

Vígdrekar og vopnagnýr : Hvalfjörður og hlutur Íslands í orrustunni um Atlantshafið / Friðþór Eydal.

Friðþór Eydal.

Reykjavík : Bláskeggur, [1998]

<http://hdl.handle.net/2027/wu.89070638093>

HathiTrust



www.hathitrust.org

Creative Commons Attribution

http://www.hathitrust.org/access_use#cc-by-3.0

This work is protected by copyright law (which includes certain exceptions to the rights of the copyright holder that users may make, such as fair use where applicable under U.S. law) but made available under a Creative Commons Attribution license. You must attribute this work in the manner specified by the author or licensor (but not in any way that suggests that they endorse you or your use of the work). Please check the terms of the specific Creative Commons license as indicated at the item level. For details, see the full license deed at <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/>.

**PAGE NOT
AVAILABLE**

**PAGE NOT
AVAILABLE**

Digitized by Google

Original from
UNIVERSITY OF WISCONSIN



Memorial Library
University of Wisconsin - Madison
728 State Street
Madison, WI 53706-1494

Vígdrekar og vopnagnýr

Hvalfjörður og hlutur Íslands
í orrustunni um Atlantshafið

FRIDÞÓR EYDAL

Vígdrekar og vopnagnýr

**Hvalfjörður og hlutur Íslands
í orrustunni um Atlantshafið**

**Memorial Library
University of Wisconsin - Madison
728 State Street
Madison, WI 53706-1404**

© Friðþór Eydal
1. prentun, desember 1997
2. prentun, janúar 1998

Letur bókarinnar er New Baskerville 11,5. pt og 14,6. pt fótur.
Fyrirsagnaletur er Gogobig 30 pt.

Hönnun og prentvinnsla: Steindórsprent Gutenberg ehf.
Útgefandi: Bláskeggur.

ISBN 9979-60-339-9

Bók þessa má eigi afrita með neinum hætti,
svo sem ljósmyndun, prentun, hljóðritun eða á
annan sambærilegan hátt, að hluta eða í heild,
án skriflegs leyfis höfundar og útgefanda.

Efnisyfirlit

I	Hernám	9
II	Sjóhernaður	21
III	Strandvarnir	29
IV	Varnir Hvalfjarðar	35
V	Flotabækistöð verður til	49
VI	Bryndrekar undan Íslandsströndum	59
VII	Flotastöð í Hvítanesi	69
VIII	Bandaríkjamenn koma til sögunnar	77
IX	Reykjavíkurbörn	85
X	Umsvif bandamanna	91
XI	Skipaviðgerðar- og olíustöð á Söndum	103
XII	Hvammsvík	111
XIII	Skipalestir	121
XIV	Rússlandssiglingar	149
XV	Hrakfarir skipalestar	171
XVI	Vígbarðar í Hvalfirði	181
XVII	Flug Þjóðverja – Loftvarnir	217
XVIII	Kafbátahernaður Þjóðverja við Ísland	241
XIX	Varnarviðbúnaður – Kjalarnes, Akranes, Borgarnes	263
	Nafnaskrá	283

Inngangur

Margt hefur verið ritað um umsvif Merlendra herja hér á landi á árum síðari heimsstyrjaldarinnar. Hafa augu manna einkum beinst að gríðarlegum, félagslegum áhrifum og efnahagslegri kollsteypu sem fylgdi styrjöldinni og hernáminu. Hinum hernaðarlegu þáttum og aðgerðum sem skildu milli feigs og ófeigs og réðu umsvifum hins erlenda herliðs á landsvísu og í héraði hafa síður verið gerð skil.

Bretar fengu snemma augastað á Hvalfirði sem herskipalægi. Þar gátu eftirlitsskip þeirra, sem stunduðu gæslu siglingaleiðanna um sundin vestan og austan við landið, leitað skjóls til að taka eldsneyti og hvílt áhafnir sínar um stund. Síðar, er hildarleikurinn á hafinu færðist í aukana, varð fjörðurinn miðstöð verndarskipa skipalestanna sem sigldu yfir hafið skammt sunnan við landið. Þá var jafnframt ráðist í að leggja flugvelli í Kaldaðarnesi og Reykjavík til að auka skipalestunum varnir úr lofti. Varnir þessara mikilvægu hernaðarmannvirkja höfðu í för með sér mikil umsvif um land allt, einkum þó á Suðvesturlandi. Styrjaldarþátttaka Bandaríkjanna og Sovétríkjanna hafði veruleg áhrif til aukinna umsvifa, og hófust þá siglingar skipalesta til rússneskra hafna í Múrmansk og við Hvítahaf með viðkomu í Hvalfirði. Umsvif hers og flota náðu hámarki árið 1942, en árið eftir fór verulega að draga úr umsvifunum er siglingar skipalesta færðust fjær landinu og hluti herliðsins hélt til Bretlands. Samtímis jókst mikilvægi landsins sem áningarstaðar á leið fjölda

herflugvéla til vígvallanna í Evrópu frá Vesturheimi, en Bandaríkjamenn höfðu þá nýlokið lagningu Keflavíkurflugvallar.

Bók þessari er ætlað að varpa ljósi á þátt hers og flota og aðstöðu bandamanna á Íslandi í orrustunni um Atlantshafið sem var sú langvinnasta sem háð var í styrjöldinni. Sérstök áhersla er lögð á umsvifin í Hvalfirði og skýrt hvernig þau áttu þátt í hernaðaraðgerðunum á hafinu.

Efnis hefur víða verið leitað við gerð bókarinnar og er vitnað til heimilda í lok hvers kafla. Af útgefnum heimildum sem stuðst er við skal fyrst telja viðurkenndi, erlend ritverk um sjóhernaðinn á Atlantshafi. Frumheimildir eru skjöl hernaðaryfirvalda sem geyma mikinn fróðleik og er stuðst við upplýsingar úr skýrslum og dagbókum, þ. á m. leiðarbókum skipa, svo og dagbókum þýska kaþbátáflotans, sem fæst hefur birst áður í íslenskum ritum. Loks skal telja viðtöl og bréfaskriftir við heimildarmenn, innlenda sem erlenda, er hlut áttu að máli, auk fræðimanna við sögustofnanir í Bretlandi, Bandaríkjunum og Þýskalandi svo og innlend og erlend yfirlitsrit. Höfundur hefur kannað ljósmyndasöfn erlendu herjanna allrækilega, en þau geyma fjölda mynda af þeim umsvifum sem hér er lýst. Margar slíkar myndir eru birtar með ítarlegum skýringum ásamt myndum úr einkasöfnum.

Kann höfundur öllum þeim fjölmörgu sem lagt hafa honum til efni, aðstoðað og hvatt við gerð bókarinnar, bestu þakkir.

Hernám

Snemma morguns, föstudaginn fyrir hvítasunnu árið 1940, stigu eftirvæntingarfullir en nokkuð slæptir landgönguliðar hennar hátignar á land í Reykjavík. Flestir voru lítt þjálfaðir nýliðar undir stjórn fáeinna sjóaðra undirforingja og liðsforingja. Þótt koma þessa litla herflokks til Íslands hafi ekki markað mikil þáttaskil í styrjöldinni sem háð var úti í heimi markaði hún þau spor í sögu lands og þjóðar sem seint mást. Svo var og í Hvalfirði og nærliggjandi byggðum þar sem her og floti tóku sér brátt bólfestu og hófu mestu umsvif er sést hafa þar í sveit.

Hernám Íslands hinn 10. maí átti sér skamman aðdraganda. Bretar og Frakkar höfðu skipulagt landgöngu herliðs í Noregi veturinn 1940 undir því yfirskini að hjálpa ætti Finnum í vetrar stríðinu við Rússa. Raunverulegur tilgangur þessarar herfarar var þó sá að stöðva flutning á sænsku járngrýti til Þýskalands um höfnina í Narvík og ferðir þýskra kaupskipa til heimahafna um norska landhelgi. Áður en af þessari herför gat orðið höfðu Finnar þó lotið í lægra haldi fyrir Rússum í mars 1940 og kippti það fótunum undan aðgerðum undir slíku yfirskini.

Þjóðverjum var kunnugt um áhuga bandamanna í þessu efni og þótt þeir kysu helst að Norðurlönd yrðu áfram hlutlaus hófu þeir í byrjun febrúar gerð áætlunar um hertöku Noregs. Vildu þeir verða fyrri til af ótta við að bresk aðstaða í Noregi opnaði bandamönnum

leið inn á Eystrasalt að baki víglínunnar, einkanlega með tilliti til fyrirhugaðrar sóknar þýskra herja til vesturs þá um vorið. Bandamenn unnu nú að annarri Noregsáætlun sem hafði sama markmið og skyldi hefjast 5. apríl. Vegna tafa við að fá Frakka til að samþykkja lagningu tundurdufla úr lofti í Rín, sem Bretar vildu að Frakkar framkvæmdu samtímis, frestuðu Bretar herförinni til Noregs til 8. apríl. Þetta reyndist þó afdrifarík ákvörðun því að morgni 9. apríl gengu herir Þjóðverja á land í Noregi og Danmörku.¹

Auk þess að tryggja flutning járngrýtis til heimalandsins hafði Þjóðverjum með hernámi Noregs tekist að brjótast út úr hefðbundinni herkví Breta og áttu greiða leið með flota sinn, þótt smár væri, út á Atlantshaf úr norskum höfnum. Þá auðveldaði þetta mjög þýskum kaupskipum að komast í gegn um hafnbannslínuna á leið sinni til Þýskalands um norska skerjagarðinn.

Bretar voru þar með neyddir til þess að styrkja ytri hafnbannslínu sína, sem lá milli Grænlands og Orkneyja og hindraði siglingar þýskra skipa úr og í Norðursjó. Til þess að svo fjarlæg og löng hafnbannslína gæti gegnt hlutverki sínu yrði nauðsynlegt að koma upp aðstöðu fyrir eftirlitsskip og flugvélar á Íslandi og í Færeyjum.²

Breska herstjórnin hafði hinn 8. apríl heimilað breskum herskipum að takast á við þýsk skip í landhelgi Íslands, Færeyja og Noregs án sérstakrar heimildar hverju sinni. Er

fréttist af aðgerðum Þjóðverja í Noregi og Danmörku sendu Bretar strax herlið til Færeyja af ótta við að Þjóðverjar reyndu einnig að hernema þær, ásamt ef til vill Íslandi. Sú aðgerð krafðist ekki sérstakra diplómátskra aðgerða þar eð Færeyjar voru hluti af Danmörku sem var nú í höndum Þjóðverja. Öðru máli gegndi um Ísland. Bretar höfðu engar áætlanir gert um töku landsins sem var sjálfstætt, þó að í konungssambandi við Dani væri, og hlutlaust.

Því hófu Bretar nú málaleitan við ríkisstjórn Íslands sem byggðist á því að til að tryggja mætti sjálfstæði landsins gætu Bretar þurft aðstöðu fyrir flugher sinn og flota á Íslandi. Íslenska ríkisstjórnin hafnaði öllum slíkum málaleitunum á grundvelli hlutleysis landsins ásamt því að svo framarlega sem ekkert breskt herlið væri í landinu hefðu Þjóðverjar enga ástæðu til þess að ráðast á það. En færi hinsvegar svo að Þjóðverjar kæmu til Íslands hefði það auðvitað í för með sér grundvallar-breytingu á þessari afstöðu ríkisstjórnarinnar gagnvart málaleitan Breta.

Þessu gátu Bretar ekki unað af ótta við að Þjóðverjar kynnu að freista þess að taka landið. Taldi flotinn brýnt að koma upp aðstöðu á landinu hið fyrsta þar eð aðstæður í Færeyjum væru óviðunandi. Hinn sjötta maí, eftir talsvert þóf vegna skiptra skoðana á því hvernig að málinu skyldi staðið, var endanleg ákvörðun loks tekin um að senda rúmlega 800 manna lið úr landgönguliði flotans sem safnað hafði verið saman í þessu skyni og lenda skyldi á Íslandi að morgni 10. maí. Samráðs var ekki leitað við íslensku ríkisstjórnina af ótta við að Þjóð-

verjum, sem Bretar töldu vera tilbúna að senda leiðangur til að hertaka Ísland, kynni að berast njósn af og verða fyrri til. Stórfylki úr varaliði landhersins skyldi síðan leysa landgönguliðana af hólmi eins fljótt og auðið yrði.³

Bretar voru illa búnir undir töku Íslands. Þeir máttu illa við því að missa þjálfað lið til langvarandi hersetu ásamt nauðsynlegum vopnabúnaði sem hvort tveggja var af skornum skammti á þessum tíma. Aðgerðin var skipulögð í miklum flýti og styðjast varð við óreynt og vanbúið lið. Liðsaflinn samanstóð að mestu af liðsmönnum úr 2. herfylki 101. stórfylkis landgönguliðs flotans og naut stuðnings stórskotaliðs flotans og landgönguliðsins. Herfylkið, sem stofnað hafði verið í apríl, hafði á að skipa nokkrum reyndum foringjum og undirforingjum, en var að öðru leyti skipað óreyndum nýliðum sem skorti talsvert á fulla grunnþjálfun. Liðið var einnig vanbúið, talsverður fjöldi liðsmanna hafði aldrei skotið úr nýfengnum byssum sínum og herfylkið hafði ekki starfað saman í heild. Yfirforingi liðsins var Robert G. Sturges ofursti, gamalreyndur landgönguliðsforingi er tekið hafði þátt í herförinni til Gallipoli í Grikklandi og sjóorrustunni miklu við Jótland í heimsstyrjöldinni fyrri.

Lið Sturges sigldi úr höfn í Greenock í Skotlandi að morgni 8. maí á beitiskipunum Berwick og Glasgow í fylgd tveggja tundur-spilla, Fortune og Fearless. Með í för var nýr sendiherra Breta á Íslandi, Howard Smith. Sturges ofursti hafði skipun um að taka höfuðborgina herskildi og verja hana, loka leiðum að Hvalfirði bæði á sjó og landi og standa vörð



um flugvelli og aðra hugsanlega lendingarstaði flugvéla í því skyni að koma í veg fyrir að Þjóðverjar næðu fótfestu á landinu og til þess að koma mætti þar upp aðstöðu fyrir flota og flugher Breta.

Brýnt var fyrir landgönguliðunum að þeir væru óboðnir gestir og yrðu að koma fram við íbúa landsins af fyllstu kurteisi og þolinmæði. Valdi skyldi því aðeins beitt að öll önnur ráð þryti svo ná mætti settu marki. Einungis yfirmönnum var þó tjáð að ef árangur ætti að nást hratt og örugglega, og án verulegs mannfalls, gæti landgönguliðið orðið að sætta sig við að missa fáeina menn án þess að svarað yrði í sömu mynt. Landgönguliðinu var tjáð að hugsanlega mætti vænta andspyrnu af

hendi um það bil 70 manna lög-regluliðs bæjarins ásamt þeim um það bil 200 Þjóðverjum sem á landinu dveldust. Fastlega var búist við skjótum viðbrögðum frá Þýskalandi þar sem talið var að fallhlífarlið ásamt 50.000 hermönnum biði reiðubúið til brottfarar, ef til vill til Íslands. Þar reyndist þó um að ræða liðssafnað er tók þátt í innrásinni í Niðurlönd er hófst þennan afdrifaríka vormorgun.

Herskipin fjögur sigldu inn á ytri höfnina í Reykjavík á fjórða tímanum. Nokkru áður hafði flugbáti beitskipsins Berwick af Supermarine Walrus gerð verið slöngvað á loft til að gæta að hvort kaþbátar eða herskip óvinarins kynnu að vera á Faxaflóa eða í Reykjavíkurhöfn.

Walrus-flugbáti slöngvað á loft af herskipi. (IWM A-9271)



Bresku beitiskipin Glasgow og Berwick á ytri höfninni í Reykjavík 10. maí 1940. Flugbát Berwick ber í bæjarhúsin í Engey. Breski togarinn Faraday frá Hull liggur við síðu skipsins. (Gunnar St. Gunnarsson, Steingrímur Ólafsson)

Flugvélar voru afar sjaldséðar yfir Reykjavík og fór ekki hjá því að margir bæjarbúar yrðu könnunarflugvélarinnar varir eins og frægt er. Breski ræðismaðurinn, C. Francis Shepherd, beið komu flotans í bústað sínum Höfða er stóð þá nokkru innan við bæinn, en þar er gott útsýni norður Faxaflóa. Shepherd hafði daginn áður fengið tilkynningu um fyrirhugaðar aðgerðir með ósk um að hann útvegaði trausta, breska þegna til þess að vísa landgönguliðunum á þá staði í bænum sem þeim var ætlað að ná á sitt vald við komuna. Fékk Shepherd fyrirrennara sinn í starfi, sem beið skipsferðar til Englands, til að bjóða Bretum í Reykjavík til veislu í Höfða í tilefni af skírni barns eins starfsmanna ræðismannsins svo aðra renndi ekki í grun hvað væri á seyði.

Sökum slæms sjólags var hætt við að flytja hermennina á milli skipa áður en komið var inn á flóann og sigldu því öll skipin fjögur inn á ytri höfnina þar sem nú var hafist

handa við flutning úr beitiskipunum og í land. Tundurpillirinn Fearless lagðist að bryggju með fyrstu landgönguliðana á sjötta tímanum. Á hafnarbakkanum beið þeirra ræðismaðurinn, Shepherd, og fylgdarlið ásamt talsverðum fjölda bæjarbúa sem höfðu orðið varir við ferðir flotans og fylgdust þögulir með því sem fram fór, en höfðust ekki að.

Fyrstur í land var Humphrey Quill majór, yfirmaður upplýsingadeildar landgönguliðanna (intelligence) sem hafði það verkefni að sækja heim þýska ræðismanninn, Gerlach. Landgönguliðarnir, sumir frekar illa til reika eftir sjóvolkið, fylgdu fast á eftir, skipuðu sér í flokka og skunduðu upp í bæinn í fylgd leiðsögumanna. Einn flokkurinn undir stjórn S.G. Cutlers majórs fylgdi þeim Quill og Shepherd ræðismanni til bústaðar þýska ræðismannsins við Túngötu. Var hann handtekinn og fluttur ásamt fjölskyldu sinni um borð í beitiskipið Glasgow á ytri höfninni. Aðrir flokkar tóku á sitt vald miðstöðvar fjarskipta í landinu – Ríkisútvarpið, Landssímann, pósthúsið og loftskeytastöðina á Melunum, lokuðu helstu leiðum úr bænum og hófu að smala saman Þjóðverjum er hætta var talin geta stafað af.

Munaði þar mest um sextíu og tveggja manna áhöfn þýska flutningaskipsins Bahaia Blanca sem orðið hafði innlyksa á Íslandi eftir að hafa brotið skip sitt í ís úti fyrir Vestfjörðum 10. janúar. Skipið var á leið heim frá Suður-Ameríku og átti að freista þess að komast í gegnum hafnbannslínu Breta með því að sigla norður fyrir land. Togarinn Hafstein bjargaði áhöfninni við



Farþegaskipin Franconia, nær, og Lancastria, fjær, á ytri höfninni í Reykjavík. Skipin fluttu til landsins bresku hermennina er leystu landgönguliða flotans af hólmi 17. maí. Smærri skip og bátar önnudust flutninga í land. Á heimleiðinni tilkynnti þýska ríkisútvarpið í áróðursútsendingum sínum til Bretlands að skipunum hefði verið sökkt í Íslandsförinni. Svo var þó ekki, en Lancastria hlaut þau örlög mánuði síðar í loftárás undan St. Nazaire er skipin unnu að brottflutningi breskra herja frá Frakklandi. 3.000 menn fórust með Lancastria, en Franconia varð fyrir skemmdum.' (Gunnar St. Gunnarsson, Steingrímur Ólafsson).

erfiðar aðstæður og flutti til Reykjavíkur nánast við nefið á áhöfn breska beitiskipsins Berwick, hinu sama og nú var komið á ytri höfnina. Var það álit manna að brögð hefðu verið í tafla, áhöfnin sjálf sökkt skipinu og væri ætlað hlutverk í áætlunum Þjóðverja um hernám Íslands. Var af þessum sökum haft sérstakt eftirlit með áhöfninni. Ekki þarf þó að fara mörgum orðum um slíkar vangaveltur enda löngu sannað að hér voru einungis skipbrotsmenn á ferð. Víst hafði áhöfnin sökkt skipinu svo það félli ekki óvininum í skaut eins og mælt var fyrir um, en Þjóðverjar höfðu engin áform um hernám landsins á þessum tíma.

Aðrir Þjóðverjar voru einnig handteknir fljótlega og fluttir á skipsfjöl. Hendrik Ottósson fréttamaður, sem snemma hafði tekið afstöðu gegn nasistum, hafði um nokkurt skeið safnað upplýsingum um þá Þjóðverja er til landsins komu. Var þar talsvert um flóttamenn, sem hann hafði sumum

hverjum orðið að liði, en einnig menn sem telja mátti nasista. Fengu Bretar afnot af upplýsingum Hendriks í þessu skyni auk aðstoðar annarra bæjarbúa og Breta er þjuggu í borginni.

Ekki verður farið frekar út í atburðarás hernámsdagsins nema hvað varðar aðgerðir landgönguliðsins sjálfs, enda af nógu að taka í öðrum ritum.

Togararnir Sindri og Gyllir sem lágu ásamt breska togaranum Faraday frá Hull í höfninni voru fljótlega teknir til flutninga á hermönnum og búnaði þeirra í land úr herskipunum. Sökum atburðanna í Niðurlöndum þennan sama dag lét flotadeildin úr höfn aftur enda ljóst að landgönguliðinu hafði tekist ætlunarverk sitt að fullu og það án blóðsúthellinga. Er leið á daginn fannst ungur landgönguliði látinn um borð í beitiskipinu Berwick þar sem hann hafði ráðið sér bana fyrir komuna til hafnar um morguninn. Hlaut hann hefðbundna útför í hafi á leið skipsins frá Íslandi.



Walrus-flugbátur búinn til eftirlitsflugs á þilfari H.M.S. Argus á heimleið frá Íslandi í júlí 1940. Lengst til hægri á myndinni má sjá vopnaðan vörð og tvo Þjóðverja er handteknir höfðu verið í júlíbyrjun og fluttir voru með herskipum til Bretlands. Flutti Argus 24 þessara manna í ferðinni.⁵ (IWM A-1883, David Irvine)

Landgönguliðið hafði komið sér fyrir á þeim stöðum sem mikilvægast þótti að verja. Eitt undirfylki rúmlega 100 manna réð Reykjavík, annað hafði tekið sér stöðu beggja vegna Hvalfjarðar, það þriðja gætti Kaldaðarness, Sandskeiðs og Vatnagarða í Reykjavík, sem taldir voru líklegir lendingarstaðir fyrir þýskar flugvélar og fallhlífarhermenn. Fjórða undirfylkið var til vara og sá um flutninga.

Stórskotaliðið samanstóð af tveimur léttum fallbyssum úr vopnabúri flotans með 3,7 þumlunga hlaupvídd, fjórum loftvarnabyssum landgönguliðsins og tveimur fjögurra þumlunga strandvarnabyssum flotans. Að kvöldi 10. maí hafði ein loftvarnabyssan verið sett upp á Skólavörðuholti. Fallbyssurnar voru hafðar til taks, fótgönguliðinu til

stuðnings, en ástand vega tafði fyrir flutningi á strandvarnabyssunum, sem ætlað var að varna skipum siglingar inn Hvalfjörð. Skotfæri voru þó af skornum skammti og einnig skorti tilfinnanlega miðunartæki svo og ljóskastara svo nota mætti byssurnar að nóttu til. Reyndar hafði liðið aldrei skotið úr byssum sínum og til þess gafst fyrst tækifæri hinn þrettánda er stórskotalið flotans reyndi sínar byssur vestur í Skerjafirði að viðstöddum fjölda áhorfenda.

Fyrsta loftvarnaæfing hersins fór fram 12. maí. Tveimur dögum síðar lágu fyrir áætlanir herráðs Sturges um varnir höfuðborgarsvæðisins. Átti landgönguliðið hvergi að hopa og hafði meðal annars fyrirskipun um að ef Þjóðverjar reyndu árás með fallhlífarhermönnunum í breskum

einkennisbúningum eða borgaralegum klæðnaði skyldu engir fangar teknir, heldur skyldu þeir skotnir umsvifalaust eins og alþjóðalög gerðu ráð fyrir.

Sökum mannekleu hafði ekkert herlið enn verið sent til Akureyrar eða austur á land. Ljóst var að við svo búið mátti ekki standa og jafnvel þótt Sturges ofursti mætti vart við því að þynntist í liði hans syðra ákvað hann að senda eina flokksdeild til Akureyrar með varðskipinu Ægi. Þangað var komið 17 maí. Til marks um afstöðu íslenskra yfirvalda gagnvart hernáminu segir í skjölum breska hersins að þegar kom að því að senda hermennina til Akureyrar hafi verið leitað til ríkisstjórnarinnar eftir leyfi til þess að senda þá með varðskipinu norður. Hermann Jónasson hafnaði beiðninni en lét þess jafnframt getið að hann gæti þó í engu hindrað herstjórnina í að nýta sér ferð skipsins norður ef hún svo kysi.⁶

Eins og áður er sagt var aðgerð landgönguliðs flotans einungis bráðabirgðaráðstöfun uns stórfylki landhersins yrði tilbúið til Íslandsfarar. Hinn 8. maí afreð hermálaráðuneytið að senda til Íslands 147. fótgönguliðsstórfylkið sem tilheyrði 49. herdeildinni í Skotlandi og var undir stjórn George Lammies hershöfðingja. Herfylkið, sem skipað var 3.816 mönnum, yrði þó án brynvarðra vagna sinna og stórskotaliðs. Þess í stað samþykkti flotinn að stórskotalið hans sem fylgt hafði landgönguliðunum til landsins yrði þar áfram enn um sinn.

Lammie hershöfðingi steig á land með lið sitt hinn 17. maí. Þótti honum fljótt ljóst að svo fámennu liði yrði í raun um megn að verja allt það svæði sem því var ætlað.

Áleit hann að til þess þyrfti a.m.k. fimm fótgönguliðsfylki og sex að vetrinum, eitt herfylki vopnað þungum vélbyssum og sex flugvélar ásamt nægilega mörgum strand- og loftvarnabyssum og stuðningssveitum. Naut Lammie dyggs stuðnings Smiths sendiherra sem vísaði til loforðs þess sem Íslendingum hafði verið gefið 10. maí þess efnis að öryggi landsins yrði tryggt. Landgönguliðsherfylkið hélt síðan af landi brott mánudaginn 21. maí á farþegaskipunum Franconia og Lancastria sem Lammie og menn hans höfðu komið á til landsins.

Breska flotamálaráðuneytinu var í mun að tryggja að Þjóðverjar næðu alls ekki fótfestu á Íslandi og mælti því með að herstyrkurinn yrði aukinn verulega þrátt fyrir að slíkt yrði aðeins gert á kostnað heraflla sem brýn þörf var fyrir á meginlandi Evrópu þar sem bandamenn voru á hröðu undanhaldi. Sættist breska herráðið á að senda það sem eftir var af 49. herdeildinni undir stjórn Harrys O. Curtis, hershöfðingja og yfirmanns Lammies, til landsins. Herdeildin samanstóð af 146., 147. og 148. fótgönguliðsstórfylkjunum. 147. fylkið var þegar komið til Íslands og steig nú það 146. á skipsfjöl. 148. stórfylkið fór hins vegar hvergi, enda hafði það hlotið hroðalega útreið í bardögum í Noregi skömmu áður og gat vart talist starfhæft lengur. Í þess stað kom kanadískt stórfylki eins og komið verður að síðar.⁷

Vitað var að Þjóðverjar höfðu mikinn liðsafnað í Noregi og var skipakostur þeirra talinn nægur til flutnings á þremur herdeildum væri þeim stefnt til Íslands. Gert var ráð fyrir að slíkri árás myndu nær örugglega fylgja loftárásir þó ekki

yrðu þær þungar og mjög líklega fallhlífalið. Við hernám hafna á Frakklandsströnd hafði mikilvægi Íslands stórukist í ljósi aukinnar umferðar á skipaleiðum undan Skotlandi og Írlandi og því myndi seta Þjóðverja á Íslandi skapa mikla hættu á loftárásum á skip bandamanna á þeim slóðum.⁸

Skortur á langfleygum flugvélum og flugvöllum hér á landi hamlaði eftirliti með skipaferðum úr lofti. Voru þær fáu flugvélar sem nógu langfleygar voru uppteknar við að verja skipalestir og berjast gegn kafbátum á siglingaleiðum umhverfis Bretlandseyjar. Yfirstjórn flughersins lagði mat á hættuna af þýskum loftárásum og hafnaði óskum hersins um að senda orrustuflugvélar til Íslands með vísan til þess hve þörfin var brýn annars staðar. Ljóst var þó Curtis hershöfðingja og liði hans varð að gera kleift að sinna lágmarks eftirliti með ferðum hugsanlegs innrásarflota og styðja hernaðaraðgerðir sínar á landi með loftárásum ef til innrásar kæmi.

Samþykkti flotamálaráðuneytið að senda 701. flugsveit flotans, sem búin var eins hreyfils Supermarine Walrus-flugbátum, til landsins í þessu skyni uns lendingaraðstaða væri tilbúin fyrir eftirlitsflugvélar flughersins. Komu flugvélar þessar til landsins 30. júní á flugvélamóðurskipinu Argus sem setti þrjár frá borði í Reykjavík, tvær á Akureyri og þrjár á Búðareyri. Það bar til tíðinda í þessari ferð að Argus rak á land í Örfirisey í austan hvassviðri 29. júní en náðist fljótt á flot aftur lítið skemmt. Walrus-flugbátarnir voru litlir og hægfleygir og hefðu á engan hátt staðið þýskum flugvélum snúning. Líkur á flugi Þjóðverja hér við land voru þó afar litlar á þessum tíma ólíkt því er síðar varð.

Fátt er hægt að telja þessum úreltu flugvélum til tekna sem komið gat að gagni til stuðnings herliðinu hér á landi. Þær voru þó ekki háðar flugvöllum sem hvergi var að finna á landinu á þessum tíma og gátu skyggst um eftir ferðum óvinskipa að svo miklu leyti sem veður leyfði. Þá veittu þær landhernum alltént eina möguleikann sem bauðst til könnunar úr lofti á þessum tíma. 701. flugsveitin hélt af landi brott í lok október enda von til þess að þær kæmu að betri notum annars staðar er skammdegi og vetrarveður gengju í garð.

Í ágúst og september hafði 98. flugsveit breska flughersins flogið 19 flugvélum sínum af Fairey Battle gerð frá Skotlandi til Kaldaðarness í Flóa þar sem útbúin hafði verið flugbraut. Flugvélar þessar, sem voru eins hreyfils sprengjuflugvélar, voru engu síður úreltar en fyrirrennarar þeirra. Voru þær nýkomnar úr bardögum í Frakklandi þar sem þær höfðu verið þýskum orrustuflugmönnum auðveld bráð. Lét einn yfirmaður í flughernum þau orð falla að hann teldi flugdrekka geta veitt jafnmikla vörn, enda nægur vindur á Íslandi. 27. september höfðu tvær flugvélar þegar eyðilagst enda flugmennirnir langflestir óreyndir. Um miðjan nóvember voru vélarnar orðnar fimmtán, en einungis sex áhöfnum var ætlað að dvelja á Íslandi um veturinn sökum skorts á flugmönnum heima fyrir.⁹

Við komu þriðja liðsaflans, 146. stórfylkisins, til landsins 27. júní var hættan á að Þjóðverjum tækist að ná hér fótfestu talin hafa minnkað til muna og er liðsaflí Kanadamanna hafði bæst við í júlí mátti telja að lágmarks öryggi væri tryggt. Voru tvö stórfylki þá staðsett á Suðvestur-

landi og einu skipt á milli Norður- og Austurlands.

Eftir sumarið 1940 bættist lítið við fótgönguliðsaflann ef frá er talið 70. stórfylki sem leysti flesta Kanada-mennina af hólmi þá um haustið. Sökum hins ótrygga ástands sem skapaðist við fall Frakklands um sumarið, og þrátt fyrir skort heima fyrir, var talið óverjandi annað en að styrkja varnirnar á Íslandi með betri búnaði og var því bætt við stórskotaliði og loftvarnabyssum og fótgönguliðssveitirnar fengu Brennbrynvagna sína sem skildir höfðu verið eftir í upphafi.

Curtis hershöfðingja þótti þó engan veginn nóg að gert. En kröfurnar breyttust smátt og smátt í samræmi við ný verkefni hersins við byggingu flugvalla og annarrar aðstöðu er styrkja áttu varnir landsins. Vorið 1941 mátu Bretar herstyrk Þjóðverja í Noregi vera 10 herdeildir, þar af fjórar sem nota mætti til árásarferðar, til dæmis til Íslands. Tvær þessara fjögurra herdeilda voru þjálfaðar í fjalla- og vetrarhernaði. Auk þess var talið að í landinu væru allt að 6.000 fallhlífarmenn og talsverður floti sprengjuflugvéla. Taldi Curtis að Þjóðverjar gætu beitt allt að fjórfalt öflugri herstyrk en hann réði sjálfur yfir í samræmdum aðgerðum af sjó og úr lofti gegn flugvöllum og höfnum hér á landi ef nægjanlegur fjöldi flutningaskipa væri fyrir hendi. Ekki taldi hann þó líklegt að þýska flotanum tækist að ná yfirráðum á hafinu umhverfis landið. Slíkar aðstæður yrðu í mesta lagi um skamman tíma sem afleiðing hernaðaraðgerða annars staðar.

Ítrekaði Curtis kröfu sína frá haustinu áður um að hann fengi eitt herfylki enn til að verja leiðina

milli Akureyrar og Reykjavíkur. Óttaðist hershöfðinginn sérstaklega hugsanlegt strandhögg Þjóðverja í Húnaflóa sem einangrað gæti lið hans á Norður- og Austurlandi.

Þrátt fyrir að Öryggisnefnd yfirherstjórnarinnar í London hafnaði slíkum möguleika samþykkti hermálaráðuneytið að senda umbeðinn liðsauka og voru þá varnir fjórða og síðasta hernaðarlega mikilvæga svæðisins taldar tryggðar að mestu án þess að það bitnaði á viðbúnaði annars staðar.¹⁰

Mat Breta á herstyrk Þjóðverja í Noregi vorið 1941 var nokkuð ýkt. Voru herdeildirnar einungis sjö, en rétt til getið að tvær þeirra væru fjallaherdeildir. Upplýsingar Bandaríkjamanna um herstyrk í Noregi frá sama tíma virðast hafa verið nær lagi, en þeir gerðu ráð fyrir sjö til tíu herdeildum.¹¹

Sumarið 1941 hafði breski landherinn á Íslandi rúmlega 25.000 menn. Auk varna á landi höfðu þeim þá einnig verið falin önnur mikilvæg verkefni svo sem gerð flugvalla og flotaaðstöðu sem hvort tveggja átti eftir að gegna mikilvægu hlutverki í baráttunni um Atlantshafið og varð síðar mikilvægasti þátturinn í starfsemi herja bandamanna á Íslandi. Þessu starfi hefði þó vart verið hægt að halda uppi frá landinu án framlags landhersins sem tryggði Öryggi þessarar ómissandi aðstöðu.¹²

Þáttur kanadíska hersins

Þess var áður getið að sókn Þjóðverja á vesturvígstöðvunum hófst sama dag og breskur her kom til hafnar í Reykjavík. Hraði sóknarinnar var slíkur að mánuði síðar hafði herlið Breta á meginlandinu

ýmist verið yfirbugað eða hrakið til sjávar við Dunkirk á strönd Ermar-sunds. Þaðan var mestu af liðinu bjargað yfir til Englands, við illan leik, ásamt nokkru af liði Frakka.

Stefna Kanadastjórnar var sú frá upphafi styrjaldarinnar að veita Bretum hverja þá aðstoð sem þeir máttu. Kanadíski herinn var þó varla annað en nafnið eitt fyrr en tekist hefði að þjálfa upp nægilegt lið og búa það vopnum. Í byrjun fólst þessi aðstoð því helst í fé, herskipum og hafnaraðstöðu fyrir breska flotann ásamt flugmönnum og tæknimönnum, en veturinn 1940 hélt fyrsta kanadísku fótgönguliðsherdeildin til Bretlands. Hinn 10. maí lýsti stjórnin í Ottawa þeirri ætlun sinni að senda 2. herdeildina á eftir þeirri fyrstu í júní og júlí og spurði jafnframt á hvern hátt Kanada mætti verða að frekara liði eins og ástatt væri. Svarið kom um hæl í ósk Breta um að Kanadamenn tækju að sér hersetu á Íslandi, þó án þess að það kæmi niður á herstyrk fyrstu og annarrar herdeildarinnar sem ætlað var að sameinast og mynda stórdeild í Bretlandi. Með þessu vonuðust Bretar til að geta sameinað 49. herdeild sína aftur, en 147. stórfylkið á Íslandi tilheyrði þeirri herdeild, svo beita mætti henni annars staðar þar sem þörfin væri brýnni.

Bretar voru því vart lentir á Íslandi er þeir hófu að kanna leiðir til þess að fá aðra til þess að annast hersetuna sem þeir sáu fljótt að myndi krefjast mun öflugri herafra en þeir höfðu gert ráð fyrir í fyrstu.

Kanadastjórn var ófús að verða við þessari ósk af ýmsum ástæðum. Þrýstingur frá Bretum jókst þó eftir því sem seig á ógæfuhliðina í Frakklandi og seinni hlutann í maí

samþykktu Kanadamenn að senda eitt stórfylki fótgönguliðs til Íslands til stuðnings breska hernum og yrði það hluti þess herstyrks sem ætlunin hafði verið að senda til Bretlands. Þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir herstjórnarinnar í London tókst þó ekki að fá Kanadamenn til þess að taka við hersetunni á Íslandi þar eð ætlun þeirra var frá upphafi sú að senda lið sitt til Bretlands þar sem það væri líklegast til að koma að mestu gagni. Þetta mál var erfitt úrlausnar og reyndi á þolrif manna í samstarfi landanna á viðsjárverðum tímum. Að lokum tók Churchill sjálfur af skarið og mælti svo um að æskilegast væri að kanadísku herdeildirnar tvær sameinuðust í Bretlandi sem fyrst og yrðu til varnar í Suðaustur-Englandi þar sem búast mætti við innrás Þjóðverja þá og þegar. Ef þær lentu í bardögum þar væri víst að ekki þyrfti að óttast að Kanada drægi sig út úr styrjöldinni eftir það. Var þar með ljóst, um það bil er Kanadamennirnir stigu á land á Íslandi, að þeir yrðu þar ekki til langframa.

Fyrstu kanadísku hermennirnir komu til Reykjavíkur 16. júní. Var það eitt herfylki úr Konunglegu kanadísku hersveitinni (Royal Regiment of Canada). Hin tvö fylgdu á eftir hinn 7. júlí. Þau tilheyrðu Skyttunum frá Montréal (Les Fusiliers Mont-Royal), skipuðum frönsku-mælandi Kanadamönnum, og Cameron-Hálendingunum frá Ottawa, vopnuðum þungum vélbyssum, sem voru systursveit Cameron-Hálendinganna í Skotlandi og klæddust pilsum á skoska vísu.

