á síðuna. Þess vegna ýtti ég fast í síðuna og sveiflaði mér yfir bátinn og sleppti kaðlinum svo ég þaut langt út í sjó. Það var allt í lagi og ég synti að bátnum og var kippt um borð. Síðan fór ég um borð og skipti um föt. Fór svo aftur um borð í björgunarbátinn og við héldum í áttina að Brúarfossi sem var skammt frá til að fá nánari fregnir af Dettifoss slysinu. Þegar þangað var komið hittist svo óvenjulega á og sorglega að fyrstu 5 mennirnir sem þeir á Selfossi spurðu um höfðu farist. Hann fórst var svarið við fyrstu 5 spurningunum. Við fórum svo um borð í Brúarfoss og hittum bæði skipverja af Dettifossi og Brúarfossi. Ég hitti Lárus heitinn Bjarnason frænda minn sem hafði verið farþegi á Dettifossi og komst af. Hann faðmaði mig af feginleik og var hrærður og hissa á að hitta mig þarna. Svo urðu skipin samferða heim ásamt þremur öðrum skipum,

eitthvað tveim dögum seinna. Sæmilegt veður var á leiðinni og allt gekk vel. Þegar komið var upp undir Ísland var farið langt út fyrir Eldey og þaðan að Snæfellsnesi og síðan suður Faxaflóa til Reykjavíkur. Þetta var gert vegna kafbátahættunnar en eins og fyrr sagði voru þeir taldir vera í grennd við Reykjanes. Þann 10. mars 1945 komum við svo til höfuðstaðarins.

Þar með lauk mínum stríðssiglingum frá 1939 til 1945, part af sjö ára djöfulgangi, bæði á sjó og landi. Síðasta sjóslysið varð svo snemma í apríl þegar línuveiðarinn Fjölnir frá Þingeyri fórst í árekstri við enskt skip niður við England, þá fórust 5 menn. Í allt misstum við rúmlega 400 sjómenn á stríðsárunum, flesta af völdum ófriðarins beint eða óbeint. Sjö togarar, margir línuveiðarar, 2 farþegaskip, 2 flutningaskip og fjöldi mótorbáta fórust. Einir 10 12 menn fórust með erlendum skipum, dönskum, norskum, þýskum og pólskum.

Hér hefur einungis verið stiklað á stóru og mörgu sleppt en margt fleira var einnig frásagnar vert. Þetta er einungis það helsta sem ég man sjálfur og snerti okkar skip, togarann Vörð frá Patreksfirði.

Furðu lítið hefur verið skrifað um íslenska sjómenn á þessum viðsjárverðu tímum. Hins vegar skrifuðu danskir sjómenn og útgerðarmenn 4 stór bindi, um 500 blaðsíður hvert um Söfolk og skibe 1939 1945, og fylgdu því margar athyglisverðar myndir frá þessum tíma en þeir sigldu bæði fyrir Þjóðverja og Bandamenn. Ritstjóri þessara bóka var Cand. mag. Christian Tortzen (med historie som hovedfag), lærer paa Roskilde Universitetscenter. Bækurnar komu út 1985.