

ARNÞÓR HELGASON OG  
SIGTRYGGUR HELGASON

Saga  
**Skaftfellings**  
**VE 33**

~ *Ágrip*

*Ensk þýðing:* Jón Skaptason  
*Þýsk þýðing:* Martina Brogmus

*Útgefandi:*  
Sigtryggur Helgason  
Hlyngerði 12  
108 Reykjavík

*Copyright:* Arnþór Helgason og Sigtryggur Helgason 2002

## Efnisyfirlit

|   | Bls. |
|---|------|
| Formáli .....   | 5    |
| Bjarmar fyrir breyttum tímum .....                                | 7    |
| Skaftfellingar vilja eignast skip.....                            | 9    |
| Báturinn .....  | 16   |
| Skipstjóral.....  | 20   |
| Stríðsárin .....  | 21   |
| Síðustu árin .....  | 37   |
| Short history of Skaftfellingur VE 33 .....                       | 41   |
| Die Geschichte des Schiffes Skaftfellingur VE 33 Ein Abriss ..... | 49   |

*Prentun:* Guðjón Ó - vistvæn prentsmiðja



## Tileinkun

Bók þessa tileinkum við foreldrum okkar, Guðrínu Stefánsdóttur, f. 1908 og Helga Benediktssyni, 1899–1971.



Hjónin Guðrún Stefánsdóttir og Helgi Benediktsson á hátíðarstundu við Landakirkju í Vestmannaeyjum árið 1962.

## Formáli

Að undanfögnu hefur vaknað mikill áhugi meðal Íslendinga á sögu 20. aldarinnar. Menn hafa áttað sig á að margt, sem varðveita skyldi, hefur farið forgörðum fyrir vangá okkar sem erum komin á eða yfir miðjan aldur. Skeytingarleysi Íslendinga um samtíðarsögu sína hefur orðið til þess að sögulegum minjum um 20. öldina, einkum fyrri hlutann, fer nú óðum fækkandi.

Í þessum bæklingi er rakið örstutt ágríp sögu hins merka skips, Skaftfellingar VE 33 sem þjónaði Skaftfellingum og Vestmannaeyjum um fjögurra áratuga skeið. Fátítt mun, ef ekki einsdæmi, að nokkurt skip á síðustu öld hafi jafnlengi gegnt hlutverki farþega- og flutningaskips sem Skaftfellingur, en hann hélt uppi samgöngum frá Reykjavík um Vestmannaeyjar austur í Skaftafellssýslur á árunum 1918 - 1939 og eftir það á milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur fram til ársins 1959.

Auk þess var Skaftfellingur í fisk- og vöruflutningum á milli Vestmannaeyja og Fleetwood í Bretlandi öll stríðsárin og háði þá marga hildi við Ægi konung. Mesta frægðarverk áhafnar skipsins var björgun þýskra kaþbátsmanna í ágúst 1942. Þá komst Skaftfellingur einnig undan þýskum kaþbáti sem talinn var hafa skotið að skipinu nokkrum vikum eftir björgun áhafnar kaþbátsins.

Við samantekt þessa bæklingar hefur víða verið leitað fanga. Ekki er birt hér sérstök heimildaskrá heldur er öðruhverju vitnað til ákveðinnar heimildar. Þó skal geta þess að Gísli Helgason tók viðtöl við ýmsa sem voru á Skaftfellingi eða komu nálægt útgerð hans og birti þau í þremur útvarpsþáttum á árunum 1976 - 1977, en það voru þeir Andrés Gestsson, Einar Erlendsson, Einar Sveinn Jóhannesson, Jón Högnason og Páll Kristinn Maríusson. Þessir útvarpsþættir verða að teljast ein meginheimild þessa bæklingar enda kannaði Gísli ýmsar heimildir um sögu Skaftfellingar, einkum smíði hans, siglinguna heim til Íslands, þjónustu skipsins við Víkurbúa og siglingarnar í seinni heimsstyrjöldinni. Ýmislegt sem kom fram í þessum þáttum og viðtölum sem höfundar þessa ritlings tóku hefur ekki komið fram í rituðum heimildum. Þá reyndist *Verslunarsaga Vestur-Skaftfellinga* eftir Kjartan Ólafsson (Reykjavík 1991) og *Samgöngur í Skaftafellssýslum* eftir Pál Þorsteinsson (Höfn, 1985) drjúgar heimildir auk fjölda greina í dagblöðum, tímaritum og ævisögum. Þá hafa fjölmargir frætt mig um ýmislegt og er heimildarmanna getið í samhengi við frásagnir þeirra.

Öðrum mönnum fremur vil ég þakka Sigtryggi Helgasyni einstaka natni við að safna heimildum og benda á sögumenn.

Hann útvegaði flestar myndir sem birtar eru, las prófarkir og kom með fjölmargar ábendingar um sitthvað sem snertir sögu skipsins. Vafalaust geta ýmsir fyllt upp í ýmsar eyður sem enn eru í sögu Skaftfellings. Svo óheppilega vildi til að skipsdagbækurnar fóru forgörðum um miðjan 8. áratuginn og er það óbætanlegt tjón. En leitast hefur verið við að gefa sem gleggsta mynd af sögu skipsins eftir þeim heimildum sem tiltækar eru.

Skaftfellingur var í eigu Helga Benediktssonar og afkomenda þeirra Guðrúnar Stefánsdóttur um áratuga skeið. Hann var farsælt skip sem mönnum þótti vænt um og enn er fjöldi fólks sem ber til hans hlýjar tilfinningar.

Árið 1998 var ákveðið að minnast 100 ára afmælis Helga Benediktssonar með ýmsum hætti, en hann fæddist árið 1899. Í tilefni þessa afmælis lét Sigtryggur Helgason m. a. gera líkan af Skaftfellingi eins og hann leit út á stríðsárunum 1939–1945. Smíðaði Grímur Karlsson, skipstjóri í Njarðvík, líkanið og var það afhent Byggðasafninu í Skógum undir Eyjafjöllum sumarið 2002 ásamt nokkrum myndum. Þá þótti einnig rétt að efna nokkuð til sögu Skaftfellings og því er þessi bæklingur saman tekinn.

*Seltjarnarnesi, 12. maí 2002,  
Arnþór Helgason*



*Skammdægismynd af Skaftfellingi í ofviðri og stórsjó.*

*Málverk eftir Jóhann Jónsson Listó. Gjöf Sigtryggs Helgasonar til Byggðasafnins í Skógum árið 2002.*

## Bjarmar fyrir breyttum tímum

Um miðja nítjándu öld urðu miklar framfarir í siglingatækni. Skipsskrúfan kom til sögunnar í lok 4. áratugar aldarinnar og með henni varð vélskipum unnt að sigla um heimsins höf allt árið um kring.

Íslendingar tóku að nýta vélbáta sem samgöngutæki í upphafi 10. áratugar aldarinnar, en þá gengu nokkrir gufubátar frá Reykjavík til helstu byggðarlaga við Faxaflóa og á Suðurnesjum auk þess sem tilraunir voru gerðar með vöruflutninga með gufubátum austur á Eyrarbakka og til Víkur í Mýrdal. Slíkar tilraunir voru gerðar víðar um land. Þannig sigldi lítið gufuskip, Bremnæs, á milli hafna á Austfjörðum í lok aldarinnar. En erfið hafnarskilyrði og frumstæðar samgöngur á landi ollu því að þessir gufubátar nýttust ekki sem skyldi.

### Millilandasiglingar

Eftir 1870 fóru siglingar með segl- og gufuskipum vaxandi á milli Íslands og annarra landa. Stofnun Gránufélagsins á Norðurlandi árið 1870 örvaði mjög siglingar með seglskipum milli Íslands og Danmerkur en Gránufélagið var umsvifamikið verslunarfélag á Norður- og Austurlandi. Það var upphaflega stofnað í sambandi við kaup á 60 tonna franskri fiskiskonnortu, sem nefnd var Grána. Skipið var keypt úr strandi, það var hvítmálað og hét upphaflega Emilie. Sigldu skip á vegum Gránufélagsins, m.a. á Papós, en þar var verslun á árunum 1861 - 1896 á vegum danskra kaupmanna og Gránufélagsins.

Með siglingum Sameinada gufuskipafélagsins í Kaupmannahöfn urðu miklar breytingar á skipaferðum hingað til lands. Komu gufuskip félagsins við á ýmsum höfnum landsins og urðu um leið notadrjúg til þess að flytja fólk og hvers konar varning á milli innlendra hafna. Var gerður sérstakur samningur við skipafélagið um siglingar meðfram ströndum landsins, en þessar ferðir urðu stopular og ævinlega þurfti að styrkja þær með opinberum framlögum. Ýmis svæði fóru þó varhluta af þessari þróun. Þar á meðal voru þau byggðarlög sem voru meðfram suðurströnd landsins. Þar voru hafnleysur miklar og erfitt að skipa upp vörum, samanber nafn Örafasveitar. Örafí telja ýmsir að merki „Örhæfi“, þar sem ekkert er að hafa, hafnleysa.

Árið 1842 var löggiltur verslunarstaður við Dyrhólaey og 1879 við ósa Jökulsár á Sólheimasandi. Aldrei var þó verslað þar, en formenn sem reru við Jökulsá beittu sér fyrir því að verslanir í Vestmannaeyjum sendu þangað vörur.

Í lok 19. aldar tók að myndast þorpið Vík í Mýrdal, en Vík varð löggiltur verslunarstaður árið 1887. Var þar bæði útræði og verslun. En hafnleysið háði versluninni mjög. Það kom fyrir að skip, sem áttu að fara til Víkur með vörur, fluttu þær til affermingar í Vestmannaeyjum vegna veðurs. Það var síðan undir hælinn lagt hvenær þær komust á leiðarenda.

Í upphafi 10. áratugar 19. aldar tóku menn í auknum mæli að huga að samgöngum meðfram ströndum landsins. Árið 1894 var heimilað að hluti þess fjár sem ætlaður var til gerðar sýsluvega rynni til þess að styrkja siglingar til Víkur í Mýrdal. Hinn 27. júní árið 1896 auglýsti P. Nielsen, kaupmaður á Eyrarbakka, ferð gufubátsins Odds frá Eyrarbakka til Víkur og aftur til baka á milli 27. júlí og 5. ágúst. Er það vafalítið fyrsta áætlunarferð gufubáts á milli þessara staða. Landssjóður styrkti síðan siglingar til Víkur árlega en gufuskipin fluttu póst án endurgjalds. Árið 1906 var Vík sett á skrá sem viðkomustaður strandferðaskipa á leið sinni austur um land. Heimilt var að setja farþega af í næstu höfn ef sjólag við Vík leyfði ekki flutning milli lands og skips. Þá var árið 1908 veitt heimild til þess að strandferðaskipið Hólar mætti skipa vörum og farþegum á land við Dyrhólaey ef sjólag væri vont við Vík.

Árið 1906 var Kaupfélag Skaftfellinga stofnað og fjórum árum síðar var sett á stofn sláturhús í Vík. Varð því nauðsynlegt að efla samgöngur á sjó til þess að bændur gætu betur nýtt sér þjónustuna í Vík.



Líkan af skonnortunni Grána. Smíðað af Grími Karlssyni skipstjóra í Njarðvíkum og er í eigu hans.

## Skaftfellingar vilja eignast skip

Um aldamótin 1900 var af og til farið að impra á nauðsyn þess að bæta þyrftu samgöngur á sjó við byggðarlög í Vestur-Skaftafellssýslu. Árið 1910 var haldinn fundur í Vík þar sem þetta mál var rætt fram og aftur. Sóttu fundinn bændur víðs vegar að úr sýslunni og austan úr Örfæfum. Ekkert varð þó úr framkvæmdum í bili. Þó má geta þess að í kjölfar fundarins var samgöngum við Vík komið í fastara horf en áður. Siglingum til Víkur beint frá útlöndum fjölgaði nokkuð og standferðaskipin komu þar oftar við en áður. En hafnleysið og rysjótt tíðarfar háði siglingum eins og fyrri daginn.

Árið 1913 var enn haldinn fundur í Vík þar sem þeirri hugmynd var hreyft að Víkurbúar eða Skaftfellingar þyrftu að kaupa skip. Kom þá fram sú hugmynd að keyptur yrði togari sem flytti vörur til Víkur. Yrði skipinu haldið til fiskveiða þegar ekki væri þörf fyrir það til flutninga.

Árið 1916 tók sýslunefnd Vestur-Skaftfellinga málið upp á nýjan leik og



Sigurjón Markússon sýslumaður.



Lárus Helgason Klaustri.



*Skaftfellingur austan við Ingólfshöfða 20. júlí 1931.*

*Ljósmynd í eigu ljósmyndadeildar Þjóðminjasafns Íslands. Ljósmyndari, Páll Arason.*



*Áraskipið Höfrungur í fjöruborðinu með varning.*

*Ljósmynd í eigu ljósmyndadeildar Þjóðminjasafns Íslands. Ljósmyndari, Páll Arason.*

*Áraskipið Höfrungur við hlið Skaftfellingu.*

*Ljósmynd í eigu ljósmyndadeildar Þjóðminjasafns Íslands. Ljósmyndari, Páll Arason.*



*Útskipun á ullarbötum í áraskipið Höfrung.*

*Ljósmynd í eigu ljósmyndadeildar Þjóðminjasafns Íslands. Ljósmyndari, Páll Arason.*



*Áraskipið Höfrungur í fjöruborðinu með varning.*

*Ljósmynd í eigu ljósmyndadeildar Þjóðminjasafns Íslands. Ljósmyndari, Páll Arason.*



*Vöruflutningar úr fjöru.*

*Ljósmynd í eigu ljósmyndadeildar Þjóðminjasafns Íslands. Ljósmyndari, Páll Arason.*



Vöruflutningar úr fjöru.

Ljósmynd í eigu ljósmyndadeildar Þjóðminjasafns Íslands. Ljósmyndari, Páll Arason.

beitti Lárus Helgason, bóndi á Kirkjubæjarklaustri, sér einna mest fyrir málinu. Urðu menn einhuga um að Skaftfellingar skyldu eignast eigin vélbát sem annaðist flutninga á vörum eftir því sem Skaftfellingum hentaði sjálfum. Gerðist Sigurjón Markússon, sýslumaður, ötull stuðningsmaður þessa máls. Lyktir fundarins urðu þær að stofna skyldi hlutafélag um smíði bátsins og tók sýslumaður að sér að safna fé vestan Mýrdalssands en Lárus sá um söfnun hlutafjár austan sandsins og í Örfæum. Skiptust hlutabréfin í þrjá flokka og voru bréfin að upphæð 25, 50 og 100 kr. Gekk söfnunin afar vel. Þegar söfnun hlutafjár var lokið voru haldnir fundir í hreppunum og kosnir menn til þess að sækja stofnfund hlutafélagsins. Örfæingar gengu um þetta leyti í Kaupfélag Skaftfellinga og fluttust viðskipti þeirra þá til Víkur. Hélt það til ársins 1965.