Höfuðstöðvar kanadíska herliðsins, sem hafði alls 2.659 menn, voru settar upp í Lumley-herbúðunum að Brúarlandi í Mosfellssveit,

en liðinu var komið fyrir í tjald-
búðum í Kollafirði, við Álafoss og
víðar í Mosfellssveitinni, í Hvera-
gerði og í Kaldaðarnesi. Liðið var
ekki undir beinni stjórn bresku
herstjórnarinnar, en henni til
stuðnings. Gegndu Kanadamenn-
irnir m.a. hlutverki færanlegs vara-
liðs er beita mætti breskum her-
sveitum til stuðnings jafnt á Suður-
og Vesturlandi, en vélbyssuliði Há-
lendinganna var skipt milli bresku
hersveitanna víða um land.

Konunglega kanadíska hersveitin
og frönsku Kanadamennirnir héldu
til Bretlands 31. október 1940 eftir
komu 70. breska fótgönguliðsstór-
fylkisins til Íslands. Sökum skorts á
sveitum vopnuðum þungum vél-
byssum höfðu kanadíska Hálend-
ingarnir vetursetu í Reykjavík en
héldu sömu leið 28. apríl vorið
eftir. Lauk þar með hlutverki kana-
díska landhersins á Íslandi sem
markaði upphafið að rúmlega 5 ára
fjarveru margra liðsmanna þessara
hersveita frá heimalandi sínu.
Kanadísk skip og flugvélar áttu þó
eftir að starfa hér eins og síðar
verður vikið að.¹³

Heimildir:

- 1 B.H. Liddell Hart: *History of the Second World War*. (New York 1971), bls. 43-58; F.H. Hinsley, E.E. Thomas, C.F.G. Ransom og R.C. Knight: *History of the Second World War. British Intelligence in the Second World War, I*. (London 1986) bls. 115-116.
- 2 Þór Whitehead: „Forsendur hernámsins“, *Morgunblaðið* 10. maí 1980.
- 3 Donald F. Bittner: *The Lion and the White Falcon. Britain and Iceland in the World War II Era*. (Hamden, Connecticut 1983), bls. 34-40.
- 4 S.W. Roskill: *History of the Second World War. The War at Sea 1939-1945, I*. (London 1954), bls. 335.
- 5 ADM 199/762: Report of Proceedings, of H.M.S. Argus, 23. 6. - 19. 7. 1940; Snorri G. Bergsson: „Fangarnir á Mön“, *Ný saga*, tímarit Sögufélagsins 1996.
- 6 ADM 199/672: Sturges Force, Letter of Proceedings, 27. maí 1940; H.M.S. Berwick, Letter of Proceedings, 10. maí 1940; Bittner: *The Lion and the White Falcon*, bls. 41-45; Royal Marines Museum, Southsea, Hampshire: Bréf til höfundar 11. apríl 1995 með afritum af: 2nd. Battalion Royal Marines Operation Order No. 1, 7. maí 1940, Operation Order No. 2, 12. maí 1940 og ódagsettu bréfi flotamálaráðuneytisins til Roberts Grice Sturges ofursta með skipun um að halda til Íslands; Michael McConville: *Nothing Much to Lose. The Story of 2nd Battalion Royal Marines and 43 Commando Royal Marines* (Bournemouth 1992), bls. 5-9; Þór Whitehead: *Milli vonar og ótta*. (Reykjavík 1995), bls. 208-20; Viðtal við William Spitz, yfirkyndara á Bahaia Blanca, *Morgunblaðið* 16. des. 1959; Hendrik Ottósson: *Vegamót og vopnagnýr*: (Akureyri 1951), bls. 157-64; C. Francis Shepherd: Óbirtir minningarþættir, afrit í vörslu höfundar, bls. 187-196.
- 7 Bittner: *The Lion and the White Falcon*: bls. 55-61; ADM 199/762: Skeyti, Alabaster til War Office, 25. 5. og 27. 5. 1940.
- 8 WO 176/287: Alabaster Force Operations Order No. 2 (revised 8 August 1940); Alabaster Operations Order No. 2 (revised 16 September 1940); WO 176/288: Alabaster Operations Order No. 2 (revised 1 November 1940).
- 9 ADM 199/762: Profit Force, Report of Proceedings, 26. 6. - 28. 10. 1940; Sama: „Minutes of a meeting held at the Air Ministry to discuss the air defence of Iceland“ 10. 9. 1940; Sama: The Admiral Commanding Iceland (C), Report of Proceedings, 1. jan. - 30. júní 1940. Admiral Commanding Iceland (C) nefndur hér eftir: ACIC; Bittner: *The Lion and the White Falcon*, bls. 66-67.
- 10 Sama heimild, bls. 60-61; WO 76/288: Iceland Force Operation Order No. 2 (revised 5 March 1941); WO 32/10209: Appreciation by Major General H. O. Curtis, C.B. D.S.O. M.C. at Reykjavik on 25th March 1941.
- 11 Jan Egil Fjörtoft: *Tyske kystfart i Norge*. (Oslo 1982); Frode Færøy, Norges Hjemmefrontmuseum: Bréf til höfundar 9. júlí 1997; Donald F. Bittner: *The British Occupation of Iceland 1940-1942*. (Doktorsritgerð í sagnfræði, University of Missouri, 1974), bls. 295, 943;

-
- 12 Bittner: *The Lion and the White Falcon*, bls. 61, 74.
- 13 ADM 199/762: Skýrsla Director of Operations 6. júní 1940, „Maintenance of an Infantry Brigade for garrison service in Iceland by Canadian Government, Organisation and Requirements“; Colonel Stanley W. Dziuban: United States Army in World War II, Special Studies, *Military relations Between the United States and Canada 1939-1945*. (Washington 1959), bls. 156; Donald F. Bittner: „A Maple Leaf in the North Atlantic“. Canada and the Defence of Iceland, 1940, *Canadian Defense Quarterly*, Autumn 1977, bls. 48-53; Sami: *The Lion and the White Falcon*, bls. 115-121; Lt Col Richard M. Ross: *The History of the 1st Battalion Cameron Highlanders og Ottawa (MG)*, bls. 13-18; WO 176/287: Alabaster Force Location Statement No. 3, 7. júlí 1940; Sama: Alabaster Force Operation Order No. 2, 8. ágúst 1940.

Sjóhernaður

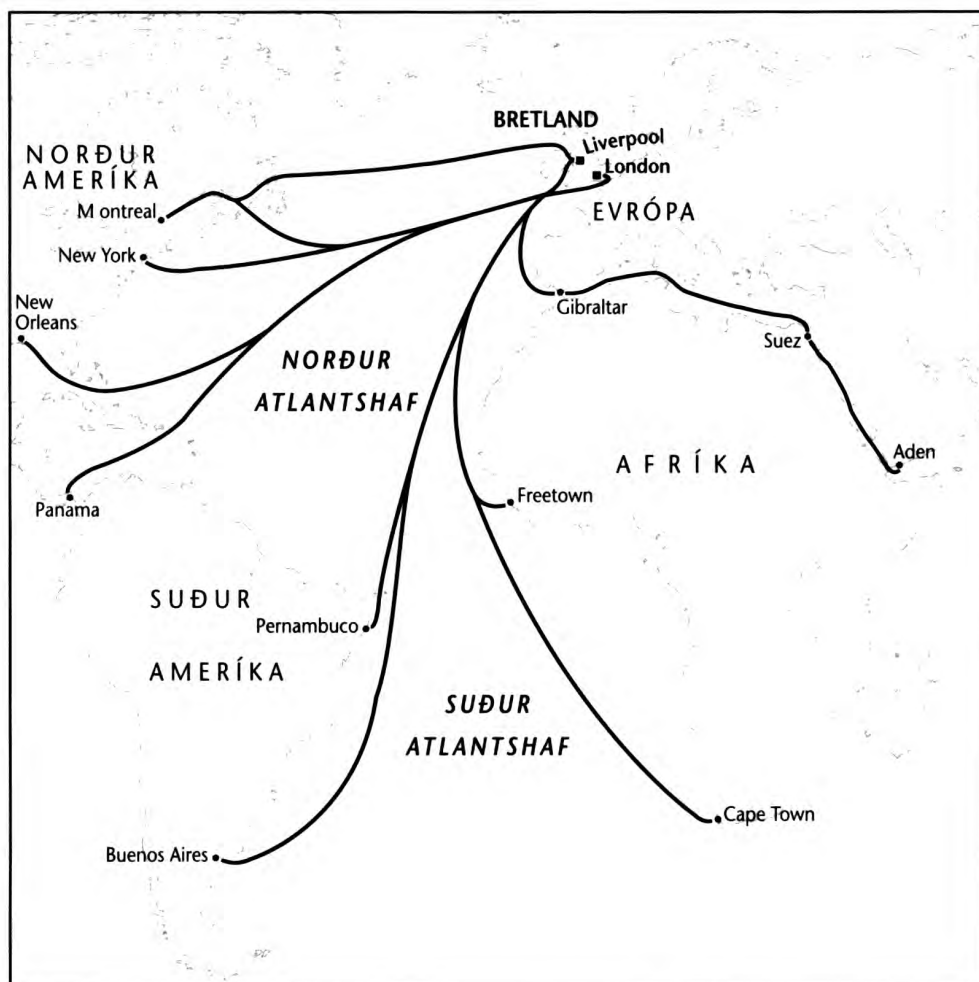
Ein fyrsta aðgerð Breta gegn Þjóð-
Lverjum í síðari heimsstyrjöldinni
var að setja hafnbann á Þýskaland.
Til þess að framfylgja slíku banni
urðu Bretar að halda uppi eftirliti
með skipaferðum í sundunum milli
Grænlands, Íslands, Færeyja, Skot-
lands og Noregs svo hindra mætti
að þýsk kaupskip gætu siglt sunnan
úr Atlantshafi, suður með strönd
Noregs og til heimahafna í Þýska-
landi með fágæt og dýrmæt hráefni
til iðnaðar. Hóf breski flotinn eftir-
lit á þessum norðlægu slóðum strax
í fyrstu viku september 1939 með
beitiskipum sínum og nokkru síðar
hraðskreiðum farþegaskipum er
flotinn tók í þjónustu sína, vopnaði
og nefndi hjálparbeitiskip. Að auki
störfuðu að þessari gæslu nokkur
nýtísku beitiskip búin sex og átta
þumlunga fallbyssum. Meginfloti
Breta, Home Fleet, með
orrustubeitiskipið Hood í
fararbroddi, beið á átekta á herskipa-
lægningu Scapa Flow á Orkneyjum ef
svo vildi til að herskip þýska flotans
freistuðu þess að halda út á
Atlantshaf, þar sem kaupskipum
stafaði gríðarleg hætta af svo
öflugum andstæðingum.

Skip norðurgæslu breska flotans
(Northern Patrol) héldu uppi
eftirliti vestur og suðaustur af Ís-
landi. Voru á stundum allt að fimm
skip í einu við varðgæsluna milli
Færeyja og Austfjarða og allt vestur
fyrir Vestmannaeyjar. Sjaldnast voru
þó svo mörg skip tiltæk. Í árslok
1939 hafði gæslan haft afskipti af
tæplega sjö hundruð skipum, sent
243 skip hlutlausra þjóða til rann-

sóknar í Kirkwall á Orkneyjum og
tekið herfangi eða sökkt sautján
þýskum skipum, nokkrum skammt
undan ströndum Íslands.

Á þessum fyrstu mánuðum stríðs-
ins tókst nokkrum þýskum skipum
að komast í gegnum eftirlitið, sérstak-
lega um Grænlandssund, og til hafna
í Þýskalandi. Nokkur skip voru her-
tekin á þessum slóðum og öðrum
söktu eftirlitsskipin. Enn öðrum
söktu áhafnirnar sjálfar frekar en
að þau lentu í óvinahöndum.¹

Við upphaf styrjaldarinnar
haustið 1939 hóf breski flotinn að
fylgja kaupskipum í skipalestum
undir herskipavernd með ströndum
Bretlands líkt og í heimsstyrjöldinni
fyrri. Forsendur hernaðaraðgerða á
hafinu voru óbreyttar. Hefta varð
fyr þýskra herskipa út á Atlantshaf
og tryggja siglingaleiðir fyrir hrá-
efni og aðrar vörur svo og liðsflutn-
inga til og frá Bretlandi. Skortur á
fylgdarskipum kom þó framan af í
veg fyrir að hægt væri að fylgja skipa-
lestum á öllum leiðum eða alla leið
yfir hafið. Sjófarendum var mest
hætta búin umhverfis Bretlands-
eyjar vegna flugvéla og kafbáta,
enda sprengjuflugvélar Þjóðverja
skammdrægar og kafbátar þeirra
fáir og smáir í fyrstu og ekki gerðir
til langs úthalds fjarri heimahöfn.
Skipalestir á leið til og frá Vestur-
heimi nutu verndar fylgdarskipa
þar til komið var 200 sjómílar
vestur af Írlandi. Lengra sóttu þýsk-
ir kafbátar ekki á þessum tíma enda
nóg af auðveldri bráð að hafa á
grunnslóð umhverfis Bretland.
Öðru máli gegndi um langdræg



Skipaleiðir til og frá Bretlandi. (GÓI, FKE)

orrustuskip sem gert gátu miklu meiri usla á skipaleiðum en kafbátar.²

Við endurbyggingu þýska flotans á millistríðsárunum var gengið út frá því að sjóorrustur í næsta stríði yrðu háðar um siglingaleiðir kaupskipa á Atlantshafi. Miðaðist nýsmíði við blandaðan flota kafbáta og langdrægra, vel vopnaðra orrustuskipa og beitiskipa er gætu athafnað sig lengi ein síns liðs á fjarlægum slóðum. Þá gerði þýska flotastjórnin ráð fyrir notkun hjálparbeitiskipa sem færu um heimshöfin dulbúin sem venjuleg kaupför og herjuðu á kaupför óvinahjóða líkt og í fyrri heimstyrjöldinni. Er styrjöld braust út í byrjun september 1939 hafði þó einungis litlum hluta áætlunar

þýska flotans um skipasmíðar verið hrundið í framkvæmd. Fyrirsjáanlegt var að breski flotinn ætti í fullu tré við þann þýska sem ekki gat hætt á að missa neitt skipa sinna í orrustu. Var þá tekin upp sú stefna að herja sem víðast á siglingaleiðir Breta og freista þess að dreifa kröftum þeirra og ná þannig hámarks árangri með takmörkuðum herskipafjölda. Þýski flotinn náði einungis að smíða ellefu stór herskip og átti aldrei fleiri en fjögur tiltæk í senn til sóknar á Atlantshafi.

Kafbátaflotinn þýski hafði einungis 56 báta af þremur mismunandi stærðum. Þar af voru einungis sjö er gátu athafnað sig á úthafinu og aðrir átján smærri er sótt gátu



allt vestur að 15. gráðu vesturlengdar. 39 kafbátar voru í hafi er styrjöldin braust út, en höfðu sig einungis í frammi á hafinu nærri Bretlandseyjum.

Kafbátar síðari heimsstyrjaldar voru í raun tundurskeytabátar sem falist gátu í undirdjúpunum í tiltölulega skamman tíma ef nauðsyn bar til. Í grundvallaratriðum hafði orðið lítil breyting á þessari tækni frá því í heimsstyrjöldinni fyrri. Algengasta gerðin var 770 lestir að stærð, knúin tveimur dísilvélum, og gat ferðast með 17 sjómílna hraða á klukkustund á yfirborði sjávar. Þessi hraði nægði vel til aðgerða gegn hægfara kaupförum. Neðansjávar var báturinn knúinn

rafafli og meðalhraðinn þá aðeins um 4 sjómílnur. Á nokkurra klukkustunda fresti varð að koma upp á yfirborðið, hlaða rafhlöðurnar með dísilvélum bátsins og endurnýja loftbirgðir hans. Bestum árangri náðu kafbátar gegn skipum er sigldu ein og án fylgdar.

Tvö orrustuskip og nokkur þungvopnuð beitiskip voru til taks auk annarra smærri skipa, en fleiri og stærri skip voru í smíðum, þar á meðal eitt flugmóðurskip.

Beitiskip Þjóðverja voru nýjung sem flotastjórnin hafði tekið upp á þriðja áratug aldarinnar vegna takmarkana á stærð og fjölda herskipa. Niðurstaðan varð sú að smíða skyldi hraðskreið en tiltölulega létt ný-

Sjónsvið úr kafbátsturni er einungis um 20 sjómílnur við bestu aðstæður, sem er einungis örlítill blettur á óravidd hafnsins. Hvernig sem viðrar skima vaktmenn láttlaust eftir reyk eða siglutrjá. Flugvél sem birtist skyndilega í mistri hafnsins getur á svípstundu snúið taflinu við og fært kafbátsmönnum bráðan bana nái þeir ekki að kafa í tíma. Neðansjávar er sjónþípan eina samband kafbátsforingjans við umheiminn, en jafnvel örmjótt auga hennar getur komið upp um felustað hans. (NHC)



Tundurskeytin, sjálfstýrðir stálfiskar með sprengihleðslu, jafnvirði einbylissíðu í Þýskalandi, þörfnuðust stöðugrar umönnunar á langri leið svo þau mættu koma að gagni á örlogastundu. (NHC NH-71411)

tísku skip búin ný 11 þumlunga fallbyssum sem var nánast á við vopnabúnað orrustuskipa. Stjórnendum þessara hraðskreiðu vígdreka, sem gjarna voru kallaðir vasaorrustuskip, var í lófa lagið að sökkva fjölda illa varinna skipa á skömmum tíma og þannig voru þessi skip óvininum mun skeinu-hættari en kabátar.

Við upphaf stýrjaldarinnar voru tvö skip af þessari gerð í hafi. Beið Deutschland (síðar endurskírt Lutzow) átektu suður af Hvarfi, en Admiral Graf Spee á sunnanverðu Atlantshafi. Deutschland herjaði á skipalestir á leiðinni milli Halifax og Bretlands í október og hélt heim um Grænlandssund í nóvember. Graf Spee herjaði með góðum árangri á skipaleiðir undan strönd Vestur-Afríku fram í desember en hörfaði þá eftir orrustu við bresk beitiskip inn til Montevideo í Argentínu. Að lokinni þriggja sólarhringa dvöl, sem herskipum stríðsþjóða leyfðist í höfn hlutlaus ríkis samkvæmt alþjóðalögum, hélt skipið aftur út á La Plata fljótið þar sem áhöfnin brenndi það og sökkti hinn 17. desember fremur en að mæta ofurefli breska flotans er þá var skammt undan.

Er sverfa tók að Graf Spee í nóvember voru orrustuskipin Scharnhorst og Gneisenau send af stað út á Atlantshaf gegn skipum norðurgæslunnar með það fyrir augum að dreifa kröftum breska flotans og létta undir með vopnabréðrum sínum í suðri. Að kvöldi 23. nóvember varð breska hjálparbeitiskipið Rawalpindi á vegi þýsku orrustuskipanna er það var við gæslustörf milli Íslands og Færeyja. Í samræmi við ríka og ævafora hefð breska flotans lagði skipherra léttvopnaðs farþegaskipsins umsvifalaust til atlögu þrátt fyrir ofureflið. Gerðu tröllauknar fallbyssukúlur Scharnhorst fljótt út um þá viðureign. Nokkur hjálparbeitiskip Breta urðu síðar kabátum að bráð, þar á meðal H.M.S. Andania sem er ranglega nefnt Andana í öðrum íslenskum ritum. Þjargaði togarinn Skalla-grímur 353 mönnum úr áhöfn

skipsins þegar því var sökkt suðaustur af Ingólfshöfða 16. júní 1940.³

Eins og áður er lýst var næga bráð að hafa fyrir þýska kafbátaflotann umhverfis Bretlandseyjar. Helstu skipaleiðir úr sunnan- og vestanverðu Atlantshafi til hafna á austurströndinni lágu um Ermarsund og til vesturstrandarinnar um Írlandshaf. Breski flotinn lokaði austanverðu Ermarsundi með tundurduflum og urðu þýsku kafbátarnir þá að sigla um Norðursjó vestur fyrir Skotland og Írland á leið sinni út á Atlantshaf.

Skýrar alþjóðareglur giltu um sjóhernað, þar á meðal kafbátahernað. Kafbátaforingjum bar skylda til að stöðva kaupskip og kanna farm og ákvörðunarstað og gefa áhöfninni tækifæri til að komast í bátana ef skip hennar reyndist vera í þjónustu óvinnar og ákveðið hefði verið að sökka því. Þetta þýddi í raun bann við árásum án viðvörðunar á öll skip önnur en þau sem sigldu undir herskipavernd óvinnarins, talist gátu herflutningaskip, neituðu að hlíta eftirliti í hafi eða beittu vopnum. Þjóðverjar hlittu þessu nákvæmlega í fyrstu, ef undan er skilin árásin á farþegaskipið Athenia hinn þriðja september 1939, í von um að fæla ekki bandamenn frá samningum um frið að lokinni innrásinni í Pólland. Með stigmögnun átakanna var þessari kvöð þó smátt og smátt aflétt.

Þýskir kafbátar voru þó lengi framan af of fáir til að beita mætti þeim í hópum gegn skipalestum á Atlantshafinu líkt og Dönitz flotaforingi, yfirmaður kafbátaflotans, hafði gert tilraunir með fyrir stríð og tók upp síðar með góðum árangri. Þá gerðu tæknilegir gallar í tundurskeytum kafbátaflotannum



erfitt að ná tilætluðum árangri, þrátt fyrir góð tækifæri, og aðgerðir vegna innrásarinnar í Noreg og sóknarinnar til vesturs voru 1940 kröfðust allrar athygli flotans og því var skipaleiðum á Atlantshafi hlífum um hríð. Reyndar varð þýska flughernum ekki síður ágengt í árásum á skip á Norðursjó og Ermarsundi en kafbátum, enda að jafnaði einungis 6 kafbátanna að störfum á átakasvæðunum fyrstu níu mánuði styrjaldarinnar. Hinir lágu í höfn til viðgerða eða voru á siglingu að heiman eða heim.⁴

Breski flotinn hafði gólið verulegt afhroð í baráttunni um Noreg frá byrjun apríl og var nú í mun að öryggi Íslands yrði tryggt með hernámi landsins. Ekki höfðu menn í flotamálaráðuneytinu þó í hyggju að staðsetja þar mikið lið flotans en þeir óttuðust að ef Þjóðverjum tækist að ná fótfestu á Íslandi gæti aðför að þeim orðið æði kostnaðarsöm.

Þrátt fyrir komu herliðsins til Íslands, 10. maí 1940, óttaðist breska

Kafbátaforinginn fylgist grannt með hverri hreyfingu bráðarinnar og beinir banvænni sendingunni að þeim stað er honum reiknast til að mætist skip og skeyti. Breyti bráðin um stefnu er allt unnið fyrir gíg. (U-Boot-Archiv)

herstjórnin enn árás Þjóðverja á landið. Reið nú enn frekar á að halda uppi eftirliti með skipaferðum umhverfis landið. Ljóst var að ætluðu Þjóðverjar að ná fótfestu hér á landi yrði að flytja herlið sjóleiðis og halda uppi birgðaflutningum sömu leið. Breska herliðinu var ætlað að bregðast við slíkum aðgerðum og tefja fyrir innrásarliðinu uns breski flotinn, sem ekki var langt undan, kæmi til skjalanna og lokaði leiðinni til landsins.⁵ Þýska herstjórnin gerði sér fulla grein fyrir þessum annmörkum og kom hernám Íslands því aldrei til alvarlegrar umræðu í herbúðum Þjóðverja eftir að flotastjórn þeirra hafði upplýst um staðreyndir málsins.⁶ Þetta gátu Bretar hins vegar ekki verið vissir um og gerðu því ráð fyrir hinu versta.

Það kom í hlut flotamálaráðuneytisins að skera úr um hvar aðstöðu fyrir flotann skyldi komið upp. Yfirmaður flotans á Íslandi, MacDonald kaftinn, mælti með Reykjavík frekar en Hvalfirði, fjörðurinn væri afskekktur og vegarsamband oft slæmt. Flotamálaráðuneytinu leist hins vegar illa á Reykjavík sökum smæðar hafnarinnar og skjólleysis í norð- og vestlægum áttum á ytri höfninni og Sundunum, auk þess sem erfitt yrði að verjast þar kaftáarárs.⁷

Í fyrstu áætlunum flotastjórnarinnar var einungis gert ráð fyrir frumstæðri aðstöðu fyrir skip og flugvélar norðurgæslunnar og lægi fyrir skip meginflotans sem hingað yrðu send til að mæta skipum þýska flotans ef þau tækju stefnuna á þessar slóðir. Skyldi Hvalfjörður gegna þar meginhlutverki. Austfirðir gætu nýst skipum við gæslu milli Íslands og Færeyja. Á þennan hátt

mætti takmarka viðbúnað og mannafla flotans sem fyrst og fremst yrði komið fyrir í Hvalfirði. Fjörðurinn lá utan drægis þýskra sprengjuflugvéla og loftvarnaviðbúnaður því óþarfur, einungis þörf á vörnum á borð við strandvarnabyssur gegn skipum og kaftátum. Skip tækju eldsneyti og vistir úr olíubirgðaskipi í Hvalfirði og kol í Reykjavík.⁸ Þessi afstaða breyttist þó er frá leið í takt við þróun hildarleiksins á hafinu.

Fall Frakklands í júní færði þýska flotanum aðgang að höfnum við Atlantshaf sem gaf kærkomið tækifæri til mun árangursríkari aðgerða. Þar var brátt komið upp aðstöðu fyrir kaftáaflotann á Atlantshafi sem þá þurfti ekki lengur að leita til heimahafna í Þýskalandi og hættan á að Bretum tækist að loka leiðum til hafs var liðin hjá. Viðbrögð Breta við þessari þróun mála urðu þau að beina skipaumferð til vesturstrandar Bretlands, um sunnið milli Norður-Írlands og Skotlands inn á Írlandshaf og norður fyrir Skotland til austurstrandarinnar. Þörfin á herskipafylgd með skipalestum vestar á Atlantshafi var ljós þegar fyrir hina örlagaríku atburði á meginlandi Evrópu, en hernám Noregs og hafna við Biskajafloa hnykktu á mikilvægi slíkrar ráðstöfunar.

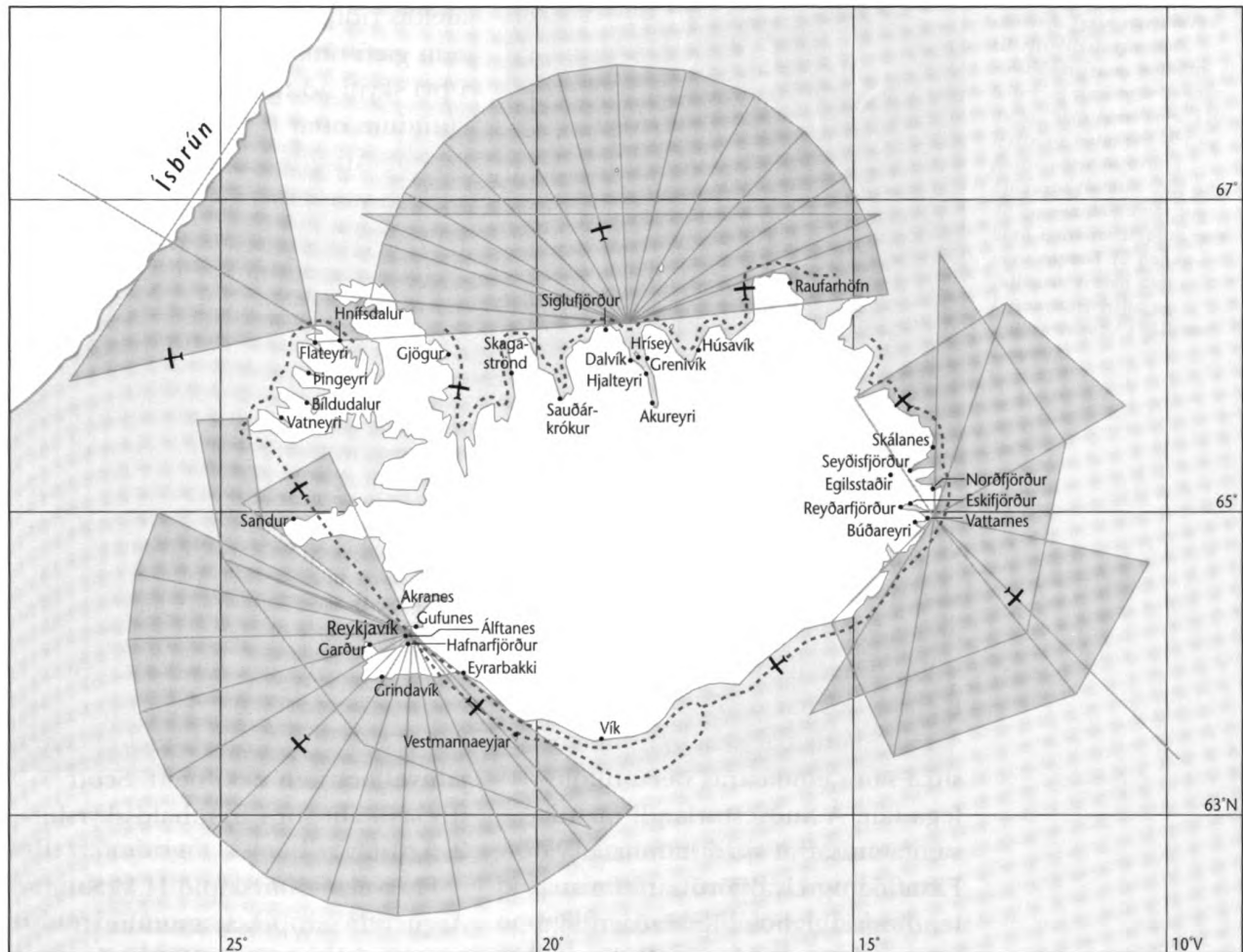
Að áliðnu sumri hófu Þjóðverjar tilraunir með samhæfðar árásir á skipalestir sem brátt leiddu til háþróaðrar tækni sem breski flotinn hafði takmörkuð meðul gegn, einkanlega vegna skorts á verndarskipum. Hættan af innrás af meginlandinu krafðist gífurlegs skipakosts til varnar á Ermarsundi og Norðursjó sem annars hefði nýst við varnir skipalestanna.⁹ Má það teljast upphaf orrustunnar um Atlantshafið –

langvinnustu orrustu síðari heimsstyrjaldarinnar – sem stigmagnaðist eftir því sem kafbátaflota Þjóðverja jókst ásmegin og athafnasvæði hans stækkaði til vesturs.

Heimildir:

- 1 Friðþór Eydal: „Ratsjárstöðvar í Aðalvík, fyrri hluti, síðari heimsstyrjöldin“, *Ársrit Sögufélags Ísfróinga 1996*; Þór Whitehead: *Stríð fyrir ströndu*. (Reykjavík 1985), bls. 293-316.
- 2 Roskill: *The War at Sea, I*, bls. 93, 104,
- 3 Donald P. Steury: „The Character of the German Naval Offensive: October 1940-June 1941“. *To Die Gallantly*, ritstjórar Timothy J. Runyan og Jan M. Copes. (Oxford 1994), bls. 75-94; Dan van der Vat: *The Atlantic Campaign*. (New York 1988), bls. 4, 66-67; Roskill: *The War at Sea, I*, bls. 54-59, 92-96; Cajus Bekker: *The German Navy 1939-1945*. (London 1974), bls. 14-19, 52-53; Steinar J. Lúðvíksson: *Þrautgóðir á raunastund, II*. (Reykjavík 1970), bls. 116-18.
- 4 Roskill: *The War at Sea, I*, bls. 103-104, 343, 346; Karl Dönitz: *Memoirs. Ten Years and Twenty Days*. (Cleveland 1959), bls. 46, 54, 75, 82-86; Van der Vat: *The Atlantic Campaign*, bls.127; Correlli Barnett: *Engage the Enemy More Closely*. The Royal Navy in the Second World War. (New York 1991), bls. 90.
- 5 ADM 199/762: Flag Officer in Charge, Iceland (C), til Secretary of the Admiralty 2. ágúst 1940; Flag officer in Charge, Iceland (C), nefndur hér eftir: FOCIC.
- 6 Carl O. Schuster: „Operation Icarus, The German Plan to Invade Iceland“, *Command Magazine* maí/júní 1993; BM: KTB C II, MGFA, III M 1012/2: Voruberlegungen der Skl. zum unternamen „Ikarus“, Aufz. I ov.16.5.1940; *Führer Conferences on Naval Affairs 1939-1945*. Fundargerðir Hitlers og yfirmanna þýska flotans. Formála ritar J.P. Mallman Showell. (Annapolis 1990), bls. 110, 112, 301. Nefnd hér eftir: *Führer Conferences*; F.H. Hinsley: *Hitler's Strategy*. (Cambridge 1951), bls. 67, 221-222; Þór Whitehead: „Á vængjum Íkarusar, Ísland, nasistar og Atlantshafið“, *Lesbók Morgunblaðsins*, 34. tbl., 30. okt. 1971.
- 7 ADM 199/762: Naval Officer in Charge, Iceland, Report of Proceedings, 2. júní 1940; Flotamálaráðuneytið til Naval Officer in Charge, Iceland, 2. 6. 1940. Naval Officer in Charge, Iceland, nefndur hér eftir: NOCIC.
- 8 ADM 199/762: Director of Plans Registered File Memo, 6. 5. 1940, „The Establishment of a Base at the Faroes and/or Iceland“; Roskill: *The War at Sea, I*, bls. 354
- 9 Sama heimild, bls. 263; Dönitz: *Ten Years and Twenty Days*, bls. 102-109; Barnett: *Engage the Enemy More Closely*, bls. 195.

Strandvarnir



Umsvif breska flotans hér á landi og síðar flughersins þróaðist í takt við stigmögnun hildarleiksins á Atlantshafi. Yfirmaður breska flotans í Reykjavík var í upphafi aðeins herstjórninni til ráðuneytis, en starf hans jókst fljótt að umfangi með auknum verkefnum svo sem eftirliti með siglingum skipa til og frá landinu, strandvörslu, sjóflutningum og vörnum á sjó.

Áður hefur verið dregið á hver hættu var talin geta stöðjað að landinu og viðbúnaði landhersins. Í

skýrslu sinni til flotamálaráðuneytisins skömmu eftir komu sína til landsins í júlí 1940 lýsti nýr yfirmaður flotans í Reykjavík, R.J.R. Scott flotaforingi, því álitu sínu að helst væri að vænta árásar Þjóðverja úr lofti og af sjó samtímis, annað hvort til að villa mönnum sýn vegna hernaðaraðgerða þeirra annars staðar eða til að koma hér upp aðstöðu fyrir flugvélar eða kaubáta. Þetta yrði þó ekki auðvelt, enda mætti líkja landinu við þrjár aðskildar eyjar, þ.e. Suðvesturlandi,

Leitarsvæði Walrus-flugbáta breska flotans og varðstöðvar hers og flota með ströndum fram sumarið og haustið 1940. 701. flugsveit flotans var fyrsta flugsveitin er starfði á Íslandi. Gerðu flugbátar sveitarinnar út frá Reykjavík, Akureyri og Reyðarfirði til eftirlits með skipaferðum.' (GÓI)

*Strandverðir breska flotans
á Akranesi sumarið 1940.
(N.M. Palmer)*



Norðurlandi og Austfjörðum, sökum þess hve samgöngur væru erfiðar landveginn og treysta yrði á sjóflutninga milli þessara landshluta bæði til sóknar og varnar.

Þeir staðir þar sem gera mætti slíka samræmda árás væru tiltölulega fáir. Á Suðvesturlandi mætti vænta árásar af sjó á hafnirnar við Faxaflóa og Hvalfjörð samtímis lendingu flugliðs í Kaldaðarnesi á bökkum Ölfusár. Á Austfjörðum gilti hið sama um Reyðarfjörð, Seyðisfjörð og Egilsstaði, og á Norðurlandi væri slíkt framkvæmanlegt á Akureyri miðað við lendingu flugliðs frammi í Eyjafirði. Hafa verður í huga að árás af sjó samkvæmt þessari skilgreiningu krafðist hafnaraðstöðu og yrði ekki framkvæmd með lendingu á ströndinni. Var það mat flotaforingjans að árás væri líklegust á suðvesturhorn landsins, enda þýddi landing herliðs annars staðar að sækja þyrfti suður fyrr eða síðar sem ekki yrði innrásarliðinu auðvelt.

Bestu vörnina taldi hann augljóslega þá að finna óvinaherinn í fjöru og granda honum áður en hann héldi í haf. Tækist slíkum leiðangri hins vegar að komast áleiðis riði mest á stöðugu eftirliti sem gæfi tímanlega viðvörðun. Þyrfti í því skyni að fljúga daglega og stundum oft frá Reykjavík, Akureyri og Austfjörðum. Þar eð eftirlit úr lofti væri annmörkum háð og yrði aldrei fullkomlega tryggt, þyrfti vopnuð eftirlitsskip sem kannað gætu vikur og voga á ofangreindum þremur svæðum. Taldi hann að ekki færri en níu úthafstogara vopnaða fjögurra þumlunga fallbyssum þyrfti til þessa verks. Besta vörnin gegn innrásarher sem næði til landsins yrðu þó auðvitað öflugar sveitir flugvéla sem flogið gætu umhverfis landið ef ófært væri yfir hálendið og gert harða atlögu að óvininum. Slíkar flugvélar lægju auðvitað ekki á lausu eins og á stæði og væru því fáeinir flugbátar jafnvel betri en ekki neitt. Scott ítrekaði álit sitt í framhaldsskýrslu 2. ágúst.²

Flugvélamóðurskipið H.M.S. Argus var um þessar mundir nýkomið til landsins með átta Supermarine Walrus-flugbáta sem dreift var um landið í þessu skyni og getið er um í fyrsta kafla. Þá var þess stutt að bíða að fyrstu landflugvélar breska flughersins af Fairey Battle gerð hæfu að fljúga frá Kaldaðarnesi.

Ógerlegt var að vakta alla strandlengjuna, enda þess ekki þörf, landganga óvíða greið eða leiðin frá landgöngustað illfær. Varðstöðvum var komið upp á helstu stöðum með ströndinni er voru í símasambandi og skyldu þær gæta að ferðum skipa og flugvéla og tilkynna um tundur-



Togararnir Elm, Hazel og Whitethorn í Reykjavíkurböfn árið 1941. Skip þessi, sem nefnd voru eftir trúategundum, voru af sérstakri gerð togara er breska flotastjórnin hafði ráðist í að láta smíða skömmu fyrir styrjöldina til eftirlitsstarfa með ströndum fram, kaþbátaleitar og slæðingar tundurdufla. Skip þessi voru 130 lestir og kolakynt líkt og flestir aðrir togarar í þjónustu flotans. Allt að 40 manna áhöfn var um borð í slíkum skipum sem voru vopnuð 12 þunda fallbyssu framá auk loftvarnarbyssna og djúpsprengna.' (William Gowen)

dufl, veðrabrigði, ástand vega og óvenjulega atburði. Óskaði breski yfirhershöfðinginn, Curtis, eftir samstarfi íslenskra yfirvalda og var gert ráð fyrir að starfinu gegndu heimamenn sem gæfu hernaðaryfirvöldum skýrslu um ferðir skipa og flugvéla, enda starfið í þágu varna landsins. Þessari málaleitan höfnuðu íslensk stjórnvöld á þeirri forsendu að hlutleysi landsins hindraði landsmenn í að veita Bretum aðstoð við stríðsrekstur þeirra.

Fékk flotinn þetta verkefni en skorti mannafla og hljóp landherinn því undir bagga í fyrstu og mannaði 35 staði strax sumarið 1940. Tóku sjóliðar smátt og smátt

við af hermönnum á flestum þessara staða eftir því sem mannafla og þjálfun leyfði. Víða leigði herstjórnin húsnæði af heimamönnum fyrir strandverði, sem gjarna voru þrír og fjórir saman, sérstaklega á afskekktum stöðum. Var það álit yfirmanns breska flotans í Reykjavík að starf þetta krefðist fremur trausts og yfirvegunar en mikils gáfnafars og skyldi hafa það í huga við val á mönnum í strandvörsluna. Voru sjóliðarnir allajafnan mun lengur við þetta starf og komust í nánara og persónulegra samband við heimamenn en hermennirnir sem gjarna var skipt um á hálfmánaðar fresti.

Fjöldi strandvarðastöðva var breytilegur eftir þörfum hverju

sinni og fækkaði er leið á styrjöldina. Bandaríski landherinn tók við nokkrum stöðvum breska hersins, einkum inn til landsins, er höfðu þann starfa að gæta að ferðum flugvéla. Breskir sjóliðar báru þó hitann og þungann af þessari starfsemi með ströndum fram allt til stríðsloka.⁴

Óhjákvæmilegt var að ýmsar öryggisráðstafanir hefðu áhrif á umferð skipa og fólks í námunda við hernaðarlega mikilvæga staði og mannvirki. Þá voru gerðar ráðstafanir til að hindra að Þjóðverjum bæriskt njósn af skipaferðum eða starfsemi heraflans svo og veðurfregnir eða annað það er komið gæti þeim að gagni í styrjöldinni.

Í september gengu í gildi reglur sem takmörkuðu umferð á og nærri ströndum eftir að skyggja tók. Átti þetta við um strandlengjuna frá Borgarfirði til Hafnarfjarðar, Skagafirði til Skjálfanda og Seyðisfirði til Reyðarfjarðar, að þeim fjörðum öllum meðtöldum, svo og í Hrútafirði innan Hróteyjar. Eftirlitsskip fylgdust með umferð til og frá höfnum á þessu svæði sem laut ákveðnum reglum.⁵

Öll skip í millilandasiglingum urðu að fá sérstakt siglingaleyfi ásamt fyrirmælum um leiðir sem ekki mátti hvika frá. Var þeim ráðstöfunum ætlað að forða skipum frá hættunni af tundurduflalögnum og kafbátum sem njósn hefði borist af auk þess að tryggja að þau yrðu ekki tekin í misgripum fyrir óvina-skip. Siglingar í skipalestum voru einnig teknar upp, en reynslan í fyrri heimsstyrjöldinni hafði fljótt kennt Bretum að þau skip sem stafaði mest hættu af kafbátum væru þau sem sigldu ein og án fylgdar. Þýsku kafbátarnir voru á höttunum

eftir stórum skipum eða bráð sem auðvelt var að fást við. Tölur sýndu að því stærri sem skipalestirnar voru því færri skipum var sökkt. Þarna hafði fjöldi fylgdarskipa ásamt útbúnaði þeirra og þjálfun áhafna einnig mikið að segja. Fylgdarskipin voru þó átakanlega fá og illa búin.

Eftirlitsstöð með skipum í siglingum milli Íslands og Bretlandseyja var í Kirkwall á Orkneyjum. Öll skip sem til Íslands komu urðu að koma til hafnar í Reykjavík, á Siglu-firði, Akureyri, Seyðisfirði eða í Vestmannaeyjum, til afgreiðslu áður en þau héldu annað. Annaðist breski flotinn siglingaefirlitið og veitti skipum í millilandasiglingum leyfi til brottfarar að öllum skilyrðum uppfylltum. Rík áhersla var lögð á að koma í veg fyrir siglingar til óvinahafna og flutningur farþega laut ströngu eftirliti.⁶

Sömu sögu var að segja um siglingar með ströndum fram og ferðir fiskiskipa. Þá annaðist flotastjórnin í Reykjavík er á leið sjóflutninga til herliðsins úti á landi svo og varnir skipa sem önnuðust þessa flutninga.

Skipakostur sá sem breski flotinn mátti missa til varnar höfnum og siglingum með ströndum Íslands var þó af skornum skammti og einskorðaðist við togara og önnur smærri skip er flotinn hafði tekið á leigu í stórum stíl eða látið smíða rétt fyrir styrjöldina og vopnað til kafbátaleitar og slæðingar tundurdufla. Togarar í þjónustu flotans voru margir komnir til ára sinna. Þeir voru mannaðir reyndum togarasjómönnum í bland við sjóliða úr varaliði flotans, sem sumir hverjir höfðu aldrei stigið á skipsfjöl áður. Á fyrsta ári hernámsins fjölgaði

Þessum skipum smátt og smátt hér á landi og voru þau orðin tuttugu og fimm að tölu snemma vors 1941.

Í árslok voru fimm sveitir eftirlits- og fylgdarskipa, samtals 34 togarar, gerðir út frá Reykjavík auk fimm norskra togara, fjögurra hraðbáta og tveggja tundurduflasæðara.

Fylgdu togararnir skipalestum í siglingum milli Íslands og Bretlands, þar á meðal skipalestum í Rússlandssiglingum norður að 73. breiddargráðu austan við landið og skipum í strandsiglingum auk þess að annast eftirlit á Faxaflóa, í Eyjafirði, Seyðisfirði og Reyðarfirði. Skipt var reglulega um skip við þessi störf og störfuðu þau jöfnum höndum við Bretlandseyjar og Ísland.⁷

Eins og að framan greinir var rík áhersla lögð á að Þjóðverjum bærust ekki fréttir frá landinu sem gætu orðið þeim að liði. Blátt bann var lagt við notkun loftskeytatækja, sem kom illa niður á sæfarendum. Einnig lögðust veðurfregnir í útvarpi af. Bretar vildu að loftskeytatæki skipa yrðu tekin í land, en eftir nokkurt þóf var sæst á að þau yrðu áfram um borð en innsiglið í utanlandssiglingum og þau mætti ekki nota nema í neyð. Þannig gafst kostur á að fylgjast með neyðarköllum nauðstaddra skipa og koma til hjálpar án þess þó að svara kallinu, en hafa verður í huga að óvinakafbátar gátu setið fyrir skipum á leið til aðstoðar ef þau tilkynntu um ætlun sína eða staðsetningu. Stærri skip máttu hafa loftskeytatæki til morssendinga en minni skip talstöðvar. Ekkert skip mátti hafa hvort tveggja og notkun var háð ströngum reglum.⁸

Heimildir:

- 1 ADM 199/762: Profit Force, Reports of Proceedings, 26. júní - 6. ágúst 1940, Appendix VIII, FAA Air Patrols in Iceland; WO 176/288: Alabaster Force Location Statement No. 10, 31. okt. 1940, Appendix A.
- 2 ADM 199/762: FOCIC til Secretary of the Admiralty, „Preliminary Report“, 15. júlí og 2. ágúst 1940.
- 3 Paul Hindcliffe, Smallbridge, Lancashire: Bréf til höfundar 15. apr. 1996; John Lambert: „Naval Trawlers“, *Ships Monthly*, des. 1983, bls. 32-35. H.T. Lenton og J.J. Colledge: *Warships of World War II*. (London 1973), bls. 437-448.
- 4 ADM 199/762: NOCIC til Secretary of the Admiralty, „Establishment of a Coast Watching Organization for Iceland, Requirements and Proposals for“, 21. maí 1940; Sama: Alabaster Force til War Office, Coastguards for Iceland, 2. júlí 1940; ADM 199/761: ACIC, Reports of Proceedings, 1. jan. - 30. júní. 1941; National Archives and Records Administration (NARA) Record group (RG) 338, Records of U.S. Army Command: Iceland Base Command, Adjutant Section, Narrative History, *Always Alert*, 16 September 1941 - 31 December 1945, bls. 66. Nefnd hér eftir: *Always Alert*.
- 5 *Dagblaðið Vísir* 18. sept. 1940, bls. 3: „Tilkynning frá ríkisstjórninni“.
- 6 ADM 199/762: ACIC, Reports of Proceedings, 30. júní 1941; *Alþýðublaðið* 15. feb. 1941, bls. 2: „Tilkynning frá ríkisstjórninni“.
- 7 ADM 199/764: ACIC, Reports of Proceedings, 21. sept. 1941; ADM 199/761: ACIC, Reports of Proceedings, 31. des. 1941; 31. des. 1942.
- 8 Gunnar M. Magnúss: *Virkið í norðri, I*. (Reykjavík 1984), bls. 177.

Varnir Hvalfjarðar



A-vakt stórskotaliðs-flokksins á Kjalarnesi við byssu sína. Í baksýn eru Músarsund og Kjalarnestá. Byssunum var fyrst komið fyrir undir hólum Skyggni vestan við bæinn að Brautarholti. Stuttu síðar voru þær fluttar niður á Músarnestá. (Bert Ward)

Strax á fyrsta degi hernámsins Stóku breskir landgönguliðar sér stöðu beggja vegna Hvalfjarðar. Kom rúmlega fjörutíu manna flokkur með Laxfossi, er annaðist ferjusiglingar til Akraness, og tók sér stöðu til varnar Akraneshöfn og nærliggjandi strandlengju. Samtímis hélt annar flokkur landleiðina upp í Hvalfjörð. Hélt hann sem leið liggur að Hvammi í Kjós, hafði þar stutta viðdvöl, sneri til baka og staðnæmdist að Brautarholti á Kjalarnesi. Hjalti Sigurbjörnsson, bóndi að Kiðafelli í Kjós, minntist þess að þangað hefði komið hermaður á vélhjól þennan dag til að spyrja til vegar að Brautarholti.¹

Hernámsliðið flutti með sér tvær fjögurra þumlunga fallbyssur til strandvarna. Var þeim valinn staður vestast á Kjalarnesi til varnar inn-siglingunni í Reykjavíkurböfn og

Hvalfjörð. Tók það Bert Ward og félagar hans í stórskotaliðsflokki Y úr landgönguliði flotans tíu daga að koma byssum sínum upp á Kjalarnes. Bæði var að flutningatæki skorti og um vegleysu var að fara er kom upp á Kjalarnes. Byssurnar voru af gömlum tundurspilli eða beitiskipi og höfðu verið útbúnar með vagnhjólum til flutnings. Máttu þeir Ward og félagar búa við byssurnar á sjálfum sér um verstu vegleysur niður á nesið undan bænum í Brautarholti þar sem þeim var komið fyrir á föstum byssustæðum. Verkið tók 9 eða 10 daga og gafst þeim félögum lítill tími til hvíldar meðan á því stóð. Unnu þeir í 14-16 stundir á dag, enda mikið í húfi að koma upp viðeigandi vörnum sem fyrst.²

Er skipti urðu á herliðinu 17.-19. maí leystu herflokkar landhersins



Vegatálmi vestan við Tíðaskarð. Í skugganum mótar fyrir strandvarnabyssunum við Dalsmynni. (IWM H-3341)

landgönguliðana af hólmi á Akranesi og í Brautarholti líkt og annars staðar. Það átti þó fyrir stórskotaliðunum í flokki Bets Ward að liggja að hafa vetursetu á Íslandi. Skortur var á strandvarnabyssum og

féllst flotastjórnin á að skilja byssur sínar og skyttur eftir á Kjalarnesi uns annað yrði ákveðið. Þeim til fulltingis kom nú undirfylki A (Company A) úr 1/5 herfylki (Battalion) West Yorkshire hersveitarinnar



Piltarnir frá Yorkshire við liðskönnun í Tíðaskarði í ágúst 1940. (IWM H-3342)

(Regiment) að Brautarholti. Slíkt undirfylki var að jafnaði skipað um 124 fótgönguliðum. Deildu þeir í fyrstu fjósinu í Arnarholti með stórskotaliðunum sem voru um fjörutíu talsins, en hófu brátt byggingu 5 eða 6 bragga á hlaðinu í Brautarholti. Þá hófu þeir að reisa skála-hverfi skammt norðan bæjarins að Arnarholti. Hlutverk herliðsins á Kjalarnesi var að verjast landgöngu og fylgjast með umferð um þjóðveginn í Hvalfjörð. Var í þessu skyni komið upp vegatálmum við Tíðaskarð.

Annað undirfylki úr sömu hersveit leysti landgönguliðana af hólmi á Akranesi og setti þar á fót strandvarðstöð til eftirlits með skipa- og flugvélaferðum og hóf að reisa bragga við Njarðargötu og Vesturgötu.

Er Kanadamenn komu til landsins í byrjun júlí tók eitt undirfylki u.þ.b. 145 manna úr hersveit Cameron-hálendinganna sér stöðu í Kollafirði til varnar strandlengjunni frá Brautarholti til Reykjavíkur. Sökum skorts á húsnæði reistu þeir sér tjaldbúðir við Vesturlandsveg í sunnanverðum firðinum. Handan fjarðarins, þar sem nú er bílastæðið við rætur Esju, risu tjaldbúðir yfirstjórnar og varaliðs hersveitarinnar. Hlaut staðurinn fljótlega nafnið Vindadalur (Windy Valley) meðal tjaldbúanna sem ofbauð vindbeltingurinn undir Esjuhlíðum. Fór svo að í óveðri sem gekk yfir í byrjun september eyðilögðust þessar tjaldbúðir með öllu og voru íbúarnir þá fluttir í hálfklárað herskálahverfi að Álafossi.

Sextánda september komu til landsins 10. og 11. herfylki (Battalion) 70. stórfylkis breska hersins úr hersveitinni Duram Light Infantry

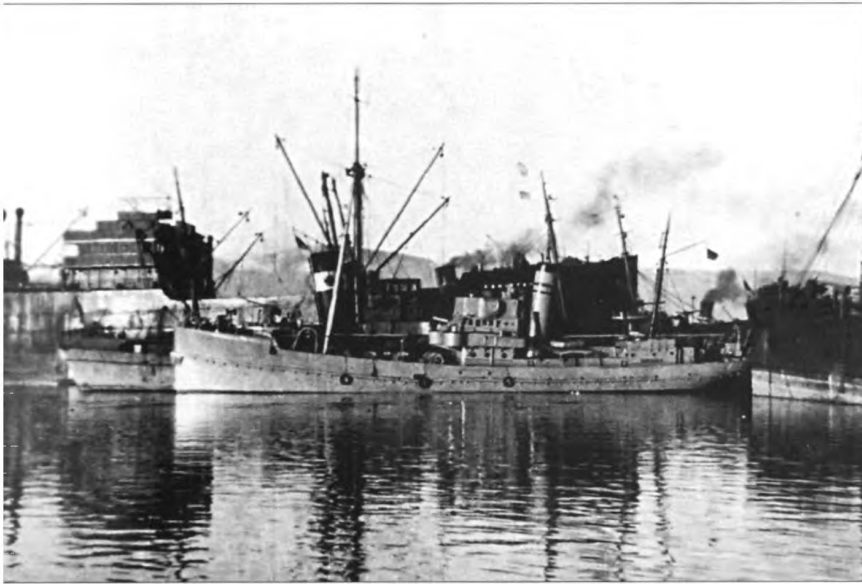


og leystu m. a. flesta Kanadamennina af hólmi eins og áður er getið. Helmingi þessa liðs, um 790 manns úr 10 stórfylkinu, var falið að verja norðvestanvert landið frá norðanverðum Hvalfirði að Skagatá. Höfuðstöðvar liðsins voru í Borgarnesi. Leystu liðsmenn stórfylkisins af hólmi félaga sína úr West Yorkshire Regiment á Akranesi. Hinn helmingur liðsins tók við hlutverki Kanadamannanna sem hreyfanlegt varalið með aðsetur í Mosfellssveit sem beita mætti til stuðnings liðinu á norðvestursvæðinu eða á Suðurlandi.

Áhersla var lögð á að verjast landgöngu í Borgarfirði og Hrútafirði og sókn þaðan í átt að Hvalfirði. Var hluta liðsins komið fyrir á Blönduósi og að Reykjum í Hrútafirði. Áttu fótgöngu- og stórskotaliðssveitir að taka sér stöðu með þjóðveginum og verja innrásarliði leiðina suður yfir heiðar og um Borgarfjörð, þar á meðal um Hvítárbrú sem sprengd skyldi í loft upp á undanhaldi ef til þess kæmi.³

Í áætlunum bresku herstjórnarinnar var gert ráð fyrir mun öflugri

Strandvarnarbyssa í Dalsmynni í skotstöðu í maímánuði 1941. Byssurnar tvær voru boltaðar niður á steinsteyptar undirstöður sem enn sér stað. Skotliðar krjúpa reidubúnir að handlanga að byssunni 6 þumlunga sprengikúlurnar sem standa í seilingarfjarlægð á skotfallinum. Aðrir eru til taks og færa þeim fleiri kúlur úr geymsluskáp. Yfir skotfallinn er strengt felunet. (IWM H-9585)

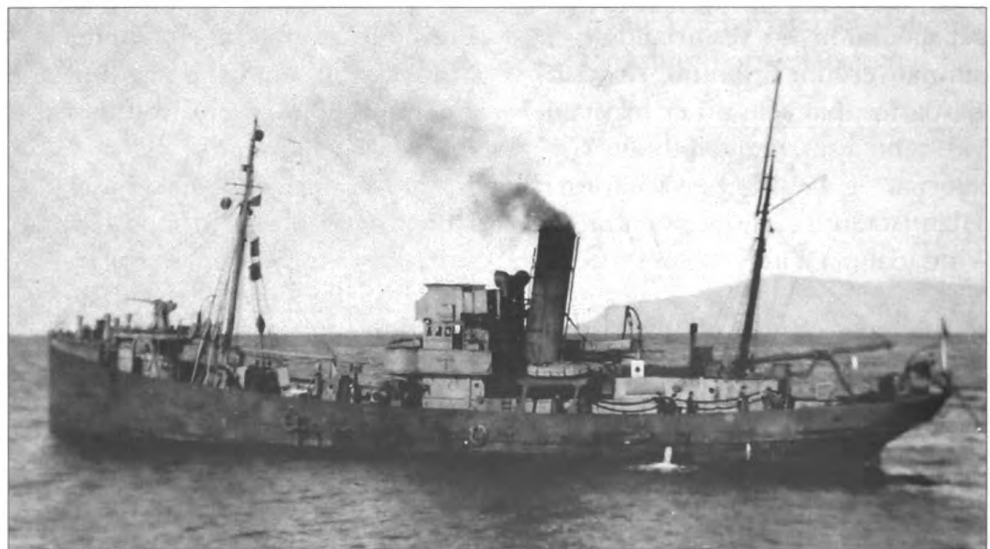


H.M.T. Ebor Wyke í Reykjavíkurböfn sumarið 1940. Togarinn var smíðaður árið 1929 og leigður flotanum í ágústmánuði 1939 til tundurduflaslæðingar. Skipið var búíð einni 12 þunda fallbyssu og loftvarnabyssum. (T.V. Beswarick)

vörnum gegn árásum herskipa og kafbáta á skipalægi. Stærri fallbyssum með sex þumlunga hlaupvidd skyldi komið fyrir á Seltjarnarnesi og við Dalsmynni á Kjalarnesi auk smærri byssna í Hafnarfirði og að Útskálahamri í Kjós. Athugun á aðstæðum við hafnir á Norður- og Austurlandi 8.-16. ágúst leiddi í ljós að þörf var einnig á fallbyssum í

Hrútafirði, Eyjafirði, Seyðisfirði og Reyðarfirði. Var fljótlega hafist handa við að reisa fallbyssuvígi neðan við túnið í Dalsmynni og skálahverfi ofan við túngarðinn, neðan núverandi vegarstæðis. Herstöð þessa nefndu Bretar Saurbæ, enda nýbýlisins Dalsmynnis í engu getið á dönsku herforingjaráðskortunum frá 1907 er þeir höfðu til að styðjast við. Byssunum var ætlað að verja innsiglinguna í Hvalfjörð. Að Útskálahamri var tveimur smærri byssum valinn staður á sjávarbakkanum niður af bænum þar sem sér vítt um fjörðinn eins og getið verður síðar. Litlu ofar reis lítið hverfi íbúðarskála.

Nokkru fyrr hafði herstjórnin ákveðið að flytja fjögurra þumlunga byssur landgönguliðanna á Kjalarnesi norður á Hjalteyri við Eyjafjörð þegar stærri byssunum hefði verið komið fyrir að Brautarholti. Bert Ward og félagar tóku sig því upp fyrri hluta ágústmánaðar og fluttu með sitt hafurtask norður á Hjalt-



Togarinn Ebor Wyke að slæða eftir tundurduflum á siglingaleið á innanverðum Faxaflóa sumarið 1940. Þýski kafbaturinn U-979 sökkti skipinu með tundurskeyti skammt norðvestur af Garðskaga hinn 2. maí 1945. Hafði togarinn þá nýlega leyst systurskip sitt, Nab Wyke, af hólmi við Ísland og var að hreinsa innsiglingarrennuna í Faxaflóa. Ebor Wyke var síðasta skip breska flotans sem sökk var í styrjöldinni við Þjóðverja sem lauk sex dögum síðar. Einungis einn úr áhöfninni bjargaðist. (T.V. Beswarick)

eyri þar sem þeir komu byssum sínum fyrir og beindu út Eyjafjörð.⁵

Innsigling til Reykjavíkur og Hvalfjarðar

Báðir styrjaldaraðilar höfðu strax gripið til þess ráðs að varna skipum umferðar um ákveðin hafsvæði og hindra óvinaskip í að sigla nærri skipaleiðum sínum og höfnum. Lögðu báðir tundurdufl á skipaleiðum óvinarins sem var áhrifarík aðferð til að granda skipum hans og tefja fyrir umferð, einkanlega í og nærri miklum umferðarhöfnum. Voru tundurdufl lögð á slíkum slóðum úr litlum, hraðskreiðum skipum, kafbátum og flugvélum.

Tundurdufl voru af mörgum mismunandi gerðum og sprungu ýmist við snertingu, hljóð eða breytingu á segulsviði eða vatnsþrýstingi þegar skip sigldi yfir þeim eða nærri. Voru sumar gerðir tundurdufla búnar kveikibúnaði er virkaði við áhrif tveggja eða fleiri ofangreindra



Áhöfn Ebor Wyke í Reykjavík 1940. (T.V. Beswarick)

atriða. Eina vörnin gegn slíkum tundurduflum var að slæða stanslaust ákveðnar rennur sem þannig var haldið opnum fyrir umferð.

Hefðbundin snertidúfl voru slædd af litlum, sérbúnum skipum sem drógu stálvír ýmist á mill sín eða út frá hlið með hjálp hlerabúnadar. Vírinn krækti í ankerisfestar tundurdufla og dró þær í sérstakar



Breski togarinn Elm kannar finnskt kaupskip á leið inn Faxaflóa við eftirlit með innsiglingunni norðan Gróttu. (William Gowen)

klippur er skáru festarnar svo duflin flutu upp. Gegn öðrum tegundum dufla var notaður búnaður sem kallaði fram viðeigandi áhrif úr öruggri fjarlægð. Voru togarar teknir í stórum stíl til þessara starfa.

Slæddri rennu var haldið opinni vestan úr Faxaflóa og inn undir Gróttu. Um tvær sjómílu, $11/2^\circ$ norðvestur af Gróttu skiptist rennan í tvennt og lá annar leggur hennar inn til Reykjavíkurhafnar og hinn til Hvalfjarðar. Unnu breskir togarar, sem teknir höfðu verið í þjónustu flotans og gerðu út frá Reykjavík, þetta verk.⁵

T.V. Beswarick frá Liverpool kom til Íslands á togaranum Ebor Wyke í byrjun júlí 1940. Togarinn tilheyrði deild fjögurra slíkra skipa er gerð voru út frá Lyness á Orkneyjum og lánuð til Íslands. Hin voru: Nab Wyke, sem var systurskip Ebor Wyke, Lacenia og Varanga. Skiptust þau á að starfa á Íslandi tvö og tvö saman í þrjá til sex mánuði í senn, en þess á milli störfuðu þau við Bretlandseyjar. Með Nab Wyke var þetta sumar togarinn Varanga. Beswarick bjó í landi, lengst af í Herkastalanum, ásamt þremur öðrum sjóliðum sem önnuðust viðhald og rekstur rafbúnaðar sem notaður var til þess að slæða segul- og hljóðdufl. Önnuðust þessi tvö skip eingöngu leit að slíkum duflum.

Leitartækin voru annars vegar sérstakur neðansjárhátalari. Honum var komið fyrir á gálga er lá fram með kinnungum skipsins og látinn síga niður fyrir stefnið og undir kjöl og sendi þaðan hljóðmerki fram fyrir skipið. Hins vegar var um að ræða sveran rafmagnskapal sem dreginn var á eftir skipinu og olli breytingum á

segulviði fyrir aftan það. Hljóð og seguldufl voru gjarna lögð á sjávarbotninn á grunnu vatni og sprungu undir skipum. Öll stærri skip voru búin rafal sem sendi rafstraum um kapla er lagðir voru í hring um skipið, ýmist innan eða utan borðstokks. Myndaðist þannig segulvið af gagnstæðri pólu við eiginlegt segulvið skipsins og kom í veg fyrir að kveikibúnaður duflsins næmi segulviðsbreytingar þegar skipið sigldi hjá.

Togararnir tveir héldu út til slæðingar að morgni og skiptu tækni-mennirnir sér á þá. Nokkra klukkutíma tók að slæða innsiglingarrennurnar og var að því loknu haldið aftur til hafnar. Þess á milli önnuðust Beswarick og félagar viðgerðir á afsegulbúnaði skipa sem komu til hafnar í Reykjavík. Hann segir togarana tvo aldrei hafa slætt dufl í renninni þetta sumar, en þess má geta að Þjóðverjar gerðu enga tilraun til að leggja tundurdufl í Faxaflóa fyrr en á árinu 1942.⁷

Segulkaplar milli Gróttu og Akraness

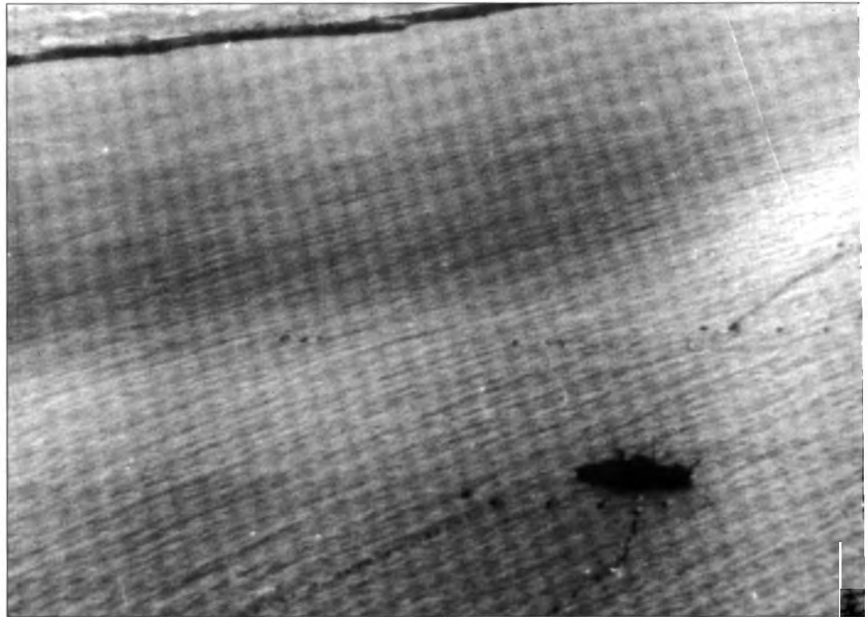
Fyrsta varnarlína skipalægisins í Hvalfirði lá milli Gróttu og Akraness. Kapalskipið H.M.S. Lasso lagði þar kapla til segulmælingar í ágústmánuði 1940 og gáfu þeir viðvörðun um skipaferðir. Upphaflega var lögnin í þremur hlutum sem sköruðust, en árið 1943 var skipt um kapla og ný lögn lögð í sex hlutum. Eftirlitsstöð er gaf viðvörðun um skipaferðir yfir lögnina var valinn staður austan við bæinn Bollagarða á norðanverðu Seltjarnarnesi þar sem gatan Norðurströnd liggur á mótis við Vesturströnd. Risu þar í

fyrstu fjórir braggar yfir starfsemina sem á milli 15 og 20 sjóliðar og liðsforingjar önnuðust til stríðsloka. Tók stöðin til starfa hinn 25. september.

Straumar og brim ollu starfsemi inni erfiðleikum. Kapallagnirnar lágu á hörðum botni og færðust gjarna til, en brim lék kaplana illa í fjörukambinum þar sem þeir komu í land í Austurvík. Þetta vandamál var leyst með smíði tréstocks er kaplarnir lágu í og grafinn var í fjörukambinn og fram í sjó.

Önnur tæknileg vandamál gerðu vart við sig. Norðurljós og rafhrif á svo norðlægum slóðum ollu segultruflunum sem höfðu veruleg áhrif á áreiðanleika búnaðarins og gerðu hann óstarfhæfan á stundum. Þá átti búnaðurinn erfitt með að greina vel afsegulmögnuð skip og litla fiskibáta. Haustið 1941 var áætlað að búnaðurinn væri af þessum sökum einungis áreiðanlegur í 8 klukkustundir á sólarhring að meðaltali. Vorið 1942 var nyrsta segullögnin færð inn fyrir Akranes á betri botn þar sem minni truflun varð af völdum bátaumferðar frá Akranesi. Sumarið 1943 var lögnin endurnýjuð og lögð í sex hlutum. Bætti það verulega úr áreiðanleika viðvörunarkerfisins.

Að jafnaði voru þrír vopnaðir togarar við eftirlit með siglingum skipa inn fyrir línuna milli Gróttu og Akraness. Sigldu þeir með kapallögninni og könnuðu hvaða skip væru þar á ferð. Eins og áður er getið gátu þeir ekki alltaf reitt sig á viðvörun frá segulmælingastöðinni á Seltjarnarnesi. Ginu kjaftar fallbyssnanna á Valhúsahæð og í Dalsmynni yfir eftirlitssvæðinu og stórir ljóskastarar lýstu upp hugsanlegt skotmark.⁸



Seltjarnarnes

Á Valhúsahæð var miðstöð strandvarna og eftirlits með skipaumferð við innanverðan Faxaflóa. Skip sem lögðu leið sína til hafnar í Reykjavík, Hafnarfirði og Hvalfirði skiptust á ljósmerkjum við stöðina og tilkynntu um ætlun sína og fengu þaðan viðeigandi fyrirmæli. Ekki var þó ávallt auðhlaupið að þessu sökum dimmviðris, einkum að vetrinum. Þá voru á Valhúsahæð tvær sex þumlunga strandvarnabyssur og loftvarnabyssur á Melsoratúni milli Sæbrautar og Melabrautar.

Á Valhúsahæð reis einnig fyrsta ratsjárstöð á Íslandi. Tók breski flugherinn hana í notkun haustið 1941, en Bandaríkjamenn tóku síðan við rekstrinum. Ratsjárstöðin gætti að umferð flugvéla í nágrenni Reykjavíkur og beindi orrustuflugvélum í veg fyrir aðvifandi óvinaflugvélar. Starfaði stöðin til stríðsloka.⁹

Á Suðurnesi var hlustunar- og miðunarstöð fyrir fjarskipti sem upphaflega var reist á Akureyri sumarið 1940 til að hlera fjarskipti

Hliði á kafbátanetinu var hleypt niður fyrir skipaumferð. Gæsluskip var jafnan staðsett við hliðið og hleypti umferð í gegn. Atti áhöfn þess ekki sjö dagana sæla við það verk, enda umferð látlaus inn og út fjörðinn, einkanlega eftir að Bandaríkjafloti kom til sögunnar og farið var að sigla skipalestum til Rússlands. Í desembermánuði einum árið 1941 lögðu 900 skip af öllum stærðum leið sína um hliðið. (NARA, kvikmynd 226 D 6550)



Tvær fallbyssur af 88 mm hlaupvídd sem skotið gátu 12 þunda sprengikúlu ginu við hafi skammt utan við veginn er liggur niður á Hvalfjarðareyri. Lýstu þar tveir 90 cm ljóskastarar skotmarkið upp í náttmyrkri. Byssurnar drógu um 2 km með sjálfvirkri miðun en rúma 7 km annars, en þá á kostnað nákvæmninnar. Bandaríkjamenn tóku við af Bretum á Útskálahamri og komu þar fyrir tveimur 90 mm byssum, er jafnvígar voru á flugvélar og skip, í stað gömlu bresku strandvarnabyssnanna. Til vinstri sér í flotholt kafbátagirðingarinnar og í baksýn gnæfir Skarðsheiði snævi þakin niður í miðjar hlíðar í maímánuði 1941. (IWM H-9666)

sovéskra kafbáta sem kynnu að leggja leið sína út á Atlantshaf. Sovétmenn voru í griðasambandi við Þjóðverja og óttuðust Bretar að þeir kynnu að leggja Þjóðverjum lið. Stöðin var flutt suður vorið 1941, en ljóst þótti strax haustið áður að hennar yrði ekki þörf á Norðurlandi. Vetur var þá genginn í garð og varð að bíða vors með að flytja kapla og loftnet sökum frosts í jörðu. Á Suðurnesi fékk stöðin það mikilvæga hlutverk að hlusta eftir fjarskiptum þýsku flotastjórnarinnar við kafbáta sína.

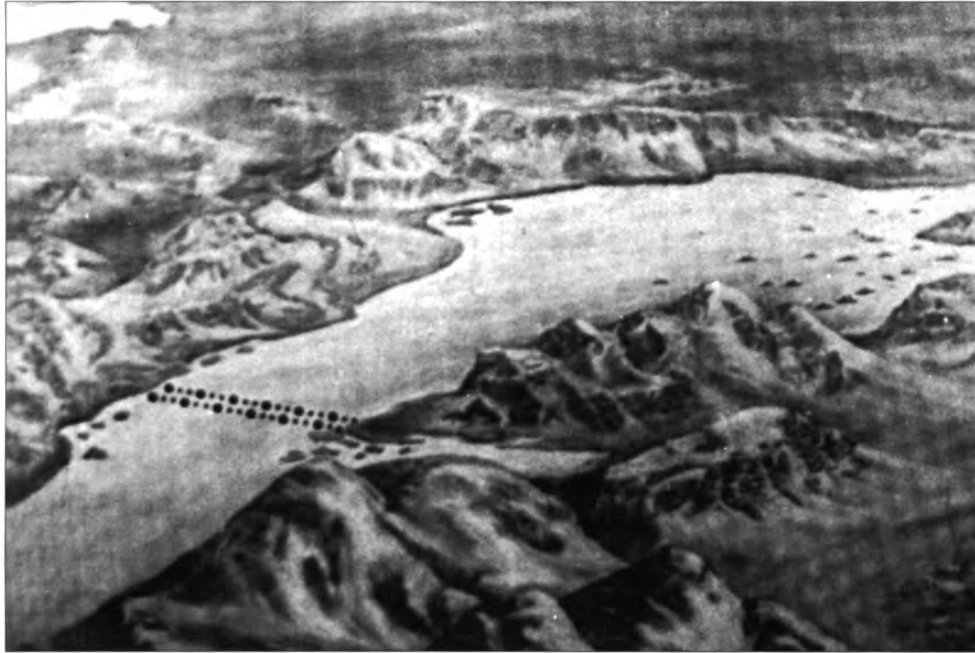
Stjórn kafbátalotans hafði þróað árásartækni er byggðist á því að láta kafbáta ráðast í hópum á skipalestrir bandamanna. Krafðist þetta stöðugar samræmingar með fjarskiptum og urðu kafbátar í slíkum aðgerðum að senda tilkynningu um staðsetningu sína daglega. Bretar settu upp hlustunarstöðvar er miðuðu út sendingarnar og skráðu skeytin sem voru á flóknu dulmáli. Skeytin sem þannig bárust voru send til Bretlands þar sem ráðið var í dulmálið

með aðstoð frumstæðra tölva. Er leið á styrjöldina var oftast hægt að lesa slík skeyti innan nokkurra klukkustunda og koma upplýsingum um ferðir óvinarins áfram til skipalesta og flotadeilda bandamanna svo sneiða mætti hjá úlfahópunum.

Skipti þessi starfsemi, sem var svo leynileg að hún var ekki gerð opinber fyrr en árið 1974, sköpum í baráttunni við þýska kafbátalotann á Atlantshafi. Þessar upplýsingar hlutu nafnið Ultra eftir hámarks leyndarstigi, Ultra Secret, er þær lutu. Var allt kapp lagt á að þær litu út fyrir að geta verið fengnar með öðrum hætti, t.d. miðunum fjarskiptasendinga einum saman eða ratsjá. Samfara ofurtrú Þjóðverja á dulmálkerfum sínum, sem byggðust á notkun svonefndrar Enigma-dulmálsvélar og talin voru óbrjótanleg sökum fjölbreytni dulmálmöguleikanna, urðu þessar ráðstafanir til þess að koma í veg fyrir að þýska herstjórnin áttaði sig nokkurn tíma á yfirburðum bandamanna á þessu sviði.¹⁰

W. Gordon Courtney var ungur sjóliði og kom til starfa á Suðurnesi í aprílmánuði 1942 ásamt fimm félögum sínum. Leystu þeir af hólmi sex af átján manna starfslíði er lokið höfðu ársdvöl í stöðinni. Loftskeytamennirnir höfðu allir hlotið sérstaka þjálfun til að þekkja senditækni þýskra og japanskra loftskeytamanna.

Miðunarstöðin var af Marconigerð og búin fjórum stuttbylgjuviðtækjum. Unnu loftskeytamenn saman tveir þannig að hvor hlustaði á tvær rásir, hvora með sínu eyra. Handvirkur búnaður sem miðaði út stefnuna til sendisins stóð á milli þeirra. Er sending kafbáts heyrðist í einu viðtækjanna



Herskipalægið innan við Hvammsvík í Hvalfirði og varnir þess eins og það var sýnt í kvikmynd Bandaríkjahers vorið 1942. Myndin sýnir girðingu undan Hálsnesi sem á líklega að vera kafbátagirðingin. Hún lá hins vegar utar, en tundurduflalögnin lá á þessum stað. Slík ónákvæmni var ekki óalgeng, ýmist vegna mistaka eða vísitandi, og þá í því skyni að villa um fyrir óvininum, hefði myndin verið ætluð til birtingar. (NARA, kvikmynd 226 D 6550)

var það umsvifalaust tengt miðunar-loftneti sem gaf til kynna úr hvaða átt sendingin barst. Niðurstaðan var strax þýdd á dulmál og send flota-málaráðuneytinu í London. Voru loftskeytamennirnir í Suðurnesi svo vel þjálfaðir að þeir gátu komið miðun á sendingu kafbáts til skila á innan við mínútu frá því að sendingarinnar varð vart.