Sigurjón Markússon, sýslumaður Skaftfellinga, boðaði síðan til stofnfundar hlutafélags um rekstur vélbáts og var hann haldinn að Flögu í Skaftártungu 7. febrúar 1917. Komu þangað 13 fulltrúar sem kjörnir höfðu verið úr öllum hreppum sýslunnar og austan úr Örfæum. Hlaut félagið nafnið „Hlutafélagið Skaftfellingur“. Voru kjörnir 5 menn í stjórn. Formaður var Lárus á Klaustri. Samkvæmt félagslögum skyldi einn stjórnarmanna hafa aðsetur í Reykjavík og hafa á hendi útgerðarstjórn, ritstörf

og reikningshald. Var til þess kjörinn Hannes Thorarensen, forstjóri Sláturfélags Suðurlands.

Samkvæmt lögum félagsins skyldi heimili þess og varnarþing vera í Reykjavík. Í 3. gr. laganna segir svo um tilgang þess:

*Tilgangur félagsins er að bæta samgöngur á sjó við Vestur-Skaftafellssýslu og Örfæi í Austur-Skaftafellssýslu, með því að reka siglingar milli hafna á Suðurlandi.*

Stofnfé félagsins var 30.225 kr. og var það umtalsvert fé á þeirra tíma mælikvarða. Stjórn félagsins var heimilt að auka hlutafé upp í 60.000 kr. og veðsetja skip félagsins fyrir þeirri upphæð.

## Skaftfellingur smíðaður

Á útmánuðum 1917 auglýsti hlutafélagið Skaftfellingur eftir skipshöfn á hið nýja skip sem verið var að smíða fyrir félagið. Forstjóri Eimskipafélagsins hafði haft milligöngu um að útvega í Danmörku vélbát til vöru- og farþegaflutninga á vegum Breiðafjarðarbátsins í Stykkishólmi. Kom það skip, Svanur SH 183, gjarnan kallað Breiðafjarðar-Svanurinn, til landsins sumarið 1916. Var skömmu síðar hafin smíði á öðrum báti til flutninga hér við land og festi hlutafélagið Skaftfellingur kaup á honum.

Jón Högnason, skipstjóri, sótti um starf skipstjóra og var ráðinn til þess að sækja skipið. Ásamt honum voru í áhöfninni Finnbogí Finnbogason, stýrimaður, Ormur Ormsson, fyrsti vélstjóri, og Elías Högnason, annar vélstjóri. Héldu þeir fjórmenningar hédan til Danmerkur með varðskipinu Íslands Falk í maí 1917.

Þegar til Troense kom, þar sem báturinn átti að vera tilbúinn, hafði einungis hluti bandanna verið reistur. Urðu þeir að bíða smíði skipsins á 10. mánuð. Yfirmiður skipsins var af færeyskum ættum, Jakobsen að nafni,



Hlutabréf í hlutafélaginu Skaftfellingur.

og hefur Jón Högnason lýst í útvarpsviðtali hversu mjög hann vandaði til smíðinnar.

Í mars árið 1918 var skipinu hleypt af stokkunum og hlaut það nafnið Skaftfellingur. Skipið var skráð í Reykjavík og hlaut ekki sérstakt skráningarnúmer fyrr en Helgi Benediktsson tók við rekstri þess. Skaftfellingur var 60 smálestir að stærð og búinn 48 hestafla Alfa-vél. Sagan segir að þegar Skaftfellingi var hleypt af stokkunum hafi ferðin verið svo mikil að þeir sem voru um borð urðu að varpa akkerum til þess að hann færi ekki yfir sundið framan við skipasmíðastöðina og ræki þar á land.

Jón Högnason og áhöfn hans sigldu Skaftfellingi þegar í stað til Kaupmannahafnar og var hann fermdur þar með ýmiss konar varningi þar á meðal efni til tunnusmíði. En vegna styrjaldarinnar var ekki hægt að fá olíu á skipið og fékkst það því ekki vátryggt fyrr en eftir 1. apríl. Það mun hafa verið skömmu eftir miðjan apríl sem Skaftfellingur sigldi áleiðis heim til Íslands, sennilega þann nítjanda. Ferðin gekk að óskum að öðru leyti en því að stýrið bilaði og varð að leita hafnar í Haugasundi í Noregi til þess að fá gert við það. Þaðan var siglt norður undir Björgvin á milli skerja og tundurduflabeltisins sem hafði verið lagt þar. Var sú sigling hin vandasamasta enda var skipaleiðin aðeins um þrígga sjómílna breið. Þess miskilnings hefur gætt að Skaftfellingur hafi verið byggður sem seglskip en svo var ekki. Hins vegar gekk skipið mjög vel undir seglum og greinir Jón Högnason frá því í ádurgreindu viðtali að Skaftfellingur hafi gengið um 10 sjómílu í góðu leiði.

Þegar norður fyrir Björgvin kom sleppti tundurduflabeltinu og var þá lagt út á opið haf. Að sögn Jóns Högnasonar var Skaftfellingur 17 daga á leiðinni frá Kaupmannahöfn til Vestmannaeyja, en þangað kom hann 6. maí 1918. Fékkst þar olía á skipið og var síðan haldið til Reykjavíkur.

Skaftfellingur var á þessum tíma sem löngum síðar fallett skip, skínandi hvítt og setti bugspjótið skemmtilegan svip á skipið. Skaftfellingur virðist hins vegar hafa verið sviptur því skömmu eftir að hann kom til landsins því að á ljósmynd sem tekin var í Reykjavík haustið 1920 eða 1921 virðist bugspjótið horfið. Stefnið var nokkuð íbjúgt enda var Skaftfellingur sérstaklega hannaður til siglinga í ís, en á þessum árum voru vikur og vogar full af íshroða á vetrum eins og Páll Kristinn Mariússon orðaði það í viðtali. Ekki er vitað til þess að Skaftfellingur hafi þurft að sigla mikið innan um ís en í eitt skipti töldu menn að lagið á stefninu hefði komið í veg fyrir skemmdir. Skaftfellingur hafði þá komið siglandi á fullri ferð inn í höfnina í Vestmannaeyjum og af einhverjum ástæðum rakst hann á Básaskersbryggjuna. Háflóð var og lyftist skipið upp á bryggjugólfið en seig síðan niður aftur. Töluðu skipasmíðir um að þetta væri einkar hentugt stefni til ásiglinga.



Jón Högnason, skipstjóri.

Ljósmynd í eigu Högna Jónssonar.



Páll Þorbjörnsson, skipstjóri.

Ljósmynd í eigu Þorbjörns Pálssonar.



Einar Sveinn Jóhannesson, skipstjóri.

Ljósmynd í eigu Brímdísar Einarsdóttur.



Páll Kristinn Mariússon, skipstjóri á Skaftfellingi 1962 - 1963.

Ljósmynd í eigu Kristjáns Sævars Kristinssonar.



# Báturinn

Í Tímanum 11. maí 1918 greinir frá því að Skaftfellingar hafi nú eignast eigið skip til vöruflutninga og er Skaftfellingi ítarlega lýst. Í þessari frétt Tímans er sagt, að skipið hafi kostað 70–80 þúsund krónur hingað komið. Þótti það tiltölulega lágt verð. Ekki finnast heimildir um komu skipsins til landsins í öðrum blöðum en Tímanum. Þegar var hafist handa við að ferma Skaftfelling og kom hann í fyrsta skipti til Víkur hinn 15. maí 1918 eða einungis 9 dögum eftir að hann kom til Vestmannaeyja frá Danmörku.

Skaftfellingur hélt síðan uppi áætlunarsiglingum austur með suðurströnd landsins. Hann flutti vörur og farþega frá Reykjavík til Vestmannaeyja, Víkur, að Skaftárósi, Hvalsíkis og tvær - þrjár ferðir fór hann austur í Óræfi á hverju ári. Margvíslegur varningur var fluttur og oft fór fjöldi farþega með Skaftfellingi, allt að 60 - 70 manns. Aðstaða fyrir farþega var engin um bord. Í lúkar skipsins voru 6 kojur og fjórar aftur í. Í frétt Tímans sem vitnað er í hér að framan kemur fram að ráðgert hafi verið að gera skýli fyrir 10 farþega á þilfari skipsins en ekkert varð úr því.



*Skaftfellingur siglir til hafnar í Vestmannaeyjum 1944.*

*Ljósmynd í eigu Sigtryggs Helgasonar. Ljósmyndari, Gísli Fr. Johnsen. Endurgerð: Johann Jónsson Listó*

Skaftfellingar fundu mjög fyrir þeim breytingum sem skipið hafði í för með sér. Var almenningi hlýtt til skipsins og var það manna á milli kallað „Báturinn“.

Fyrst voru í áhöfn Skaftfellings 4 menn, en fljótlega var þeim fjölgað og árið 1920 var 7 manna áhöfn á Skaftfellingi. Ferðirnar gátu orðið býsna slarksamar þegar veður voru misjöfn og fólksfjöldi mikill um bord.

Vegna sjólags við sandana varð Skaftfellingur iðulega að bíða dögum saman í Vestmannaeyjum eftir að fært yrði til Víkur. Sáú menn það á sjólaginu hvort fært mundi. Ef braut ekki á sunnanverðri Bjarnarey var talið fært með söndunum. Var þá brugðið við og siglt af stað. Var Skaftfellingur venjulega fjóra - fimm tíma á leiðinni til Víkur. En oft kom fyrir að sjór spilltist á leiðinni og varð þá að snúa við til Eyja. Einar Erlendsson, verslunarmaður í Vík, sagði frá því í útvarpsviðtali að eitt sinn hefði Skaftfellingur ekki komist til Víkur um 5 vikna skeið. Lá hann þá í Vestmannaeyjum og gerði tvær eða þrjár tilraunir til þess að sigla austur. Þetta dæmi sýnir að ekki var auðvelt að halda áætlun.

Skaftfellingur var í förum með fólk og flutning frá áramótum og fram í miðjan október eða þar til slátrun var lokið. Þá var honum lagt eða hann leigður til annarra flutninga. Einnig kom fyrir að hann væri leigður til flutninga á vegum annarra en Skaftfellinga að sumarlagi ef þannig stóð á.

Skaftfellingur hélt uppi áætlunarferðum til Víkur í Mýrdal um 20 ára skeið. Um miðjan fjórða áratug aldarinnar var lagður bílfær vegur allt austur á Síðu og dró þá úr þörf fyrir flutninga á sjó. Mun þá Skaftfellingur hafa verið leigður langtímum saman til annarra flutninga, en ekki hafa fundist miklar heimildir um þá.

Eins og að framan er getið var Skaftfellingur skráður með heimahöfn í Reykjavík. En 14. mars 1937 sést fyrsta dæmið um skráningu hans í Vestmannaeyjum. Ekki er skráð sérstakt númer, en kallmerki hans var skráð TFRI. Þá voru skráðir á skipið 6 skipverjar og þess getið hverjir verið hafi skipstjórar frá upphafi, en það voru Jón Högnason, Finnbogi Finnbogason og Kristján Kristjánsson, sem var með skipið á árunum 1936 - 1937. Það ár tók Ingibjartur Jónsson við Skaftfellingi og var með hann fram í september 1939. Flestir skipverjar voru þá búsettir í Reykjavík.

Um þetta leyti mun mjög hafa dregið úr verkefnum skipsins fyrir Kaupfélag Skaftfellinga enda höfðu þá landflutningar að mestu tekið við af sjóflutningum til Víkur og verslunin hafði verið flutt frá Skaftárósi að Kirkjubæjarklaustri árið 1937.

Í *Verslunarsögu Vestur-Skaftfellinga* eftir Kjartan Ólafsson segir að árin 1938 - 1939 hafi Skaftfellingur farið síðustu ferðir sínar með vörur til Víkur og austur með söndum. Þar segir að ferðir hans hafi verið auglýstar í Tímanum og Nýja dagblaðinu og samkvæmt þeim heimildum hafi hann farið einu sinni

Auglýsingar um síðustu ferðir Skaftfellings, sem farnar voru á vegum Hlutafjeldagsins Skaftfellings árið 1939



Svavar SH 183, systurskip Skaftfellings, við togarabryggjuna í Reykjavík sumarið 1920.  
Myndskeið úr kvikmyndinni *Verstöðin Ísland*.

til Víkur sumarið 1938 (í júlí) og þrisvar austur í Öræfi árið 1939. Páll Þorsteinsson greinir frá því að Skaftfellingur hafi komið þangað síðustu ferð sína 14. júlí það ár. Í fyrstu ferðinni (í maí) tók hann einnig flutning að Skaftárósi, í júní-ferðinni að Hvalssíki og í júlí að Skaftárósi og til Víkur.

Hinn 5. september sama ár tók Bjarni Benediktsson við skipstjórn á Skaftfellingi og var þá skráð að mestu leyti ný áhöfn á skipið. Áhöfnin var síðan afskráð 10 dögum síðar og er óvíst um sögu skipsins næstu mánuðina. Um sama leyti svipti Alþingi félagið ríkisstyrk til rekstrar skipsins og hefur því grundvöllur fyrir rekstri þess væntanlega brostið.

Sumarið 1940 var haldinn hluthafafundur þar sem samþykkt var að leigja eða selja vélskipið Skaftfelling þar sem „Alþingi hefði svipt félagið ríkisstyrk til reksturs þess“, eins og segir í fundargerðinni. Sumarið eftir var haldinn síðasti fundur félagsins og var þar ákveðið að ganga til slita á félaginu „þar sem skip félagsins hefur nú verið selt“. Keypti Helgi Benediktsson kaupmaður og útvegsbóndi í Vestmannaeyjum skipið. Hluthöfum var greidd inneign þeirra hjá félaginu og telur Einar Erlendsson í aðurnefndu samtali við Gísla Helgason að um helmingur upphaflegs hlutfjár hafi verið greiddur.