Aðrar stöðvar bandamanna umhverfis Norður-Atlantshaf miðuðu út sömu skeytasendingu og komu henni áfram til höfuðstöðva breska flotans. Fékkst þannig miðun frá nokkrum stöðvum í átt til kafbátsins sem þá var staddur nærri skurðpunkti ferlanna. Jafnframt því að miða út staðsetningu voru dulmáls-skeyti óvinarins skráð og send áfram til Bretlands þar sem dulmáls-sérfræðingar í Bletchley Park, skammt utan við London, rýndu í og tókst oftast að lesa innihaldið eins og að ofan greinir ef frá er talið níu mánaða tímabil á árinu 1942 sem reyndist bandamönnum erfitt á Atlantshafi.¹¹

Hljóðsjá að Gröf

Önnur varnarlína skipalægisins lá utan við bæinn Gröf undir Akrafjalli, ysta bæ í Skilmannahreppi sunnanverðum. Var hljóðsjárbúnaði (ASDIC) lagt við festar neðansjávar beggja vegna álsins við Laufagrunn á móts við bæina Hnausa að norðan og Hjarðarnes að sunnan sumarið 1941. Sendu hljóðsjárnar geisla sína út fjörðinn og námu ferðir kafbáta í allt að 5,5 km fjarlægð. Sjógangur og straumar höfðu þó áhrif á drægni búnaðarins sem oft var ekki nema um 1 km. af þeim sökum.

Eftirlitsstöð var reist í nokkrum braggabyggingum á sjávarbökkunum undan bænum í Gröf og störfuðu þar átján sjóliðar og fjórir liðsforingjar. Voru þeir í sambandi við stjórnstöðina á Valhúsahæð og sendu þangað tilkynningar sínar. Vopnaður togari annaðist eftirlit á svæðinu innan við Gröf og að kafbátanetinu innar í firðinum og gat eftirlitsstöðin í Gröf kallað hann til beint ef



John Cornish sjóliði, annar frá vinstri, bregður á leik ásamt öðrum ungum félögum sínum við byggingavinnu á Hálsnesi. John Herbert Cornish var loftskeytamaður á tundurduflaslæðurum við Bretlandseyjar og tók þátt í björgun breska hersins frá Dunkirk áður en hann kom til Íslands. Hann brenndist illa við starf sitt og dvaldi lengi á herþítala í Reykjavík. Frétti fjölskylda hans fyrst að hann væri á Íslandi er skeyti barst um að hann væri á spítala og farið var að grennslast fyrir um hvort hægt væri að heim-sækja hann. Systir hans minnstist bréfa er hann ritaði heim af spítalanum þar sem hann fór einstaklega góðum orðum um Reykjavík og Íslendinga sem hann vingaðist við og lærði eitthvað af í málinu. Það átti ekki fyrir John Cornish að liggja, frekar en þúsundum annarra ungra manna sem kallaðir voru til herþjónustu í upphafi styrjaldarinnar, að eiga afturkvæmt. Hann var á landgönguskipi í innrásinni í Normandí og féll þar er skip hans varð fyrir sprengju 17. ágúst 1944. (Ljósmynd og heimild: Joyce J. Cornish)

44

mikið lá við. Stöðin þótti afskekkt, enda fyrir Hvalfjörð að fara eða sjóleiðina til Akraness og þaðan slæmur vegur um 10 km leið inn með Akrafjalli. Voru birgðir og allt eldsneyti, kol til kyndingar og bensín á þrjár ljósavélar, flutt um Akranes.¹²

Kafbátagirðing við Hvalfjarðareyri

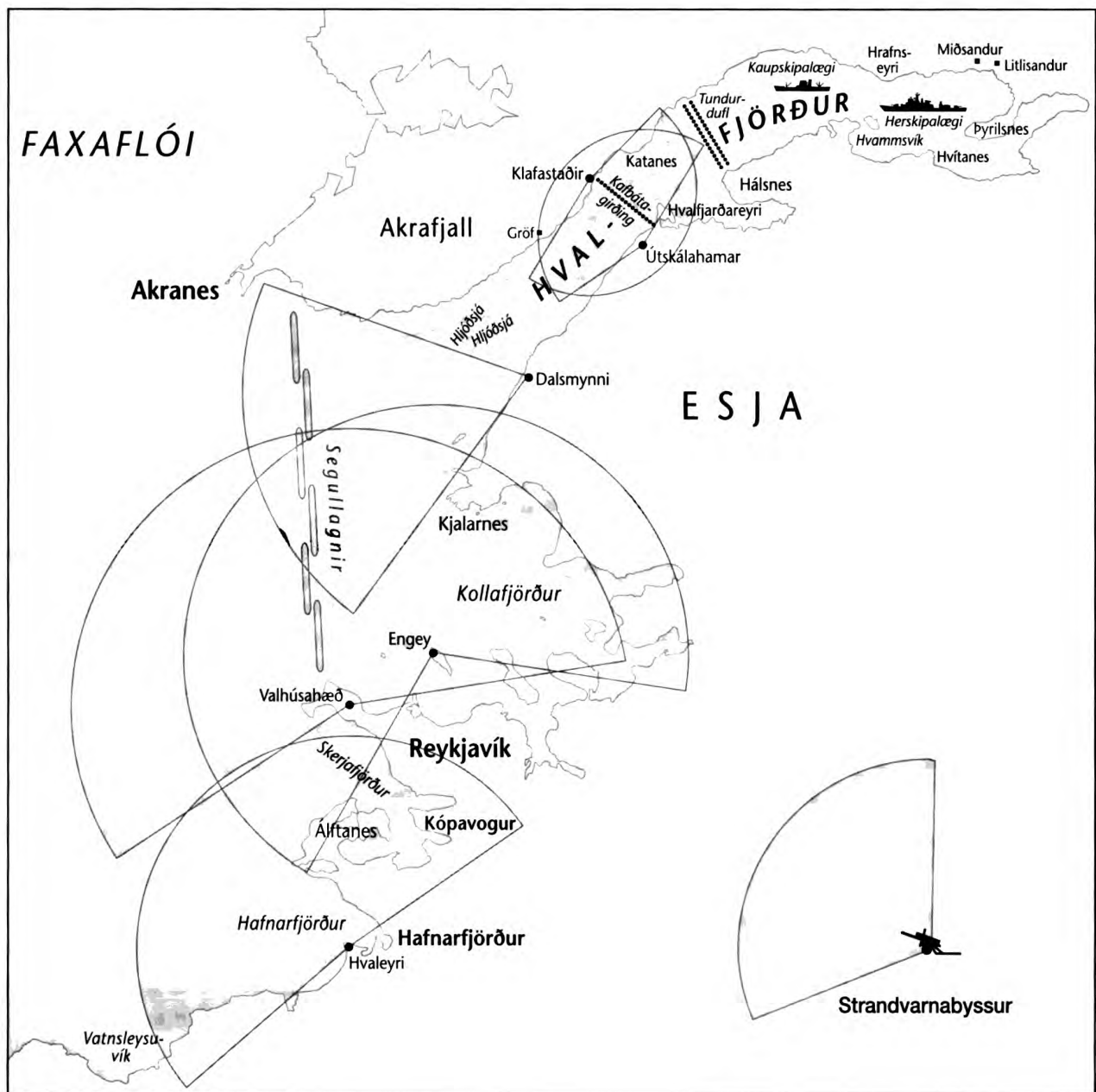
Þriðja varnarlínan var girðing úr vírneti sem strengd var yfir fjörðinn

utan við Hvalfjarðareyri. Fyrsta lögnin af þessu tagi var lögð sumarið 1940 út frá odda eyrarinnar. Var það léttbyggð netalögn með flotholtum sem ætlað var að gefa til kynna ferðir kafbáta neðansjávar. Við lagningu tundurduflagirðingar undan Hálsnesi nokkru síðar kom í ljós að færa varð kafbátanetið utar og var þá jafnframt ráðist í að leggja sterkbyggðari girðingu sem hindraði bæði ferðir skipa og kafbáta inn fjörðinn.

Sverir vírteinar lágu í sjólokunum og var haldið uppi af stórum flotholtum og lögnin fest við botn með þungum legufærum. Voru netin hengd á þennan búnað og sköruðust. Hægt gekk að leggja netin sökum skorts á efni og sérútbúnum skipum til verksins. Þá áttu skip erfitt með að athafna sig við þetta verk nema í góðu veðri. Lokið var við að leggja einfalda netalögn yfir fjörðinn hinn 12. júní sumarið eftir. Hófst vinna við tvöföldun lagnarinnar þá þegar og var henni lokið um haustið.



Sjóliðar Bretakonungs í skála sínum á Hálsnesi. Átta sjóliðar deildu gjarna með sér skála sem þessum og var hann hitaður upp með kola- eða koksofni sem kyntur var rauðglóandi á vetrum. Vopnabræður þeirra í landhernum máttu búa þrengra í sliikum Nissen-skálum sem kallaðir voru eða 10-14 saman. John Cornish er annar frá hægri með reifaða hönd eftir bruna. (Joyce J. Cornish)



Endar floteinsins voru strengdir á land og festir við steinsteypu-ankeri í krika utan við Hvalfjarðareyri að sunnanverðu og skammt utan Grundartanga að norðanverðu. Kafbátanetið þurfti mikið viðhald. Sterkir straumar og óveður gerðu oft usla og slitu legufæri og flotholt. Þá settist sjávargróður í netin sem þá drógu flotholtin á kaf.

Reisa varð bryggju og viðhalds-aðstöðu í landi þar sem taka mætti einstaka hluta búnaðarins á land til viðgerðar og endurnýjunar. Varð Hvítanes fyrir valinu. Framkvæmdir á Hvítanesi drógust þó úr hömlu sökum skorts á efni og vinnuafli og var því sérstakt netalagningarskip bundið við viðhald á lögninni fyrstu tvö árin.¹³

Varnarviðbúnaður við innanverðan Faxaflóa og í Hvalfirði. (GÓI, FKE)

Strandvarnabyssur til varnar kafbátanetinu

Ekki nægði að girða fyrir skipalæg-
ið. Koma varð fyrir byssum í landi
er stöðvað gætu skip eða kafbáta
sem vart yrði við eða festust í girðing-
unni. Einkum var óttast að hrað-
skreiðir tundurskeytabátar óvinarins
sæktu inn fjörðinn.

Var tveimur fallbyssum komið
fyrir á sjávarbökkum undan Útskála-
hamri skammt utan Hvalfjarðar-
eyrar. Sást þaðan vel til kafbátagirð-
ingarinnar og mátti lýsa hana upp
með stórum ljóskösturum að nóttu
til. Lítið herskálahverfi reis ofar á
bökkunum þar sem dvöldu um 100
liðsmenn úr C Battery, 536. strand-
varnasveit konunglega stórskota-
liðsins. Nafni liðsins var breytt 1.
maí 1941 í 185 Coast Battery. Átti
Þorkell Ólafsson bóndi á Útskála-
hamri og fjölskylda hans góð
samskipti við þessa granna sína.¹⁴

Óttast var að óvinaskipum tækist
að laumast að kafbátagirðingunni
að norðanverðu. Var tveimur
samskonar byssum og þeim að
Útskálahamri ásamt ljóskösturum
komið fyrir neðan við bæinn Klafa-
staði á Hvalfjarðarströnd árið 1942.
Reis hverfi breskra herskála skammt
norðan við bæinn og nefndist
Camp Carts. Voru byssurnar og ljós-
kastararnir að Klafastöðum mann-
aðir rúmlega 150 mönnum þegar
mest var úr Battery D í 26. strand-
varnasveit Bandaríkjahers.

Ólafur Jónsson frá Katanesi
kynntist hermönnum að Klafa-
stöðum nokkuð, enda um skála-
hverfi þeirra að fara með mjólkina
frá Katanesi. Var hann vel kynntur í
búðunum og gat keypt sigarettur
og annað smálegt að vild í verslun
er þar var. Þá lögðu tveir Banda-

rikjamenn oft leið sína að Katanesi
þegar þeir áttu frí og lærðu Ólafur
og Jón faðir hans nokkuð í ensku af
spjalli sínu við þá.

Kristmundur Þorsteinsson bóndi
og heimilisfólkið á Klafastöðum átti
eðlilega mikil samskipti við liðs-
menn strandvarnasveitarinnar og
heimsótti einn yfirmanna hennar
Kristmund eitt sinn að stríðinu loknu.

Er fækkað var í bandaríska her-
liðinu og það endurskipulag-
haustið 1943 lagðist starfsemin að
Klafastöðum af, enda þá búið að
endurnýja vopnabúnaðinn að
Útskálahamri, og var strandvarna-
sveitinni fengið verkefni við
loftvarnir annars staðar.¹⁵

Tundurduflagirðing

Tundurdufl mynduðu fjórðu varnar-
línu skipalægisins í Hvalfirði.
Duflum er sprengja mátti úr landi
og tilheyrandi segulmælingarköpl-
um var lagt þvert yfir fjörðinn á
móts við Hálsnes og Kalastaðakot
haustið 1940. Segulmælingabúnað-
ur, svipaður þeim er lá á milli
Gróttu og Akraness, nam umferð
skipa yfir duflin og lágu rafmagns-
kaplar úr þeim í land á Hálsnesi
þaðan sem sprengja mátti eitt eða
fleiri dufl undir óvinaskipi eða
kafbáti sem tækist að sleppa í
gegnum ytri varnarlínurnar þjár.
Var tvöföldun lagnarinnar lokið 1.
júlí árið eftir.

Stjórnstöð tundurduflalagnarinn-
ar var á norðanverðu Hálsnesi. Risu
þar einir 15 braggar og lítill, stein-
steypt stjórnstöð. Duflin lágu í fjór-
um röðum á svæði sem var um hálf
sjómíla á breidd, og mátti í stjórn-
stöðinni sjá á ljósaborði þegar skip
fór hjá hverju dufli og sprengja að
vild. Haft var uppi grænt flagg með

hvíttri skárönd skammt frá stöðinni að degi til og grænt ljós að nóttu er gaf skipstjórnarmönnum til kynna ef óhætt var að fara yfir tundurduflalögnina og hvaða hætta gæti stafað af því að leggjast við ankeri undan nesinu. Störfuðu 37 sjóliðar og liðsforingjar í stöðinni að jafnaði og sóttu allan sinn kost og annað til Hvítaness eða Reykjavíkur.

Albert Morris var ungur landgönguliði í breska flotanum og dvaldi á Hálsnesi frá vori 1943 til marsmánaðar árið eftir. Hann hafði þann starfa að annast aðdrætti til stöðvarinnar á vörubíl líkt og aðrir landgönguliðar sem störfuðu með flotanum hér á landi. Kol voru notuð til upphitunar og varð að sækja þau inn að Hvítanesi reglulega. Þá fór hann stundum til Reykjavíkur með liðsforingjana þegar þeir áttu þangað erindi. Sjóleiðin var einnig farin í sama tilgangi en lítil bryggja var reist undan stöðinni þar sem flutningabátar gátu lagst að.

Ekki var mikið við að vera í tundurduflastöðinni á Hálsnesi og leiddist sumum sjóliðunum afskaplega vistin á svo afskekktum stað. Höfðu þeir á orði að einungis daglegur rommskammturinn gerði lífið bærilegt, en sjóliðum á slíkum stöðum var skenktur rommskammtur líkt og væru þeir á skipi, enda allur rekstur og dagleg störf sniðin eftir því.

Albert Morris minntist góðra samskipta við hjónin að Hálsi, Gest Gísla Andrésón, hreppstjóra Kjósarhrepps, og Ólöfu Gestsdóttur, sem buðu honum og einum liðsforingjanum í stöðinni til kvöldverðar á gamlárskvöld. Gestur og Ólöf létust sviplega 8. desember 1948 er þau voru á heimleið frá Grjóteyri og óku bifreið sinni á ís yfir Meðal-

fellsvatn. Brast ísinn undan bifreiðinni sem sökk í vatnið og drukknðu hjónin þar bæði.

Tundurduflin þörfnuðust reglubundins viðhalds. Voru þau tekin upp með ákveðnu millibili af til þess gerðu skipi. Annaðist H.M.S. Blackbird þetta starf þá er Albert Morris dvaldi í stöðinni. Skipt var um biluð dufl og önnur sprengd í tilraunaskyni. Var þá nýr fiskur á borðum Bretanna í nesinu.

Þá kom fyrir að skip drægju akkeri sín inn í duflagirðinguna og flæktu í raflögnum og legufærum tundurduflanna svo taka varð þau upp og leggja að nýju.¹⁶

Andrés Andrésón frá Neðra-Hálsi segir samskiptin við sjóliðana á Hálsnesi hafa verið mjög góð. Þeir hafi langflestir verið rólyndir, rosknir menn, margir skoskir hafnarverkamenn frá Glasgow. Mjög fáir ungir menn hafi verið þar á meðal. Þrír eða fjórir höfðu þann starfa að gæta að umferð umhverfis stöðina og kom fyrir að þeir stugguðu við krökkunum sem sinntu æðarvarpi í nesinu og þóttu koma óþægilega nálægt þar sem svo leynileg starfsemi fór fram.¹⁷

Heimildir:

- 1 ADM 199/762: Sturges Force; Gunnar M. Magnúss: *Virkið í norðri, I*, bls. 57; Hjalti Sigurbjörnsson, viðtal við höfund 20. jan. 1997.
- 2 ADM 199/762: Sturges Force, Letter of Proceedings 27. maí 1940; RÚV Sjónvarp, „Hernám Islands“, fyrsti og annar þáttur, 10. og 17. maí 1990; Viðtal við Bert Ward fyrrverandi landgönguliða; Páll Ólafsson, Brautarholti: Viðtal við höfund 9. júlí 1997.
- 3 David Rissik: *The D.L.I. at War: The History of the Durham Light Infantry 1939-1945*. (Durham 1952), bls. 75-80; WO 176/287: British Troops in Iceland, Location Statement No. 1, 24. júní 1940; Alabaster Force, Location Statement No.

- 4, 17. júlí og No. 5, 29. júlí 1940; Alabaster Force Operation Order No. 2, 8. ágúst 1940, Sama endurskoðað 16. sept. og 1. nóv; Alabaster Force Operation Instruction No. 22 to Commander 10 D.L.I., 16. sept. 1940; Location Statement No. 6, 9. ágúst og No. 7, 18. ágúst 1940; Páll Ólafsson, viðtal við höfund 9. júlí 1997; Ellis & Chamberlain ed.: *Handbook on the British Army 1943* (Military Book Society England 1975), bls. 20-25; ADM 199/762: Sturges Force, skeyti Alabaster Force til hermálaráðuneytisins og flotamálaráðuneytisins 23. 7. 1940; Ross: *The History of the 1st Battalion Cameron Highlanders of Ottawa* (MG), bls. 13-14.
- 4 WO 176/290: Skýrsla yfirmanns Alabaster Force til hermálaráðuneytisins varðandi staðsetningu á strandvarnabyssum dags. 23. 8. 1940; Ross: *The History of the 1st Battalion Cameron Highlanders of Ottawa* (MG), bls. 13-16.
- 5 ADM 199/762: ACIC, Report of Proceedings, 22. júlí 1941; Góða almenna lýsingu á tundurduflum og vörnum gegn þeim er að finna í öðru bindi bókar Gunnars M. Magnúss, *Virkið í norðri*.
- 6 ADM 199/761: ACIC, Report of Proceedings, 31. des. 1941; T.V. Beswarick: Bréf til höfundar 26. sept. 1996; Peter Elliott: *Allied Minesweeping in World War 2*. (Annapolis 1979), bls. 23-34; R.M. Coppock, sögudeild flotans í breska varnarmálaráðuneytinu: Bréf til höfundar 11. apríl 1995.
- 7 Jurgen Rohwer: *Axis Submarine Successes 1939-1945*. (Annapolis 1983), bls. 195; Albert Parkinson, Immingham, skipverji á H.M.T. Nab Wyke: Bréf til höfundar 1. apríl 1994 og 2. júní 1996.
- 8 ADM 199/762: ACIC, Report of Proceedings, 22. júlí 1941; ADM 199/761: ACIC, Report of Proceedings, 31. des. 1941, 30. júní 1942 og 9. júlí 1943. Ministry of Defense (MoD), Naval Historical Branch (NHB), London: Anti-Submarine Fixed Defences 1939-45, bls 213-219.
- 9 ADM 199/762: Flotamálaráðuneytið til yfirmanns meginflotans, Summary of the Defences of Iceland, Faroes and Shetlands, 7. sept. 1940; Ministry of Defence (MoD), Air Historical Branch (AHB), London: Bréf R.C.M. Kings til höfundar 5. apríl 1995; U. S. Air Force Historical Institute, Maxwell AFB: History, 556th Signal Aircraft Warning Battalion 1941-1945.
- 10 F.H. Hinsley, E.E. Thomas, D.F.G. Ransom og R.C. Knight: *British Intelligence in the Second World War. Its Influence on Strategy and Operations, I-III*, (London 1979-1988), I, bls. 346; II, bls. 163-164; John Winton: *Ultra at Sea*. (New York 1988), bls. 1-7; Jurgen Rohwer: „Codes and Cyphers. Radio Communication and Intelligence“. *To die Gallantly*, ritstjórar Timothy J. Runyans og Jan M. Copes. (Oxford 1994), bls. 44-54; Edward E. Thomas: „A Naval Officer in Hut 3“; *Codebreakers. The Inside Story of Bletchley Park*, ritstjórar F.H. Hinsley og Alan Stripp. (Oxford 1993), bls. 421-445; Edward E. Thomas, Bretlandi: Viðtal við höfund 7. des. 1995.
- 11 W.G. Courtney í Knutsford í Cheshire: Bréf til höfundar 19. jan. 1994 og 24. apríl 1997.
- 12 ADM199/762: ACIC, Report of Proceedings, 22. júlí 1941; ADM 199/761: ACIC, Report of Proceedings, 31. des. 1941, Appendix II; MoD NHB: Anti-Submarine Fixed Defences, bls. 241-243.
- 13 ADM 199/762: Admiralty Local Defence Division til C-in-C Home Fleet, Summary of the Defences of Iceland, Faroes and Shetlands, 7. sept. 1940; Sama: FOIC til The Secretary of the Admiralty, Defences in Iceland, Information Thereon, 27. sept. 1940; Sama: ACIC, Report of Proceedings, 22. júlí 1941 og 31. des. 1941.
- 14 ADM 199/762: FOIC, Defences in Iceland, Information Thereon, 27. sept. 1940; WO 176/314: War Diary, Headquarters Fixed Defences Iceland, 1. maí 1941; Matthías Þorkelsson frá Útskálahamri: Viðtal við höfund 3. apríl 1997; Hjalti Sigurbjörnsson, Kiðafelli: Viðtal við höfund 20. jan. 1997.
- 15 WO 176/314: Coast Artillery Reconnaissance Report, líklega frá janúar 1942; ADM 199/761: ACIC, Report of Proceedings, 30. júní 1942; NARA: RG-338 Iceland Base Command, Box 68: 370.2, „Operations Reports-Combat 1942“, bréf bresku herstjórnarinnar á Íslandi til foringja bandaríska herráðsins á Íslandi, 7. apríl 1942; Sama: IBC Strength Report, 22. júní 1943. ADM 1/16725: ACIC til flotamálaráðuneytisins, Shore Defences of Ports in Iceland, 27. sept. 1943; Ólafur Jónsson frá Katanesi: Viðtal við höfund 16. júlí 1997.
- 16 ADM 199/762: ACIC, Report of Proceedings, 22. júlí 1941; ADM 199/761: ACIC, Report of Proceedings, 31. des. 1941, 30. júní 1942 og 9. júlí 1943; Albert Morris: Bréf til höfundar 21. jan. 1994 og 21. mars 1996; Haraldur Pétursson: *Kjósarmenn. Æviskrár*. (Reykjavík 1961), bls. 121.
- 17 Andrés Andrésson, Reykjavík: Viðtal við höfund 2. apríl 1997.

Flotabækistöð verður til

Undirbúningur að gerð skipalægis fyrir breska flotann í Hvalfirði hófst þegar eftir hernámið. Gera varð þar sjómælingar og leggja legufæri er nægðu stærstu herskipum. Þá varð að koma fyrir varnarbúnaði er hindraði árás skipa og kafbáta óvinnarins.

H.M.S. Guardian, 2.860 tonna skip sérhæft til lagningar kafbátaneta, hóf að leggja net fyrir þveran fjörðinn við Hvalfjarðareyri fljótlega eftir komu herliðsins. Hlé varð þó á þessu starfi er skipið steytti á skeri og skemmdist svo að það varð að halda frá landinu til viðgerðar. Varð skipið samferða herflutninga-skipunum Lancastria og Frankonia til Belfast 21. maí.

Hinn sjötta júní kom sjómælinga-skipið H.M.S. Challenger til Hvalfjarðar og hóf mælingar í firðinum. Þá komu skip til lagningar tundurdufla í byrjun september. Lagði togarinn Aley tundurduflagirðingu þvert yfir fjörðinn frá Hálsnesi. Duflin sem sprengja mátti úr landi voru flutt til landsins á skipinu Manchester City, en bæði þessi skip voru sérhæfð til tundurduflalagna. Lögðu þau síðan tundurduflagirðingar í Hrútafirði, Eyjafirði og Seyðisfirði.

Auk viðbúnaðar í Hvalfirði voru lagðir kaplar á sjávarbotninn milli Gróttu og Akraness sem mældu breytingar á segulsviði og gáfu til kynna þegar skip sigldu yfir. Var ofangreindum verkefnum lokið síðari hluta septembermánaðar og þá einnig uppsetningu strandvarnarbyssnanna að Útskálahamri,

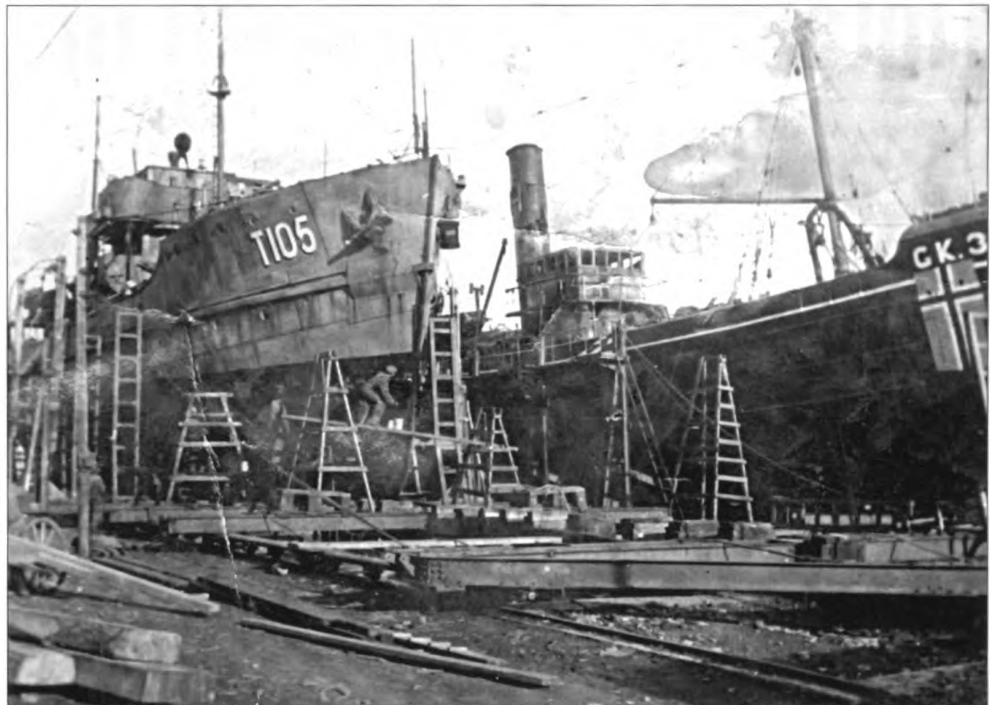


Kristín Bergþórsdóttir með tvíburana Þóru og Björgu, dætur hjónanna í Hvítanesi, sumarið 1941. Kristín giftist Sigurjóni, bróður tvíburanna. Hjálparbeitiskip liggur á firðinum. (Guðrún Gísladóttir)

Dalsmynni, Valhúsahæð og Hvaleyri við Hafnarfjörð.¹

Skip breska flotans fóru að hafa viðdvöl í Hvalfirði á síðari hluta ársins þegar ofangreindum varnarbúnaði hafði verið komið fyrir. Skip norðurgæslunnar gátu nú tekið eldsneyti í Hvalfirði. Í bréfi breska flotamálaráðuneytisins til hermálaráðuneytisins 19. júní kemur fram sú áætlun flotans að nota skipalægið í Hvalfirði til að veita hjálparbeitiskipum eldsneyti og sem lægi fyrir orrustuskip og flugmóðurskip meginflotans þegar þurfa þætti auk aðstöðu fyrir flugbáta. 18. nóvember ákvað flotamálaráðuneytið að hjálparbeitiskip skyldu alfarið annast eftirlit vestur af landinu sökum þeirrar slæmu útreiðar er þessi skip höfðu hlotið á öðrum slóðum af völdum kafbáta. Í desember var síðan ákveðið að þessi skip gerðu út frá Halifax og fylgdu skipalestum þaðan áleiðis til Bretlands uns komið væri djúpt á móts við Reykjanes. Skyldi þá haldið í tvær eftirlitsferðir á hafsvæðinu milli Íslands og Grænlands með viðkomu í Hvalfirði til eldsneytistöku og annarri skipalest síðan fylgt til Halifax.²

Togarinn H.M.S. Elm, T-105, við hlið bv. Júní, GK-345, frá Hafnarfirði í slíppnum í Reykjavík. Eins og sjá má eru skipin nokkuð ólík að gerð. Júní, sem smíðaður var í Englandi árið 1920, var af hefðbundinni gerð togara þess tíma. Elm var af endurbættri gerð er smíðað var fyrir breska flotann til eftirlitsstarfa og tundurdufla- og kafbátavarna á síðari hluta fjórða áratugarins. Elm var tekinn í notkun í árslok 1939 og seldur einkaaðilum eftir stríð. (William Gowen)

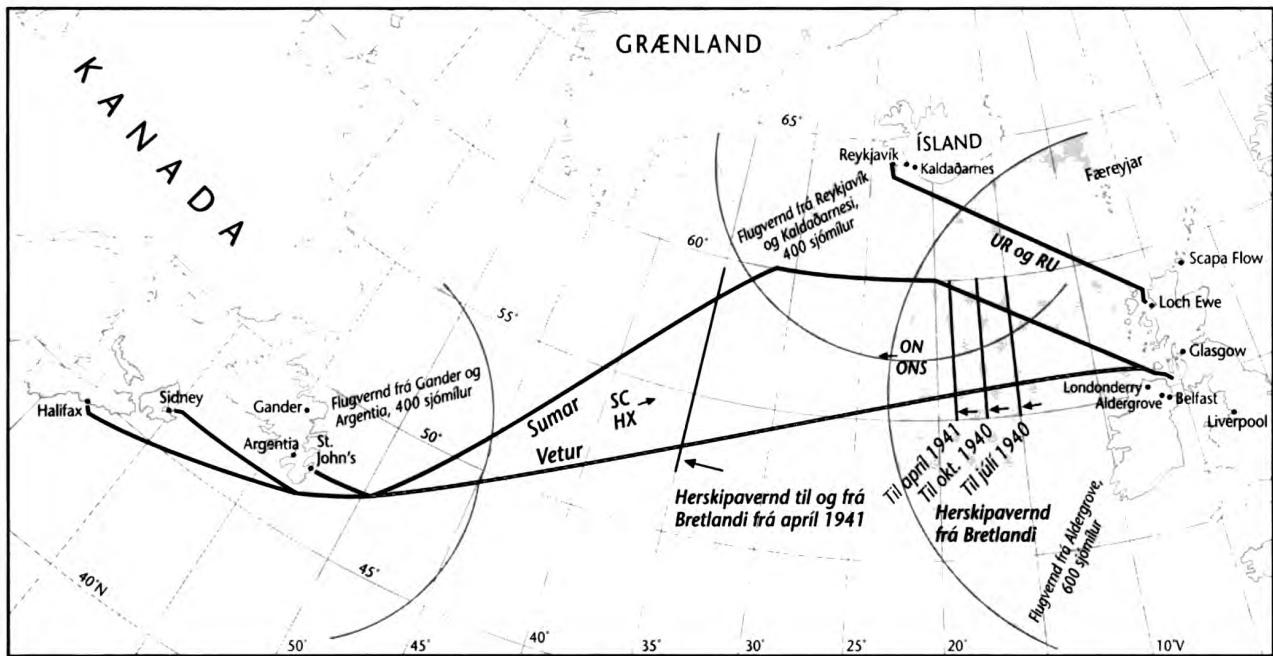


Er leið á veturinn harðnaði sókn þýskra kafbáta og fyrirséð þótti að þeir myndu sækja mjög í sig veðrið með vorinu. Áhrif nýrra bækistöðva á Vesturströnd Frakklands bætti verulega árangur þýska kafbátalotans þó lítið væri eins og lýst er í 2. kafla. Ljóst var að auka þyrfti fylgd með skipalestum og fylgja þeim mun lengra vestur á Atlantshaf en verið hafði. Skortur á fylgdarskipum og flugvélum, svo og aðstöðu fyrir hvort tveggja í Skotlandi og Norður-Írlandi, var þó fjötur um fót. Þá skorti breska flotann langdræg fylgdarskip er kæmust þvert yfir Atlantshafið án þess að taka eldsneyti. Aðstaða til eldsneytistöku á Íslandi var því nauðsynleg, ásamt aðstöðu fyrir langdrægar eftirlitsflugvélar, ætti að fylgja skipalestum vestar en þegar var gert.

Í febrúar og mars samþykkti breska stjórnin ráðstafanir til þess að styrkja varnir skipalesta á Atlantshafi og Churchill forsætisráðherra

gaf út yfirlýsingu þess efnis að einskis skyldi látið ófreistað til að svo mætti verða. Umsvif flota og flughers áttu því eftir að aukast verulega hér á landi á árinu 1941.³

Yfirmaður flotans á Íslandi, Scott flotaforingi, var kallaður til ráðstefnu með yfirmönnum sínum í London í fyrstu viku mars vegna áætlana um aukin umsvif í Hvalfirði. Fram að þeim tíma hafði viðbúnaðurinn einungis miðast við stuttar heimsóknir nokkurra eftirlitsskipa til eldsneytistöku úr birgðaskipum eins og að framan greinir. Hugðist yfirstjórn flotans nú koma þar upp aðstöðu fyrir fjölda beitskipa, tundurspilla og fylgdarskipa auk orrustuskipa meginflotans til lengri eða styttri dvalar. Skyldu þau taka eldsneyti, vatn og aðrar birgðir, auk þess að fá gert við bilanir og katla hreinsaða, og næði fyrir áhafnirnar svo að þær gætu notið hvíldar og afþreyingar. Var firðinum því ætlað að verða flotabækistöð í stað



skipalægis með takmarkaðri þjónustu eins og gert var ráð fyrir í fyrstu áætlunum.

Þessi ráðstöfun krafðist birgða- og viðgerðarskips, vörugemylna og annarra þjónustustofnana í landi auk fullkominna fjarskipta- og samgöngumannvirkja. Ljóst var þó að slíkri aðstöðu yrði ekki komið upp í einu vetfangi og yrði þess vart að vænta fyrir en í septemberlok.

Þróun baráttunnar á hafinu leyfði þó ekki neina bið og kom það Scott flotaforingja ekki á óvart er hans beið skeyti við komuna aftur til Íslands þess efnis að þrjár deildir fylgdarskipa og ein kaþátaleitardeild yrði send til Íslands strax viku síðar. Fjölgaði skipum í umsjá flotaforingjans við þetta úr 25 í 65. Olli þessi ráðstöfun verulegri röskun og auknu álagi á þá starfsemi er fyrir var, einkanlega í Reykjavíkurböfn, sem var mjög lítil og þegar full af skipum.

Viðgerðaraðstaða var af skornum skammti. Flotinn réð ekki yfir neinni slíkri aðstöðu sjálfur og Vél-

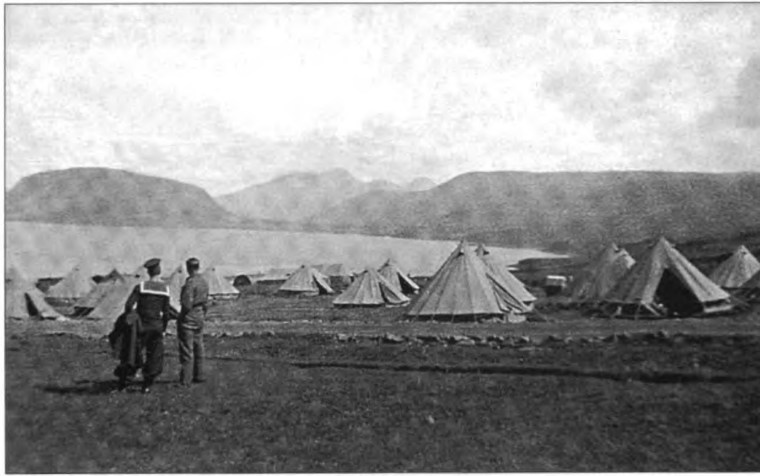
smiðjan Hamar var eina fyrirtækið sem annast gat þær viðgerðir sem þurftu. Var þar í nógu að snúast.

Um fjórðungur fylgdarskipanna er komu til hafnar á milli ferða þarfnadist viðgerðar af einhverju tagi eftir óblíða vetrarveðráttu á Norður-Atlantshafi, sem fæst þeirra voru gerð fyrir.

Skortur á mannafla háði flota-stjórninni í Reykjavík í fyrstu svo sinna mætti öllum þeim verkefnum sem henni voru lögð á herðar. Annast varð björgun skipsflaka og viðgerðir. Veita þurftu skipbrotsmönnum, sem stundum komu til landsins í stórum hópum, lækni-hjálp og aðra aðhlynningu og flutning til Bretlands. Auk þess þurfti að reka fjarskiptastöðvar og strandvarðastöðvar, annast sjóflutninga til og frá landinu og halda uppi strandferðum með vistir og annan varning til herliðsins allt landið um kring.⁴

Í júlímánuði árið 1940 hafði breski flotinn einungis getað fylgt skipalestum austur að 17. gráðu vestur, eða um 300 sjómíliur vestur

Teikning: Leiðir skipalesta og drægi fylgdarskipa og flugvéla þeim til stuðnings 1940-'41. Ein flugvél á sveimi umhverfis skipalest gat komið í veg fyrir að kaþátahópur kæmist í skotstöðu. Stuðningur flugvéla dugði þó skammt að nóttu, þegar kaþátar létu helst til sín taka, þangað til ratsjain varð algengt hjálpartæki flug-áhafnanna. Flugvélar sátu gjarna fyrir kaþátum á leið til og frá heimahöfn-um. Er leið á styrjöldina færðust átakasvæði kaþátanna út á Atlantshafi þar sem þeir voru óhultir fyrir eftirlitsflugvélum bandamanna sem höfðu bæhistöðvar á Bretlands-eyjum, Íslandi, Grænlandi og Nýfundnalandi. (GÓI, FKE)



Sjólíði og hermaður við tjaldbúðir breska hersins í Hvítanesi vorið 1941. Múlafljall, Botnssúlur og Þrándarstaðarfljall í baksyn. (Harry C. Teale)

af Írlandi. Með tilkomu eldsneytis-aðstöðu á Norður-Írlandi í október sama ár lengdist þessi leið um 100 sjómílu. Er fylgdarskip hófu að hafa viðdvöl í Hvalfirði í apríl 1941 var fyrst hægt að veita skipalestum vernd lengra vestur. Nutu þau nú fylgdar allt vestur að 35. lengdar-gráðu sem liggur u.þ.b. miðja vegu milli Hvarfs og Íslands. Þá varð að verja skipalestirnar fyrir þýskum víkingaskipum sem alltaf mátti búast við að legðu leið sína út á Atlantshaf. Fylgdi hverri skipalest því eitt beitiskip, hjálparbeitiskip eða orrustuskip. Orrustuskip gátu siglt alla leið til Kanada, en hjálparbeitiskipin tóku eldsneyti í Hvalfirði.⁵

Til viðbótar Kaldaðarnessflugvelli, þar sem litlar flugvélar hófu flug þegar í ágúst 1940, hófst herstjórnin handa við lagningu stærri flugvallar í Vatnsmýrinni í Reykjavík í september sama ár. Unnið var við bæði þessi verkefni um veturinn svo gera mætti þaðan út stærri eftirlits- og sprengjuflugvélar til kaþbátaleitar. Er sókn kaþbáta á Atlantshafi jókst vorið 1941 var settur enn frekari kraftur í þessar framkvæmdir og allt tiltækt vinnuafli, þar á meðal fjölmargir hermenn.⁶

Eftirlit með skipaleiðum úr lofti og samræmdar aðgerðir flughers og flota jukust til mikilla muna í apríl er Lockheed Hudson flugvélar 269. flugsveitar breska flughersins hófu eftirlitsflug frá Kaldaðarnesi ásamt sveit Catalina-flugbáta er aðsetur höfðu á Skerjafirði ásamt móðurskipinu S.S. Manela. Sameiginlegri stjórnstöð flughers og flota var komið á fót í húsnæði Menntaskólans í Reykjavík sem annaðist samræmingu aðgerða á hafinu. Var skipalestum sem orðið höfðu fyrir töluverðum áföllum af völdum kaþbáta í aprílmánuði nú stefnt norðar til að njóta verndar flugvéla og skipa frá Íslandi. Reykjavíkurflugvöllur var einnig tilbúinn til notkunar í júlí og gátu flugvélar breska flughersins þá veitt skipalestum vernd í allt að 700 sjómílna fjarlægð frá Bretlandseyjum, 600 sjómílum frá ströndum Kanada og 400 sjómílum suður af Íslandi. Suðvestur af landinu var enn 300 sjómílna breitt svæði er flugvélar náðu ekki til og átti eftir að verða blóðvöllur þýsku kaþbátanna uns langfleygari flugvélar komu til sögunnar tveimur árum síðar.⁷

Þó svo að aðstaða á Íslandi hafi aukið öryggi skipalestanna verulega suður af landinu þótti útgerð frá Íslandi ekkert sældarbrauð eins og söguritari breska flotans í síðari heimsstyrjöldinni, S.W. Roskill sjóliðsforingi, komst að orði:

„Af þessu sést að í upphafi þessa tímabils varð mönnum fyrst að fullu ljós sú framsýni sem fólst í hernámi Íslands árið áður og kostur þess. Skip meginflotans og flotastjórnarinnar á vestanverðum Bretlandseyjum, flugmenn 15. flugdeildarinnar, fjölmörg bandarísk og kanadísk fylgdarskip auk

Óteljandi kaupskipa bandamanna fengu nú að kynnastratti og eyðilegri strönd landsins og djúpum fjörðum með höfnum þar sem haldlíttill botn og snögg og ofsa-fengin veðrabrigði ollu stöðugum áhyggjum. Hin lúmska íslenska vetrarveðrátt, ótryggar hafnir og vissan um að litla hvíld væri þar að hafa olli snemma sérstakri óbeit meðal bresku sjóliðanna. Að koma til hafnar eftir harða baráttu við óvininn og náttúruöflin og finna þar fyrir sömu öfl í engu minni ham varð fljótt tilefni til kaldhæðinnar gamansemi. Hversu djúpstæð og réttmæt sem andúð sjóliðanna kann að hafa verið gerðu samt sem áður allir sér ljóst sem þátt áttu í orrustunni á Atlantshafi, að Ísland lék nú mikilvægt hlutverk í hildarleiknum.⁴⁸

Til þess að svo mætti verða varð þó að koma upp nauðsynlegri aðstöðu hið fyrsta. Í áætlunum flotans var gert ráð fyrir byggingu flota-stöðvar í Hvalfirði sem annast gæti viðhald kaþátaneta og tundurdufla í firðinum sem taka varð upp reglulega til hreinsunar og endurnýjunar. Smíða yrði bryggju svo skip er sinntu þessu starfi gætu losað og lestað búnaðinn eftir þörfum og einnig verkstæði og geymslúhúsnæði. Þá varð að leggja vatnsveitu svo færa mætti skipum vatn á legunni auk þess að finna skotfærageymslum stað sem geyma skyldufjöldu djúpsprengna og önnur skotfæri fyrir herskipin. Var flotastöðinni valinn staður í Hvítanesi og hófust framkvæmdir þar strax um vorið. Skotfærageymslum var síðar valinn staður í Hvammsvík og á Hvammshöfða reis stjórnstöð skipa-umferðar í firðinum.

Viðgerðar- og birgðaskipið

H.M.S. Hecla kom til hafnar í Hvalfirði hinn 11. júlí. Skyldi skipið veita bresku og kanadíska fylgdarskipunum birgðir og viðgerðarþjónustu á milli ferða, en eldsneyti tóku þau úr olíuskipum sem jafnan lágu í firðinum. Lagðist Hecla við ankeri innan við Hvítanes, rétt sunnan við Þyrilsnes.⁹

Við endurskipulagningu áætlana um skipalægið í Hvalfirði var ljóst að tryggja yrði loftvarnir svo mikilvægrar bækistöðvar, vegna hættunnar af því að þýski flugherinn freistaðist til þess að gera loftárásir á fjörðinn. Þessi áætlun féll að áætlunum um loftvarnir landsins í heild sem Curtis hershöfðingja var mjög í mun að færðar yrðu í viðunandi horf. Ítrekaðar óskir höfðu komið frá honum sumarið og haustið 1940 um fleiri loftvarnabyssur, einkanlega í Reykjavík. Vopn voru þó af mjög skornum skammti í Bretlandi og gekk svo langt að Churchill forsætisráðherra bannaði að sendar yrðu fleiri byssur til Íslands án leyfis hans.

Lagðist nú flotamálaráðuneytið á sveif með Curtis og samþykkti yfirherraðið í aprílþyrjun að sendar yrðu alls 36 stórar og 28 smærri loftvarnabyssur til Íslands á árinu. Var átta byssum af hvorri gerð komið fyrir í Hvalfirði.¹⁰

Sömu sögu var að segja af óskum um orrustuflugvélar til loftvarna. Öllum slíkum beiðnum herstjórnarinnar á Íslandi var synjað á þeirri forsendu að engar flugvélar mætti missa frá loftvörnum annars staðar þar sem meira lægi við. Þrátt fyrir að þýskar flugvélar gætu hugsanlega gert loftárásir á Ísland frá flugvöllum sínum í Noregi væru litlar líkur á því sökum fjarlægðar. Þá hefðu þær fáu flugvélar sem lögðu



Norska eftirlitsskipið Nordkapp, eitt sjö skipa norska flotans er störfuðu hér á landi á stríðsárunum, í Hvalfirði síðari hluta janúar 1942. (IWM A-7321)

leið sína til landsins á árinu 1940 einungis verið í könnunarflugi.

Á þessu varð þó breyting eftir að nýr yfirmaður flughersins á Íslandi ritaði yfirmanni strandgæsludeildar flughersins bréf þess efnis að þýskar könnunarflugvélar gætu flogið að vild yfir landið óáreitnar. Tók hann sem dæmi skotárás sem gerð var á Ölfusárbrú á Selfossi 9. febrúar með þeim afleiðingum að einn hermaður lést og annar særðist. Viðtakandinn, Sir Frederick Bowhill, varaði flotamálaráðuneytið við því að þýski flugherinn gætu hugsanlega tekið upp nýjar og harðari aðgerðir en árið áður, t.d. skyndiárásir með Heinkel 111 eða Focke-Wulf Condor flugvélum sínum.

Var flotamálaráðuneytið samþykkt þessu mati og óskaði þegar eftir að send yrði sveit tveggja hreyfla Beaufighter-flugvéla til Íslands. Síðar í aprílmánuði óskaði flotastjórnin enn fremur eftir sex Hawker Hurricane orrustuflugvélum. Þetta var samþykkt, en sökum þess hversu illa Beaufighter-vélarnar þóttu henta til starfa á

Íslandi og að þeirra var frekar þörf annars staðar varð niðurstaðan sú að sendar voru alls 10 Hurricane-flugvélar sem komu til Reykjavíkur í júlímánuði.¹¹

Þáttur Norðmanna

En Bretum bættist liðsauki á Íslandi líkt og áður hafði gerst er Kanada-menn komu til landsins. Skömmu fyrir uppgjöf Noregs, í kjölfar innrásar Þjóðverja vorið 1940, flúði Haraldur konungur og ríkisstjórn Noregs til Bretlands. Þaðan skyldi baráttunni gegn Þjóðverjum haldið áfram við hlið bandamanna. Norski kaupskipaflotinn, sem var í förum um allan heim, skipti auðvitað sköpum í þessari baráttu enda komust Þjóðverjar einungis yfir brot af honum við innrásina. Þannig gat norska útlagastjórnin í London lagt bandamönnum til samtals 985 skip í júní 1940. Er talið að norsk skip hafi flutt þriðjung alls varnings sem Bretar fluttu inn á stríðsárunum og misst við það um helming skipa og 10% sjómanna kaupskipaflotans. Fjöldi Norðmanna komst til Bretlands eftir fall Noregs þar sem þeir gáfu sig fram til þjónustu ýmist fyrir kaupskipaflotann eða sveitir frjálsra Norðmanna sem útlagastjórnin stóð fyrir.¹²

Fljótlega tóku norsk fiskiskip að koma til Íslands með flóttafólk og voru þau tekin í þjónustu breska flotans, með áhöfnum, og höfð í strandferðum með varning fyrir herliðið eða til eftirlits, en flóttamennirnir sem með þeim komu gengu í raðir frjálsra Norðmanna í Bretlandi.

Landher og floti frjálsra Norðmanna starfaði einnig á Íslandi.



N-3PB-flugvél frjálsra Norðmanna á Akureyri vorið 1942. (Íslenska Flugsögufélagið, Breddo Thurmman-Nielsen)

Sumarið 1940 var ákveðið, að ósk yfirmanns breska hersins á Íslandi, að stofna skíðasveit norskra hermanna til leitar- og björgunarstarfa ásamt því að þjálfa breska hermenn í vetrarhernaði. Sveitin, sem hafði um 60 manns á að skipa í árslok, fékk aðsetur á Akureyri.

Framkvæmd áætlana um að Bandaríkjaher leysti Bretana af hólmi breyttist og urðu á henni verulegar tafir. Churchill, forsætisráðherra Bretana, fékk þá hugmynd að þar eð fyrirséð væri að 49. herdeildin kæmi heim frá Íslandi um haustið skyldi hún þjálfað til vetrar- og fjallahernaðar um veturinn. Fékk norska sveitin það hlutverk að þjálfa Bretana og setti á fót skóla á Akureyri, en fjöldi manna í sveitinni hafði aukist á árinu 1941 uns hún hafði um 110 menn í sínum röðum og var skipulögð sem undirfylki. Þá höfðu Norðmennirnir á Akureyri einnig fengið það hlutverk að manna litla eftirlits- og veðurathugunarstöð á Jan Mayen. Skiptust liðsmenn sveitarinnar á

um að dvelja þar og við kennslu á Akureyri.

Í ljós kom að þjálfun liðsmanna bresku herdeildarinnar í vetrarhernaði næði ekki tilgangi sínum og var hætt við að gera hana að fjallaherdeild. Norðmennirnir fengu síðar sams konar hlutverk við þjálfun bandarískra hermanna í smærri stíl á Vindheimajökli og Eyjafjallajökli. Norska undirfylkið starfaði á Akureyri þar til það var flutt til Skotlands í júní 1944.

Bretar tóku fljótlega að nota nokkur lítil eftirlitsskip norska flotans til fylgdar skipum og til tundurduflaslaðingar með ströndum Íslands. Einnig sáu þessi skip um að halda uppi samgöngum við eftirlitsstöð Norðmanna á Jan Mayen. Sumarið 1941 voru 8 hraðskreiðir, norskir fallbyssubátar gerðir út til eftirlits frá Reykjavík og Vestmannaeyjum. Sýndi það sig þó fljótt að þessir léttu bátar, þó hentugir væru innan skerja, máttu sín lítills við íslenskar aðstaður og héldu þeir til baka í september.¹³

Norski flotinn tók einnig þátt í eftirlitsflugi frá Íslandi. Við hernám Þjóðverja átti flugdeild norska flotans von á eins hreyfils sjóflugvélum af gerðinni N-3PB frá bandarísku Northrop-verksmiðjunum. Er smíði þeirra var lokið vorið 1941 var ákveðið að senda þær til Íslands og stofna flugsveit norska flotans, þar sem flugvélar af þessari gerð var ekki að finna í breska flughernum og því enga varahluti fyrir þær að finna í Bretlandi. Reyndar voru þetta einu flugvélar þessarar gerðar sem verksmiðjurnar smíðuðu. Flugher frjálsra Norðmanna var um þessar mundir í þjálfun í Kanada.

330.(N) flugsveitin, flugsveit frjálsra Norðmanna, var stofnuð í Reykjavík 25. maí 1941 og stjórnaði breski flugherinn hér aðgerðum hennar sem skyldu vera kaupskipavernd, kafbátaleit, könnunarflug og fleira er til féll. Fékk sveitin flugvélar sínar, 18 að tölu, til landsins með norska flutningaskipinu Fjordheim 19. maí, en nokkurn tíma tók að setja þær saman og gera flugsveitina starfhæfa. Voru vélar settar saman í flugskýlinu í Vatnagörðum sem gjarna var nefnt eftir ítalska flugkappanum Balbo er hér hafði viðdvöl í Atlantshafsflugi sínu sumarið 1933. Í sveitinni voru rúmlega 200 menn og hóf hún að fljúga í júní.

Höfuðstöðvar norsku flugsveitarinnar voru í Corbett-búðunum í Nauthólsvík, rétt austan við suður-enda flugbrautarinnar, og voru þar brotin stæði í sjávarbakkann flugvélunum til skjóls. Í Reykjavík voru

6 flugvélar starfræktar en jafnframt komið upp útibúum á Akureyri og Búðareyri við Reyðarfjörð með þremur vélum á hvorum stað til eftirlits með leiðum Rússlands-skipalestanna úti fyrir Norður- og Austurlandi. Voru 6 vélar til vara og settar saman eftir þörfum. Þriggja manna áhöfn var á þessum flugvélum, sem voru frekar langdrægar og hraðfleygar. Það háði þeim þó að þær höfðu einungis einn hreyfil og skorti afísingarbúnað. Norðmennirnir létu það ekki aftra sér og sköpuðu sér frægð fyrir að halda uppi viðtæku eftirlitsflugi næstum hvernig sem viðraði sökum þess hve þörfin var brýn. Svo vaskleg framganga hlaut þó að kosta sitt og tapaði sveitin 6 flugvélum um veturinn.

Sumarið 1942 var flugvélum sveitarinnar í Reykjavík lagt eftir dygga þjónustu og 5 Catalina-flugbátar, sem fengnir voru að láni frá breska flughernum, teknir í notkun í þeirra stað. Flugbátarnir voru í alla staði mun öflugri og hentugri fyrir starfsemi sveitarinnar og leiddi þessi breyting af sér fjölgun sveitarmanna í rúmlega 400. Var nú aðeins tímaspursmál hvenær flugsveitinni yrðu fengnar hentugri flugvélar og í lok ársins 1942 var sveitin flutt til Skotlands, að frátöldum þeim hluta er starfaði á Reyðarfirði þar sem Northrop-vélar voru gerðar út til vors 1943. Í Skotlandi fékk flugsveitin fjögurra hreyfla Sunderland-flugbáta til umráða og flaug þeim frá Hjaltlandseyjum til stríðsloka.¹⁴

Heimildir:

- 1 ADM 199/762: Convoy Alabaster, Report of Proceedings, from Commander of Convoy in SS Franconia, 26. maí 1940; Sama: NOCIC, Report of Proceedings, 15. júní 1940; Sama: FOCIC til Secretary of the Admiralty, Defences In Iceland, 27. sept 1940; J.J. Colledge: *Ships of the Royal Navy. A Historical Index*, 1. (New York 1969) og 2. (New York 1979).
- 2 ADM 199/761: Admiralty Local Defence Division til hermálaráðuneytisins, Anti-Aircraft Defences of Iceland and the Faeroes, 19. júní 1940; Roskill: *The War at Sea, I*, bls. 264-266.
- 3 Sama heimild, bls. 345, 342, 362, 364.
- 4 ADM 199/762: ACIC, Report of Proceedings, 22. júlí 1941.
- 5 Roskill: *The War at Sea, I*, bls. 451-2.
- 6 Bittner: *Lion and the White Falcon*, bls. 82-85.
- 7 Roskill: *The War at Sea, I*, bls. 451-2, 459, 463.
- 8 Sama heimild, bls. 452-453.
- 9 ADM 199/762: ACIC, Report of Proceedings, 22. júlí 1941 og 21. september 1941.
- 10 Bittner: *The Lion and the White Falcon*, bls. 77-79; N.W. Routledge: *Anti-Aircraft Artillery 1914-55*, History of the Royal regiment of Artillery. (London 1994), bls. 210-11.
- 11 Bittner: *The Lion and the White Falcon*, bls. 66-68; Hörður Geirsson: Samantekt um ferðir þýskra flugvéla yfir og við Ísland 12. júlí 1940 - 2. maí 1945. Handrit; Guðmundur Kristinsson: *Saga Selfoss, II*. (Selfossi 1995), bls.327-329; ADM/764: ACIC, Report of Proceedings, 21. sept. 1941; Capt. A.P. Whitehead: The 1st Battalion Tyneside Scottish. The Black Watch - Royal Highland Regiment. (Perth, Skotlandi 1947), bls. 30.
- 12 Jon Rustung Hegland: *Nortraships Flåte*. Krigsseilasen under den allierte defensiv, 1. Del 1940-1941. (Oslo 1977), bls. 11, 12, 35, 36; Sama: 2. Del 1942-1945, bls. 396-398; C.B.A. Behrens: *Merchant Shipping and the Demands of War*. History of the Second World War, United Kingdom Civil Series. (London 1955), bls. 91-94; Atle Thowsen: „Business Goes to War. The Norwegian Merchant Navy in Allied War Transport“. *Britain and Norway in the Second World War*. Ritstjóri Patrick Salmon. (London 1995), bls. 51-64.
- 13 Olav Riste: Island I norsk krigspolitikk 1940-1945. Erindi flutt á 20. þingi norrænna sagnfræðinga í Reykjavík 1987; Bittner: *The Lion and the White Falcon*, bls. 135-138; Bittner: *The British Occupation of Iceland 1940-1942*, bls. 525-26; Óþekktur höfundur. „Í heimsstyrjöld á heimsskauti“. Þýdd grein úr *The Wide World Magazine*. *Tímaritið Úrval*, 5. tbl., sept-okt 1945; ADM 199/762: ACIC, Report of Proceedings, 22. júlí 1941; ADM 199/764: ACIC, Report of Proceedings, 21. september 1941; WO 176/289: Iceland Force Operation Instruction No. 68, 24. nóv. 1941, Organisation of 49 Mountain Division; Jón Hjaltason: Hersetan á Akureyri 1940-1941. Óprentuð cand. mag. ritgerð í sagnfræði við H.Í. 1987.
- 14 Ragnar J. Ragnarsson: „Ferill einnar flugvélar, Northrop N-3PB Nr. 20“, *Flugsagan*. Ársrit Íslenska flugsögufélagsins, 1. tbl., 1979; Wilhelm Mohr: „The Contribution of the Norwegian Air Forces“. *Britain and Norway in the Second World War*. Ritstjóri Patrick Salmon. (London 1995), 87-89.

Bryndrekar undan Íslandsströndum

Frægasta og ein mesta hildur sem háð hefur verið á Norður-Atlantshafi á síðari tímum er án efa orrusta breska heimaflotans við þýsku orrustuskipin Bismarck og Prinz Eugen vorið 1941. Lauk þeirri viðureign svo að flaggskipum beggja var sökkt.

Flaggskip breska flotans var orrustubeitiskipið Hood, stærsta herskip veraldar, 41.000 lestir að stærð. Þetta stolt bresku þjóðarinnar var tekið í notkun árið 1920 og var því komið til ára sinna við upphaf síðari heimsstyrjaldarinnar. Bismarck, sem hleypt var af stokkunum árið 1939, var af nýrri kynslóð orrustuskipa, búin hraða orrustubeitiskipa, sterkari brynvörn og vopnum af nýjustu gerð. Laust bryndrekunum tveimur saman að morgni 24. maí 1941 um 200 sjómílum vestur af Reykjanesi og lauk þeirri snörpu viðureign svo að Hood sprakk í loft upp og sökk er kúla úr byssum Bismarck hafnaði í skotfærageymslu. Fórust þar 1.419 menn úr áhöfn skipsins. Einungis 3 sjóliðar komust af. Örlög Bismarck og meginþorra áhafnarinnar réðust þremur dögum síðar er breski flotinn náði skipinu undan suðvesturströnd Írlands á leið til Brest í Frakklandi. Verður hér gerð grein fyrir aðdraganda þeirrar viðureignar og rás atburða er urðu skammt undan Íslandsströndum.

Fyrir daga nútíma flugmóðurskipa voru orrustuskip stærstu og öflugustu herskip síns tíma. Skip þessi voru þungvopnuð, búin sterkri brynvörn og gátu mætt

hvers kyns herskipum óvinarins, en voru sökum þyngdar brynvarnarinna fremur hægfara. Fyrir daga flugvélarinnar stóð orrustuskipum helst ógn af litlum, mjög hraðskreiðum tundurskeytabátum, sem þróuðust seint á nítjándu öld, og síðar tundurspillum. Það voru í raun öflugri tundurskeytabátar sem fylgt gátu orrustuskipunum og var ið þau ásamt beitiskipum er voru augu og eyru flotans. Beitiskip féllu að stærð og búnaði á milli tundurspilla og orrustuskipa og flokkuðust í létt beitiskip, búin byssum með allt að 6 þumlunga hlaupvídd og þung beitiskip, búin stærri byssum, gjarna 8 þumlunga. Skip þessi voru hraðskreið og gátu starfað sjálfstætt langt frá heimahöfnum að eftirliti með skipaferðum og hafnbannsvörslu eða herjað á óvinakaupskip og hafnir.

Eftir heimsstyrjöldina fyrri báru flest beiti- og orrustuskip litlar sjóflugvélar ætlaðar til könnunarstarfa, enda ratsjárnúnaður ekki kominn til sögunnar. Orrustubeitiskip voru enn ein tegund herskipa, jafnstór en léttari og hraðskreiðari en orrustuskipin, búin jafnstórum fallbyssum en minni brynvörn. Þessum skipum var þó ekki ætlað að mæta orrustuskipum óvinarins heldur skáka beitiskipum hans er herjuðu á kaupskip og var því hraði og vopnabúnaður mikilvægari en brynvörn.

Þróun ofanefndra herskipagerða á millistríðsárunum mótaðist mjög af afvopnunarsamningum og takmörkunum er ætlað var að

H.M.S. Suffolk við eftirlit á Grænlandssundi skömmu eftir viðureignina við Bismarck. Beitiskipið Suffolk var 10 þúsund lestir að stærð og smíðað samkvæmt ákvæðum alþjóðasamnings er takmarkaði stærð beitiskipa við þá stærð og fallbyssur þeirra við 8 þumlunga hlaupvídd. Skip af þessari gerð voru nefnd eftir sýslum í Englandi, en lítilsháttar munur var á gerð þeirra. Voru H.M.S. Norfolk og H.M.S. Berwick systurskip Suffolk og voru þau síðarnefndu tekin í notkun árið 1927. (IWM A-4168)



stemma stigu við vopnakaþhlaupi flotaveldanna. Nýjar gerðir orrustuskipa sem teknar voru í notkun í síðari heimsstyrjöldinni sameinuðu kosti orrustuskipa og orrustubeitiskipa. Þróunin í flugtækni og tilkoma nýtísku flugmóðurskipa og langdrægra flugskeyta eftir stríðið gerði úrelta þessa bryndreka, er flotaveldin höfðu forðum byggt veldi sitt á, en tundurpillar og beitiskip héldu velli og þróuðust áfram í takt við nýja tíma.¹

Þrátt fyrir endalok vasaorrustuskipisins Graf Spee í desember 1939 og getið er í 2. kafla sat þýski flotinn ekki aðgerðalaus. Velgengni þýskra herja á öllum vígstöðvum sumarið 1940 jók mönnum ásmegin. Þeir réðu nú allri strandlengjunni frá Norður-Noregi og suður til Spánar sem var langt umfram björtustu vonir manna einungis fáum mánuðum fyrr. Varnarlína breska flotans á norðurslóðum var nú eina hindrunin í vegi þýskra herskipa og

kafbáta á leið til árása á skipaleiðirnar á Atlantshafi. Að herför lokinni gátu þau horfið til hafna í Frakklandi. Mönnum í yfirstjórn þýska flotans var í mun að sanna að orrustuskip ættu sér enn tilgang og skipulögðu leiðangra þeirra út á Atlantshaf veturinn 1940-41. Jafnframt héldu vopnuð kaupför í víking á enn fjarlægari slóðir til að freista þess að dreifa kröftum bandamanna sem víðast.²

Aðfaranótt 1. nóvember 1940 sigldi vasaorrustuskipið Admiral Scheer fyrir Vestfirði án þess að vart yrði við ferðir þess. Rúmum mánuði síðar, 7. desember, hélt beitiskipið Admiral Hipper sömu leið og fór grunnt undan Horni og fylgdi víkingaskipið Kormoran í kjölfarið sex dögum síðar. Víkingaskip voru þungvopnuð kaupskip sem Þjóðverjar gerðu út í dulargerfi til árása á kaupskip á fjarlægum slóðum. Á næstu vikum og mánuðum herjuðu þessi þrjú skip á



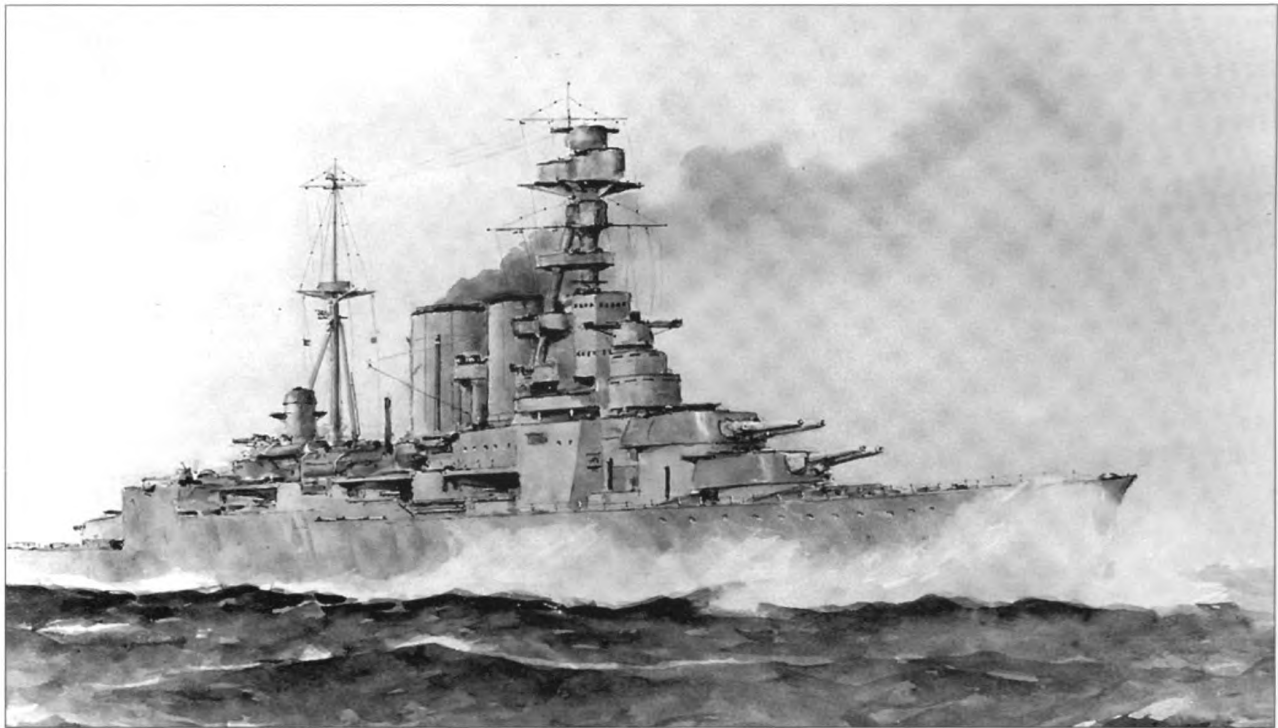
H.M.S. Norfolk í fylgd með bandaríska flugmóðurskipinu U.S.S. Ranger á Eyjafirði 17. október 1943. Norfolk var tekið í notkun 1930. Ólíkt systurskipum sínum var það ekki búð skýli fyrir eftirlitsflugvél-ar sínar. (NARA 80-G-201168)

skipaleiðir bandamanna og varð vel ágengt ásamt orrustuskipunum Gneisenau og Scharnhorst sem einnig höfðu farið um Grænlandsund 3.-4. febrúar 1941. Alls söktu þessi fjögur herskip 47 kaupskipum, er mældust samtals 255.000 lestir, og einu hjálparbeitiskipi áður en leiðöngurum þeirra lauk í marsmánuði. Af víkingaskipinu Kormoran er það að segja að það náði að granda eða taka herskildi 11 skip bandamanna áður en því sjálfu var sökk af beitiskipinu Sidney undan strönd Ástralíu 19. nóvember. Hipper og Scheer héldu sömu leið til baka með Vestfjörðum 23. og 27. mars án þess að þeirra yrði vart, en Scharnhorst og Gneisenau héldu til Brest í Frakklandi.³

Velgengni þýskra herskipa á Atlantshafi jók mönnum enn ásmegin og skyldi nú herjað enn frekar á skipaleiðir bandamanna. Auk tveggja skipa Þjóðverja í Frakklandi áttu þeir nú tvö ný skip er

reiðubúin voru í fyrsta leiðangur sinn á úthafinu. Voru það orrustuskipið Bismarck, stærsta og fullkonnasta herskip Þjóðverja, og beitiskipið Prinz Eugen, systurskip Admiral Hipper.⁴

Meginfloti Breta, sem í voru öll stærstu og öflugustu herskip þeirra, hafði aðsetur í Scapaflóa á Orkneyjum. Hlutverk hans var að mæta þýska flotanum og varna skipum hans leiðar út á Atlantshaf. Breski flotinn stóð þó ekki í vegi fyrir þýsku bryndrekunum á leið þeirra í víking á Atlantshafi þennan vetur. Því var fyrst og fremst um að kenna að illa gekk að hafa nýjónir af ferðum þýsku skipanna og Bretar voru vanbúnir til leitar að svo hraðskreiðum skipum á opnu hafi, sérstaklega í skammdegi og dimmviðri á norðurslóðum. Lausn þessa vandamáls fólst að hluta til í auknu eftirliti með skipaleiðum úr lofti svo og notkun ratsjár í skipum og flugvélum.⁵



H.M.S. Hood, stolt breska flotans, var 42.600 lestir að stærð búið átta 15 þumlunga fallbyssum í fjórum byssuturnum og vögu þeir 860 tonn hver. Skipið var 258 metra langt, lengsta skip sem smíðað hafði verið fyrir breska flotann. Það var í raun hraðskreitt orrustuskip með léttari brynvörn en tíðkaðist á hefðbundnum orrusutskipum. 1.419 menn fórust með skipinu. (NHC NH-86392-KN)

Þýska flotastjórnin hafði uppi áform um að herja á skipaleiðir á Atlantshafi vorið 1941 með fjórum skipum samtímis. Áttu Bismarck og Prinz Eugen að halda úr Eystrasalti en orrustuskipin Scharnhorst og Gneisenau frá Brest í Frakklandi, þar sem þau höfðu dvalið eftir vel heppnaðan tveggja mánaða leiðangur út á Atlantshaf þá um veturinn. Þessi áform Þjóðverja fóru úr böndum. Scharnhorst og Gneisenau skemmdust í loftárásum á Brest og voru úr leik í bili. Prinz Eugen tafðist einnig vegna skemmda af völdum tundurdufls á Eystrasalti.

Er Bismarck og Prinz Eugen héldu loks úr höfn í Gdynia áleiðis út á Atlantshaf 18. maí 1941 var breski flotinn ekki eins óviðbúinn slíkri sókn út á Atlantshaf og verið hafði um veturinn. Ljóst var að Bismarck hafði verið tilbúið til slíkrar farar um nokkurt skeið og ýmis teikn á lofti um að brátt drægi til tíðinda. Bretum hafði um skeið

tekist að lesa nokkuð af dulmálsendingum Þjóðverja er gáfu til kynna að slík aðgerð væri í aðsigi. Varð meðal annars vart mjög aukins eftirlits þýskra flugvéla með orrustuskipum breska meginflotans, svo og með hafisnum á svæðinu milli Jan Mayen og Grænlands. Ástand hafissins nærri Jan Mayen var slíkt á þessum tíma að það útilokaði hugsanlega árás á eyjuna og benti þetta flug því til þess að sigling með ísnum undan Vestfjörðum væri fyrirhuguð.⁶

Skip breska flotans höfðu lagt fyrstu tundurduflalögnina út af Vestfjörðum 26. nóvember árið áður. Voru í það sinn lögð 2.049 tundurdufl í tveimur línnum 6 sjómílum frá Straumnesi og í norðvesturátt um Kögurgrunn, 35 sjómílum frá landi. Var nú ákveðið að lengja þessa lögn í átt að Ísröndinni og mjókka þannig hugsanlega leið þýsku herskipanna og auðvelda eftirlit með ferðum þeirra. Var



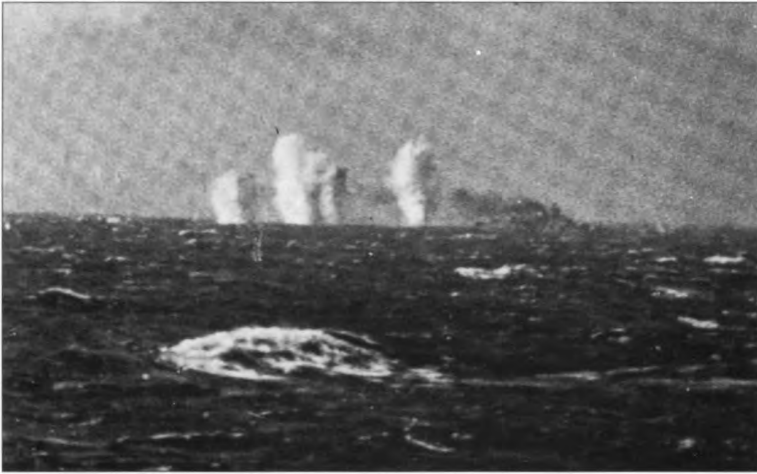
lögnin lengd um 16 sjómílar til vesturs 24. apríl og náði þá þvert yfir Halann. Önnur lögn, 22 sjómílna löng, var lögð í norðvesturátt nokkru norðan við Kögurgrunn.⁷

Daginn sem þýsku herskipin létu úr höfn í Þýskalandi hafði breska beitiskipið H.M.S. Suffolk verið í tíu daga við eftirlit undan Norðurlandi og Vestfjörðum. Fékk skipherrann nú fyrirskipun um að gæta vel að svæðinu milli tundurduflabeltisins og ísrandarinnar. W. Frederick Wake-Walker flotaforingi, yfirmaður beitiskipadeildarinnar er annaðist eftirlitið á þessum slóðum, var þá á leið til Íslands á skipi sínu H.M.S. Norfolk til að styrkja eftirlitið undan Vestfjörðum. Skip hans var nánast systurskip H.M.S. Suffolk. Þá var hjálparbeitiskipið Cheshire við eftirlit norður af landinu. Hafði Norfolk stutta viðdvöl í Hvalfirði 19. maí á leið sinni vestur. Skyggni var slæmt og gætti Suffolk svæðisins austan tundur-

duflabeltisins undan Straumnesi og Norfolk svæðisins vestan þess. Að morgni 21. maí barst skipun yfirmanns meginflotans um að Suffolk skyldi taka eldsneyti í Hvalfirði og héldu bæði skipin þá inn á Aðalvík þar sem pósti og mönnum var komið yfir í Suffolk. Á leið sinni aftur til varðstöðu vestan tundurduflalagnarinnar gættu skipverjar á Norfolk að togaranum Venusi þar sem hann var að veiðum úti fyrir Ísafjarðardjúpi.