## Skipstjóral

|                               |           |
|-------------------------------|-----------|
| Jón Högnason                  | 1918-1919 |
| Finnbogi Finnbogason          | 1919-1935 |
| Kristján Kristjánsson         | 1936-1937 |
| Ingibjartur Jónsson           | 1938-1939 |
| Bjarni Benediktsson           | 1939      |
| Ásgeir Ásgeirsson             | 1940-1941 |
| Hallgrímur Júlíusson          | 1942      |
| Páll Þorbjörnsson             | 1942-1945 |
| Kristinn Árni Finnbogason     | 1946      |
| Brynjólfur Gunnar Guðlaugsson | 1947      |
| Helgi Bergvinsson             | 1948-1951 |
| Einar Sveinn Jóhannesson      | 1951-1954 |
| Stefán Björnsson              | 1954      |
| Edvin Jólsson                 | 1955-1957 |
| Bjarni Jónasson               | 1958-1959 |
| Jón Berg Halldórsson          | 1959      |
| Sigurður Friðriksson          | 1960      |
| Páll Kristinn Maríusson       | 1962-1963 |

### Áhöfnin á Skaftfellingi sem bjargaði áhöfn kafbátsins U-464:

Páll Þorbjörnsson, skipstjóri, Vestmannaeyjum, f. 07.10.1906.  
 Hallvarður E. Arnason, stýrimaður, Reykjavík, f. 22.12.1895.  
 Jóhann Bjarnason, 1. vélstjóri, Vestmannaeyjum, f. 16.10.1913.  
 Jón G. Hjálmarsson, 2. vélstjóri, Vestmannaeyjum, f. 30.12.1922.  
 Kristján Gíslason, matsveinn, Vestmannaeyjum, f. 16.01.1891.  
 Andrés Gestsson, háseti, Vestmannaeyjum, f. 20.07.1917.  
 Gísli R. Sigurðsson, háseti, Vestmannaeyjum, f. 16.09.1916.

## Stríðsárin

Ýmislegt bendir til þess að Skaftfellingur hafi legið verkefnalaus í Reykjavíkurhöfn frá því um miðjan september 1939 fram yfir áramótin 1940. Í Sjómannaalmanakinu frá árinu 1940 er hann enn skráður eign hlutafélagsins Skaftfellings, en það segir ekki alla söguna. Í óbirtum þætti um ævi og störf Helga Benediktssonar, sem Konráð Bjarnason, fræðimaður, skráði árið 1985 segir m. a:

*... og í byrjun september sögðu Bretar formlega Þjóðverjum stríð á hendur. Þetta hafði þá þegar margvíslegar atvinnuháttabreytingar í för með sér fyrir Íslendinga og þá ekki síst fyrir Vestmannaeyjar. Þá þegar var allur úthafs fiskiskipafloki Breta tekinn af miðunum og settur til hergagnaflutninga og annars í þágu stríðsins. Samtímis varð fullljóst að allur fiskafli Íslendinga yrði seldur til Bretlands beint úr veiðiferðum togara og með flutningaskipum frá bátafiskveiðistöðvum.*

*Stórskipið Helgi VE 333 (smíðað 1939) lá þá við bryggju alþúð þess að fylltar yrðu lestar þess af ísuðum fiski og til viðbótar í kössum á dekki og var nú*



*Helgi VE 333 og Skaftfellingur VE 33 við Básaskersbryggju í Vestmannaeyjum árið 1944.  
Ljósmynd í eigu Sigtryggs Helgasonar.*

best að fá bátatrollsfisk og snurrvoðarveiddan fisk ásamt línufiski. Skipin urðu nú vegna styrjaldarástandsins að sigla á vesturströnd Englands - einkum til Fleetwood. Uppboðsverð aflans rauk upp í áður óþekktar upphæðir í pundum. Þá gleymdi ekki jafnathafnasamur maður og Helgi Benediktsson að láta skipið flytja til baka það sem mikil þörf var fyrir svo sem veiðarfæri, tóg auk vöru af ýmsu tagi. H. B. var fljótur að átta sig á gjörbreyttum aðstæðum og nú þurfti að hafa snör handtök og tefla djarft. ...

Þá gerist það einnig um áramótin 1940 að H. B. frétti að strandflutningaskip þeirra Skaftfellinga, 60 tonna eikarskip, væri komið út úr rekstri vegna vanskila og lægi í Reykjavíkurhöfn. Hann sendi þá þegar stýrimann sinn á Ms. Helga til Reykjavíkur til þess að láta á skipið með það í huga að nothæft yrði til fiskflutninga. Stýrimaðurinn, Ásgeir M. Ásgeirsson, taldi það vafalaust. H.B. gekk þá snarlega frá bankaviðskiptum varðandi kaupin á skipinu. Ásgeir kom með það til Eyja og hélt áfram sem farsæll skipstjóri á Ms. Skaftfellingi. Hann fór fyrstu ferðina til Fleetwood í endadan janúar árið 1940 og svo áfram yfir 20 ferðir með um 70 tonn af ísvörðum fiski...

Konráð mátti vel vita deili á þessum atburðum þar sem hann vann um árabíl hjá Helga Benediktssyni bæði sem netamaður og verslunarstjóri. Notaði Helgi Skaftfelling jöfnum höndum til vöruflutninga og fiskveiða. Kjartan Ólafsson greinir frá því í *Verslunarsögu Vestur-Skaftfellinga* að Skaftfellingur sé orðinn eign Helga samkvæmt veðbókarvottorði sem dagsett er 8. okt. 1940 og í Sjómannaalmanakinu 1941 er hann skráður eign hans. Í heimildum hjá sýslumannsembættinu í Vestmannaeyjum sést að 5. mars árið 1940 var 7 manna áhöfn skráð á Skaftfelling og var skipið þá ferðbúið með ísfiskfarm til Fleetwood. Skipstjóri var Ásgeir M. Ásgeirsson, frá Reykjavík. Aðrir skipverjar voru frá Vestmannaeyjum.

Skömmu eftir að Helgi Benediktsson keypti Skaftfelling voru gerðar á honum talsverðar breytingar. Sett var á hann nýtt og stærra stýrishús og greindi Andrés Gestsson Arnþóri Helgasyni frá því í samtali 27. júlí 2000 að innréttingar hefðu verið smíðaðar í Bretlandi og vistarverur skipverja málaðar þar í hólf og gólf. Var unnið við það í nokkrum áföngum á meðan skipið lá í höfn í Fleetwood. Þá var nýtt eldhús innréttað aftast í yfirbyggingunni og settur hvalbakur á Skaftfelling og bætti það starfsaðstöðu áhafnarinnar að mun, einkum er segl voru notuð. Samkvæmt frásögn þeirra Andrésar Gestssonar, Jóns Hjálmarssonar, Jóns Þórðarsonar og Gísla Brynjólfssonar var ráðist í þessar breytingar haustið 1940 og stóðu þær yfir fram eftir ári 1941. Tafðist skipið sáralítið vegna þeirra því að tækifærið var notað þegar skipið hafði viðdvöl í landi og breytingarnar gerðar. Þannig greindi Jón Þórðarson frá því að á meðan smíðuð var grindin af stýrishúsinu hefði verið ísað um borð í skipið og heimildir eru



Fjalar VE 333 og Frosti VE 363 urðu fyrir alvarlegri vélarbilun á sildveiðum fyrir Norðurlandi 1960. Skaftfellingur VE 33 dró þá til hafnar í Vestmannaeyjum.

Ljósmynd í eigu Sigtryggs Helgasonar.

um að Skaftfellingur hafi siglt á milli Eyja og Fleetwood með þaklaust og gluggalaust stýrishúsið. Ásgeir lét búa Skaftfelling fullkomnum seglabúnaði, þ.e. klýfi, fokku, stórsegli og mesansegli, og jók það ganghraða skipsins nokkuð auk þess sem það fór mun betur í sjó.

Árið 1943 var sett ný vél í skipið og byrðingur þess var lagfærður. Brynjólfur Einarsson, skipasmiður, sá um þetta viðhald sem fyrr og síðar eftir að Helgi Benediktsson eignaðist skipið. Hann gerði við skipið einkum að aftanverðu og endurnýjaði alla planku. Eftir að verkinu var lokið vissi hann ekki hvert ætti að leita til þess að fá einhvern til þess að slá í skipið. Páll Þorbjörnsson, sem var þá með Skaftfelling og var kallaður Palli krati, benti honum á að Jón Pálsson væri úrvals ísláttarmaður og mundi jafnvel gera þetta fyrir sig fyrir ekki neitt. Þá mælti Brynjólfur fram þessa vísu:

*Það hendir mig stundum að hugsa svo seint,  
ég held ég sé bölvaður rati.  
En hvað ég gleymdi því öldungis hreint  
að hann Jón Pálsson er krati.*



Skaftfellingur drekkhlaðinn sild árið 1940 á Siglufirði.

Ljósmynd í eigu Guðrúnar Stefánsdóttur.

Helgi Benediktsson gerði þá Skaftfelling, sem hafði hlotið einkennisstafina VE 33 og Helga VE 333 út til flutninga með ísfisk til Bretlands öll stríðsárin og munu fá íslensk skip hafa farið fleiri ferðir til Bretlands á styrjaldarárunum. Skaftfellingi hlekkist aðeins einu sinni á svo að vitað sé, en það var í endaðan apríl 1945 er hann varð fyrir vélarbilun skammt undan ströndum Skotlands. Mátti þá litlu muna að illa færi, en breskum togara tókst að koma skipinu til hjálpar og draga það til Fleetwood. Helgi tók síðan Skaftfelling í tog til Vestmannaeyja. Voru bæði skipin fullhlaðin ýmiss konar varningi og tók ferðin 7 daga.

Það gerði Helga Benediktssyni nokkuð erfitt um útgerð þessara skipa sinna að Helgi VE 333 fékkst ekki tryggður hjá Bataábyrgðafélagi Vestmannaeyja vegna stærðar sinnar. Félagið tryggði ekki stærri skip en 100 smálestir. Þegar hann tók við Skaftfellingi um áramótin 1939-40 var öllum tryggingum skipsins sagt upp hjá Sjóvátryggingafélagi Íslands og neyddist því Helgi til þess að mynda eigin tryggingasjóð um Skaftfelling og Helga. Varð það til þess að áhöfn og útgerð Skaftfellingu fengu sjaldnast greidd björgunarlaun þegar hún aðstoðaði eða jafnvel bjargaði skipum úr sjávarháská.

## Skotið á Skaftfelling

Á stríðsárunum voru þrír skipstjórar með Skaftfelling, þeir Hallgrímur Júlíusson, Ásgeir M. Ásgeirsson og Páll Þorbjörnsson. Skömmu eftir að Hallgrímur Júlíusson tók við Skaftfellingi af Ásgeiri M. Ásgeirssyni var skipið að koma frá Fleetwood. Skipverjar heyrðu í útvarpinu fréttir af því að tundurdufl væri á reki á ytri höfninni í Vestmannaeyjum skammt austan við Klettsnefið.

Á meðan Bretar höfðu með höndum vörslu á Skansinum voru þeir vanir að koma um borð í skip sem komu að utan eftir að komið var inn fyrir hafnargarða. En Bandaríkjamenn, sem tóku við af Bretum árið 1941, vildu að skipin næmu staðar úti á Víkinni. Svo stóð á um borð í Skaftfellingi að stýrimaðurinn, Jón Bergur Jónsson frá Ólafshúsum, hafði veikt og bar því brýna nauðsyn til að komast sem fyrst til hafnar. Á þessum árum var innsiglingin mun grynri en nú og leið að því að tvísýnt yrði hvort Skaftfellingur flyti inn. Eftir að skipverjar höfðu lónað um stund úti á Víkinni og ekki varð séð að komið yrði til móts við þá, var siglt inn fyrir hafnargarða. Um leið og Skaftfellingur stakk stefninu inn fyrir syðri garðinn var hafin skothríf. Var því numið staðar austast í höfninni, skipinu snúið og stöðvað. Þá komu menn úr landi og gerðu skipverjum skiljanlegt að þeim bæri að halda áfram inn í höfnina. Áttu skipverjar í nokkrum erfðileikum með

að snúa Skaftfellingi á nýjan leik. Þegar bandarískir hermenn ruddust um borð kom í ljós að tundurduflið, sem áður var á minnst, hafði rekið inn á milli hafnargarðanna og lá sennilega á botninum þar sem Skaftfellingur hafði numið staðar. Er því hætt við að illa hefði farið ef Skaftfellingur hefði haldið aftur út úr höfninni. Þess má geta að dufl þetta teppti innsiglinguna til Vestmannaeyja í þrjá eða fjóra daga.

## Áhöfn þýsks kafbáts bjargað

Skömmu eftir miðnætti aðfaranótt 19. ágúst 1942 lagði Skaftfellingur úr höfn í Vestmannaeyjum áleiðis til Fleetwood. Skipstjóri var Páll Þorbjörnsson. Fátt bar til tíðinda fyrsta sólarhringinn. Vindur var austanstæður og hálfgerð bræla. Klukkan 4 eftir miðnætti að morgni 20. ágúst áttu þeir vakt, Páll Þorbjörnsson og Andrés Gestsson. Kom þá bresk eða bandarísk flugvél yfir skipið í tvígang og gaf morse-merki. Andrés lét Pál þegar vita en þeim tókst ekki að lesa úr merkjum vélarinnar. Þeim bar þó saman um að sennilega væri verið að gera áhöfninni viðvart um eitthvað.