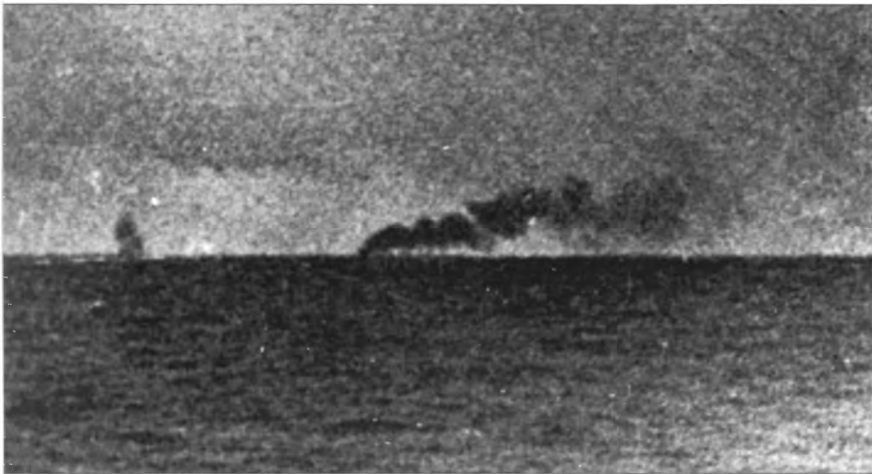
Síðdegis sama dag bárust boð flotamálaráðuneytisins þess efnis að þýsku bryndrekarnir hefðu sést í Björgvin þá um morguninn og fylgdu fyrirmæli yfirmanns meginflotans þess efnis að Suffolk skyldi halda aftur vestur strax að lokinni eldsneytistöku. Skömmu eftir miðnætti létu H.M.S. Hood og H.M.S. Prince of Wales úr höfn í Orkneyjum og settu stefnu á Hvalfjörð ásamt fylgdarskipum. Wake-Walker flotaforingi lagði nú á ráðin um

Bismarck skýtur að H.M.S. Prince of Wales að morgni 24. maí 1941. Flaggskip þýska flotans var tekið í notkun árið 1940 og því mun nýttiskulegra en Hood, en samt sem áður þegar orðið gamaldags miðað við það er koma skyldi í smíði bryndreka. Bismarck var eilítið minna en Hood, 41.700 lestir að stærð og 247 metra langt, og líkt og andstæðingurinn búið átta 15 þumlunga byssum en mun öflugri brynvörn. (NHC NH-69730)



Lokahrina orrustunnar við Bismarck. Með skipinu fórust 2.106 menn. Einungis 115 komust af. (J.R. Stuart White)

hvernig beita skyldi skipum undir hans stjórn og hélt inn að Hesteyri að morgni 22. maí til að koma boðum til yfirmanns flotans í Reykjavík. Fór sjóliðsforingi af skipinu í land til að hringja suður og kom boðunum áleiðis á dulmáli. Var þessi háttur hafður á til að koma í veg fyrir að loftskeyta-



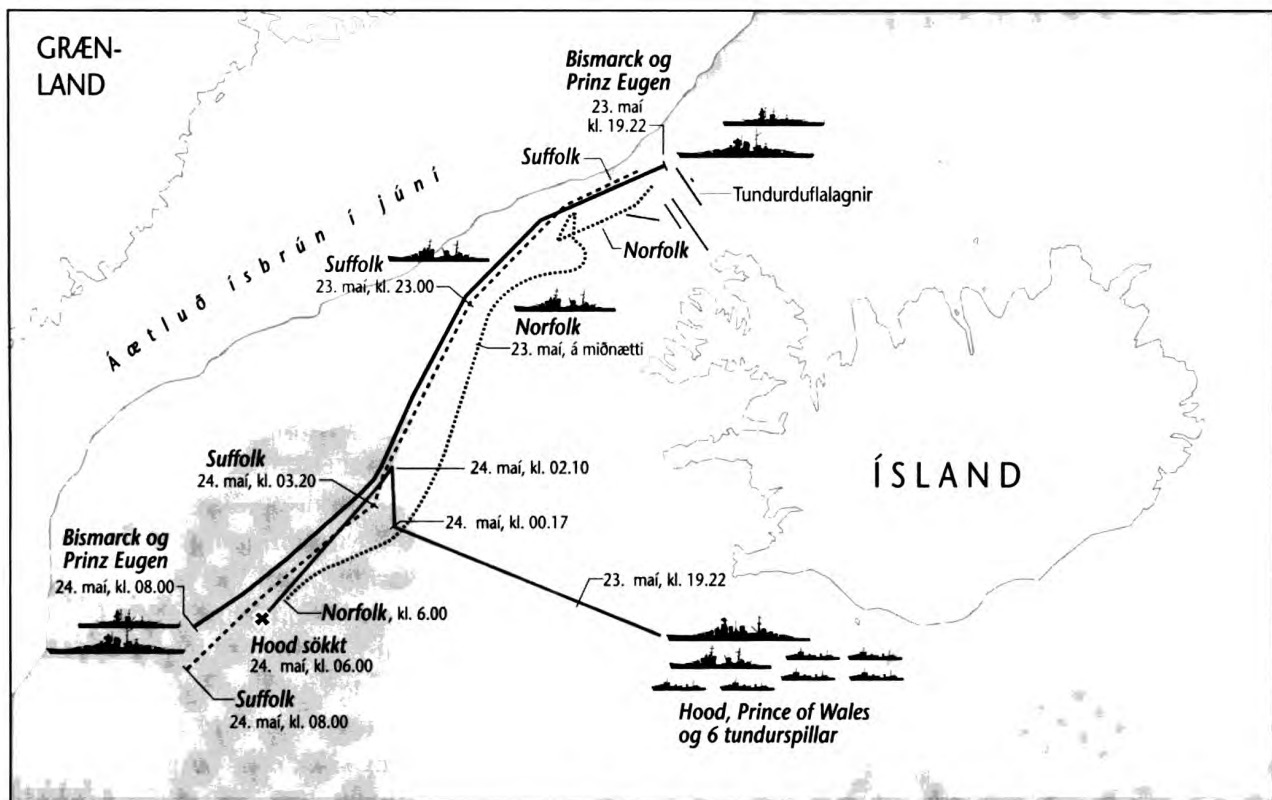
Breiðsída frá Bismarck fellur nærri H.M.S. Prince of Wales. Logandi olía og stafn eða skutur H.M.S. Hood til vinstri. Myndin er tekin af Prinz Eugen er var í fylgd með Bismarck. (NHC NH-69731)

sendingar skipsins yrðu miðaðar út og Þjóðverjum kynni þannig að berast njósn af sérstökum viðbúnaði flotans á þessum slóðum. Reyndust varúðarráðstafanir Breta happadrjúgar því þýsku flotastjórninni bárust mjög takmarkaðar upplýsingar um viðbúnaðinn þrátt

fyrir að njósnadeild hennar læsi talsvert af dulmálssendingum breska flotans um þessar mundir. Þá kunni hún einnig vel þá list að ráða í merki um aukinn viðbúnað af umfangi fjarskipta óvinarins einu saman, sem er vel þekkt aðferð við öflun hernaðarupplýsinga.

Norfolk hélt við svo búíð aftur til gæslustarfa. Tilkynning flotamálaráðuneytisins barst skömmu eftir miðnætti þess efnis að njósnaflug þá um kvöldið hefði leitt í ljós að þýsku skipin væru farin frá Björgvin. Þá reiknaðist Wake-Walker flotaforingja svo til að búast mætti við þeim á þessum slóðum að kvöldi næsta dags. Fékk skipherrann á Suffolk fyrirmæli um að gæta svæðisins undan ísröndinni sem lá um 20-30 sjómílum vestan við tundurduflabeltið. Skyldi Norfolk sigla samsíða 15 sjómílum nær landi ef veður héldist nógu bjart inn við ströndina svo strandverðir á landi mættu sjá til hafs, en annars færa sig nær landi og gæta auðu rennunnar innan við tundurduflin.⁸

Ljóst var að Þjóðverjar vissu af tundurduflum á þessum slóðum, enda hafði lagning þeirra verið rækilega auglýst í upphafi einmitt með það fyrir augum. Þótt þeir vissu varla um nákvæma staðsetningu var eins víst að þeir gætu getið sér til um, út frá sjávardýpi á þessum slóðum, hversu langt til norðvesturs tundurduflabeltið lægi, og miðað við ískönnunarflug þeirra mátti búast við að reynt yrði að sigla með ísröndinni, færu skipin norður fyrir land. Veður hamlaði þó frekara könnunarflugi á þessum slóðum, en Focke-Wulf 200 Kondor flugvél þýska flughersins varð að snúa við um 50 sjómílum norðvestur af Horni vegna þoku hinn 20. maí.



Að kvöldi 22. maí fórst Heinkel HE-111 flugvél þýska flughersins er hún flaug á klettavegg í Krossanesfjalli við utanverðan Reyðarfjörð. Þykki þoka var á Austfjörðum þetta kvöld. Hafði víða heyrst í flugvélinni og virtist mönnum sem hún leitaði einhvers. Flugvél þessi var frá könnunar- og sprengjuflugsvait sem aðsetur hafði á Værnesflugvelli nærri Þrándheimi í Noregi. Má geta sér þess til að vélin hafi verið að kanna hvort skip breska heimaflotans, sem nú var vitað að látið hefðu úr höfn, leyndust við Austfirði, en brýn nauðsyn bar til að vita hvar þau væru niðurkomin svo haga mætti siglingu þýsku bryndrekanna samkvæmt því.

Bæði Norfolk og Suffolk voru búin frumstæðum ratsjám til viðvörunar og sem miðunartæki fyrir 8 þumlunga fallbyssur þeirra. Ratsjá Norfolk var þó mun

frumstæðari og hentaði ekki til þess eftirlits sem aðgerð þessi krafðist, enda ekki hægt að snúa loftnetinu. Ratsjá Suffolk dró þó ekki nema um 13 sjómílur eða mun skemmri vegalengd en varðbergismaður með sjónauka getur séð í góðu skyggni. Það var því einungis í slæmu skyggni sem ratsjárnar komu að einhverju gagni.⁹

Veðri var þannig háttað þennan dag að hjart var við ísröndina en þokubakki í um þriggja sjómílna fjarlægð. Lá þykki þokan þannig samsíða ísröndinni og teygði sig allt upp undir land í suðaustri. Suffolk fylgdi ísröndinni til austurs en hélt sig í jaðri þokubakkans á vesturleiðinni þar eð ratsjain sá ekki í nokkrar gráður beint aftur undan skipinu sökum staðsetningar loftnetsins. Norfolk hélt sig inni í þokunni 15 sjómílum sunnar og

Kort: Leið orrustuskipanna hjá Íslandi. (GÓI)

vestan við tundurduflabeltið ef ske kynni að þýsku skipin tækju þá áhættu að sigla nærri henni. Klukkan 7.22 síðdegis, er Suffolk var á vesturleið undan nyrðri enda tundurduflalagnarinnar út af Straumnesi, kom varðbergismaður auga á Bismarck og Prinz Eugen aftur undan skipinu, lítið eitt á stjórnborða. Skipherra Suffolk sneri skipinu þegar í stað inn í þokubakkann og inn á milli tundurduflagirðinganna tveggja þar til þýsku skipin voru farin hjá, enda fjarlægðin einungis um 7 sjómílar. Var það óþægilega nærri 15 þumlunga fallbyssum Bismarck sem drógu 20 sjómílar.

Bresku beitiskipunum var ekki ætlað að freista atlögu í þetta sinn heldur fylgja óvininum eftir eins og skugginn og vísa öflugustu orrustuskipunum breska flotans, er voru á siglingu undan Reykjanesi, í veg fyrir þau.¹⁰

Bæði þýsku skipin voru búin frumstæðum ratsjábúnaði, sem líkt og í þeim bresku var fyrst og fremst ætlaður til miðunar. Urðu menn um borð í Bismarck varir við ferðir Suffolk með ratsjá og neðansjávarhljóðnemum um líkt leyti og þeirra sjálfra varð vart, en misstu strax aftur af skipinu í þokunni.¹¹ Héldu þýsku herskipin ótrauð áfram ferð sinni til suðvesturs með 28 hnúta hraða. H.M.S. Norfolk beygði þegar í stað í vesturátt í veg fyrir óvininn og kom út úr þokubakkanum um klukkustund síðar í einungis 6 sjómílna fjarlægð frá þýsku skipunum. Norfolk slapp naumlega við skot Bismarcks. Bresku beitiskipin sigldu nú í humátt á eftir bryndrekunum og fylgdu þeim eftir með ratsjá og tilkynntu um ferðir þeirra. Breska flotadeildin, með orrustubeitiskipið

H.M.S. Hood í fararbroddi, sigldi í veg fyrir þá þýsku og laust þeim saman á 20 sjómílna færi klukkan 5.53 næsta morgun. Eftir að skipst hafði verið á nokkrum skotum varð gífurleg sprenging í skotfærageymslu um borð í Hood, sem brann og sökk klukkan sex að morgni 24. maí um 200 sjómílum vestur af Reykjanesi.¹²

Nú er talið að 15 þumlunga fallbyssukúla frá Bismarck er hafnaði í sjónum nærri Hood hafi brotið sér leið í gegnum byrðing skipsins neðan við brynvörnina og sprungið í skotfærageymslu. Við það hafi þil vélarrúmsins brostið og skipið brotnað í tvennt.¹³

Viðureign sú sem á eftir fór er vel kunn. Lauk henni með því að Bismarck sökk eftir langan og ákafan eltingaleik suðvestur af Írlandi.

Sá misskilningur er útbreiddur að H.M.S. Hood hafi farið í sína hinstu för úr Hvalfirði til móts við Bismarck. Virðist þetta algengt álit breskra hermanna og Íslendinga sem sumir hverjir segjast hafa séð Hood sigla úr Hvalfirði til móts við örlög sín.

Hið rétta er að Hood var ásamt fylgdarskipunum sínum statt vestur af Reykjanesi á leið til Hvalfjarðar til að taka eldsneyti er tilkynning Suffolk og Norfolk barst um að sést hefði til ferða þýsku skipanna með ísröndinni undan Vestfjörðum. Var stefnu flotadeildarinnar þegar í stað breytt í veg fyrir óvinaskipin þar sem þetta mikla skip mætti örlögum sínum eins og áður er getið. Þessu bera gögn breska flotans órækt vitni.

H.M.S. Hood kom einungis tvisvar í Hvalfjörð. Dvaldi skipið þar fyrst dagana 21.-28. apríl 1941 og síðan 3.-4. maí, eða skömmu áður

en fyrrgreindir atburðir gerðust. Beið skipið þar átekta til að tryggja öryggi skipalesta suður af landinu gegn hugsanlegum árásum þýsku orrustuskipanna.

Þá eru þeir til er segjast hafa séð stórt herskip leggja úr firðinum snemma að morgni hins örlagaríka dags og vísa til þess að þar hafi verið annað skip á ferð sem menn kynnu að hafa haldið að væri Hood. Þessi tilgáta stenst heldur ekki því samkvæmt bókum breska flotans voru engin stór herskip í Hvalfirði um þetta leiti. Friðrik Sigurbjörnsson úr Reykjavík dvaldi að Kiðafelli í Kjós þetta vor. Færði hann mjög nákvæma lýsingu á skipaferðum í Hvalfirði í dagbók sína sem staðfestir ofangreind atriði. Að skipið sást í Hvalfirði í lok apríl og byrjun maí, eða tiltölulega skömmu fyrir þessa frægu sjóorrustu, hefur án efa orðið til þess að menn drógu þessa röngu ályktun að henni lokinni.¹⁴

Missir Bismarck kom ekki í veg fyrir frekari áætlanir Þjóðverja um aðgerðir herskipa á Atlantshafi. Áformaði flotastjórn þeirra á síðari hluta ársins að færa tvö orrustuskipa sinna til Noregs þar sem þau skyldu halda meginflotanum breska við efnið með nærveru sinni einni saman, flotadeildin í Brest skyldi halda út á Atlantshaf og tvö skip herja á fjarlægum siglingaleiðum á Indlandshafi þar sem lítið var um varnir.

Endurteknar loftárásir breska flughersins og önnur áföll komu í veg fyrir framkvæmd þessarar áætlunar og í september bannaði Hitler frekari leiðangra bryndreka sinna út á Atlantshaf uns herförinni gegn Rússum lyki. Óttaðist hann aðra eins útreið og Bismarck hafði

hlotið en gerði ráð fyrir að herförinni í austri lyki í árslok. Raunin varð þó önnur og í desember skipaði Hitler svo fyrir, af ótta við innrás bandamanna í Noreg, að herskipin skyldu koma sér fyrir í Noregi, þar á meðal flotadeildin í Brest sem tókst að sleppa heim til Þýskalands um Ermarsund í febrúar 1942.

Bryndrekar þýska flotans sóttu aldrei út á Atlantshaf eftir þetta. Af þeim stafaði samt sem áður sífelld ógn sem bandamenn urðu að gera ráð fyrir í stríðsrekstri sínum þar til þeim tókst að sökkva Tirpitz, systurskipi Bismarck og síðasta starfhæfa orrustuskipi Þjóðverja, í Noregi í nóvember 1944.¹⁵

Heimildir:

- 1 Alan Raven and John Roberts: *British Cruisers of World War Two*. (Annapolis 1980), bls. 12, 107; Alan Raven og John Roberts: *British Battleships og World War Two*. (Annapolis 1976), bls. 13, 60, 67; Van der Vat: *The Atlantic Campaign*, bls. 54-57.
- 2 Bekker: *The German Navy*, bls. 80-86; *To Die Gallantly*, bls. 77-79.
- 3 J. Rohwer og G. Hummelchen: *Chronology of the War at Sea 1939-1945*. (Annapolis 1992), bls. 40, 44, 50, 55-6; Peter Young, ritstýrir: *Atlas of the Second World War*. (New York 1974), bls. 256-257.
- 4 Bekker: *The German Navy*, bls. 87-90; *To Die Gallantly*, bls. 77-79.
- 5 Roskill: *The War At Sea, I*, bls. 372-274, 452; Van der Vat: *The Atlantic Campaign*, bls. 175.
- 6 Sama heimild, bls. 188-189; Barnett: *Engage the Enemy More Closely*, bls. 279-284; Winton: *Ultra at Sea*, bls. 22-26.
- 7 MoD NHB: Naval Staff History BR 1736(56)(1), British Mining Operations, bls. 130-1, 137-8.
- 8 ADM 199/409: First Cruiser Squadron War Diary, 16.-31. maí 1941; ADM 53/114810: Leiðarbók H.M.S. Norfolk, 21.-22. maí 1941. Nefnd hér eftir:

- Leiðarbók Norfolk; ADM 53/115099: Leiðarbók H.M.S. Suffolk, 12. og 21.-24. maí 1941. Nefnd hér eftir: Leiðarbók Suffolk; Patrick Beesly: *Very Special Intelligence*. The Story of the Admiralty's Operational Intelligence Centre 1939-1945. (New York 1978), bls. 77-78; *Führer Conferences*, bls. 201-202.
- 9 Dereck Howse: *Radar at Sea*. (Annapolis 1993), bls. 91-98; *Führer Conferences*, bls. 202-203; Hörður Geirsson: Handrit.
- 10 Howse: *Radar at Sea*, bls. 91-98; Leiðarbók Norfolk, 23. - 24. maí 1941. Leiðarbók Suffolk, 23. - 24. maí 1941; Ludvoc Kennedy: *Pursuit*. The Chase and the Sinking of the Bismarck. (New York 1974), bls. 54-57; Russell Grenfell: *The Bismarck Episode*. (London 1958), bls. 39-46. Tvær síðasttaldar heimildir skortir nákvæmni þá sem er að finna í leiðarbókum beitiskipanna.
- 11 Howse: *Radar at Sea*, bls. 91-95.
- 12 Roskill: *The War at Sea, I*, bls. 398-403; Barnett: *Engage the Enemy More Closely*, bls. 288-294.
- 13 Julian Thompson: *The Imperial War Museum Book of the War at Sea*. (London 1997), bls. 88.
- 14 Roskill: *The War at Sea, I*, bls. 394, 396, 400; MoD, NHB: Bréf A.J. Francis til höfundar 28. feb. og 13. apr. 1994; Friðrik Þorvaldsson: Dagbók í vörslu Þorvaldar Friðrikssonar, fréttamanns í Reykjavík.
- 15 *To Die Gallantly*, bls. 81-84.

Flotastöð í Hvítanesi

Eins og áður er getið krafðist viðhald kafbátagirðingarinnar og tundurduflabeltisins í Hvalfirði aðstöðu í landi þar sem taka mátti hluta þeirra á land til viðgerðar. Var þessari aðstöðu valinn staður í Hvítanesi um það leyti er lagning neta og dufla hófst haustið 1940. Gerðar voru áætlanir um að smíða bryggju á nesinu austanverðu sem skip gætu athafnað sig við til að landa og taka um borð net og tundurdufl og búnað þeirra. Þá varð að byggja yfir starfsemina verkstæði og steypa stórt plan þar sem hægt væri að setja netin saman. Auk þess yrði reist herskálaverfi með viðeigandi aðstöðu fyrir 188 menn er annast skyldu þessa starfsemi.¹

Í Hvítanesi bjuggu hjónin Jón Helgason og Lára Þórhannesdóttir ásamt börnum sínum. Var jörðin í eigu Eiríks Sigurðssonar er búið hafði á henni til ársins 1935 þegar hann flutti ásamt bústýru sinni, Sigurbjörgu Sigurðardóttur, til Reykjavíkur. Helgi bóndi að Felli í Kjós, sonur Jóns og Láru, var sex ára er Bretar komu fyrst að Hvítanesi. Kunnu eldri bræður hans, Axel og Sigurjón, nokkuð í ensku og kom það sér vel í nábylinu við bresku hermennina.

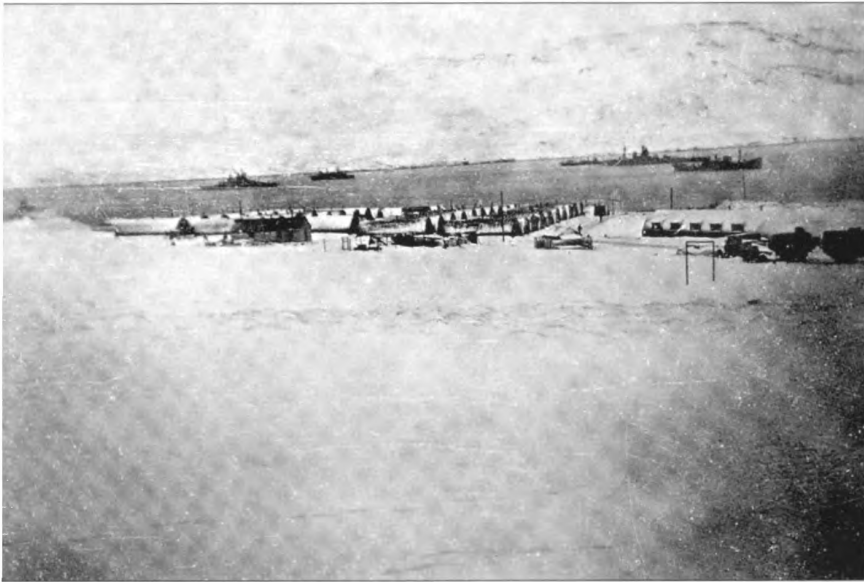
Í fyrstu var ekki talin ástæða til að heimilisfólkið flytti á brott, en er leið á árið 1942 voru umsvif flotans orðin slík á jörðinni að rétt þótti að fjölskyldan hyrfi af jörðinni sem þá var leigð bresku herstjórninni. Ekki fengu þau Jón og Lára neinar bætur, enda leiguliðar, og fluttu



H.M.S. Berwick tekur eldsneyti úr olíuskipi í Hvalfirði. (IWM A-7319)

þau að Þrándarstöðum og tveimur árum síðar að Hávarsstöðum í Leirársveit. Hvítanes komst í eigu Jóns Björnssonar eftir stríð og hefur verið í eigu fjölskyldu hans síðan. Ekki var búið á jörðinni eftir að Jón og Lára fluttu þaðan.²

Vinna hófst í Hvítanesi vorið 1941. Verkfræðingadeild hersins annaðist framkvæmdir utan smíði bryggjunnar sem breska fyrirtækið Dorman Long & Co. Ltd. annaðist í umsjón hersins. (Sama fyrirtæki annaðist smíði nýrrar Ölfusárbrúar árið 1945.) Skortur var þó bæði á mannafla og efni til verksins. Þá voru aðdrættir mjög erfiðir og varð að byrja á að smíða litla bryggju á vestanverðu nesinu svo landa mætti efni til verksins og vatnsbátar gætu tekið vatn og fært skipum á leggunni. Vegarsamband við innanverðan Hvalfjörð var lélegt og þoldi vegurinn ekki þungaflutninga. Mátti herinn því ráðast í vega-



Hvítanes að vetri. Orrustuskipadeild á laginu. (Iwy Maltby)

framkvæmdir í Hvalfirði, einkanlega á leiðinni milli Hvammsvíkur og Hvítaness.

Verkfræðideildir hersins voru auk þessa að leggja flugvelli í Reykjavík og Kaldaðarnesi auk fjölda annarra mannvirkja víða um land. Einungis var talin völ á 2.700 íslenskum iðnaðar- og verkamönnum til starfa fyrir allar deildir hers og flota og að sú tala færi niður í 700 að sumrinu. Brugðið hafði verið á það ráð að flytja inn Færeyinga til starfa við lagningu Reykjavíkurflugvallar. Hlaut þetta að koma niður á verkefnum fyrir flotann sem auk þess var að láta byggja herskálahverfi yfir starfsemi sína á Melunum í Reykjavík og geymslur fyrir allar þær vörubirgðir er skip flotans þurftu á að halda.³

Vinnuflokkar skipaðir Íslendingum störfuðu m.a. við bryggjasmíðina og vegarlagningu í Hvalfirði. Steypuefni var sótt á prömmum í fjöruna inn undir Fossá. Var því mokað með handafli um borð í prammanna og þeir dregnir út að Hvítanesi á mótorbátum og þar mokað aftur úr þeim. Vélknúnum

verkfærum var ekki til að dreifa utan flutningabíla, steypuhræivéla og gufukrana sem gekk á spori við bryggjuræturnar.

Vegurinn út í Hvammsvík lá um gil og skorninga í brattri hlíðinni nokkru ofar en nú er. Var fyllt í gilin og gerð ræsi og kantarnir sums staðar hlaðnir úr grjóti, límdu með steinsteypu. Efni til vegagerðarinnar var að miklu leyti mulið úr grjóti og þótti mönnum það nokkur nýjung, enda nægt malborið efni fánlegt. Það var þó að mestu flutt á hestakerrum eins og landinn hafði löngum vanist. Má enn sjá merki þessa mannvirkis í hlíðinni ofan við núverandi þjóðveg. Af því var veruleg samgöngubót og var vegurinn notaður fram á sjöunda áratuginn.

Önundur Ásgeirsson var tvítugur háskólanemi er hann réð sig til starfa í Hvítanesi vorið 1941. Fékk hann brátt þann starfa að stýra verki íslensku verkamannanna sem störfuðu við bryggjasmíðina og túlka í samskiptum þeirra við bresku yfirmennina og starfsmenn Dorman Long. Fyrstu kynni Önundar af breska hernum höfðu átt sér stað í heimabyggð hans, Flateyri, sumarið áður. Hafði hann nýlokið stúdentsprófi við Menntaskólann á Akureyri og var kominn heim til Flateyrar er þar bar að breskt herskip með sjóliða sem hefja skyldu strandvörslu. Breskur ofursti, Lang að nafni, var fyrir liðinu og kynntist Önundur honum á meðan hann staldraði við í bænum og síðar sjóliðunum sem önnuðust strandgæsluna.

Að loknum prófum í Háskólanum vorið eftir hugnaðist Önundi að sækjast eftir sumarstarfi hjá hernum sem hann vissi að var að

hefja miklar framkvæmdir í Hvalfirði. Minnugur góðra kynna sinna af Lang ofursta arkaði Önundur til fundar við hann þar sem hann var í fæði á Hótel Skjaldbreið. Lang gaf Önundi meðmæli á blaði og sendi hann umsvifalaust upp í Hvalfjörð.

Vinnan fólst í því að steypa undirstöður undir mikinn byggingakrana sem reistur var ofan við bryggjustæðið og undirstöður undir járnbrautarspor og efsta hluta bryggjunnar. Kafarar Dormans Longs sprengdu undirstöður fyrir bryggjustaurana á sjávarbotninum við innanvert nesið og var fyllingar-efni sprengt úr klöpp þar upp af.

Kafararnir voru kyndugir karlar, snaggaralegir Lundúnarbúar og stórir og stæðilegir Skotar. Var mikill metingur milli liðanna tveggja. Kafað var í hefðbundnum gumbúningi sem búinn var þungum og miklum hjálmi og blýlóðum. Lofti var dælt í hjálminn um þar til gerða slöngu og myndaði hann einsonar loftbólum um höfuð kafarans. Kafarinn varð að varast að halla sér ekki um of, eða detta, svo að loftbólun hlupi ekki úr hjálminum og niður í búninginn. Við það hvolfdi kafaranum og mátti sleppa blýlóðum sínum og láta sig fljóta öfugur upp á yfirborðið. Þótti slíkt mikil hneisa. Kættust Skotarnir mjög eitt sinn er einn keppinautanna kom þannig úr kafi með rassinn á undan eins og þeir kölluðu það.

Breskur verkfræðingur var yfir verkinu af hálfu fyrirtækisins, en framkvæmdum var í raun stjórnað af verkstjóranum, Johnny Weatherall, að nafni sem var öllum hnútum kunnugur. Önundur kvað tafir hafa orðið á framkvæmdum sökum þess að skipi sem flutti allt stálið til sniðið í bryggjuna hafi verið sökkt

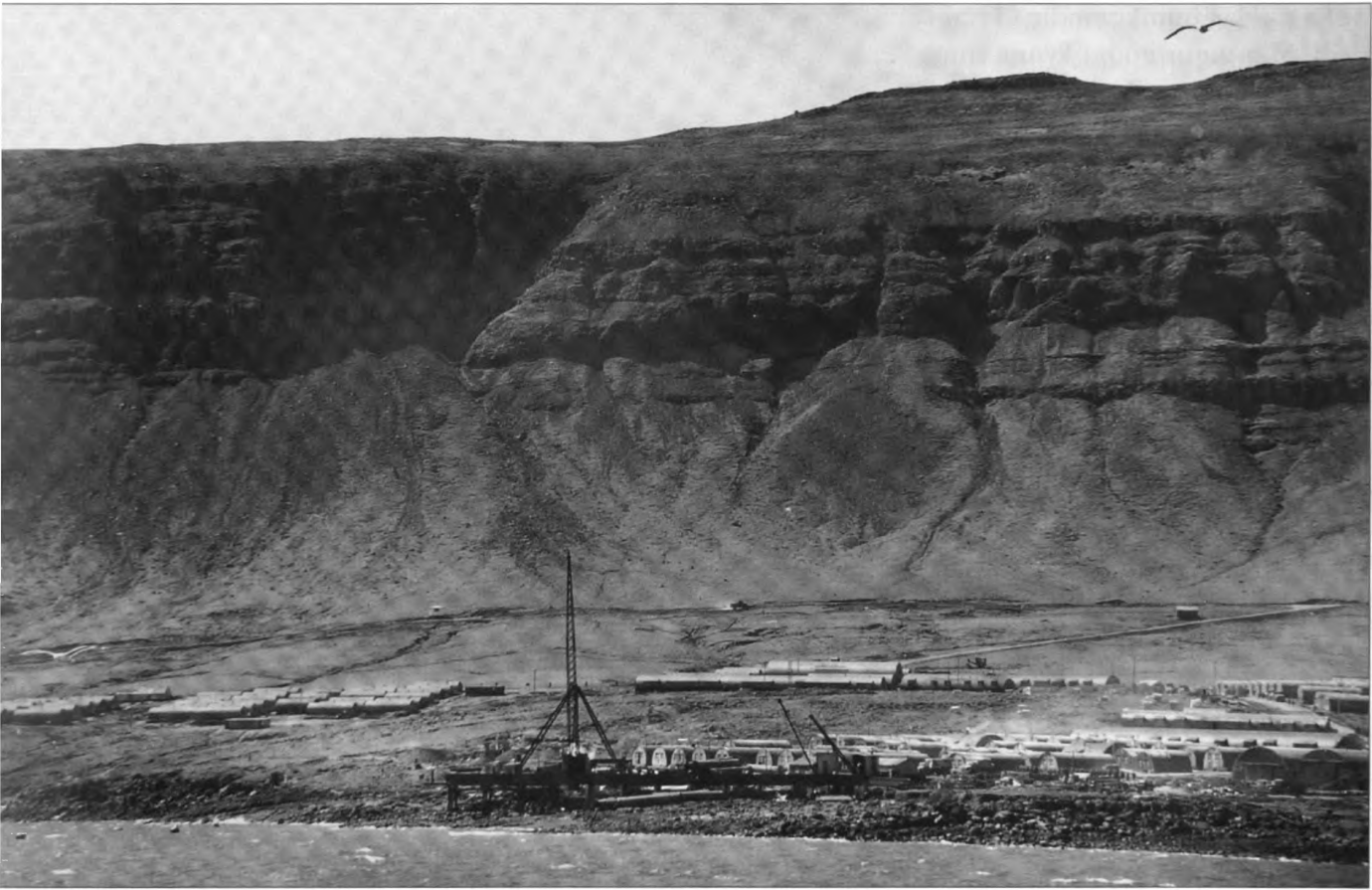


á leið sinni til landsins. Lærði hann margt um breska verktækni og fleira sem kom honum að góðum notum síðar. Hann hélt til Reykjavíkur er skóli hófst aftur um haustið en sneri aftur til starfa í tvo mánuði sumarið 1942.⁴

Ekki var talið ráðlegt að halda áfram smíði bryggjunnar í Hvítanesi fyrsta veturinn sökum óhagstæðra veðurskilyrða til köfunar, enda efnið ekki komið á staðinn fyrir en í september. Var vinnu við verkið því frestað að fyrirskipan flotamálaráðuneytisins. Hins vegar var samþykkt að gera smærri steinbryggju sem þjónað gæti umferð báta og smærri skipa er flyttu vatn, vistir og mannafla um borð í skip flotans á læginu, enda var stærri bryggjan sem í smíðum var einungis ætluð fyrir neta- og tundurduflagnirnar. Bryggjugólfið var ekki ætlað bílaumferð en um það gengu tveir 8 tonna gufuknúnir kranar á spori og drógu flutningavagna.

Bygging íbúðarskála, sjúkraskýlis og vörugeymslna hélt áfram um haustið, en vinnu var hætt um áramót, enda ljóst að bryggjan yrði

Hvítanes haustið 1941 séð frá þjóðveginum. Í forgrunni er vegurinn niður á nesið ásamt varðskýli. Grind skemmunnar sem hýsti verkstæði kaþbátagirðingarinnar risin að hluta. Beitiskipið Norfolk og orrustuskipið Renown á legunni. (J.R.S. White)



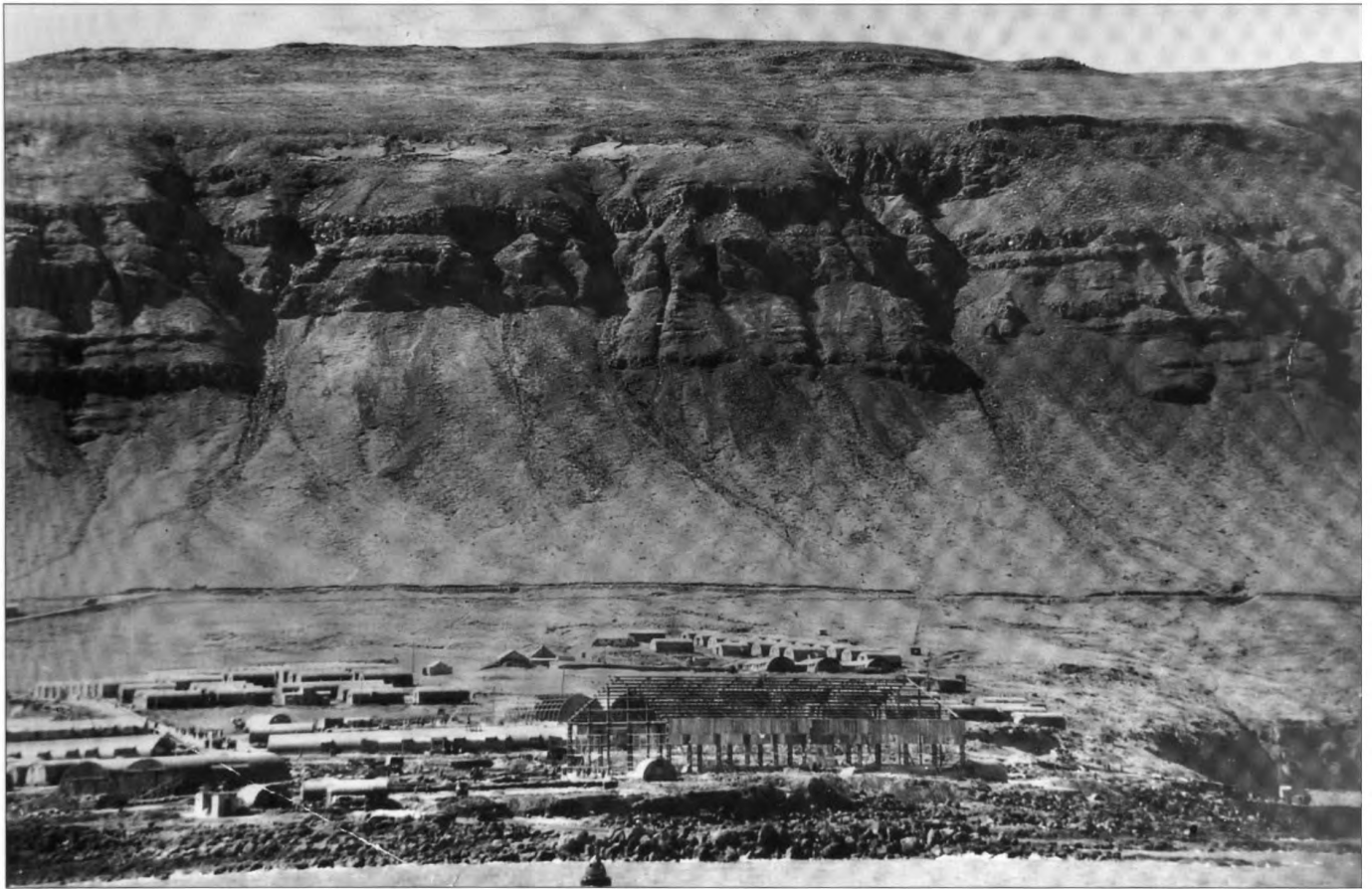
Hvítanes séð frá borði flugvélamóðurskipisins H.M.S. Victorious um mánaðamótin maí-júní 1942. Byggingavinna hófst aftur með komu byggingasveitar landgönguliðsins í maí eftir að hafa legið niðri um veturinn. Hafin er vinna við bryggjuna, grind skemmunnar hefur verið reist og klæðning á norðurvegg hennar hafin auk framkvæmda við spítala, vöruskemmur og önnur mannvirki. (IWM A-9299 og A-9300)

ekki tilbúin fyrr en haustið eftir og því hægt að nýta mannaflann betur annars staðar til vors.⁵

Í árslok 1941 fjallaði flotamála-ráðuneytið um skipulag og hlutverk flotastjórnarinnar á Íslandi, með tilliti til breytinga er orðið höfðu á árinu, og fyrirhuguð mannvirki í Hvalfirði og notkun þeirra. Var ákveðið að ljúka við byggingu höfuðstöðva í Reykjavík þaðan sem stjórnað yrði aðgerðum liðsaflans á Íslandi í orrustunni á Atlantshafi og skyldu vopnaðir togarar og önnur eftirlitsskip með ströndum landsins áfram gerð þaðan út. Í Hvalfirði yrði lægi fyrir flotadeild heimaflotans sem í væru gjarna tvö orrustuskip og tvö beitiskip auk tundurspilla. Þá voru þaðan áfram gerðar út deildir fylgdarskipa með

skipalestum suður af landinu og deild tundurduflaslæðara skyldi eiga þar athvarf. Í þriðja lagi yrði í Hvalfirði lægi fyrir kaupskip er söfnuðust saman og mynduðu skipalestir sem sigldu til Norður-Rússlands.⁶

Ljóst var þó að vinnuafllsskortur yrði áfram viðvarandi. Ráðamönnum Dorman Long & Co. hafði ekki tekist að útvega nægan fjölda sérhæfðra verkamanna í Bretlandi og höfðu ráðið Íslendinga til vinnu ásamt hermönnum sem þeir fengu til umráða. Íslenskir verkamenn voru þó ófúsir að vinna í Hvalfirði þegar þeir gátu haft sömu kjör í vinnu hjá hernum í Reykjavík. Er leið að vori var ákveðið að senda hingað byggingasveit tæplega 800 landgönguliða flotans og átti hún



að ljúka verkefnum í Hvítanesi þá um sumarið. Starfsmenn Dorman Long & Co. sneru aftur um vorið og hófu smíði bryggjunnar.⁷

Verkinu miðaði þó hægt, m.a. sökum óróa meðal starfsmanna fyrirtækisins. Hvalfjörður var að sönnu afskekktur og áttu bresku verkamennirnir, sem flestir voru borgarþúar, erfitt með að setta sig við aðbúnaðinn í fásinninu. Fór svo að yfirmaður þeirra hætti og hélt heim til Bretlands. Yfirmaður flotans í Reykjavík, F. Darymple-Hamilton flotaforingi sem tekið hafði við því starfi af R.J.R. Scott í september árið áður, kvartaði við flotamálaráðuneytið í London undan því að þurfa að reiða sig á borgaralega starfsmenn til svo mikilvægra verkefna. Þeir væru ekki

undir neinum aga og gætu lagt niður vinnu eða hætt og krafist þess að verða sendir til síns heima þegar þeim hentaði. Laun þeirra í Bretlandi væru engu minni en á Íslandi en þó óvíst hvort hærri laun yrðu til einhverra bóta. Þessi staða skánaði þó og voru landgönguliðarnir látnir vinna að verkinu með starfsmönnum Dorman Long & Co. um sumarið þó að það bitnaði á öðrum verkefnum þeirra.⁸

Byggingaframkvæmdum í Hvítanesi var að mestu lokið fyrir árslok 1942. Var stöðin tekin formlega í notkun 20. nóvember og henni gefið nafnið H.M.S. Baldur III, en höfuðstöðvar breska flotans á Íslandi báru titilinn skip hans hátignar, Baldur eftir skipi flotans í Reykjavíkurböfn, sem áður er



Byggðin í Hvítanesi 3. október 1941. Vinstra megin við bæjarhúsin stendur spítali og hægra megin er skálahverfi verkfræðideildar hersins sem annaðist byggingaframkvæmdir. Langi skálinn fyrir miðri mynd er klúbbur sjóliða þar sem m.a. var hjörkrá og verzlun og hægra megin við hann er skálahverfi fyrir þá sjóliða sem ætlað var að starfa í stöðinni. Risnar eru fáeinar vegg-súlur í skemmu fyrir viðgerðarverkstæði vegna kaþbátanetanna í firðinum. Yst á nesinu má sjá loftvarnabyssur og skála skotliða. Bryggjustöplar hafa verið reistir fram í flæðarmál á austanverðu nesinu, en á því vestanverðu er litill steinkantur sem byggingarefni og búnaði var skipað upp á. Nedst til hægri á myndinni er skálahverfi breska flughersins fyrir slugliða er biðu skipaferða á leið sinni til og frá Kanada þar sem þeir hlutu hjálfun. (NARA 80-CF-73193-1)

74

nefnt, og flotastjórnin hafði aðsetur í uns byggt hafði verið yfir hana í landi árið 1942. Hafði yfirmaður flotastöðvarinnar í Hvítanesi, A.V. Hemming kaftéinn, með höndum viðhald kaþbátagirðingarinnar, tundurduflagnarinnar og rekstur þjónustumiðstöðvar fyrir skip heimaflotans, er þau lágu í firðinum. Kaþbátagirðingunni hafði verið haldið við af áhöfn H.M.S. Fossbeck, er var sérbúið til slíkra starfa og bar allan tilætlaðan búnað um borð. Var efni og öðrum búnaði landað úr skipinu í Hvítanesi í febrúar 1943 og hélt það að loknu viðhaldi í Bretlandi til Seyðisfjarðar þar sem þess beið samskonar verkefni og í Hvalfirði.

Sökum skorts á mannafla í flotanum, voru einungis 40% þess mannafla er starfa skyldi í Hvítanesi komin til landsins í árslok 1942. Þá var steinsteypt bryggja þjónustumiðstöðvar flotans á vestanverðu

nesinu einungis stutt á veg komin. Úr þessu rættist er leið á árið 1943 og mannafla og búnaður barst til landsins. Var stöðin komin í fullan rekstur á síðari hluta þess árs.⁹

Robert Maltby undirforingi starfaði í verzlun og veitingastofu breska



Robert Maltby og félagar í vetrarklæðnaði breskra hermanna. (Ivy Maltby)



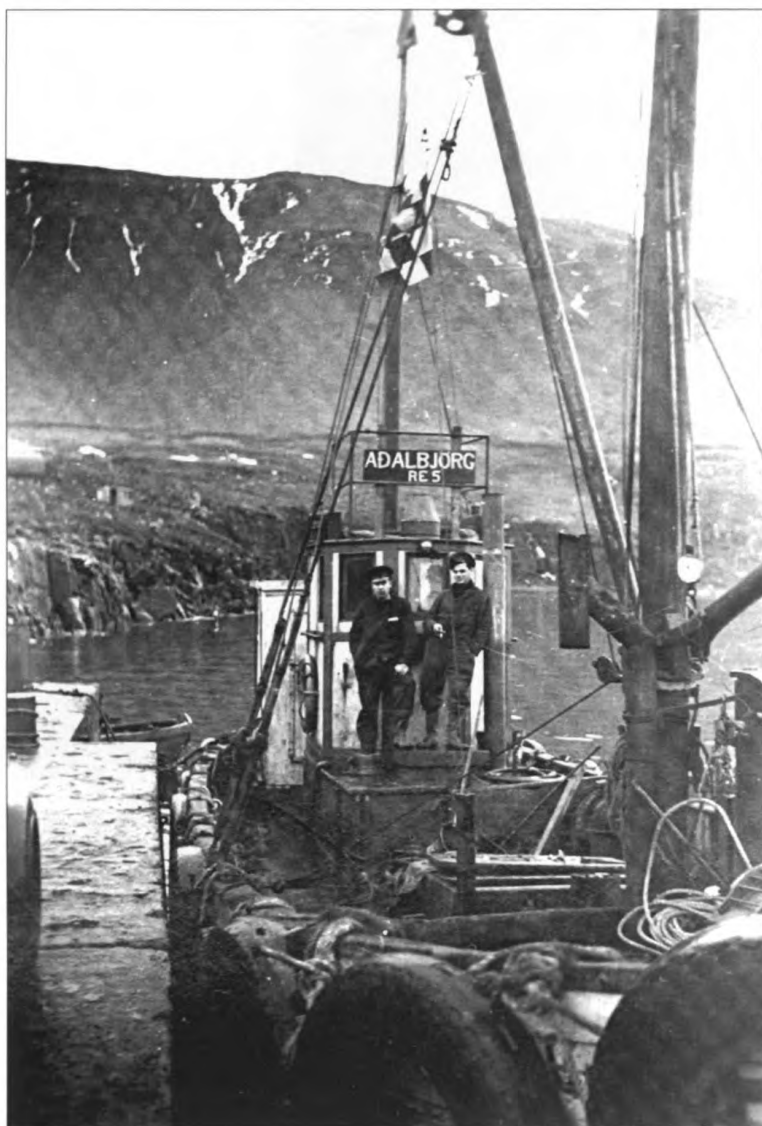
Hvítanes vorið 1943. Bryggjan fyrir kaþbátanet- in var í stöðugri notkun fyrir skip af ýmsum stærðum og gerð steinsteyptrar bryggju við steinkantinn á vestan- verðu nesinu hafin. Fremst á myndinni má sjá steypt plan þar sem vírnet kaþbátagirðingarinnar voru ridin og geymd. Þá er risin smærri skemma til geymslu á tundurduflum og öðrum búnaði til við- halds á tundurdufla- girðingunni við Hálsnes. Milli langa skálans er hýsti sjóliðaklúbbinn og steinbryggjunnar eru íbúðir sjóliðsforingja í tveimur löngum skálum. Þar ofan við, milli geymslubragganna og skálahverfis verkfræði- sveitanna austan við bæjarhúsin, standa skálar er hýstu skrifstofur og yfirstjórn flotastöðvar- innar og er þar fánastöng framan við. Akvegur lá niður á nesið og greindist í átt að bryggjunum tveimur, en auk þess var lögð járnbraut í sneiðing- um upp nesið hægra megin við veginn fyrir litla flutningavagna. Nýtt kvikmyndahús tók til starfa um sumarið þar sem sjóliðar af skipum í firðinum gátu notið skemmtunar auk þess að heimsækja bjórkraná sem ávallt var mjög vinsæl til afþreyingar. Þá voru þar geymslur fyrir fryst mat- væli og aðrar birgðir fyrir skip breska flotans. Vatns- veita og götulýsing voru í stöðinni. Þar voru alls um 250 byggingar og gufukynt hitaveita í mörgum þeirra. Fjórar 75 kW dísilraf- stöðvar sáu íbúum nessins fyrir raforku." (PRO ADM 199/761: BP 1817)

flotans í Hvítanesi í um hálf tveimur árum. Honum sagðist svo frá um dvölina: „Líf ungu sjóliðanna á Íslandi var án efa eitthvert versta tímabil ævi þeirra. Ég kom til landsins árið 1941 ásamt u.þ.b. tólf öðrum og áttum við að reka verslun og veitingastofu í Hvalfirði. Við tókum okkur ferð með mótorbátum

Aðalbjörgu RE-5 frá Reykjavík til Hvítaness. Ferðin tók u.þ.b. fjórar klukkustundir og var lagt að steinbryggju á vestanverðu nesinu. Frost var og kuldi en skipstjórinn, Einar Sigurðsson, annaðist vel um okkur strákana, og kom okkur öllum fyrir frammi í lúkar og gaf okkur kaffi á íslenskan máta, svart molakaffi.



Fjallgöngur voru vinsæl dægurstytting sjóliða og hermanna í Hvalfirði. Hér eru Robert og félagar á brún Reynivallaháls. Að baki þeim sér til Hvammsvíkur. (Ivy Maltby)



Robert Maltby t.v. ásamt félaga sínum um borð í Adalbjörginni við steinbryggjuna í Hvítanesi.

Einar Sigurðsson skipstjóri var lengi með bátinn í flutningum fyrir breska flotann í Hvalfirði og Reykjavík. Í slíkri vinnu veitti ekki af að báturinn væri vel varinn friholtum. Blá- og hvítkjöflótt merkjaflag, „N“ eða „neikvætt“, er uppi. (Ivy Maltby)

Er við komum að Hvítanesi var verkfræðideild hersins búin að gera steinbryggju og reisa sex bragga er við höfðum til umráða. Við sáum engan mann í fyrstu og fannst við því allt eins geta verið staddir í blikkbragga á norðurlandnum.

Miklar kolabirgðir voru í Hvítanesi svo við gátum fljótlega komið hita í braggana. Okkur var ætlað að setja upp verslun og veitingastofu þar sem sjóliðar af herskipunum er gistu fjórðinn gátu keypt sér bjór á ferðum sínum í land. Eina áfengið sem þeir máttu neyta um borð í

skipum sínum var skammtur af rommi sem útteilt var daglega.

Sjóliðarnir fengu landgönguleyfi í u.þ.b. fjórar klukkustundir í senn og flestir kneypuðu stíft ölið. Láðum við þeim það ekki, því við vissum að leiðin lægi til Múrmansk með skipalest. Skipin lágu oft mörg saman í firðinum og voru svo allt í einu horfin.

Bjórinn er við veittum kom með skipum frá Kanada. Urðum við að sækja hann á Adalbjörginni að skipshlið í Reykjavík.¹²

Heimildir:

- 1 ADM 199/761: Boom Defence Depot Iceland, Accommodation and Personnel, B.D.01584/40.
- 2 Haraldur Pétursson: *Kjósarmenn*, bls. 80-81; Helgi Jónsson, Felli: Viðtal við höfund í júlí 1997.
- 3 ADM 199/762: ACIC, Report of Proceedings 22. júlí 1941; Guðmundur Kristinsson: *Saga Selfoss*, 2. bindi. (Selfossi 1995), bls. 132-3.
- 4 Óskar Þórðarson frá Haga: *Frá heimabyggð og hernámsárum*. (Reykjavík 1983), bls. 140-144, 169-171; Ónundur Ásgeirsson: Viðtal við höfund 27. október 1997.
- 5 ADM 199/764: ACIC, Report of Proceedings, 21. september 1941 og 31. desember 1941.
- 6 ADM 199/764: M 015613/41, Iceland Staff Policies and Requirements, 23. desember 1941.
- 7 Sama: Skýring yfirmanns hermálaskrifstofu flotamálaráðuneytisins 9. mars 1942.
- 8 ADM 199/761: ACIC, Report of Proceedings, 30. júní 1942.
- 9 ADM 199/761: ACIC, Report of Proceedings, 31. desember 1942 og 30. júní 1943.
- 10 ADM 1/13542: Teikning: Iceland B/D & C/M Base Progress Chart for 1942.
- 11 Sama heimild. ADM 199/671: ACIC, Report of Proceedings, 30. júní 1943.
- 12 Robert Maltby: Bréf til höfundar frá eiginkonu Maltbys með frásögn hans sem hann hafði ritað fyrir höfund skömmu fyrir dauða sinn, 2. janúar 1997.

Bandaríkjamenn koma til sögunnar

Þátttaka Bandaríkjanna í hersetu á Íslandi og hernaðaraðgerðum þaðan átti sér aðdraganda sem stjórnaðist af stjórn málaaðstæðum í Bretlandi og Bandaríkjunum. Bandaríkjamenn voru hlutlausir fyrstu tvö ár stríðsins og voru einangrunarsinnar aflmiklir í bandarískum stjórn málum. Er líða tók á styrjöldina fór þó stuðningur við málstað Breta að aukast leynt og ljóst. Churchill, forsætisráðherra Breta, var í mun að fá Bandaríkjamenn til beinnar þátttöku við hlið Breta. Roosevelt Bandaríkjaforseti átti þó á brattann að sækja eftir samþykki fyrir beinni hernaðarþátttöku í styrjöld í Evrópu. Bandaríkja-stjórn taldi þó stuðning við Breta og bandamenn þeirra óhjákvæmilegan vegna eigin öryggis og seldu þeim vopn og aðrar framleiðsluvörur og hráefni að því tilskildu að staðgreiðsla kæmi fyrir og bandarísk skip tækju ekki þátt í slíkum flutningum inn á hafnbannssvæði Þjóðverja umhverfis Bretlandseyjar.

Í árslok 1940 var svo komið að menn sáu að Bretland yrði uppiskroppa með fé innan hálfis árs og því þótti brýnt að til kæmi beinn stuðningur við hernaðarreksturinn. Annars blasti uppgjöf fyrir einræðisríkjunum við.

Roosevelt tókst í mars 1941 að fá samþykki Bandaríkjaþings til að selja, leigja, lána eða á annan hátt ráðstafa efni eða búnaði til þeirra ríkja sem forsetinn teldi mikilvæg öryggishagsmunum Bandaríkjanna. Fjárveitingar til þessa málaflokks væru í höndum þingsins en

forsetinn ákvæði hvernig endurgreiðslum yrði háttað. Fór Bretum brátt að berast langþráður stuðningur í stórum stíl í formi skipa, flugvéla og annarra hergagna og varnings langt umfram það er þeir annars gátu vænst eða greitt fyrir.¹

Þrátt fyrir þá skoðun breskra embættismanna og herforingja sumarið 1940 að Bandaríkjamenn gætu orðið að liði á óbeinan hátt með því að taka við hersetu á Íslandi af Bretum þótti stjórninni slík málaleitan tilgangslaus þar eð ljóst væri að Bandaríkjamenn væru á engan hátt búnir undir slíkar aðgerðir.

Hvað Ísland áhrærði hafði Bandaríkjastjórn ekki neitt á þrjónunum árið 1940. Því var það að íslensk stjórnvöld, sem uggðu um styrk Breta heima fyrir, gerðu óformlega fyrirspurn til utanríkisráðuneytisins í Washington í júlí og aftur í september sama ár um hvort Bandaríkin myndu hugsanlega láta mörk áhrifasvæðis monroe-kenningarinnar ná yfir Ísland og taka landið undir sinn verndarvæng. Kaus stjórnin í Washington að leiða málið hjá sér á þeirri forsendu að hún væri ekki í stakk búin til slíkra skuldbindinga. Skuldbindingarnar væru ærnar fyrir vegna yfirlýstrar stefnu um að verja mörk vesturhvels jarðar sem þó voru eigi fyllilega skilgreind.

Bandaríkjamönnum var að fullu ljós áhugi Breta á málinu þótt Churchill forðaðist að bera fram formlega ósk þar að lútandi. Stjórnendur hers og flota Banda-

ríkjanna vildu forðast að skuldbinda sig á Norður-Atlantshafsvæðinu sökum skuldbindinga sinna annars staðar, auk þess sem viðbúnaði Bandaríkjamanna til stríðsrekstrar var mjög ábótavant.

Í ársbyrjun 1941 fóru fram viðræður breskra og bandarískra herforingja í Washington um tilhögun stríðsrekstrarins drægjust Bandaríkin inn í ófriðinn. Samkomulag varð meðal annars um að Bretar skyldu áfram sjá um varnir Íslands en Bandaríkjamenn taka við strax og þeir skærust í leikinn. Fylgdi sá böggull skammrifi að herlið til þess arna yrði ekki reiðubúið fyrr en í september 1941. Churchill var þessu samþykkur enda var viðtaka Bandaríkjamanna á vörnum Íslands ekki þungamiðjan í áformum hans heldur það að fá þá til fullrar þátttöku í stríðsrekstrinum. Í þeim tilgangi var hið fyrrnefnda aðeins áfangi að meginmarkmiðinu. Gilti þar einu hvort Bandaríkjamenn styrktu varnir Breta eða tækju þær alfarið í sínar hendur.

Vorið 1941 jukust hernaðaradgerðir Þjóðverja á Atlantshafi til mikilla muna ásamt aðgerðum frá Noregi. Til dæmis jókst flug þýskra flugvéla mjög í námunda við Ísland. Á sama tíma áttu Bretar undir högg að sækja í Norður-Afríku og við austanvert Miðjarðarhaf. Í lok maí lagði breska herráðið að Churchill að óska formlega eftir því að Bandaríkjamenn tækju við vörnum Íslands.

En áður en til þess kæmi hafði Roosevelt sjálfur þegar ákveðið að auka stuðning við Breta. Bauðst hann nú til þess að taka við vörnum landsins svo fljótt sem auðið yrði og samþykki íslenskra yfirvalda lægi fyrir svo að breska herliðið mætti koma að betri notum annars

staðar. Hófst undirbúningur þessarar aðgerðar í byrjun júní.²

Þrennt var það þó sem tafði fyrir skjótri framkvæmd þessarar ákvörðunar. Í fyrsta lagi var skilyrði forsetans fyrir því að fá opinbert boð íslensku ríkisstjórnarinnar til að senda bandarískt herlið til landsins. Bretar lögðu til að Íslendingar yrðu ekki hafðir með í ráðum frekar en við hernámið 1940 enda myndu þeir samþykkja það sem orðinn hlut eftir á. Þetta nægði Roosevelt ekki sökum áróðursgildisins sem slík aðgerð gæti haft fyrir Þjóðverja gegn ímynd Bandaríkjanna sem boðbera frelsis í heiminum, einkallega vegna yfirlýstrar stefnu Roosevelts að hlutast ekki til um málefni Mið- og Suður-Ameríkúríkja.

Í öðru lagi var af mjög takmörkuðum, bardagahæfum heraflla að taka í Bandaríkjunum og í þriðja lagi bönnuðu hlutleysislögin frá 1939 að hermenn sem kvaddir hefðu verið í herinn yrðu sendir út fyrir mörk vesturhvels jarðar sem samkvæmt skilgreiningunni lágu einhvers staðar austan Grænlands. Til að yfirstíga þetta vandamál var ákveðið að senda í fyrstu einungis landgöngulið flotans, sem skipað er sjálfboðaliðum, ásamt landhersveitum sem skipt yrði út liðsmönnum í sem ekki voru atvinnuhermenn.³

Sjötta landgönguliðssveit flotans var um þessar mundir á leið frá San Diego til Austurstrandar Bandaríkjanna og var ætlað að halda til Azoreyja ef Þjóðverjar gerðu innrás í Portúgal. Sú hætta var nú talin hjá liðin og skyldi sveitin þess í stað mynda kjarnann í fyrsta landgönguliðsstórfylkinu, undir stjórn Johns Marstons hershöfðingja, sem stofnað var í Charleston í Suður-Karólínu til

Íslandsfararinnar. Hélt liðsaflinn áleiðis til Argentía á Nýfundnalandi 22. júní og beið þess þar að ríkisstjórn Íslands samþykkti að bjóða Bandaríkjastjórn að taka við her-vörnum landsins.

Í Argentía mætti flotadeildin annarri smærri á leið til Grænlands, en Bandaríkjastjórn hafði samið við danska sendiherrann í Washington um hvernd Grænlands og rétt til að koma sér þar upp aðstöðu sem síðar var mjög mikilvæg fyrir umferð þúsunda flugvéla sem ferjaðar voru yfir hafið til Bretlands.

Tvennt brann á mönnum um þessar mundir varðandi öryggi Grænlands. Þar var í fyrsta lagi krýólítnáman í Ivigtut á Vestur-Grænlandi, en krýólít var mjög mikilvægt hráefni til áliðnaðar og í námunni var megnið af því krýólíti unnið sem áliðnaðurinn í Kanada og Bandaríkjunum notaði. Var af þessum sökum talið nauðsynlegt að verja námuna fyrir hugsanlegum skemmdarverkum. Í öðru lagi sóttust Þjóðverjar mjög eftir veðurupplýsingum frá Grænlandi og gerðu út marga leiðangra til Norðaustur-Grænlands í þeim tilgangi. Bandaríkjamenn gerðu meðal annars út nokkra leiðangra frá Íslandi síðar til að eyðileggja veðurstöðvar Þjóðverja á þessum slóðum. Kom bandaríska herliðið til Grænlands um svipað leyti og landgöngu-liðið til Íslands.⁴

Íslendingar voru nú í góðri samningsstöðu gagnvart bandamönnum ólíkt því er verið hafði verið áður. Ríkisstjórnin var sam-mála um að hvernd Bandarík-janna í stað Breta væri í samræmi við hagsmuni Íslendinga að upp-fylltum ákveðnum skilyrðum. Af

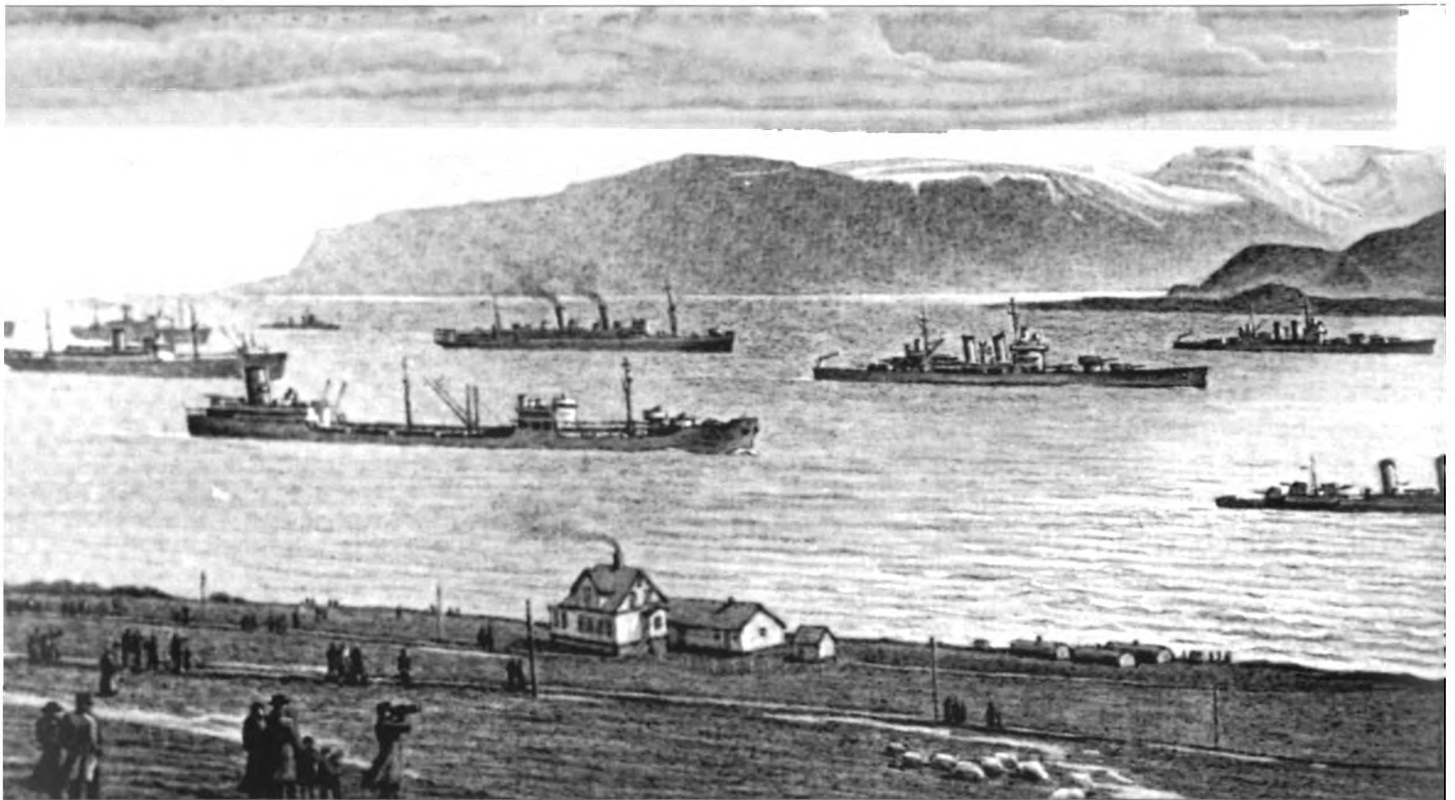
öryggisástæðum varð samningagerð þó að fara mjög leynt ef ekki átti að stofna skipaflotanum í hættu, færi svo að af honum fréttist fyrir fram. Var sæst á kröfu bandamanna um að Alþingi yrði ekki kallað saman af þessu tilefni. Varð því ríkisstjórnin að taka ein á þessu máli, en nýkjörinn ríkisstjóri, Sveinn Björnsson, var hafður með í ráðum ásamt einum fulltrúa frá hverjum flokkanna þriggja sem að stjórninni stóðu.⁵

Hinn fyrsta júlí skiptust ríkisstjórnir Íslands og Bandaríkjanna á orðsendingum þess efnis að íslensk stjórnvöld væru reiðubúin til þess að fela Bandaríkjamönnum hvernd landsins með ákveðnum skilyrðum sem stjórnir Bandaríkjanna og Bretlands samþykktu. Um var að ræða alls 15 skilyrði sem fólu m.a. í sér eftirfarandi atriði:

Bretar lofa að hverfa af landi brott með herafli sinn jafnskjótt og her Bandaríkjanna er orðinn nægilega sterkur til að geta varið landið örugglega. Bandaríkin skuldbinda sig til þess að hverfa burt af Íslandi með allan herafli sinn undir eins og ófriðnum er lokið. Bandaríkin og Bretland viðurkenna algert frelsi og fullveldi Íslands og skuldbinda sig til að beita sér fyrir því að önnur ríki geri það einnig að ófriðnum loknum.

Bandaríkin lofa að hlutast ekki til um stjórnun landsins, hvorki meðan herafli þeirra er í landinu né síðar.

Bandaríkin skuldbinda sig til þess að veita íbúum landsins eins mikið öryggi og frekast er unnt og að þeir verði fyrir sem minnstum truflunum vegna hernaðaraðgerða og séu þær gerðar í samráði við íslensk stjórnvöld, að svo miklu leyti sem mögulegt er. Varnir landsins verði



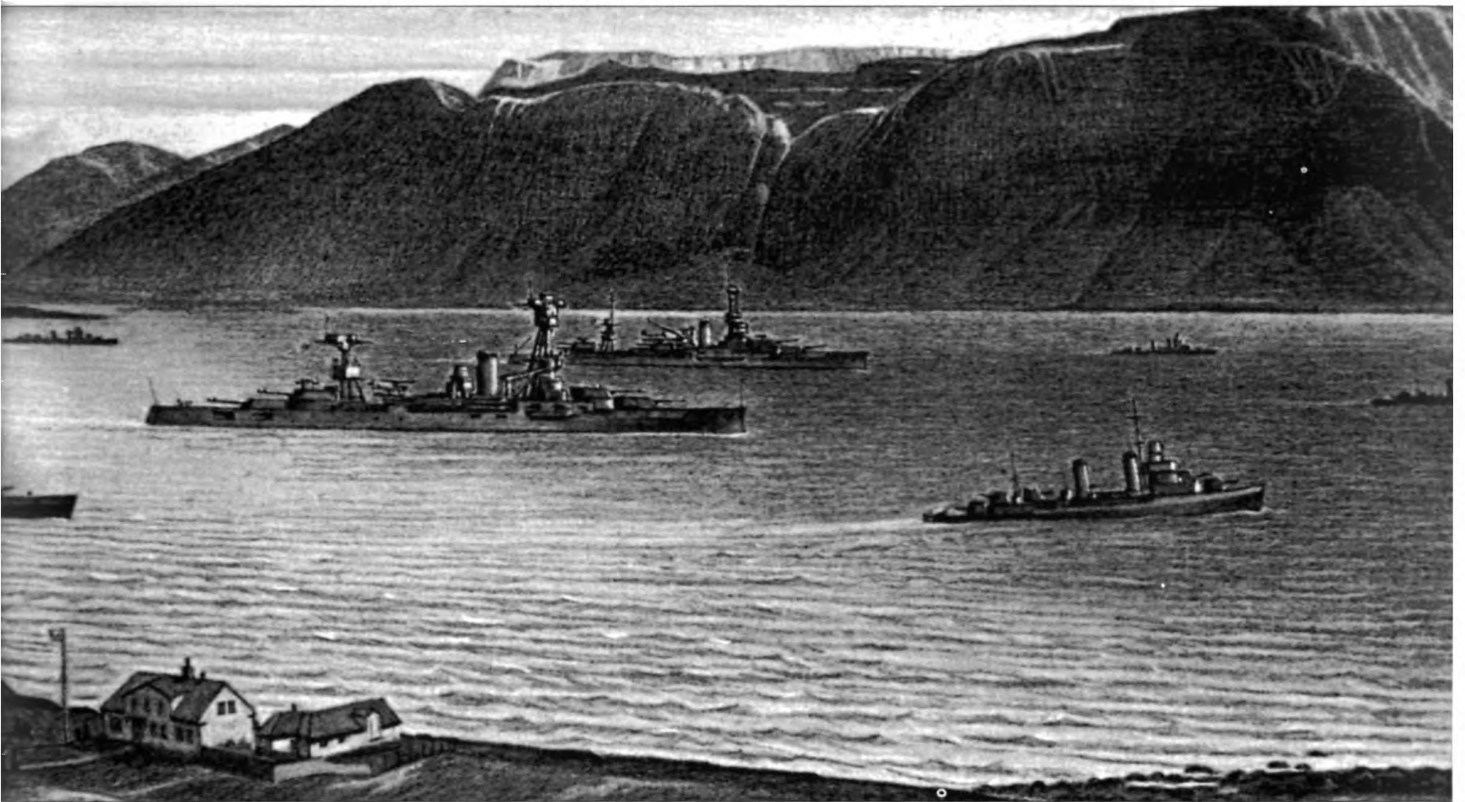
Fyrsta flotadeild Bandaríkjanna er falið var að starfa erlendis í síðari heimsstyrjöldinni siglir fyrir Gróttu 7. júlí 1941 með bandarísku landgönguliðana. Horft er af Valhúsaæð nærri gamla barnaskólanum á Seltjarnarnesi. Bærinn Mýrarhús er í stefnu á Akraffjall og Pálsbæ (Víkurstroënd 2) á Esju. Þetta er pastelmynd eftir bandaríska listamanninn Griffith Baley Coale (1890-1950) sem sigldi með flota-deildinni og vann myndir úr förinni. Var myndin hugsuð sem fyrirmynd að stórrí veggmynd er mála skyldi í byggingu hermálaráðuneytisins í Washington. Það verk komst þó ekki í framkvæmd, en frummyndin hangir uppi framan við skrifstofu flotamálaráðherra Bandaríkjanna í Pentagon. Coale hefur tekið sér listamannaleyfi og látið flota-deildina sigla milli Gróttu og Akureyjar. Í flota-deildinni voru sex herflutningaskip og tvö oliuskip og fylgdu þeim orrustuskipin New York og Arkansas, beitiskipin Brooklyn og Nashville og þrettán tundurspillar. Flest fylgdarskipin og oliuskipin héldu beint til Hvalfjarðar og komu aldrei inn til Reykjavíkur. (NHC KN-21316)

Íslendingum að kostnaðarlausu og þeir fái bætt hvert það tjón sem þeir verða fyrir af völdum hernaðar-aðgerða Bandaríkjanna.

Bandaríkin skuldbinda sig til þess að styðja að hagsmunum Íslands á allan hátt, svo sem með því að sjá landinu fyrir nægum nauðsynja-vörum, tryggja siglingar til og frá landinu og gera hagstæða viðskipta-samninga við það.

Einungis skyldu sendir valdir hermenn til Íslands sökum fæðar þjóðarinnar og þeirra óæskilegu áhrifa á hana sem vera fjölmenns herliðs í landinu gæti haft í för

með sér. Þetta þýddi í raun tvennt. Í fyrsta lagi skyldu hermennirnir vera agaðir og í öðru lagi skyldu engir svertingjar sendir til Íslands, en svertingjar voru opinberlega annars flokks liðsmenn í Banda-rikjaher til ársins 1947. Þrátt fyrir að þetta atriði sé ekki nefnt berum orðum í samningnum duldist ekki hvað hér var átt við enda höfðu íslensk stjórnvöld tekið það skýrt fram við samningagerðina og Bandaríkjammenn fylgdu þessu atriði út í æsar. Átti landherinn stundum í nokkrum erfiðleikum með að finna sveitir sem ekki voru skipaðar



neinum svertingjum svo senda mætti þær til Íslands.⁶

Bretar lofa að auka viðskipti sín við Ísland og breyta ýmsum skuldbindingum Íslands í bresk-íslenska viðskiptasamningnum, sem fylgt hafði í kjölfar hernámsins 1940, einkum varðandi eftirlit með innflutningi og gjaldeyri. Eftir hernámið 1940 opnuðust Íslendingum breskir fiskmarkaðir og verðið var margfalt hærra en fyrir stríð. Vöruskortur ríkti þó í Bretlandi og því ekki hægt að nota þann breska gjaldeyri sem þannig hlóðst upp í breskum bönkum til vörukaupa nema að takmörkuðu leyti. Höfðu ítreakaðar tilraunir til þess að fá pundum skipt fyrir bandaríkjadali verið árangurslausar. Með þessum samningi var því í raun komið á því fyrirkomulagi að Bretar keyptu allan fisk sem Íslendingar gátu aflað og greiddu fyrir með banda-

ríkjadöllum, sem í reynd var láns- og leigufé, sem Íslendingar gátu notað til vörukaupa í Bandaríkjunum þar sem flest það er Íslendingar sóttust eftir var fánlegt.

Íslendingar sem teknir höfðu verið höndum og fluttir til Bretlands á stríðsárunum skyldu látnir lausir og sendir heim.⁷

Flotinn sem beið í Argentia fékk nú skipun um að sigla og kom til Reykjavíkur 7. júlí. Sama dag var gefin út opinber tilkynning í löndunum þremur um hina nýju skipan mála. Þjóðverjar gátu auðvitað lítið aðhafst í málinu og 9. júlí hafnaði Hitler, sem var enn í mun að forðast árekstra við Bandaríkin, beiðni flotans um leyfi til árása á bandarísk skip. Þetta kom þó ekki í veg fyrir að þýskir fjölmiðlar helltu úr skálum reiði sinnar yfir Bandaríkjamenn fyrir að „traðka á sjálfstæði evrópskrar smáþjóðar“.



Winston Churchill og John Marston hershöfðingi, yfirmaður bandaríska landgönguliðsins, kanna liðið á innanverðri Suðurlandsbraut 16. ágúst 1941 er Churchill heim sótti Reykjavík á leið sinni heim af fundi með Roosevelt Bandaríkjaforseta undan Nýfundnalandi. Einkennisbúningur landgönguliðanna var nánast óbreyttur frá því í heimsstyrjöldinni fyrri og báru þeir ísbjarnarmerki 49. herdeildarinnar bresku við öxl. Þá báru liðsmenn Bandaríkjahers samkonar hjálma og Bretar til ársins 1942. (NARA 75369-AC)

Í breska þinginu kallaði Churchill komu bandarísku landgönguliðanna til Íslands einn mikilvægasta atburðinn frá stríðsbyrjun. Honum var vel ljóst að nú yrði þess ekki langt að bíða að til tíðinda drægi milli bandaríska flotans og þýskra kaþbáta á hafinu milli Íslands og Bandaríkjanna sem myndi hafa afgerandi áhrif á almenningsálitið í Bandaríkjunum til stuðnings fullri þátttöku í styrjöldinni. Þar hitti hann naglann á höfuðið eins og kom í ljós á næstu mánuðum er þrjú bandarísk skip urðu fyrir árásum kaþbáta.⁸

Er flotadeildin hélt úr höfn í Argentia áleiðis til Íslands voru í henni 25 skip. Landgönguliðarnir, 4.095 að tölu, voru flestir fluttir á herflutningaskipunum Fuller, Heywood og Biddle, en tundurspillarnir Manley, Little, McKean og

Stringham fluttu hver um sig eitt undirfylki tæplega 200 manna. Flutningaskipin Hamul og Arcturus fluttu búnað liðsins og til fylgdar voru 2 orrustuskip og 2 beitiskip ásamt 10 tundurpillum.

Ljóst var, sökum stærðar skipanna, að einungis yrði hægt að skipa upp úr flutningaskipunum tveimur inni í höfninni. Landgönguliðana og búnað þeirra varð því að flytja í land úr herflutningaskipunum á smábátum og innrásarprömmum sem lent var í Vatnagörðum. Þrátt fyrir þrengsli og lélegan veg úr Vatnagörðum tókst að ljúka losun skipanna á einungis fjórum sólarhringum og var samtals um 1.500 tonnum af búnaði skipað þannig á land.

Bresku hermennirnir tóku hinum bandarísku starfsbræðrum sínum með kostum og kynjum, létu

þeim í té flutningabíla, gengu úr herbúðum sínum fyrir þá og fluttu sumir í tjöld enda töldu þeir sig nú loks sjá fyrir endann á dvöl sinni á Íslandi.

Til marks um hve mikils bresku hermennirnir mátu bandaríska landgönguliðið deildi 49. fótgönguliðsdeildin, sem var uppistaðan í her Bretá á Íslandi, herdeildarmerki sínu með landgönguliðunum í virðingarskyni. Merki þetta sýndi hvítaljörð á ísjaka og var borið uppi við öxl á einkennisbúningnum. Merkið átti þó ekki rætur sínar að rekja til Íslandsdvalar herdeildarinnar heldur hafði það verið tekið upp þegar hluti hennar dvaldist í Noregi skömmu fyrir komuna til Íslands og báru „Íslands-landgönguliðarnir“, eins og þeir voru síðar nefndir, það á meðan á Íslandsdvölinni stóð.⁹

Heimildir:

- 1 Van der Vat: *The Atlantic Campaign*, bls. 143-145; *To Die Gallantly*, bls. 101.
- 2 Bittner: *The Lion and the White Falcon*, bls. 122-131; Byron Fairchild: „Decision to Land United States Forces in Iceland, 1941“, *Command Decisions*. Kent Roberts Greenfield ritar formála. (Washington 1990), bls. 75-82; Michael T. Corgan: *The Expansion of Presidential Power and the Western Hemisphere. The American Occupation of Iceland, July 7, 1941*. Erindi flutt á ráðstefnu í Reykjavík 1990 og birt í þýðingu í *Sögu* (tímariti Sögufélagsins) 1992; Valur Ingimundarson: *Í eldlínu kalda stríðsins*, (Reykjavík 1996), bls. 19-20.
- 3 Michael T. Corgan: *The American Occupation of Iceland, July 7, 1941*; *Command Decisions*, bls. 82-87.
- 4 Stetson Conn, Rose C. Engelman og Byron Fairchild: *United States Army in World War II. Guarding the United States and its Outposts*. (Washington 1964), bls. 448-453; James A. Donovan: *Outpost in the North Atlantic. Marines in the Defense of Iceland. Marines in World War II Commemorative Series*. (Washington 1992), bls. 3-7.
- 5 Agnar Kl. Jónsson: *Stjórnarráð Íslands 1904-1964, II*. (Reykjavík 1969), bls. 729-734.
- 6 John Joseph Hunt: *The United States Occupation of Iceland, 1941-1946*. (Óprentuð doktorsritgerð í sögu, Georgetown University. Washington, D.C., janúar 1966), bls. 87.
- 7 Agnar Kl. Jónsson: *Stjórnarráð Íslands, II*, bls. 735-745.
- 8 Bittner: *The Lion and the White Falcon*, bls. 134-5.
- 9 Donovan: *Outpost in the North Atlantic*, bls. 5-11.