Skömmu síðar sáu þeir framundan á stjórnborða eitthvað sem gat verið björgunarbátur með þversegli. Þó virtist þeim þegar nær dró að svo gæti ekki verið því að báturinn virtist stinga sér í ölduna. Brátt kom í ljós að um kafbát var að ræða og var turninn það sem þeim hafði virst vera segl. Kafbáturinn sigldi þvert á stefnu Skaftfellings á kulborða og veifudu skipverjar til Skaftfellingsmanna með rauðum fána. Andrési Gestssyni segist svo frá:

*Áður en hann kemur á kulborða þá sendir Páll mig niður og biður mig að ræsa strákana út. Ég fer niður og segi strákunum að þeir eigi að koma upp. En þeir héldu að það væri eitthvað verið að brasa í seglum og voru ekkert að flýta sér sérstaklega - nema þegar ég kem upp aftur er hann að komast á kul við okkur á bakborða. Þá er maður fyrir framan turninn. Þar var lítil fallbyss og okkur virðist hann vera eitthvað að fíkta við hana. Okkur fannst hálfótrúlegt að hann ferri að eyða á okkur jafndýrmætum skotum og þar væri að geyma. En við sáuum ekki hvaðan kafbáturinn var því að það var ekkert merki á honum. Nú, við lónuðum á kulborða við hann eða hringinn í kringum hann. Páll bað mig að fara fram á hvalbak og taka niður fokku sem var uppi hjá okkur. Ég gerði það og þegar ég var kominn fram á hvalbak þá komu strákarnir upp í stýrishúsið og það fyrsta sem blasti við var kafbátur. Það var náttúrulega ekki skemmtileg sjón að sjá hann við hliðina á Skaftfellingi.*

*Þegar við komumst á kul við hann sáuum við að hann hallaði á stjórnborða og dekkid framan við turninn var tætt í sundur alveg á milli borða. Okkur kom saman um að þeir vildu komast yfir til okkar um borð í Skaftfell-*



*Frá árinu 1943 stafaði kafbátur Þjóðverja mest ógn af flugvélum sem búnar voru ratsjá. Myndin er tekin úr flugvél Bandamanna sem gerði árás á kafbátinn U-848.*

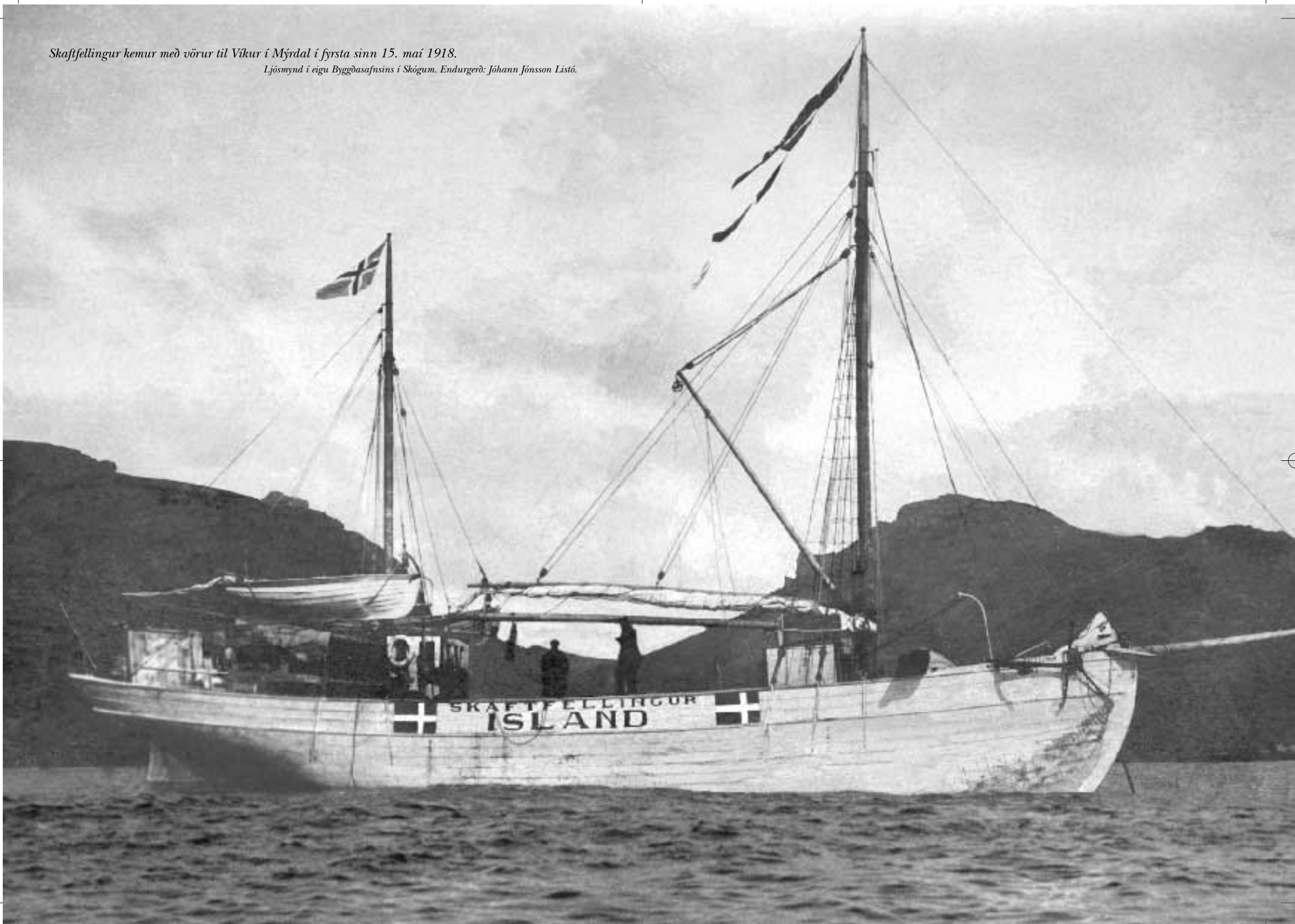


*Þýski kafbáturinn U-505 var hertekinn af bandarískum sjóliðum 4. júní 1944. Að stýrjöldinni lokinni varð hann einn helsti sýningargripur Írnaðar- og vísindasafnsins í Chicago.*



*Skaftfellingur kemur með vörur til Víkur í Mýrdal í fyrsta sinn 15. maí 1918.*

*Ljósmynd í eigu Bygðasafnsins í Skógum. Endurgerð: Jóhann Jónsson Listó.*



ing. Og þá var að reyna að ná þeim yfir. Við vorum með björgunarfleka sem átti að halda uppi 10 - 12 manns sem hingu utan í honum. Hann var ekki nema metri á lengd og breidd. Svo vorum við með sporöskjulagadan fleka. Í honum var matarfordi, árar og ýmislegt fleira.

Við reyndum fyrst að láta litla flekann reka yfir í kaþbátinn og bundum við hann enda á tógrúllu sem var 120 fadma löng. En flekinn lenti framman við kaþbátinn. Þegar við fórum að keyra aðeins á til þess að fá flekann á rétta stefnu losnaði hnúturinn og flekinn var þar með laus.

Þá stakk einn upp á því að fara á sporöskjulagada flekanum á milli en hafa tógid úr Skaftfellingi í flekann. En stýrimaður bað þennan mann að nefna þetta ekki við Pál því að sá sem reyndi þetta yrði örugglega skotinn á miðri leið.

Þá fórum við á hlé við kaþbátinn og reyndum að kasta línunum yfir í hann. Við ballalögðum um það hvernig best væri að búa um línurnar, en alla vega komum við línunum yfir í bátinn en þeir virtust ekki hafa áhuga á að taka þær. Eina línuna settu þeir þó fasta á grindverk en meðan við vorum að binda saman tógid og línuna slepptu þeir henni.

En þá tóku þeir upp á þeim fjára að kasta sér í sjóinn. Fyrst fóru tveir í sjóinn og við náðum þeim strax með kastlínunum og björgunarhringjum. Páll skipaði okkur að leita á þeim. Það var þuklað á þeim eins og okkur

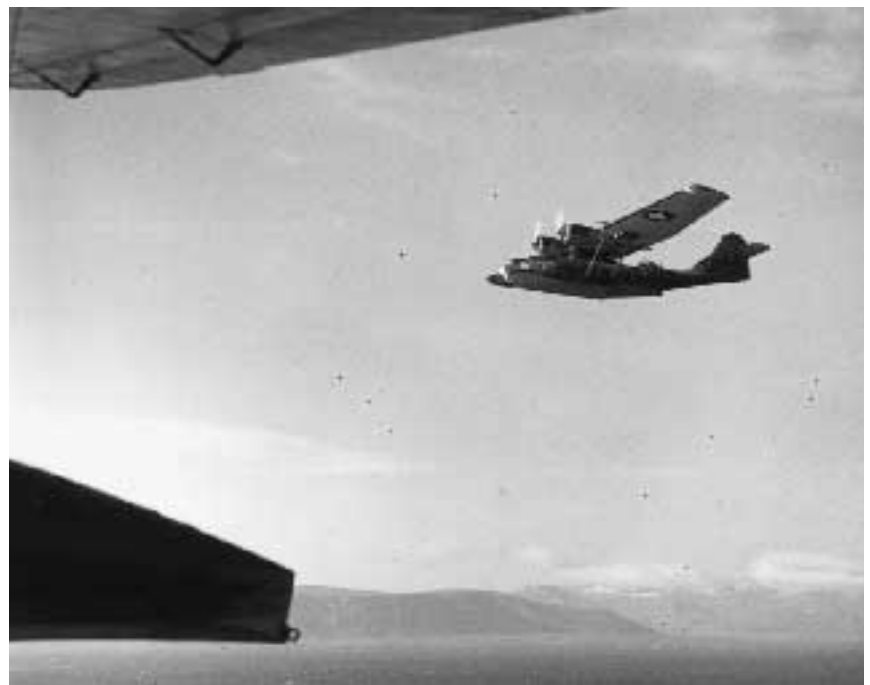
fannst nú rétt að gera en síðan fóru þeir að hjálpa okkur. Ég man eftir því að annar þeirra var flugmaður sem kaþbátsmenn höfðu bjargað. Hann stillti sér upp við hliðina á mér. Ég hífði mennina að en hann innbyrti. Þar með var öll leit úti hjá okkur.

Þetta gekk allvel fyrst í stað. En það fóru um 30 manns í sjóinn í einu og við köstudum bara í þvöguna og hífðum að og innbyrtum. En þegar þeir fóru að dreifast þá fór að verða erfðara um vik að andæfa nógu nærri þeim eins og við þurftum að gera og fór að verða ansi erfitt að ná þeim upp. Við urðum að tína upp einn og einn mann og það



Björgunarhringur af kaþbátinum U-464.

Ljósmynd: Björn Pálsson.



Sunderland-flugvél fer fram úr bandarískum Catalina-flugbáti. Talið er víst að hér sé um sama flugbát að ræða og skaut á þýska kaþbátinn U-464 20. ágúst 1942. Myndin er tekin í mynni Hvalfjarðar.

Ljósmynd í eigu The Imperial War Museum í Lundúnum.

gekk illa. Mestu mistökin voru þau að þeir skyldu ekki hafa band á milli sín. Þá hefði dugað að ná í einn þeirra og hífa síðan hina frá honum (Gísli Helgason: Útvarpsviðtal við Andrés Gestsson 1976).

Á meðan á björgun manna stóð flaug flugvél yfir Skaftfelling og töldu skipverjar því að öllu væri óhætt. Flugmenn þessarar vélar munu hafa sent skeyti til stjórnstöðvar bandamanna hér á landi og tilkynnt þeim að skipshöfn þýsks kaþbáts væri að hertaka Skaftfelling og mundi sennilega sigla honum til Noregs. Voru því höfð skjót handtök og bresk herskip send á vettvang. Verður vikið að því síðar.

Það tók um tvær til þrjár klukkustundir að bjarga skipbrotsmönnum. Foringi kaþbátsins og tveir menn með honum sókktu honum og stukku síðan í sjóinn. Var þeim bjargað síðustum manna.

Fjórir menn hafa greint frá þessum atburðum eftir því sem vitað er: Páll Þorbjörnsson, skipstjóri, Andrés Gestsson, háseti, Jón Hjálmarsson, annar



véltjóri og Reinhart Beier, einn af véltjórum kaþbátsins, en hann greindi frá þessari björgun í viðtali við Guðrúnu Guðlaugsdóttur sem birtist í Morgunblaðinu 6. maí 1990. Ber frásögn þessara manna saman í öllum meginatriðum.

Kaþbáturinn U-464 var nýr birgðakaþbátur sem ætlaður var til þess að flytja eldsneyti og vistir til kaþbáta Þjóðverja sem voru á Norður-Atlantshafi. Var hann í fyrstu ferð sinni þegar flugmenn bandarískrar Catalina-flugvélar komu auga á hann. Gerðu þeir árás á kaþbátinn og löskuðu hann svo að hann gat ekki kafað. Hann var þá staddur um 170 sjómílar suðaustur af Íslandi, á 61°25' N. brd. og 14°40' V. lgd.

Tveir menn fórust í árásinni. Um borð í Skaftfelling björguðust 52 af áhöfn kaþbátsins. Samkvæmt því munu 54 menn hafa verið í áhöfn kaþbátsins. En á listanum yfir áhöfn bátsins eru 60 nöfn. Ekki er höfundum þessa rits kunnugt um í hverju misræmið liggur. Páll Þorbjörnsson greinir frá því í viðtali við Jökul Jakobsson í bókinni *Suðaustan fjórtán* að sér hafi verið tjáð að tveir menn hafi lokast inni í kaþbátinum þegar hann sökk og farist með honum. Að vísu dregur Reinhart Beier þessa fullyrðingu í efa. En víst er að fáir höfðu fullt yfirlit yfir það sem í raun og veru gerðist og því getur þessi staðhæfing Páls átt við full rök að styðjast.

## Skipverjar Skaftfellings afvopnaðir!

Eftir að línuveiðarinn Fróði varð fyrir árás Þjóðverja 17. mars 1941 og Reykjaborginni hafði verið sókk viku fyrr voru íslensk skip búin nokkrum vopnum. Um borð í Skaftfellingi var 5 skota riffill og 90 skota vélbyss. Páll skipstjóri bað Jóhann Bjarnason, fyrsta véltjóra, að sækja byssurnar niður í káetu og hlada þær. Gerði hann það og fór með byssurnar aftur í bestikið og lagði þær í koju skipstjórans.

Einhverju sinni þegar Andrés Gestsson átti leið upp í stýrishús varð honum litið inn í bestikið og sá þá að tveir Þjóðverjar handléku vopnin og skoduðu þau. Hugsaði hann ekki frekar út í það. Jón Hjálmarsson, annar véltjóri, sá eitthvað svipað og varð ekki um sel. Spurði hann Pál hvort hann væri ekki hræddur um að „þeir færu einhvern andskotann að gera“, en Páll bað hann að hafa engar áhyggjur og virtist hinn rólegasti.

Í frásögn sinni greinir Reinhart Beier frá því að skipverjar á Skaftfellingi hafi tekið afar vel á móti kaþbátsmönnum. Allt hafi verið gert til þess að hlúa að þeim. Hann segir að skipstjórinn hafi gefið þeim vínsopa til þess að koma í þá yl og hitað hafi verið handa þeim kaffi. Andrés segir frá því að einhverjir þeirra hafi farið niður í lúkar skipsins og reynt að kveikja upp í eldavel sem þar var. En reykrörið var bilað. Sló því reyknum niður í lúkarinn og urðu þeir



Þýskur birgðakaþbátur sömu gerðar og kaþbáturinn U-464 en áhöfn Skaftfellings bjargaði 52 mönnum úr áhöfn hans 20. ágúst 1942. Þessir kaþbátar voru kallaðir „mjólkurkúr“ og fluttu birgðir til þýska flotans á Atlantshafi. Þeir voru um 1800 smálestir.

að flýja þaðan. Hírðust sumir þeirra undir hvalbaknum, einhverjir stóðu á þilfarinu en aðrir fóru inn í stýrishúsið og bestikið á meðan enn aðrir komu sér fyrir í káetu skipsins og stiganum niður í vélarúm. Einhverjir þeirra fóru aftur í eldhúsið sem var afar lítið. Var Skaftfellingur undirlagður af þessum mikla fjölda manna og má nærri geta að þrengsli hafa verið mikil. Í þessu sambandi er rétt að geta þess að bilið á milli hvalbaksins og stýrishúss er 8 metrar og þar af nær spilið tvo metra fram fyrir stýrishúsið. Sumir skipbrotsmannana voru fjarveikir, höfðu hafst við í sjónum í rúmar tvær klukkustundir og voru í raun nær dauða en lífi úr vosbúð og kulda.

Þýsku skipbrotsmennirnir voru afar vel búnir. Þeir voru í leðurstígvélum, gráum fötum og fóðrudum jökkum. Þeir voru í björgunarbeltum sem hægt var að blása upp með loftflösku sem var á hliðinni á beltinu. Einnig var hægt að blása vestin upp með munnstykki. Á beltunum voru mörg loftþétt hólf. Á hverju hólfu var ventill til þess að hleypa loftinu út. Þótt eitt hólf tæmdist var ekki hætt við að hin hólfín tæmdust.

Einnig voru Þjóðverjarnir með súrefnistæki sem áttu að þola 40 m. dýpi. Andrés lýsir þessum búnaði þannig:

*Þetta var barki sem kom upp úr kassa sem var spennur framan á manninn; beltí undir klofið og yfir um manninn og síðan blaðra aftan við hálsinn á þeim sem var með þennan búnað. Það var vel gengið frá munnstykki sem féll utan á og innan á varir. Einnig voru tappar sem féllu inn á milli tannanna. Nokkur tæki urðu eftir hjá okkur um borð þegar þeir yfirgáfu Skaftfelling. Við reyndum eitt svona tæki, vorum með það í hálf tíma við stýrið og önduðum að okkur lofti eingöngu frá því og það var ekki nærri búid af því.*

Það vakti furðu Íslendinganna að nokkrir Þjóðverjanna töluðu hrafl í íslensku og einn þeirra talaði „alveg lýtalaus íslensku“ eins og Páll Þorbjörnsson orðaði það. Hefur Jón Hjálmarsson greint frá því að sá, sem hefur sennilega verið úr þýska verslunarflotanum, hafi verið á hljóðskrafi við kokkinn eitt sinn er Jón kom aftur í eldhús að fá sér kaffisopa. Heyrði hann þá að Þjóðverjinn bað fyrir kveðju til konu í Reykjavík og nefndi bæði nafn og heimilisfang konunnar. Ekki var þessari kveðju komið á framfæri fyrr en 57 árum síðar.

## Þjóðverjarnir teknir til fanga

Eftir að björgunarstörfum var lokið hélt Skaftfellingur ferð sinni áfram á leiðis til Fleetwood. Þegar siglt hafði verið á aðra klukkustund sást til tveggja breskra tundurspilla. Var Skaftfellingi gefið stöðvunarmerki og kallað yfir til skipsins og skipstjórinn inntur eftir því á hvaða leið það væri. Páll sagðist vera á leið með ísfisk til Fleetwood. Hann greindi einnig frá fjölda þeirra sem bjargað hafði verið af kafbátum. Var honum þá skipað að snúa við og halda til Hvalfjarðar. Neitaði hann því afdráttarlaust. Var þá skotið út báti frá öðrum tundurspillinum og flutti hann Þjóðverjana frá Skaftfellingi yfir í tundurspillinn í 5 ferðum. Þótti skipverjum á Skaftfellingi aðfarir Bretanna heldur ófagrar. Að sögn þeirra virtist þeim sem Þjóðverjarnir væru látnir afklæðast þegar um borð í tundurspillinn kom og standa á þilfari hans með gular ábreiður yfir sér.

Reinhart Beier segir um þegar að þegar komið var um borð í tundurspillinn hafi Þjóðverjunum verið fengin þurr og hlý fót og reynt að hlúa að þeim eftir föngum.

Farið var með kafbátsmennina til Reykjavíkur. Ekki verður hér rakið hvað um þá varð að öðru leyti en því að þeir dvöldust í kanadískum fangabúðum um nokkurt skeið.

## Eftirmál

Áhöfn þýska kafbátsins fleygði nokkrum blikkdunkum í sjóinn áður en hún yfirgaf hann. Voru þessir kassar teknir um borð í Skaftfelling og reyndist vera í þeim alls kyns varningur svo sem ábreiður, fatnaður, sælgæti, vín og tóbak. Tók áhöfn Skaftfellingis þetta til handargagns.

Þegar sást til bresku tundurspillanna skipaði foringi kafbátsins mönnum sínum að losa sig við allt lauslegt og fleygðu þeir ýmsu í sjóinn en gáfu áhöfninni annað.

Þegar til Fleetwood kom greindi Páll Þorbjörnsson breskum yfirvöldum frá björgun þýsku áhafnarinnar. Höfðu fréttir af þessu björgunarafræki ekki borist Bretum til eyrna og var Páll umsvifalaust færður til yfirheyrslu. Breska herlögreglan hélt um borð í Skaftfelling og var allt gert upptækt sem Þjóðverjar höfðu skilið eftir. Var meira að segja skafið innan úr eldavelinni í lúkarnum.

Bretar rengdu frásögn Páls Þorbjörnssonar og töldu hann hafa óhreint mjöl í pokahorninu. En eftir talsvert stapp var honum sleppt og féllust Bretar á þá tillögu hans að hann skilaði skriflegri skýrslu um málið. Bretar skiluðu engu af því sem þeir höfðu tekið af munum úr eigu Þjóðverjanna þrátt fyrir loford þar um.

## Mannúðarverk á stríðstímum

Hinn 1. júlí 1999 var haldið boð um borð í þýsku kafbátaleitarskipi sem kom hingað til lands ásamt tveimur þýskum kafbátum. Var þá Jón Hjálmarsson, sem var annar vélstjóri á Skaftfellingi, eins og áður er á minnst, heiðraður fyrir björgun áhafnar kafbátsins U-464. Günther Hartmann, formaður Félags kafbátasjómana, kallaði björgunina „mannúðardáð,“ á tímum sem mótaðir voru af „áróðri og stríðsæsingi.“ En íslenskir sjómenn hafa aldrei haft hugann við annað en að bjarga félögum í skipsnauð hvernig sem á hefur staðið. Þótt Íslendingar misstu 380 sjómenn í árásum Þjóðverja á seinni stríðsárunum hefur það tæplega hvarflað að nokkrum skipverjanna á Skaftfellingi að hér væru fjandmenn á ferð.

## Verndarvættur

Ýmsir sjómenn sem voru á Skaftfellingi, höfðu orð á því að einhver verndarvættur væri um borð sem forðaði skipinu og áhöfn þess frá óhöppum. Ein sagan segir að um borð í Skaftfellingi séu þrír prestar sem haldi verndarhendi yfir skipinu.

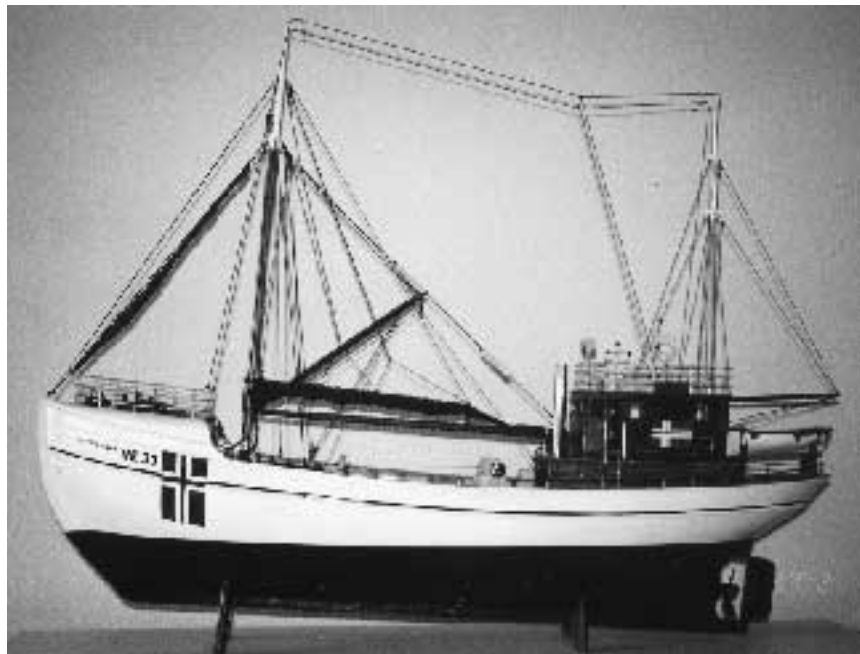
Hinn 17. mars árið 1941 varð línuveiðarinn Fróði fyrir árás þýskrar flugvélar. Létust 5 skipverjar af sárnum sínum. Skaftfellingur og Fróði höfðu farið samtímis frá Vestmannaeyjum og haft samflot. En skömmu eftir að farið var frá Eyjum tók vél Skaftfellingis að hita sig svo mjög að skipið missti gang og gekk ekki nema 1 - 3 mílur á klst. Skildi því með skipunum. Í Skaftfellingi var þá 96 hestafla Alfa glóðarhausvél og gekk hann venjulega um 7 sjómílur á klst. Í þessari ferð var Ásgeir M. Ásgeirsson skipstjóri og Páll Þorbjörnsson stýrimaður.

Skaftfellingur mætti Fróða um kl. 20 að kvöldi 17. mars. Blasti við skip-

verjum hörmuleg sjón: Skipið allt sundurskotið og flestir skipverjar annaðhvort látnir eða helsærðir. Ásgeir M. Ásgeirsson tók þá ákvörðun að rjúfa innsigli talstöðvar Skaftfellings og sendi skeyti um árásina. Vakti það mikinn óhug og var norskt skip sent Fróða til aðstoðar. En skipin fóru á mis og sigldi Fróði aðstoðarlaust til Vestmannaeyja.

Vegna þess hve illt var í sjóinn treystist Ásgeir ekki til þess að senda menn úr Skaftfellingi yfir í Fróða áhöfninni til aðstoðar. Skipverjar Skaftfellings aðgættu hvort kompásinn á Fróða væri rétt stilltur og sigldu um stund í humátt á eftir línuveiðaranum. En vegna vélarbilunarinnar töldu þeir að þeir myndu teyja þá Fróða-menn og sneru því aftur áleiðis til Fleetwood. Skömmu eftir að skipin skildu komst vélin í lag og Skaftfellingur gekk sem aldrei fyrr.

Einar Sveinn Jóhannesson, sem var skipstjóri á Skaftfellingi árin 1951 - 54, hefur greint frá því að í nokkur skipti hafi verið eins og stuggað við sér og hafi þá litlu mátt muna að illa færi, en Skaftfellingur hafi þá verið kominn býsna nærri landi.



Líkan af Skaftfellingi VE 33, gert af Grími Karlssyni, skipstjóra í Njarðvíkum. Sigtryggur Helgason gaf það Byggðasafninu í Skógum sumarið 2002.

Ljósmynd: Sigtryggur Helgason.

## Síðustu árin

Eftir stríð var Skaftfellingur löngum í siglingum með farþega og vörur einkum milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja á milli þess sem hann var gerður út til fiskveiða. Ýmis önnur verkefni annaðist skipið. Þannig er vit að að Skaftfellingur var í flutningum með vörur og farþega vestur á hafnir við Breiðafjörð á árunum 1947 - 48 og síðar flutti hann ýmiss konar varning á ýmsar hafnir sunnanlands (frásagnir Björgvins Þórðarsonar 12. des. 2000 og Óla Andra Haraldssonar 26. ágúst 2001). Var þá oft sem fyrr að farþegar urðu býsna margir og flutningur var mikill.

Einar Jóhannesson rifjaði upp atvik sem lýsir því sem hent gat í þessum flutningum. Það var eitt sinn skömmu fyrir jól að óvenju mikið var um flutning. Var vörum komið fyrir hvar sem hægt var, í lestinni, lúkarnum og káetunni. Einnig var talsvert á þilfarinu á Skaftfellingi og mjólkurbrúsar undir hvalbaknum. Einn farþeginn var nýkominn úr siglingu með togara og var með eitthvert góðgæti í poka. Kom hann pokanum fyrir í skipsbátinum því að hann taldi farangurinn þar einna öruggastan.

Á leiðinni til Vestmannaeyja skall á suðaustan stórviðri. Skammt norðaustur af Þrídröngum fékk skipið á sig sjó. Hreinsaðist þá mestallur varningur af þilfarinu, mjólkin blandaðist sjó og það sem í skipsbátinum var tók út, þrátt fyrir að bordstokkur hans næmi við þakbrún stýrishússins. Er þetta eitt dæmi um þá stórsjó sem Skaftfellingur stóð af sér.

Einar Jóhannesson sótti stíft bæði til fiskveiða og stundaði flutninga á vörum og fólki hvernig sem viðraði. Hann var talinn gæddur einhvers konar skyggniáfu og stýrði jafnan fleyi sínu heilu til hafnar þótt ekki sæist út úr augunum vegna ofviðris.

Veturinn 1952 var Skaftfellingur á veiðum austur í Víkurál ásamt fleiri skipum þegar á skall mikið fárviðri. Var þá haldið til Eyja. Að nokkrum tíma liðnum sendi Einar stýrimann sinn fram á hvalbak, skipaði honum að binda sig og láta sig vita þegar hann nálgadist Bjarnarey enda væri skammt eftir þangað. Það stóð heima. Ekki hafði verið lengi siglt þegar stýrimaðurinn gaf merki og sáu þá skipverjar í kolsvart bergið. Úr því var leiðin auðrötuð til hafnar. Veðurofsinn var svo mikill að Skaftfellingur varð að sæta lagi áður en komist varð inn í höfnina. Á undan honum fór Björn riddari, fékk á sig ólag og missti allar lifrartunnurnar af dekkinu. Skaftfellingur komst hins vegar klakklaust inn og varð ekkert að (frásögn Óla Andra Haraldssonar 26. ágúst 2001).

Á þessum árum var viðhaldi skipsins vel sinnt. Árið 1948 var sett í hann ný, 225 hestafla June Munktell vél.

Haustið 1951 var Skaftfellingur á leið til Grindavíkur með saltfarm. Tók



*Skaftfellingur heldur úr höfn í söluferð með ífisk áleiðis til Aberdeen sumarið 1962.*

*Ljósmyndari: Páll Helgason.*

hann þá niðri í hafnarmynninu en komst á flot fyrir eigin vélarafli. Skemmdist kjölur skipsins eitthvað.

Fyrr í þessu riti er getið um vættirnar þrjár sem áttu að vera um borð í skipinu og sagði Óli Andri Haraldsson höfundu sögu sem hann taldi sýna að einhver verndarvættur hefði haldið hlífiskildi yfir áhöfninni.

Veturinn 1952 var það eitt sinn sem oftast að bræla hafði verið og lá skipið í höfn um tveggja daga skeið. Þegar ræst var út á þriðja degi voru aðalvél og ljósavél gangsettar og fór áhöfnin síðan öll út á þilfar. Biðu menn eftir stýrimanninum sem ævinlega var stundvís en í þetta skipti kom hann ekki. Að lokum ákvað Einar skipstjóri að halda í róður. En þegar dyrnar að vélarhúsinu voru opnaðar gaus á móti skipverjum mikill eldur. Tókst að loka dyrunum og var haldið aftur í eldhús. Þar var þá orðinn slíkur hiti að málning var farin að flagna. Skipverjum tókst að skrúfa fyrir olíuna og var kallað á slökkvilið. Þurftu slökkviliðsmenn að brjóta þilið á milli vélarúms og lestar til þess að komast að eldinum. Var hann slökktur. Gert var við skemmdirnar til bráðabirgða og hélt skipið síðan á nýjan leik til róðra.

Haustið 1952 var Skaftfellingur tekinn í slipp og honum gert til góða. Meðal annars var Skaftfellingur seymdur, en saumurinn, einkum í vélarúminu, var þá orðinn mjög tærður. Var einnig settur undir skipið nýr strákjölur, káeta máluð og gerð eldunaraðstaða frammi í lúkarnum. Var það mikil bót fyrir þá sem önnuðust matseld um borð. Var Skaftfellingur tilbúinn til róðra skömmu fyrir mánaðamótin febrúar-mars.

Þegar Herjólfur kom til Vestmannaeyja árið 1959 var ekki lengur þörf fyrir Skaftfelling. Var skipið sett í slipp árið 1960 og stóð þar um tveggja ára skeið.

Veturinn 1962 ákvað Helgi Benediktsson að láta gera Skaftfellingi eitt hvað til góða. Réðst Páll Kristinn Maríusson skipstjóri á Skaftfelling og var gert við ýmislegt sem farið hafði úr skorðum: Skipið bikað, málað og möstrin hreinsuð. Sagðist Páll Kristinn hafa fyllst stolti þegar hann var kominn með gamla Skafta á flot, nýhreinsaðan og þússaðan.

Sumarið 1962 sigldi Skaftfellingur með ísaðan fisk til Bretlands og Danmerkur. Gengu þær ferðir áfallalaust þrátt fyrir að skipið hreppti eitt sinn aftakaveður. Skafti gamli stóð af sér öldurótið og brotsjóina og skilaði sér heilum til hafnar. Þetta síðasta siglingatímabil hófst hinn 9. júlí og var ferðum með ífisk haldið uppi fram í desember, en þá fór skipið sína síðustu ferð til Cuxhaven í Þýskalandi. Hreppti skipið heldur slæmt veður þangað til komið var í Norðursjóinn. Þá lögði vedrið og gerði stillilogn.

Skýndilega heyrðu skipverjar mikinn smell og stöðvaðist skipið. Þegar farið var að kanna ástæðuna kom í ljós að skiputeinninn var í sundur og hafði skrúfan greinilega lent á einhverju rekaldi. Varð seglum ekki við komið vegna lognsins og greip skipstjóri því til þess ráðs að kalla eftir aðstoð. Kom togarinn Sigurður Skaftfellingi til hjálpar og dró hann til hafnar.

Páll Kristinn Maríusson greindi frá því í viðtali við Gísla Helgason sumarið 1975 að í ráði hafi verið að láta Skaftfelling sigla með ífisk til Bretlands sumarið 1963 en ekkert hafi orðið af því.

Var því Skaftfellingur settur í slipp um haustið þar sem hann þraukaði síðan í tæpa fjóra áratugi.

## Skaftfellingur tekinn af skipaskrá

Árið 1974 var Skaftfellingur skoðaður í síðasta sinn. Var þá skipið dæmt ónýtt og tekið af skipaskrá. Í tæpa fjóra áratugi stóð Skaftfellingur af sér veður og vind í Dráttarbraut Vestmannaeyja og missti þar í slippnum smám saman sína fornu reisu. Að lokum minnti fátt á fyrri frægð. Byrðingurinn var illa sprunginn og sums staðar mosavaxinn, þilfarið fútt og hált af slýgróðri, yfirbyggingin nær öll horfin, formastrið farið og aftursiglan sviðin.



*Skaftfellingur í Dráttarbraut Vestmannaeyja í júlí 1999.  
Ljósmynd: Elin Árnadóttir.*

Ad sögn Eggerts Gunnarssonar, skipasmíðameistara, úreldest tréskíp sem standa á landi sjö sinnum hraðar en þau sem höfð eru á floti. Skaftfellingur var þó vinsælt myndefni ferðamanna og öðru hverju var fjallað um hann á síðum dagblaða.

Ýmsar hugmyndir voru uppi um varðveislu skipsins en ekkert varð úr framkvæmdum. Sigrún Jónsdóttir, kirkju-listakona, falaði skipið af fjölskyldu Helga Benediktssonar árið 1974 og var samið við hana um að hún tæki við því í því ástandi sem það var þá. Hugðist hún láta flytja það austur í Vík í Mýrdal til varðveislu. Í samningnum var áskilið að skipið skyldi flutt úr Dráttarbraut Vest-

mannaeyja innan árs. Stefán Helgason útgerðarstjóri Helga Benediktssonar var reiðubúinn að stjórna því verki með góðra manna hjálp. Ekkert varð úr framkvæmdum Sigrúnar og fór því svo að skipið varð eyðileggingunni að bráð eins og fyrr er getið.

Árið 1996 afsalaði Guðrún Stefánsdóttir, ekkja Helga Benediktssonar, skipinu til Áhugamannafélags um varðveislu Skaftfellingar enda var þá fyrri samningur úr gildi fallinn. Haustið 2000 var skipið hreinsað, yfirbyggingin endanlega rifin og skipinu lokað til þess að forða því frá frekari skemmdum. Í ágúst árið eftir var skipið flutt með einu af skipum Eimskipafélagsins til Þorlákshafnar og þaðan landveg til Víkur í Mýrdal. Bíður þar Skaftfellingur þess sem verða vill.

## Short history of Skaftfellingur VE 33

In former times, transportation was extremely difficult in the two counties of East and West Skaftafellssýsla. There were hardly any ports on the coast, and wide rivers made transportation on land difficult. In the early 20th century the people of Skaftafell began to discuss the necessity of their owning a ship capable of transporting goods from Reykjavík to Vík and other suitable landing places. In 1917 a company was founded and given the name Skaftfellingur Ltd. The object of the Company was to purchase and operate a ship for this transportation. Most shares in the Company were owned by farmers and their farm hands from all the districts of the county of West Skaftafellssýsla and Öraefi.

In the winter of 1917 the decision was made to buy a 60-ton oak ship that was under construction in Denmark at the time, and a crew was hired to sail the ship to Iceland. When the crew arrived in Denmark in May 1917, work had just started on the ship and they had to wait until March 1918, when the ship was launched and given the name *Skaftfellingur*. *Skaftfellingur* set out for Iceland shortly after mid-April 1918, and the crew had to rely on the ship's sails as no fuel was available for the engine. The journey home took 17 days, including a four-day delay in Ålesund, Norway. The vessel arrived in the Westman Islands on 6 May 1918, where fuel was obtained for the engine, and continued her voyage on to Reykjavík shortly afterwards.

*Skaftfellingur* began scheduled trips to the Westman Islands, Vík in Mýrdalur and other places in June 1918 and served the people of the Skaftafell counties over the next two decades. The scheduled trips took place from March or April until October each year. After October the ship lay inactive in harbour or was chartered for other work.

There are hardly any landing sites on the southern coast of Iceland. *Skaftfellingur* therefore often had to wait in the Westman Islands for weeks on end for favourable conditions to transport goods to Vík in Mýrdalur.

In the mid-1930s a road suitable for vehicular transport was laid between Reykjavík and Vík, which made transportation by ship less vital. The result was that the assignments of *Skafffellingur* grew fewer and fewer in number, and eventually the ship was sold in 1940 to Mr. Helgi Benediktsson, a ship owner in the Westman Islands, who used *Skafffellingur* both for fishing and fish transport between the Westman Islands and Fleetwood, England.

## The Crew of Skafffellingur Rescues the Crew of a German Submarine

Shortly after midnight on the eve of 19 August 1942, *Skafffellingur* sailed out of harbour in the Westman Islands, bound for Fleetwood. The Captain on this trip was Páll Þorbjörnsson.

The first 24 hours of the voyage were uneventful. The wind was from the east in quite heavy weather. At 4 a.m. on 20 August, Captain Þorbjörnsson and Andrés Gestsson had the watch when a British or American aeroplane flew twice over the ship, flashing Morse-signals. Mr Gestsson informed Captain Þorbjörnsson immediately, but they were unable to read the signals from the plane. They agreed, however, that the signals were some sort of alert.

Shortly afterwards they saw something ahead to starboard that they at first thought could be a lifeboat under a square sail. However, as they drew nearer they realised that it couldn't be as the boat appeared to cut into the waves. It soon dawned on them that this was a submarine and what they had initially taken for a sail was her conning tower. The submarine was on a course at right angles to that of *Skafffellingur*, to windward, and her crew was waving a red flag. In Andrés Gestsson's own words:

*“Before she came to our windward side Páll sent me below and told me to get the crew out of their bunks. I went below and told the lads to get on deck. They thought there was some work to be done with the sails and were in no particular hurry - when I got back on deck, the submarine was almost alongside us to windward on our port side. At this time there was a man in front of the tower. There was a small deck gun there and it appeared to us that he was busying himself with it. We both found it difficult to believe that he would waste valuable ammunition on us. We could not see from what country the submarine was, as it had no markings.*

*We were drifting to windward of the submarine and sort of circling it. Páll asked me to go forward and take down the jib we were carrying. I did as ordered and when I got forward the lads had reached the wheelhouse, and the first thing they saw was a submarine, not a pleasant sight this close alongside **Skafffellingur**.*

*We could see that the submarine was listing to port and the entire width of the deck in front of the tower had been severely damaged. We assumed that they wanted to come aboard **Skafffellingur**, and began to make arrangements for getting them across. We had a life raft designed for 10-12 people to cling to and keep afloat. This raft was only one metre in length and width. We also had an oval raft on board with a supply of food, some oars and various other items.*

*First we tried to have the smaller raft drift across to the submarine, tied to a rope, about 120 fathoms long, but the raft drifted past the bow of the sub. When we powered forward a bit to get the raft on a proper course, the knot came loose and the raft was adrift. One of the crew then suggested that some of us should take the oval raft and go over to the submarine with the rope from **Skafffellingur**. The First Mate, however, said not to bring it up with the Captain as he would surely be shot before he got halfway across.*

*We now went to leeward of the submarine and tried to throw lines across. We discussed the best way to secure the lines, but at least now we got some lines across, although the crew of the sub didn't show any interest in taking them. Still, they tied one of them to a railing, but while we were fastening the rope to the throwing line they cast it loose again. Then, unaccountably, they started to jump into the water. The first two who jumped overboard we got on board **Skafffellingur** almost immediately after throwing them lines and life rings. The Captain ordered us to search them so we frisked them after a fashion. After that they lent a hand with the rescue. I remember that one of the two was a pilot who had been rescued by the submarine. He placed himself next to me and I pulled the men out of the water and he helped them on board. That was the end of all frisking.*

*At first the rescue went quite smoothly as some 30 men had jumped into the sea at once and all we had to do was throw a rope into the throng and haul the men to safety aboard **Skafffellingur**. But as the men dispersed it became more difficult to get the lines sufficiently close to them and our*

*task became harder. We had to pick them up one by one with great difficulty. Their greatest mistake was not fastening themselves to a line; then we only would have had to pick up one of them and after that the rest of them one by one."*

While the U-boat crew was being rescued, a plane flew over *Skaftfellingur* and the crew therefore assumed that all was well. The crew of the aeroplane signalled Allied headquarters in Iceland with the information that the crew of a German submarine were taking *Skaftfellingur* and would probably sail her to Norway. Allied command acted swiftly, and British warships were dispatched to the scene. More on this later.

The rescue took about two or three hours. The U-boat Captain, along with two of his crew, scuttled the submarine and then jumped overboard. They were the last to be rescued.

Four individuals are known to have described these events: Captain Páll Þorbjörnsson, Able Seaman Andrés Gestsson, Second Engineer Jón Hjálmarsson, and Reinhart Beier, one of the submarine's engineers, who gave an interview to reporter Guðrún Guðlaugsdóttir, published in *Morgunblaðið* on 6 May 1990. All four narratives are consistent as regards all main events.

The submarine U-464 was a new supply submarine (a *Milchkuh*) intended for transportation of fuel and supplies to German U-boats in the North - Atlantic. She was on her first mission when she was spotted by the crew of a US Air Force Catalina Flying Boat, who then attacked and damaged her so she could not dive. The submarine was at this point located about 170 nautical miles south-east of Iceland at 61°25' N, 14°40' W. Two of the crew were killed in the attack. *Skaftfellingur* rescued 52 men, which would indicate that the crew of the U-464 numbered a total of 54 men. However, there are 60 names on the crew list. The authors of this article is not aware of the reason for this discrepancy. Captain Þorbjörnsson stated in an interview with Mr Jökull Jakobsson, published in the book *Suð austan Fjórátán* ("SE Force 14"), that he had heard that two of the crew had been trapped inside the submarine when she went down and perished with her, but Engineer Beier doubts this assertion. But certainly not many people possessed all the facts about what really happened, so Capt. Þorbjörnsson's statement may well be correct.

## Crew of Skaftfellingur Disarmed!

After the German attack on the line-fishing boat *Fróði* and the sinking of the trawler *Reykjaborg* earlier in the war, Icelandic ships were fitted with some weaponry. On board *Skaftfellingur* there was a rifle with 5 rounds of ammunition and a machine gun with 90 rounds. Captain Þorbjörnsson asked Chief Engineer Jóhann Bjarnason to get the firearms from the cabin where they were stored and to load them. He obliged and took them back to the Captain's quarters and laid them on the bunk.

At one point when Able Seaman Andrés Gestsson was on his way to the wheelhouse he glanced into the Captain's quarters and saw two of the Germans handling the weapons and inspecting them. He gave this no further thought but when Second Engineer Hjálmarsson saw the same thing he was quite worried and asked the Captain if he was not afraid that "they might get up to something". Captain Þorbjörnsson however looked quite calm and told him not to worry.

Engineer Beier states in his narrative that the crew of *Skaftfellingur* welcomed the men of U-464 on board and made every effort to make them comfortable. He says the Captain gave them a shot of spirits to warm them up and later they were given hot coffee. Able Seaman Gestsson says that some of the Germans went below and tried to light a cooker that was located in the front cabin below decks. However, the smoke vent wasn't functioning properly and the cabin filled with smoke, driving the Germans out. Some of the rescued crew sought shelter at the front under the whaleback, some stood on deck while others went into the wheelhouse and chartroom and still others made themselves at home in the general quarters and on the stairs to the engine room. Some even went aft to the galley, which was tiny. *Skaftfellingur* was crowded to full capacity with all these men, and quarters were cramped. It is worth mentioning in this context that the distance from the whaleback to the wheelhouse was only 8 metres, and 2 metres of that space was taken up by the winch in front of the wheelhouse. Some of the submarine crew were in very bad shape as they had been in the water for over two hours and were in fact near death from cold and exposure.

The Germans were extremely well equipped. They had on leather boots, grey clothes and lined jackets. They had lifebelts that could be inflated using a bottle of compressed air on the side, though they could also be inflated by mouth with a mouthpiece. The lifebelts were made up of many airtight compartments, each compartment fitted with a vent to release the air. Even



if one compartment was emptied the others would remain full. The Germans also had oxygen masks intended for use at a depth of up to 40 metres. Mr Gestsson describes this equipment as follows:

*“It was a hose leading from a box that was strapped on in front, a belt went between the legs and over the shoulders, and behind the neck there was an air pouch. A tightly sealed mouthpiece was fitted both outside and inside the lips, with plugs that went between the teeth. A few of these masks were left on board when the Germans left Skaftfellingur. We tried using one of them at the helm and had it on for half an hour, and even then there was still plenty of air left.”*

The Icelanders were surprised to find that some of the Germans knew a smattering of Icelandic and one of them “spoke Icelandic fluently”, to quote Captain Þorbjörnsson. Second Engineer Hjálmarsson has described how the fluent Icelandic speaker, probably one of the German merchant marines, was chatting with the ship’s cook once when Hjálmarsson came into the kitchen for some coffee. He heard the German asking the cook to give his regards to a woman living in Reykjavík, giving both her name and address. This message was not delivered until 57 years later.

## The Germans taken into Custody

Having completed the rescue, *Skaftfellingur* continued her journey to Fleetwood. After about an hour and a half’s sailing, two British destroyers appeared on the horizon. They signalled *Skaftfellingur* to stop and called across, asking the Captain where the ship was headed. Capt. Þorbjörnsson replied that he was on his way to Fleetwood with a cargo of iced fish. He also gave the number of men who had been rescued off the submarine. He was then ordered to turn back and head for Hvalfjörður, which Capt. Þorbjörnsson flatly refused. One of the destroyers then launched a boat and brought the Germans across in 5 trips. To the crew of the *Skaftfellingur* it seemed that the methods employed by the British were rather harsh. According to them it looked like the Germans were made to undress once they were aboard the destroyer and stood on deck covered with yellow blankets. Engineer Reinhart Beier, on the other hand, says that they were given dry, warm clothes by the British and that they were made as comfortable as possible.

The submariners were taken to Reykjavík. Their subsequent fate will not be recounted here apart from mentioning that they spent some time in a Canadian prison camp.

## Epilogue

The crew of the German submarine dumped a number of tin drums in the sea before abandoning ship. These were salvaged aboard *Skaftfellingur* and when opened revealed various items, such as blankets, clothing, sweets, wine and tobacco. The crew of *Skaftfellingur* took these items into safe-keeping. When the British destroyers were sighted, the U-boat Captain ordered his men to get rid of all loose items, and they complied by throwing some things overboard and giving others to the Icelandic crew.

On arrival in Fleetwood, Captain Þorbjörnsson reported the rescue of the German crew to the British authorities, who had not heard of the incident and immediately brought him in for questioning. British military police went aboard *Skaftfellingur* and confiscated everything that had been left by the Germans, even to the point of scraping the inside of the cooker in the cabin. The British were sceptical of the report given by Capt. Þorbjörnsson and suspected him of hiding something. However, after much argument he was released and his suggestion accepted that he should submit a written report about the incident. None of the confiscated German items were ever returned, despite promises to that end.

## An Act of Humanity in Wartime

On 1 July 1999 a reception was given on board a German anti-submarine vessel that was visiting Iceland along with two German submarines. On this occasion, Jón Hjálmarsson, Second Engineer of the *Skaftfellingur*, was decorated for the rescue of the crew of U-464. Günter Hartmann, President of the Association of Submariners, described the rescue as “an act of humanity” in times characterised by “propaganda and war hysteria”. Icelandic seamen have never thought twice about helping fellow seamen in distress at sea, no matter what the circumstances. Even though 380 Icelandic seamen perished as a result of German aggression in World War II, it is unlikely that any of the crew of *Skaftfellingur* looked upon the men they rescued as the enemy.

## The Final Years

*Skaftfellingur* was used to transport fish and other merchandise between the Westman Islands and Fleetwood for the rest of the war. After the war, she transported goods between ports in Iceland and was also used as a fish-



ing vessel. In 1959, a new passenger - ferry, Herjólfur, a steel vessel of 500 metric tons, began to sail between Reykjavík and the Westman Islands. This ended the role of *Skaftfellingur* as a freighter and passenger ship, and she was taken ashore in 1960. In the winter of 1962 she was again made seaworthy and transported fresh fish on ice to Britain and Denmark that summer and the next. In autumn 1963 *Skaftfellingur* was once more taken ashore. She was decommissioned in October 1974.

Although little remained of the former stateliness of *Skaftfellingur*, she continued to attract the attention of visitors to the Westman Islands. Having survived showers of volcanic ashes, frost and rain, *Skaftfellingur VE* was cleaned up and put under canvas in autumn 2000. In summer 2001 she was brought to Vík in Mýrdalur for conservation.

## Die Geschichte des Schiffes Skaftfellingur VE 33 Ein Abriss

Die Verkehrsbedingungen im Verwaltungsbezirk Skaftafell waren zu früheren Zeiten sehr schwierig. Die Küste war fast ungeschützt, und große Flüsse machten Transporte zu Lande schwer. Kurz nach der Jahrhundertwende 1900 hatte man begonnen über die Notwendigkeit eines eigenen Schiffes für die Einwohner von Skaftafell zu reden, eines Schiffes, das Waren von Reykjavík nach Vík und anderen Orten im Osten, die zur Löschung von Waren als geeignet angesehen wurden, transportieren könnte. Im Jahre 1917 wurde eine Aktiengesellschaft unter dem Namen "Aktiengesellschaft Skaftfellingur" gegründet. Ziel dieser Gesellschaft war es, ein Schiff für solche Transporte zu kaufen und zu betreiben. Inhaber der meisten Aktien waren Bauern und Arbeiter aller Kreise von West-Skaftafell und Örafi.

Im Winter 1917 wurde der Kauf eines 60 Tonnen Eichenschiffes beschlossen, das gerade in Dänemark gebaut wurde, und es wurde eine Besatzung angeheuert, die das Schiff abholen sollte. Als die Matrosen im Mai des Jahres nach Dänemark kamen, hatte man gerade erst mit dem Bau des Schiffes begonnen, und sie mußten bis zum März 1918 warten bis das Schiff, das den Namen Skaftfellingur erhielt, vom Stapel lief. Skaftfellingur machte sich kurz nach Mitte April 1918 auf den Weg nach Island, und die wachhabende Besatzung mußte sich auf die Segelausrüstung des Schiffes verlassen, weil es nicht möglich gewesen war Öl für das Schiff zu erhalten. Die Heimreise dauerte 17 Tage, 4 Tage Aufenthalt im Álasund in Norwegen eingerechnet. Skaftfellingur kam am 6. Mai 1918 nach Vestmannaeyjar. Dort gab es Öl für das Schiff und es konnte kurz darauf nach Reykjavík fahren. Skaftfellingur nahm seinen regelmäßigen Verkehr nach Vestmannaeyjar, Vík im Mýrdal und weiteren Orten im Juni des gleichen Jahres auf und leistete den Einwohnern von Skaftafell zwei Jahrzehnte lang gute Dienste. Es fuhr jeweils von März/April bis Oktober. Dann wurde das Schiff an Land gelegt oder für andere Transporte vermietet. An der Südküste Islands gab es wenige, ausgebaute Hafenanlagen, deshalb mußte Skaftfellingur oft wochenlang in Vestmannaeyjar darauf warten, Waren nach Vík transportieren zu können. In der Mitte des vierten Jahrzehnts des zwanzigsten Jahrhunderts wurde zwischen Reykjavík und

Vik im Osten ein befahrbarer Weg gebaut, was den Bedarf an Küstentransporten stark verminderte. Skaftfellingur hatte deswegen immer weniger zu tun und mußte 1940 verkauft werden. Helgi Benediktsson, ein Reeder in Vestmannaeyjar kaufte das Schiff und benutzte es sowohl zum Fischfang als auch zum Fischtransport zwischen Vestmannaeyjar und Fleetwood in England.

## Die Besatzung von Skaftfellingur rettet Matrosen eines deutschen U-Bootes

Kurz nach Mitternacht des 19. August 1942 legte Skaftfellingur aus dem Hafen von Vestmannaeyjar in Richtung Fleetwood ab. Kapitän war Páll Þorbjörnsson. Es gab in den ersten 24 Stunden wenig zu berichten. Der Wind kam von Osten und war ziemlich stark. Um 4 Uhr am Morgen des 20. August hatten Páll Þorbjörnsson und Andrés Gestsson Wachdienst. In dem Moment flog ein britisches oder amerikanisches Flugzeug zweimal über das Schiff und gab Morsezeichen. Andrés benachrichtigte sofort Páll davon, aber sie konnten die Zeichen der Maschine nicht entziffern. Sie waren jedoch einer Meinung darüber, daß man ihre Besatzung sicher vor etwas warnen wolle. Kurz darauf sahen sie vorne nach Steuerbord etwas, das wie ein Rettungsboot mit einem Quersegel aussah. Trotzdem schien das beim Näherkommen nicht richtig zu sein, denn das Boot schien in den Wellen unterzutauchen. Bald entdeckten sie, daß es sich um ein U-Boot handelte und das, was wie ein Segel ausgesehen hatte, der Turm war. Das U-Boot fuhr an der Luvseite auf Skaftfellingur zu, und die Matrosen winkten mit einer roten Fahne zu den Männern von Skaftfellingur. Andrés Gestsson berichtet weiter: "Bevor es an die Luvseite kommt, schickt Páll mich nach unten und bittet mich die Jungs nach draußen zu holen. Ich gehe nach unten und sage den Jungs, daß sie nach oben kommen sollen. Aber sie dachten, es wäre etwas mit den Segeln, und beeilten sich nicht sonderlich - jedoch als ich wieder nach oben komme, kommt es an Luv auf uns zu an der Backbordseite. Und da steht ein Mann vor dem Turm. Dort befand sich eine kleine Kanone, und uns schien, daß er sich daran zu schaffen machte. Wir fanden es ziemlich unglaublich, daß er so etwas Wertvolles wie eine Schußladung für uns verschwenden wollte. Und wir konnten nicht sehen, woher das U-Boot war, weil es keine Bezeichnung hatte. Wir fuhren langsam an seiner Luvseite entlang und dann um es herum. Páll bat mich, nach vorne zu gehen und das Focksegel, das wir gehißt hatten, herunterzuholen. Ich tat das, und als ich nach vorne kam, da kamen die Jungs gerade ins Steuerhaus und das erste, was sie sahen, war

ein U-Boot. Das war natürlich keine erfreuliche Ansicht, es dort an der Seite von Skaftfellingur zu sehen. Als wir an seine Luvseite kamen, sahen wir, daß es an Steuerbord schieflag und das Deck vor dem Turm zwischen den Seiten völlig zerfetzt war. Wir einigten uns darauf, daß sie zu uns hinüber an Bord von Skaftfellingur kommen wollten. Und dann mußten wir versuchen sie herüberzuholen. Wir hatten ein Rettungsfloß, das 10-12 Mann tragen konnte, wenn sie außen an ihm hingen. Es war nur einen Quadratmeter groß. Dazu besaßen wir auch ein ovales Floß mit Essensvorrat, Rudern und anderen Dingen.

Wir versuchten erst, das kleine Floß zum U-Boot hinüberzutreiben zu lassen und banden das Ende einer Taurolle, die ungefähr 120 Klafter lang war, an ihm fest. Aber das Floß landete vorne vor dem U-Boot. Als wir versuchten es ein wenig zu rammen um das Floß in die richtige Richtung zu bekommen, löste sich der Knoten und das Floß trieb frei im Wasser. Da machte einer den Vorschlag auf dem ovalen Floß hin und her zu fahren und das Tau aus Skaftfellingur an das Floß gebunden zu halten. Der Steuermann bat diesen Matrosen, Páll gegenüber nichts davon zu erwähnen, denn der würde sicher auf halbem Wege erschossen werden, wenn er dies versuchen würde. Dann fuhren wir an die Leeseite des U-Bootes und versuchten Leinen hinüber zu werfen. Wir überlegten, wie die Leinen am besten präpariert werden könnten, auf jeden Fall gelang es uns, einige Leinen hinüberzuwerfen, aber man hatte dort kein Interesse, sie entgegenzunehmen. Eine Leine befestigten sie jedoch an einem Gitter, aber als wir das Tau und die Leine zusammenbinden wollten, lösten sie die Leine wieder.

Dann bekamen sie die schlimme Idee, sich ins Meer zu werfen. Erst warfen sich zwei Männer ins Wasser, die wir sofort mit Wurfleinen und Rettungsringen bergen konnten. Páll befahl uns sie zu durchsuchen. Sie wurden abgetastet sowie wir es für richtig hielten, und danach kamen sie uns zur Hilfe. Ich erinnere mich, daß einer der beiden ein Pilot war, den das U-Boot gerettet hatte. Er stellte sich neben mich, ich zog die Männer an das Schiff heran, und er half ihnen hinein. Damit war alles Durchsuchen für uns beendet. Zuerst ging alles sehr gut, doch dann warfen sich 30 Leute mit einem Mal ins Wasser, wir warfen nur noch in die Menge, zogen heran und holten herein. Aber als sie sich mehr und mehr im Wasser verteilten, wurde es immer schwieriger, uns nahe genug an sie heranzukämpfen und sie heraufzuholen. Wir mußten jeden einzeln heraufholen, was schwierig war. Der größte Fehler war gewesen, daß sie keine Leine zwischen sich hatten, mit der sie aneinander gebunden waren. Sonst wäre es nämlich genug gewesen, nur einen von ihnen zu erreichen und damit alle anderen mit ihm heraufzuholen. "

Während der Rettungsaktion befand sich ein Flugzeug über Skaftfellingur, und seine Besatzung hielt sich für aus der Gefahrenzone gerettet. Die Piloten der Maschine hatten vermutlich ein Telegramm an die Alliierten hier an Land geschickt und ihnen mitgeteilt, daß die Besatzung eines deutschen U-Bootes Skaftfellingur gefangennehmen und nach Norwegen bringen würden. Deswegen wurde schnell gehandelt und ein britisches Kriegsschiff an den Ort des Geschehens geschickt. Wir kommen später darauf zurück.

Es dauerte zwei bis drei Stunden, die Schiffbrüchigen zu bergen. Der Offizier des U-Bootes und zwei weitere Leute versenkten das Boot und sprangen danach in die See. Sie wurden als Letzte gerettet.

Wie man jetzt weiß, haben vier Männer von diesen Ereignissen Bericht erstattet: Der Kapitän Páll Þorbjörnsson, der Matrose Andrés Gestsson, der zweite Maschinist, Jón Hjálmarsson, und Reinhart Beier, einer der Maschinisten des U-Bootes, der von seiner Bergung in einem Interview mit Guðrún Guðlaugsdóttir berichtete, das am 6. Mai 1990 im Morgunblaðið erschien. Die Berichte dieser Männer decken sich in allen Hauptpunkten.

Das U-Boot U 464 war ein neues Versorgungsboot, das Zündstoff und Proviant zu den deutschen U-Booten transportieren sollte, die sich im Nordatlantik befanden. Es war auf seiner Jungfernfahrt als es die Piloten einer amerikanischen Catalina-Maschine entdeckten. Sie flogen einen Angriff auf das U-Boot und beschädigten es so stark, daß es nicht mehr untertauchen konnte. Es befand sich zu der Zeit 170 Seemeilen südöstlich von Island, 61°25' N und 14°40' W.

Zwei Männer wurden bei dem Angriff getötet. Von der Besatzung des U-Bootes kamen 52 Mann an Bord von Skaftfellingur. Danach müssen 54 Mann zur Besatzung des U-Bootes gehört haben. Auf der Besatzungsliste sind jedoch 60 Mann verzeichnet. Dem Verfasser dieses Artikels ist nicht bekannt wie es zu dieser Unstimmigkeit kommt. In dem Buch "Südøst 14" berichtet Páll Þorbjörnsson in einem Interview mit Jökull Jakobsson davon, daß ihm gesagt worden sei, zwei Männer wären damals in dem U-Boot eingeschlossen gewesen und gestorben als es versenkt wurde. Allerdings bezweifelt Reinhart Beier diese Behauptung. Gewiss ist jedoch, daß nur Wenige einen genauen Überblick haben über das, was damals wirklich geschah, und deshalb liegt diese Aussage von Páll Þorbjörnsson durchaus im Rahmen des logisch Möglichen.

## Die Besatzung von Skaftfellingur wird entwaffnet!

Nachdem das Fangschiff "Fróði" von Deutschen angegriffen und die trawler "Reykjaborg" sogar versenkt wurde, versah man die isländischen Schiffe auch mit einigen Waffen. An Bord von Skaftfellingur befanden sich ein fünfgeschossiges Gewehr und eine 90 geschossige Maschinenpistole. Kapitän Páll bat den ersten Maschinisten Jóhann Bjarnason darum, die Gewehre aus der Kajüte zu holen und sie zu laden. Das tat er und brachte sie wieder in die Kapitänskabine zurück und legte sie auf die Kojen des Kapitäns.

Als Andrés Gestsson einmal auf dem Weg nach oben ins Steuerhaus war, warf er einen Blick in die Kapitänskabine und sah dort zwei Deutsche, die die Waffen in der Hand hielten und sie untersuchten. Er dachte nicht weiter darüber nach. Der zweite Maschinist Jón Hjálmarsson beobachtete ähnliches, und ihm war das nicht egal. Er fragte Páll, ob er keine Angst hätte, daß "sie etwas Verrücktes tun könnten", Páll jedoch bat ihn, sich keine Sorgen zu machen und wirkte sehr ruhig.

In seiner Aussage berichtet Reinhart Beier davon, daß die Besatzung von Skaftfellingur die U-Bootbesatzung sehr gut empfangen hätte. Es wäre alles getan worden, um sie zu pflegen. Er berichtet, daß der Kapitän ihnen einen Schluck Schnaps zum Aufwärmen angeboten hätte und Kaffee gekocht worden wäre. Andrés berichtet davon, daß einige von ihnen hinunter in die Back des Schiffes gestiegen wären und versucht hätten, in einem dort befindlichen Herd ein Feuer anzuzünden. Allerdings war der Rauchabzug des Herdes kaputt, so daß sich der Rauch in der Back verteilte und sie von dort fliehen mußten. Einige von ihnen hockten unter dem Vorderdeck, einige standen auf dem Deck, andere gingen ins Steuerhaus und in die Kapitänskabine, während wieder andere sich in der Kajüte des Schiffes und auf der Treppe zum Maschinenraum niederließen. Einige von ihnen gingen zurück in die sehr kleine Küche. Skaftfellingur war überfüllt von dieser Menschenmenge, und man kann sich vorstellen, daß große Enge herrschte. In diesem Zusammenhang muß noch erwähnt werden, daß der Abstand zwischen Vorderdeck und Steuerhaus 8 m beträgt, und davon ragt die Tauwinde 2 m weit über das Steuerhaus hinaus.

Einige der Schiffbrüchigen waren sehr krank, sie hatten sich mehr als zwei Stunden im Wasser befunden und waren mehr tot als lebendig vor Strapazen und Kälte.

Die deutschen Schiffbrüchigen waren sehr gut ausgerüstet. Sie hatten Lederstiefel, graue Kleidung und gefütterte Jacken an. Sie hatten

Rettungsgürtel um, die mittels einer Luftflasche aufgeblasen werden konnten, die an der Seite des Gürtels befestigt war. Es war auch möglich die Westen mit einem Mundstück aufzublasen. An den Gürteln befanden sich viele, luftdichte Fächer. Jedes Fach war mit einem Ventil versehen, durch das Luft abgelassen werden konnte. Auch wenn Luft aus einem Fach austrat, war es nicht möglich, daß die anderen sich leerten. Die Deutschen hatten ebenfalls Sauerstoffgeräte dabei, die eine Tiefe von 40 m aushalten sollten. Andrés beschreibt diese Ausrüstung folgendermaßen: „Das war eine Röhre, die in einem Kasten befestigt war, welcher vorne auf den Mann gespannt war; ein Gürtel zwischen den Beinen hindurch und über den Körper des Mannes, des weiteren war dort ein Ballon hinten am Hals desjenigen, der diese Ausrüstung trug. Das Mundstück war gut angepaßt, es umschloß die Lippen von außen und innen, ebenfalls gab es Pfropfen, die zwischen die Zähne paßten. Einige Geräte blieben bei uns an Bord zurück als sie Skaftfellingur verließen. Wir probierten eines der Geräte aus, hatten es eine halbe Stunde lang am Steuer um und atmeten nur mit dem Gerät ein, ohne daß es im mindesten geleert war.“

Die Isländer waren sehr überrascht darüber, daß einige Deutsche ein paar Brocken Isländisch und einer von ihnen sogar „fehlerfreies Isländisch“ sprechen konnte, wie Páll Þorbjörnsson es ausdrückte. Jón Hjálmarsson erzählt davon, daß einer der Deutschen, der vermutlich aus der deutschen Handelsflotte stammte, sich einmal mit dem Koch unterhalten habe, als er selbst in die Küche zurückkam, um sich einen Schluck Kaffee zu holen. Dabei hörte er, daß der Deutsche den Koch bat Grüße an eine Frau in Reykjavík auszurichten, wobei er sowohl den Namen als auch die Adresse der Frau nannte. Diese Grüße wurden erst 57 Jahre später ausgerichtet.

## Deutsche werden gefangengenommen

Nachdem die Rettungsarbeiten beendet waren, setzte Skaftfellingur seine Fahrt nach Fleetwood fort. Als sie fast zwei Stunden unterwegs gewesen waren, kamen zwei britische Zerstörer in Sicht. Skaftfellingur erhielt das Zeichen zu stoppen, es wurde hinübergerufen und der Kapitän danach befragt, auf welcher Route das Schiff sei. Páll meldete, daß er mit geeisten Fisch auf dem Weg nach Fleetwood sei. Er nannte ebenfalls die Anzahl derjenigen, die aus dem U-Boot gerettet worden waren. Daraufhin bekam er den Befehl zu wenden und in den Hvalfjörður zu fahren, was er strikt ablehnte. Nachdem aus einem Boot des einen Zerstörers geschossen wurde, setzte er die Deutschen in 5 Fahrten von Skaftfellingur zum Zer-

störer über. Die Besatzung auf Skaftfellingur fand das Benehmen der Briten recht unschön. Nach ihren Aussagen schienen die Deutschen, als sie an Bord des Zerstörers kamen, gezwungen worden zu sein, sich auszuziehen und in gelbe Wolldecken gehüllt auf Deck zu stehen.

Reinhart Beier dagegen berichtet, daß die Deutschen trockene und warme Kleidung erhalten hätten und man versucht hätte, sie so gut wie möglich zu pflegen.

Die U-Bootbesatzung wurde nach Reykjavík gebracht. Es wird hier nicht weiter zurückverfolgt was mit ihnen geschah, außer daß sie einige Zeit in einem kanadischen Gefangenenlager verbringen mußten.

## Nachwort

Die Besatzung des deutschen U-Bootes hatte einige Blechkanister ins Meer geworfen bevor sie das Boot verließ. Diese Kästen nahm Skaftfellingur an Bord, und man entdeckte, daß sich in ihnen verschiedenste Waren wie Decken, Kleidung, Süßigkeiten, Wein und Tabak befanden. Die Besatzung des Schiffes nahm dieses zum eigenen Gebrauch.

Als die britischen Zerstörer in Sicht kamen, befahl der Offizier des U-Bootes seinen Männern alle losen Gegenstände ins Meer zu werfen, woraufhin sie einiges ins Wasser warfen und anderes der Schiffsbesatzung gaben.

Bei der Ankunft in Fleetwood machte Páll Þorbjörnsson den britischen Behörden Meldung von der Bergung der deutschen Besatzung. Diese Rettungsleistung war den britischen Behörden jedoch noch nicht zu Ohren gekommen, und Páll wurde ohne Umschweife zum Verhör geführt. Die britische Militärpolizei kam an Bord von Skaftfellingur und beschlagnahmte alles, was die Deutschen hinterlassen hatten. Sie kratzten sogar etwas von den Wänden des Herdes in der Back ab. Die Briten zweifelten die Aussage Páll Þorbjörnssons an und verdächtigten ihn, selbst Dreck am Stecken zu haben. Nach ziemlichen Streitereien wurde er entlassen, und die Briten gaben sich mit seinem Vorschlag zufrieden, einen schriftlichen Bericht von den Geschehnissen zu verfassen. Entgegen ihrem Versprechen gaben die Briten nichts von den Dingen der Deutschen zurück, die sie konfisziert hatten.

## Ein Akt der Humanität zu Kriegszeiten

Am 1. Juli 1999 wurde an Bord eines deutschen U-Boot-Suchschiffes, das zusammen mit zwei weiteren U-Booten nach Reykjavík gekommen war,

eine Feier abgehalten. Zu dieser Gelegenheit wurde Jón Hjálmarsson, der wie vorher erwähnt zweiter Maschinist auf Skafftellingur gewesen war, für die Rettung der Besatzung des U 464 geehrt. Günther Hartmann, Vorsitzender des Vereins der U-Bootbesatzungsmitglieder, nannte die Bergung "eine humanitäre Heldentat" zu Zeiten, die von "Propaganda und Kriegsaufhetzung" geprägt waren. Die isländischen Seeleute haben niemals an anderes gedacht als die Rettung von Kameraden aus Seenot, egal wie die Situation war. Obwohl Isländer in den späteren Kriegsjahren 380 Seeleute bei deutschen Angriffen verloren haben, kam es der Besatzung auf Skafftellingur eigentlich nie in den Sinn, daß sie es hier mit Feinden zu tun gehabt hätten.

## Die letzten Jahre

Während des ganzen Krieges transportierte Skafftellingur Fisch und andere Waren zwischen Vestmannaeyjar und Fleetwood. Nach dem Krieg wurde es hauptsächlich zum Warentransport und Fischfang hierzulande eingesetzt. Im Jahre 1959 kam Herjólfur, ein neues 500 Tonnen Stahlschiff zum Waren- und Fahrgastransport nach Island. Es nahm Fahrten auf der Route zwischen Reykjavik und Vestmannaeyjar auf. Damit war die Aufgabe von Skafftellingur als Frachter und Fahrgastschiff beendet und es wurde im Winter 1960 auf Land gesetzt. Im Winter 1962 wurde das Schiff wieder seefest gemacht und transportierte im Sommer desselben und des darauffolgenden Jahres geeisten Fisch nach England und Dänemark. Im Herbst 1963 wurde Skafftellingur erneut an Land gesetzt und im Oktober 1974 für unbrauchbar erklärt.

Obwohl nicht mehr viel von seinem früheren Glanz übrig ist, weckt Skafftellingur immer noch das Erstaunen derer, die nach Vestmannaeyjar kommen. Es hat bis jetzt vulkanische Aschestürme, Frost und Regen überstanden. Im Jahre 2000 wurde das Schiff gereinigt und ein Zeltdach darüber gebaut.