Reykjavíkurhöfn



Reykjavíkurhöfn 11. okt. 1941. Við vestanverðan Ægisgarð lágu íslensk skip og bátar ásamt vopnum breskum togurum til viðgerðar, en ólokið var gerð viðlegupláss að austanverðu. Út- og uppskipun fór fram að mestu við Grófarbryggju, Miðbakka og Faxagarð. Þessar bryggjur notuðu Íslendingar og Bretar jöfnum höndum og síðar Bandaríkjamenn. (NARA 80-G-60930)

Sá þáttur sem hve mest takmarkaði uppbyggingu heraflans á Íslandi var afkastageta Reykjavíkurhafnar. Viðlegupláss var takmarkað og höfnin gat illa annað stórum skipum. Uppskipun var tafsöm og skip, sem annars hefðu nýst til flutninga annars staðar og mikil eftirspurn var eftir, lágu oft lengi aðgerðarlaus á ytri höfninni og biðu afgreiðslu. Það var ekki fyrr en með tilkomu Bandaríkjamanna að þessi þröskuldur var yfirstiginn með stækkun viðlegupláss og þeirri aðferð þeirra að leggja stórum, djúpristum skipum að á flóði, hraða losun og létta skipin með því að losa vatnsbirgðir svo að ekki fjaraði undan þeim til fulls. Þá voru stærstu skipin einnig affermd í smærri skip og báta á ytri höfninni.¹

Flutningaskip voru stöðugt í förum með varning til uppbyggingar breska heraflans svo og með mannskap. Breskir hermenn voru fluttir á frekar smáum skipum er lagst gátu að bryggju í höfninni. Voru þar oftast á ferð farþegaskipin Royal Ulsterman, Royal Scotsman og Koningin Emma auk annarra. Að auki höfðu Bretar flota smærri skipa í strandsiglingum til dæmis Zanstroom, Skagen, Lochnagar, Bug og Alouette. Hljóma nöfn þessara skipa kunnuglega í eyrum mörgum Íslendingum af þeirri kynslóð sem komin var til vits og ára á þessum tíma. Þá fóru um höfnina öll íslensk millilanda- og strandferðaskip svo og leiguskip á þeirra vegum og fiskflutningaskip auk fiskiskipa og báta.²

Hafnarstjórnin í Reykjavík og

*Uppskipun úr herflutninga-
skipi á ytri höfninni með
landgönguþrómmum í
apríl 1943. Strandferða-
skipið Esja liggur við
enda Grófarbryggju.
Strandferðaskipin höfðu
sjaldnast fast leguþláss í
höfninni og varð að af-
greiða þau þar sem rými
féll til hverju sinni.
(NARA 80-G-60922)*



bresk hernaðaryfirvöld gerðu fljótlega samninga sín í milli um notkun hafnarinnar og greiðslu viðeigandi þjónustugjalda. Bretar fengu forgang að norðurenda Grófarbryggju og utanverðum Faxagarði.

Voru herskip undanskilin hafnargjöldum utan hafnsögugjalds og greiðslu fyrir vatn, samkvæmt notkun, svo og þau flutningaskip sem ekki notuðu bryggjur hafnarinnar vegna stærðar og losuð voru á ytri



Uppskipun úr bandaríska herflutningaskipinu U.S.S Hamul á Miðbakka 19. sept. 1941. Íslenskir verkamenn að störfum við viðgerð á steinkanti við Geirsgötu er afmarkaði svæði á miðjum hafnarbakkannum sem var án bundins slitlags og Bandaríkjaher leigði til umhleðslu. Miðbakki var steinlagður og bauð upp á besta athafnasvæðið til uppskipunar. Bandaríkjamenn luku gerð hafnarbakka í krikannum milli Miðbakka og bólvirkisins undir kolakrananum þar sem nú heitir Austurbakki og reistu stóra vöruskemmu sem stóð lengi þar ofan við hafnarbakkann. Þá lögðu þeir bundið slitlag á Miðbakka allan árið 1943. Ingólfsгарður austast í höfninni var notaður til uppskipunar á bensini og olíum, en Bretar fluttu í fyrstu allt sitt bensín til landsins í 25 lítra járnbrúsum. (NARA 111-SC-127471)



Skyttur á bandarísku snekkjunni U.S.S. Williamsburg við loftvarnaæfingu í Reykjavíkurhöfn í febrúar 1942. U.S.S. Williamsburg kom til landsins í desember 1941 og var flaggskip James L. Kauffmans, yfirmanns Bandaríkjaflota hér á landi, uns hann flutti í nýreist herskálahverfið Camp Knox sem varð höfuðstöðvar hans vorið eftir. Skipið annaðist eftirlitsstörf og fylgdi skipa í strandsiglingum þar til í febrúar 1943 er það hélt til Bandaríkjaflota þar sem það varð einkasnekkja Bandaríkjaforseta í stríðslok. Hægra megin á myndinni má sjá tvo breska eftirlitsbáta sem önnuðust eftirlit á Faxaflóa þegar veður leyfði. (NARA 80-G-2297)

höfninni. Vöruflutningaskip sem afgreidd voru við bryggjur greiddu öll viðeigandi hafnargjöld. Stóð lengi í stappi milli hafnaryfirvalda og bresku og bandarísku herstjórnarinnar um greiðslu vörugjalds af

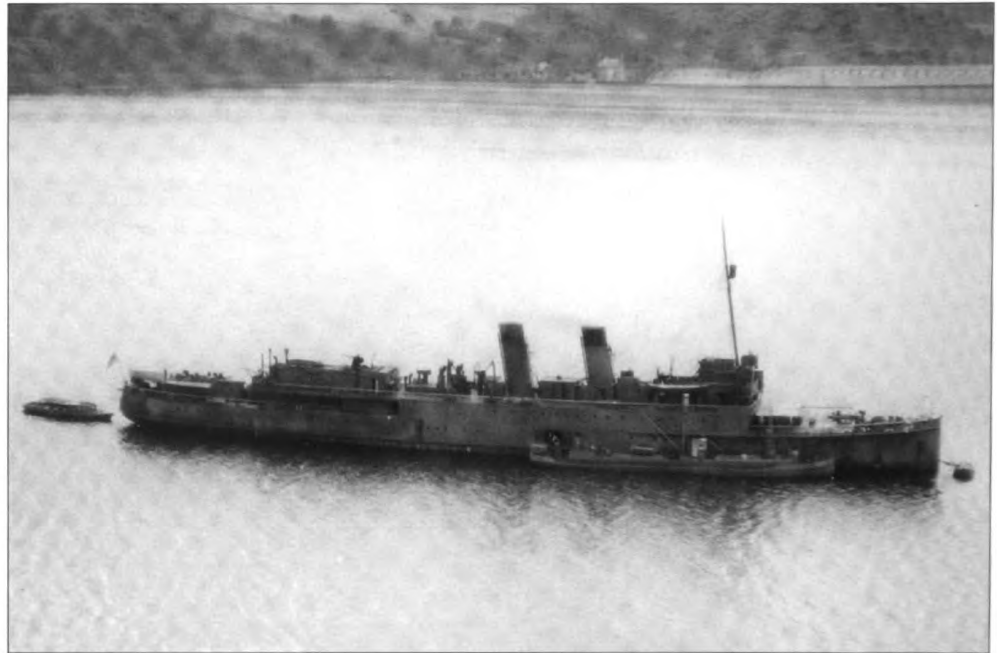
varningi hersins. Sættust menn loks á greiðslu vörugjalds af kolum og koxi en annað skyldi talið til hernaðarþarfa.³

Bandaríkjamenn og hafnarstjórnin gerðu með sér samkomulag síðari



Varningi Bandaríkjahers skipað upp á Loftsbyggju 20. september 1941. Næst á myndinni má sjá þrjá norska báta er önnuðust flutninga fyrir herliðið og íslenskan mótorbát. Stórt herflutningaskip liggur á ytri höfninni. (NARA 111-SC-127517)

Breski flotinn leigði belgíska skipið Princess Marie-Jose og nefndi H.M.S. Nemesis. Skipið var um 1.800 lestir að stærð og smíðað árið 1922. Það var í fyrstu hjálfunarskip fyrir hernað gegn kaþbátum og frá haustinu 1943 móðurskip bresku togaranna í Reykjavíkurhöfn og nefndist eftir það H.M.S. Baldur eins og fyrirrennari þess. (IWM FL-16724)



hluta ágústmánaðar 1941 þess efnis að hinir fyrrnefndu fengu forgang að Miðbakka ásamt forgangi að Grófarbryggju á sama hátt og Bretar hefðu eftir brotthvarf þeirra. Í staðinn skyldu Bandaríkjamenn ljúka gerð Ægisgarðs og garðsins milli Miðbakka og Kolabryggjuunnar. Hin nýja austurhlið Ægisgarðs skyldi nýtt af íslenskum aðilum í stað Miðbakkans, en þó skyldu Bandaríkjamenn geta notað hann einnig ef sérstök nauðsyn bæri til. Var framkvæmdinni lokið í lok maí 1942.

Samstarfsnefnd hafnarstjórnar og herliðsins var fljótlega komið á fót og annaðist hún samræmingu þarfa hvors um sig og var vettvangur til lausnar deilumála. Frekari samningar um notkun hafnarinnar voru gerðir er frá leið eftir því sem þörf bar til. Sýndist sitt hverjum og íslenskum yfirvöldum og sjófarendum þótti floti og herlið seilast fulllangt til yfirráða í höfninni. Hinum síðarnefndu þótti á hinn

bóginn aldrei nóg rými fyrir sína sjófarendur sem ávallt lá á afgreiðslu og þjónustu vegna hernaðarþarfa.⁴

Höfuðstöðvar breska flotans voru í fyrstu um borð í skipi er nefndist H.M.S. Baldur og lá í Reykjavíkurhöfn. Skipið, sem var nýlegt og nefndist áður St. Clair, var rúmar sextán hundruð lestir að stærð. Það var í áætlunarsiglingum milli Aberdeen og hafna á Hjaltlandi þar til það var leigt breska flotanum til hernaðarþarfa. H.M.S. Baldur var móðurskip eftirlitsskipaflotans í Reykjavík sem þarfnadist mikils og stöðugs viðhalds og þjónustu. Jukust þrengslin í höfninni og eftirspurn eftir þjónustu, sem þegar var af skornum skammti, verulega við þessi auknu umsvif. Var skipið lengst af á hrakhólum með viðlegupláss í höfninni og lá ýmist við utanverðan Faxagarð eða utan á öðrum skipum annars staðar í höfninni ásamt togurum sínum. Bar hafnarstjórnin sig illa yfir þeirri truflun sem starfsemi skipsins og

plássleysi hafði á umferð í höfninni og afgreiðslu annarra skipa og gerði ítrekaðar tilraunir til að fá skipið úr höfninni.⁵

Skipt var um móðurskip eftirlits-skipanna haustið 1943 er H.M.S. Baldri var breytt í björgunarskip sem fylgdi skipalestum. Hlaut skipið aftur sitt upphaflega nafn en H.M.S. Nemesis tók við hlutverki þess og nafni í Reykjavíkurhöfn.⁶

Auk eftirlits og varna með ströndum fram bar brýn nauðsyn til að tryggja öryggi hafna og skipalægja gegn árásum herskipa og kafbáta sem gert gátu griðarlegan óskunda ef færi gæfist og ytri varnir brygðust. Hefðbundnar varnir fólu í að hindra siglingar um sund og firði með lagningu tundurdufla, kafbátaneta og skipagirðinga auk þess sem fallbyssum var komið fyrir í virkjum með ströndum fram og segulmælinga- og hljóðbylgju-tækjum á hafsbotni.

Slíkum vörnum var brátt komið fyrir við helstu hafnir landsins og skipalægi. Hófust framkvæmdir strax sumarið 1940 í Hvalfirði og Reykjavík og síðan í Eyjafirði, Seyðisfirði, Reyðarfirði og Hrítafirði.⁷

Í Reykjavík var í fyrstu íhugað að girða fyrir ytri höfnina með netalögnum er hindrað gætu óvinaskip og -kafbáta í að ráðast á skip á læginu eða til landgöngu. Ekki varð af slíkri ráðstöfun en duflagirðing strengd fyrir hafnarmynnið til að hindra umferð inn í höfnina að nóttu til. Kom þessi ráðstöfun til framkvæmda aðfaranótt 9. september og olli þvílíkri óánægju meðal sæfarenda að höfninni var einungis lokað þannig í tvær nætur.⁸

Jafnframt var íhugað að koma fyrir strandvarnabyssum í Viðey er

hefðu það hlutverk að verja höfnina fyrir skyndiárás skipa er dulbúin sem flutningaskip freistuðu þess að gera árás á höfnina á meðan þau væru til rannsóknar á sérstöku skoðunarlagi. Viðey varð þó ekki fyrir valinu og var tveimur fjögurra þumlunga byssum þess í stað komið fyrir í Gufunesi haustið 1940 til gæslu innra skoðunar-lægisins sem valinn hafði verið staður á Eiðsvík milli Viðeyjar og Geldinganes. Vorið 1941 var ákveðið að færa þessa starfsemi á ytra skoðunarlagið norðan og austan Engeyjar. Voru byssurnar tvær fluttar úr Gufunesi um sumarið og komið fyrir á Engey vestanverðri hvorri sínum megin við vitann. Þaðan gætu þær varið innsiglinguna í Reykjavíkurhöfn auk þess að hafa aðkomuskip í sigti uns rannsókn á ferðum þeirra væri lokið.

Skálahverfi reis vestan við túngarðinn á Engeyjarbænum og lá járnbraut þangað frá landingunni um bæjarhlaðið og út að vita. Þá var tveimur loftvarnabyssum komið fyrir nokkru innar á eyinni, þ.e. í Norðurtúni skammt frá bænum, sumarið 1941. Mikill steinsteyptur vatnsgeymir reis á fjörुकambinum við landinguna og var vatn flutt í hann á bátum úr landi.

Árið 1942 tóku Bandaríkjamenn við starfseminni í Engey af breska hernum. Komu þeir fyrir tveimur loftvarnabyssum til viðbótar nærri þeim bresku er fyrir voru. Bandarísku byssurnar nýttust jafnt gegn skipum og flugvélum. Bandaríkjamenn dvöldu í eyinni til loka nóvember 1944, en mikil umskipti urðu haustið 1943 þegar mest af liðinu var flutt þaðan ásamt bresku strandvarnabyssunum.⁹

Heimildir:

- 1 U.S. Army Center for Military History: Transportation of the U.S. Forces in the Occupation of Iceland 1941-1944, skráð af H.H. Dunham fyrir Office of the Chief of Transportation, Army Service Forces í apríl 1945. Nefnd hér eftir: Transportation of the U.S. Forces.
- 2 ADM 199/762: ACIC, Report of Proceedings, 22. júlí 1941.
- 3 Skjalasafn Reykjavíkurhafnar: Ónúmeruð mappa með bréfum milli Reykjavíkurhafnar, utanríkisráðuneytisins og breska aðalræðismannsins í Reykjavík frá 16. des. 1940 til 30. jan. 1942.
- 4 Transportation of the U.S. Forces; Skjalasafn Reykjavíkurhafnar: Óundirrituð lýsing á notkun erlendu setuliðanna á Reykjavíkurhöfn, dags. 30. jan. 1942 og stíluð á utanríkisráðherra í framhaldi af samtali. Sennilega lýsing hafnarstjóra.
- 5 ADM 199/762: FOIC til The Secretary of the Admiralty, Preliminary Report, 15. júlí 1940; ACIC, Report of Proceedings, 30. júní 1941; Colledge: *Ships of The Royal Navy*, 2, bls. 313; William Gowen, Lowestoft: Bréf til höfundar í maí 1997; Skjalasafn Reykjavíkurhafnar: Óundirrituð lýsing á notkun erlendu setuliðanna á Reykjavíkurhöfn, dags. 30. jan. 1942, stíluð á utanríkisráðherra í framhaldi af samtali. Sennilega lýsing hafnarstjóra.
- 6 Colledge: *Ships of the Royal Navy*, 2, bls. 337.
- 7 ADM 199/762: FOIC til The Secretary of the Admiralty, Preliminary Report, 15. júlí 1940; ACIC, Report of Proceedings, 30. júní 1941.
- 8 Skjalasafn Reykjavíkurhafnar, ónúmerað: Breski ræðismaðurinn í Reykjavík til utanríkisráðherra 7. sept. 1940, afrit; Utanríkismálaráðherra til hafnarstjórans í Reykjavík; Gunnar M. Magnúss: *Virkid í norðri*, I, bls. 164.
- 9 ADM 199/762: Flotamálaráðuneytið, Local Defence Division, til yfirmanns meginflotans, C-in-C Home Fleet, Summary of the Defences of Iceland, Faroes and Shetlands, 7. sept. 1940; Flotamálaráðuneytið til yfirmanns meginflotans, 14. nóv. 1940; WO 176/314: Ódagsettur útdráttur úr C.X.O. Memo, 29. ágúst 1940; Sama: FOCIC letter 22/272/41, 1. jan. 1941, Borders for Examination Batteries, Reykjavik Fire Command, Amendment No. 3, 21. feb. 1941; Sama: Coast Artillery Reconnaissance Report, Engey Island, 27. maí - 1 jún. 1941. U. S. Air Force Historical Institute: War Diary of the Iceland Base Command, 11. maí 1942, 30. okt. 1943 og 25. nóvember 1944. Nefnd hér eftir: IBC War Diary; Baldur Hafstað: „Örnefni í Engey“. *Landnám Ingólfs*. Nýtt safn til sögu þess, III. (Reykjavík 1986).

Umsvif bandamanna



Tundurspillirinn Greer var systurskip Reuben James. Skip af þessari gerð voru smíðuð í og eftir fyrri heimsstyrjöldina og voru auðþekkt á fjórum reyk háfum og heilu þilfari, þ.e. án bakka. Í upphafi síðari heimsstyrjaldarinnar áttu Bandaríkjamenn fjölmörg slík skip í geymslu auk þeirra sem enn voru í notkun og gátu miðlað Bretum sem notuðu þau til fylgdar skipalestum sökum langdrægis, enda voru þau miðuð við aðgerðir á viðáttum Kyrrahafsins. Vopna búnaður var þó ekki sniðinn til kaþátaleitar í fyrstu, en mörg þessara skipa fengu nú það hlutverk að fylgja skipalestum á Atlantshafi. (NARA 80-G-42048)

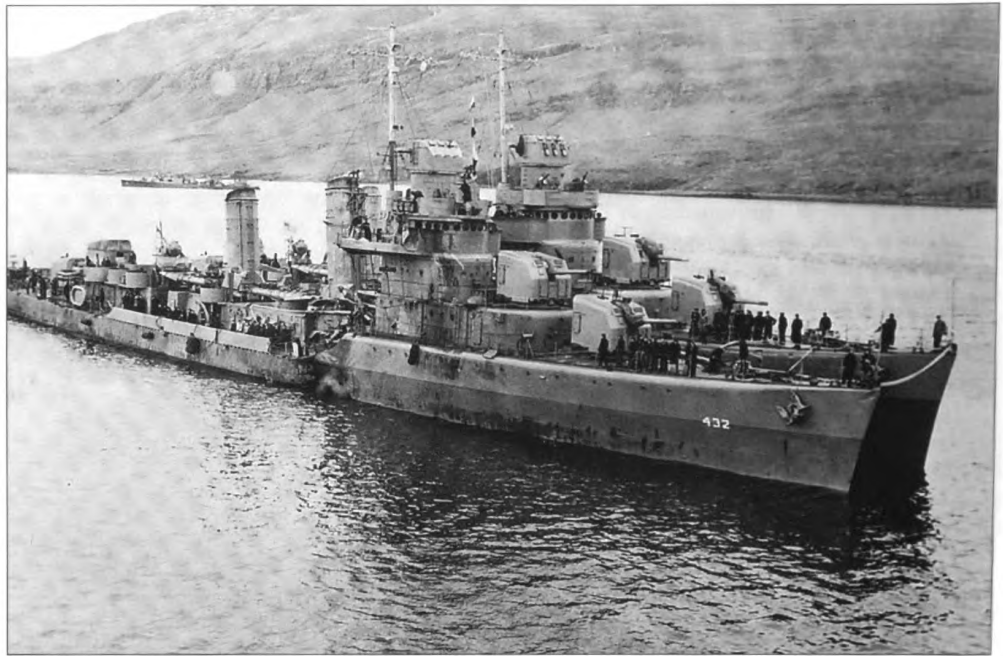
Við komu Bandaríkjamanna til Íslands urðu umskipti í Hvalfirði sem og annars staðar. Ekki kom þó til þess að Bandaríkjafloti tæki við starfi breska flotans hér á landi. Samkvæmt samningi þeim sem áður er getið áttu Bandaríkjamenn að taka við vörnum landsins drægi-ust þeir inn í styrjöldina. Ekki var þó gert ráð fyrir að hér yrði bandarískur flotastyrkur nema eftirlitsflugsveitir flotans og fáein skip til varnar með ströndum fram.

Breski flotinn hugði ekki á nein- ar breytingar á starfsemi sinni hér- lendis og gerði ráð fyrir að fylgdar- skip skipalesta, skip meginflotans og norðurgæslunnar auk tundur- duflaslæðara, héldu áfram að gera út frá Hvalfirði. King flotaforingi, yfirmaður Atlantshafsflota Banda- ríkjanna og síðar yfirmaður flotans

alls, hóf samt sem áður að þrýsta á um að Bandaríkjamenn tækju við starfsemi Breta hér á landi þar eð hann var áfram um að færa mörk aðgerðarsvæða breska og banda- ríska flotans austur fyrir landið.

Bretar voru alls ekki samþykkir slíkri skipan aðgerðarsvæða og bentu á að miðað við aðstæður sem skapast hefðu með framsókn Jap- ana á Kyrrahafi hefði Bandaríkja- floti vart bolmagn til að bæta á sig verkefnum með tilliti til þess er þegar hafði orðið samkomulag um. Þá bentu Bretar á að öryggi skipa- leiða bandamanna væri forgangs- verkefni sem heimaflotinn bæri hitann og þungann af. Eftirlitsskip væru stöðugt á Grænlandssundi og á hafinu milli Íslands og Færeyja og liðsauki yrði ávallt að vera til taks í Hvalfirði. Þá þyrfti að halda uppi

U.S.S. Kearny bíður viðgerðar í Hvalfirði við hlið systurskips síns Monssen. Kearny var af nýrri kynslóð mun öflugri og sterkbyggðari skipa. Botn þeirra var tvöfaldur og skrokkurinn styrktur og hólfaður niður í mörg rými svo halda mætti skipinu á floti þrátt fyrir miklar skemmdir. Nýju tundurspillarnir hentuðu á allan hátt betur til fylgdar skipalestum á Atlantshafi, en fjöldi þeirra var takmarkaður og brátt varð þeirra brýn þörf á öðrum vettvangi. (NARA 80-G-28811)



eftirlitsflugi frá landinu og ratsjár-
eftirliti á Vestfjörðum. Því yrði
aðstaðan í Hvalfirði, og að einhverju
leyti í Reykjavík, áfram í þágu heima-
flotans og því brýnt að reksturinn

væri áfram í höndum Breta hvað
sem liði hugsanlegri skiptingu
aðgerðarsvæða.

Yfirmaður Bandaríkjaflota á Ís-
landi, Kauffman flotaforingi, hafði



H.M.S. Hecla í Hvalfirði í nóvember 1941. Skipið var smíðað í Skotlandi og tekið í notkun árið 1940. Það var 10.850 lestir að stærð og búið fullkominni aðstöðu til að annast viðhald og sinna áhöfnum tundurspilla er athöfnuðu sig fjarri heimahöfn. Í áhöfn skipsins voru rúmlega 800 menn. Myndin sýnir þrjá tundurspilla, þ. á m. H.M.S. Oribi, G-66, við stjórnbörðshlið Heclu og vopnaðan togara og kanadíska korvetturnar Arrowhead og Baddeck við bakborðshlið. (IWM A-6602)



Skipbrotsmenn af Heclu njóta hressingar um borð í bandaríska beitiskipinu Augusta undan strönd Norður-Afríku eftir að kaþbáturinn U-515 sökkta skipinu með tundurskeyti djúpt undan Gíbraltar hinn 12. nóvember 1942. (NARC 80-G-30472)

reynðar kannað hagkvæmni þess að Bandaríkjafloti tæki við af þeim breska í árslok 1941 og komist að þeirri niðurstöðu að slíkt væri á margan hátt óhagkvæmt.

Var sæst á rök Breta vorið eftir og skyldi Bandaríkjafloti áfram annast ýmsa þjónustu svo sem að leggja til eldsneyti og birgðir líkt og samist hafði um. Samstarfið skyldi



Móðurskipin Hecla og Vulcan ásamt tundurspillum, korvettum og vopnuðum togara á herskipalæginu innan við Hvítanes haustið 1941. Þyrilsnes í baksýn. (J.R.S. White)

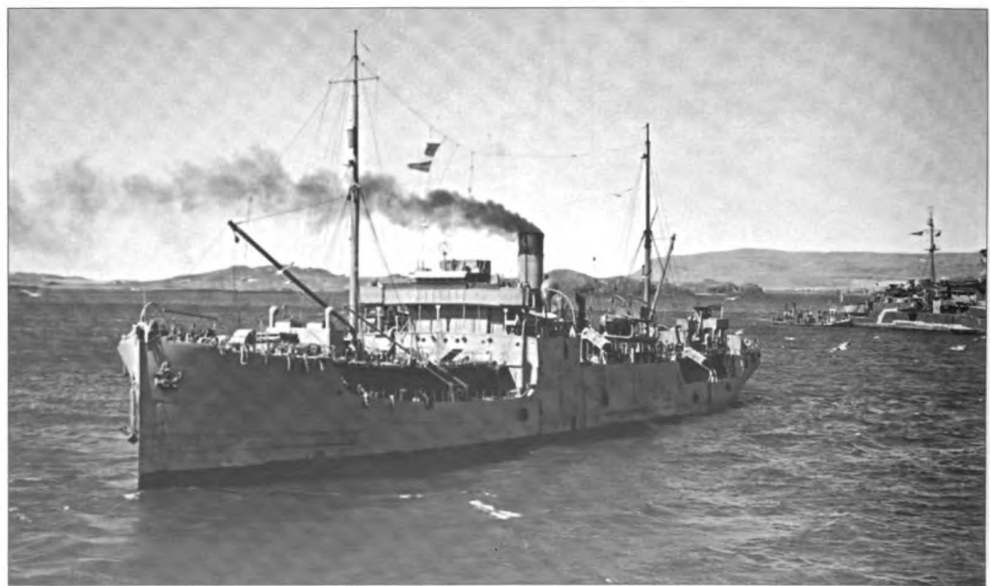


Bandarískir tundurspillar við hlið móðurskipisins U.S.S. Vulcan í Hvalfirði í nóvember 1941. Vulcan var nýtt skip, 12.900 lestir að stærð með tæplega 800 manna áhöfn, er það kom til Íslands 28. september. Skipið var í Hvalfirði um veturinn en hélt til Bandaríkjanna í lok apríl 1942 og þaðan til Nýfundnaland þar sem það þjónaði fram í nóvember sama ár. Vulcan kom aftur til Hvalfjarðar 18. nóvember og leysti af hólmi smærra móðurskip, U.S.S. Melville. Skipið hélt á brott vorið eftir og starfaði á Miðjarðarhafi og Kyrrahafi til stríðsloka. Vulcan þjónaði Bandaríkjaflota til ársins 1992. (IWM A-6595)

vera gagnkvæmt líkt og áður og varð sú raunin að skip og flugsveitir Bandaríkjaflota hér á landi aðstoðu bresku flotastjórnina eftir þörfum auk þess að gæta öryggis eigin skipalesta til og frá landinu.¹

Á ráðstefnu Churchills og Roosevelts í Argentía á Nýfundnalandi í ágúst 1941 samdist svo um að Bandaríkjamenn tækju að sér fylgd

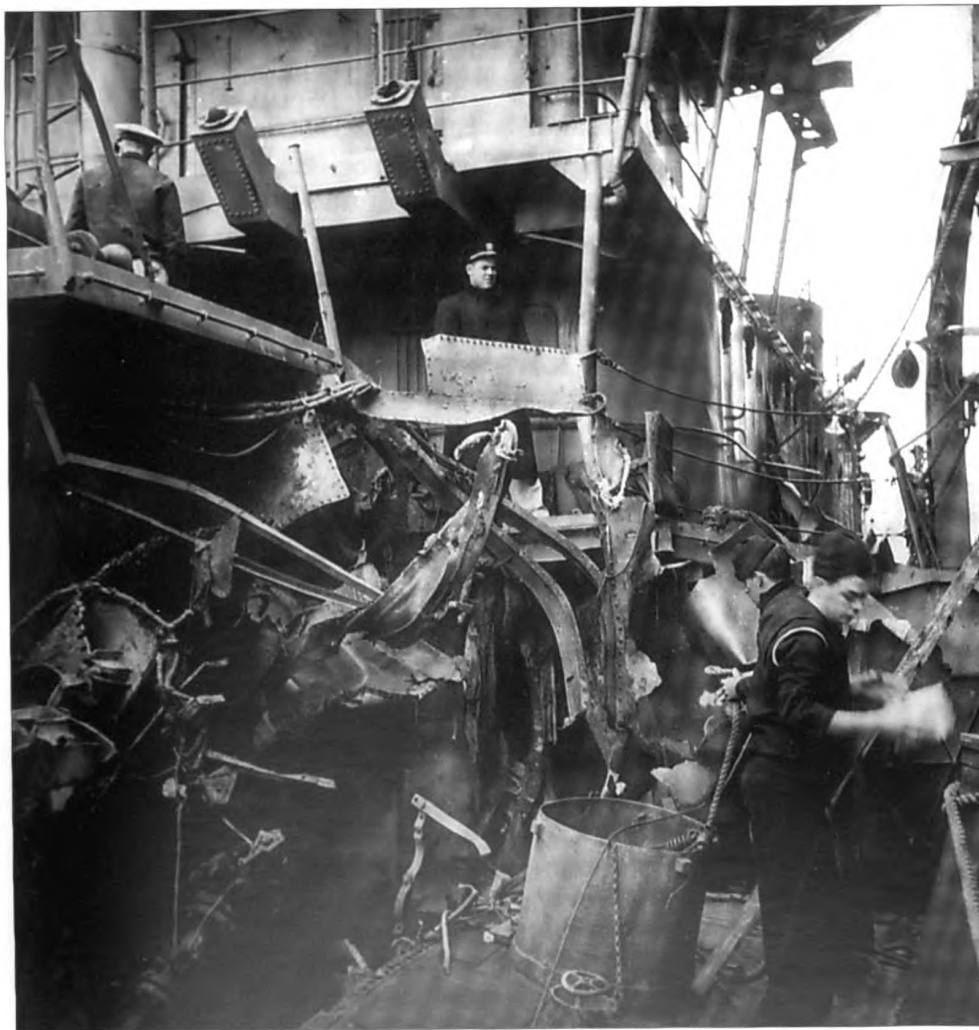
skipalesta á vestanverðu Norður-Atlantshafi. Höfu bandarísk herskip að fylgja skipalestum til Íslands í september. Voru þar á ferð bandarísk og íslensk kaupskip, en þrátt fyrir hlutleysi Bandaríkjanna var ekki amast við því að skip bandamanna slægjust með í för. Gátu nú bandarísk herskip fylgt breskum skipalestum allt til Íslands undir



Olíuskiptið War Bharata í þjónustu breska flotans í Hvalfirði vorið 1942. (IWM A-9182)



Fyrsta stóra verkefni Vulcan í Hvalfirði var viðgerð á bandaríska tundurspillinum Kearny sem varð fyrir tundurskeyti kaþbáts 17. október 1941. Kearny var hleypt af stokkunum í marsmánuði 1940 og tekinn í notkun í ársbyrjun 1941. Skipið var 2.000 lestir að stærð og áhöfnin rúmlega 200 menn. Kearny sigldi til fullnaðarviðgerðar í Boston á jóladag og starfaði síðan á Atlantshafi, Miðjarðarhafi og Kyrrahafi til stríðsloka. (NARC 80-G-425653-31)



Tundurskeyti U-568 hafði Kearny í ketilrúm aftan og neðan við brúna stjórnborðsmegin. 11 sjóliðar fórust við sprenginguna og 22 slösudust. Stórt gat kom á skipshliðina og hluti þilfarsins rifnaði upp, en skipið komst til Hvalfjarðar með eigin vélarafli. Var það talið til marks um hversu sterkbyggðir hinir nýju tundurspillar Bandaríkjaflota væru og áhöfnin vel þjálfuð. (NARC 80-G-28850)

Flotkví var ekki komin til Hvalfjarðar og var Kearny lagt við hlið Vulcan til viðgerðar. Bakborðsgeymar skipsins voru fylltir af sjó og því hallað þannig á bakborða svo að skemmdirnar á stjórnborða kæmu upp úr sjó. Skáru viðgerðarmenn Vulcan skemmdar plötur frá og suðu nýjar í gatið. (NARC 80-G-425653-38)



þessu yfirskeyni og var það í raun ástæða þess að Bandaríkjaforseti ákvað að annast hervarnir á Íslandi. Þrátt fyrir hlutleysið litu yfirmenn Bandaríkjaflota á þetta verkefni sem jafngildi styrjaldaraðgerðar, enda siglt um yfirlýst hafnbanns-

svæði þjóðverja, og gáfu skipun um að ráðast á þýska kafbáta sem gerðu sig líklega til árásar.

Bandarískir tundurspillar tóku við skipalestum undan Nýfundnalandi og veittu þeim fylgd austur að 24. lengdargráðu þar sem bresk skip tóku við þeim. Bandarísku skipin héldu þá til Íslands, og tóku eldsneyti og fylgdu skipum til baka, ýmist beint eða með viðkomu á áður-nefndum mótsstað suður í hafi þar sem þau slógust í för með breskri skipalest á vesturleið. Var þetta sami háttur og skipadeildir breska og kanadíska flotans höfðu á fylgd skipalesta á þessari siglingaleið.

Ekki leið á löngu uns spá Churchills um beina árekstra milli bandarískra herskipa og þýsku kafbátanna rættist. Varð tundurspillirinn U.S.S. Kearny fyrir tundurskeyti kafbátsins U-568 aðfaranótt 17. október og skemmdist mikið er hann var að fylgja skipalest til Íslands.

Aðfaranótt 31. október var tund-



Skipsmenn af tundurspillunum Kearny og Monssen að snæðingi í matsal móðurskipis Vulcan. (NARC 111-SC-364362)



urspillinum Reuben James sökkt er hann var að fylgja skipalest til Íslands og fórust margir úr áhöfn skipsins. Þetta varð þó ekki til þess að Bandaríkin lýstu stríði á hendur Þjóðverjum og Hitler styrktist í þeirri trú að Roosevelt forseti væri ekki tilbúinn til þess enn og því óhætt að herða sóknina enn frekar gegn skipalestum þar sem þær voru veikastar fyrir.²

Höfuðstöðvar bandaríska flotans voru fyrst um borð í viðgerðar- og móðurskipi tundurspillanna í Hvalfirði og frá því í árslok 1941 um borð í snekkjunni Williamsburg í Reykjavíkurbíðni þar til lokið var byggingu herbúðanna Camp Knox í Melahverfi í Reykjavík vorið 1942. U.S.S. Williamsburg var notað til fylgdar skipum í strandsiglingum auk eftirlitsstarfa hér við land, en eftir stríðið varð skipið einkasnekkja Bandaríkjaforseta.³

Móðurskip

Þjónusta við fylgdarskip breska og kanadíska flotans hófst í Hvalfirði þegar viðgerðar- og birgðaskipið H.M.S. Hecla kom þangað 11. júlí 1941. Áður er þess getið að fylgdarskip skipalesta hófu að gera út frá Hvalfirði þá um vorið. Gerði sú ráðstöfun, ásamt stofnun kanadísks fylgdarskipaflota á Nýfundnalandi, fyrst kleift að veita skipalestum vernd alla leið yfir hafið.

Hecla lagðist við legufæri skammt innan Hvítaness. Voru að jafnaði 3 olíuskip í firðinum er sinntu þörfum fylgdarskipanna auk orrustu- og beitiskipa meginflotans og eftirlitsskipa norðurgæslunnar. Annaðist áhöfn Heclu einnig viðgerðir á tundurspillum sem fylgdu flotadeildum heimaflotans eftir því sem tók voru á.

Talsverður fjöldi fylgdarskipanna

Viðgerðarskipið H.M.S. Blenheim ásamt tundurspillunum Ashanti og Faulknor og dráttarbátum í Hvalfirði í maí 1942. Ashanti fylgdi skipalestinni PQ-16 sem hélt úr Hvalfirði 21. maí og Faulknor fylgdi orrustuskipadeild breska og bandaríska flotans er hélt í humátt á eftir kaupskipunum tilbúið að veita þeim vernd ef þýsk herskip í Noregi létu á sér kræla. Gálgin á stefni skipsins var hluti af búnaði til að verjast tundurduflum sem sprungu við hljóð frá skrúfu skipsins. Var eins konar hátalari dreginn í gálganum undir skipinu og hljóð frá honum sprengdi slík hljóðdufl áður en skipið kom of nærri. Gálgin er hér notaður til að halda uppi sæsimastreng sem tengdur var legufærum skipsins og lá þaðan í land. (IWM A-8920)

voru vopnaðir togarar. Viðgerðir á þeim voru erfiðar við skipshlið þar sem þeir urðu að liggja utan á stærri skipum sem voru til viðgerðar. Sömu sögu var að segja af togurum flotastjórnarinnar í Reykjavík sem skipið annaðist stundum viðgerðir á. Voru þeir oft fyrir öðrum fylgdarskipum sem þurftu snögga afgreiðslu. Þá gat lega togara utan á öðrum skipum við viðgerðarskipið og reynst hættuleg er illa viðraði og urðu þeir oft fyrir skemmdum af að slást utan í stærri skipin. Reynslan sýndi að áhöfn Heclu gat sinnt viðgerðum á einum togara í einu en þó einungis ef hann hélt uppi gufuþrýstingi og gat lagt frá með litlum fyrirvara. Olli þetta erfiðleikum, t.d. við ketilhreinsun, en úr rættist þegar birgðaskipið Sakara, sem var sérbúið til að annast ketilhreinsun, kom til landsins árið 1942. Þá annaðist Hecla einnig viðhald fjölda báta er fluttu vörur og mannskap milli skipa og lands í Hvalfirði og Reykjavík. Sumarið 1941 annaðist Hecla einnig viðgerðir fyrir bandaríska tundurspilla er lögðu leið sína til landsins áður en þeirra eigið móðurskip kom til landsins.⁴

Er Bandaríkjafloti hóf siglingar til verndar skipalestum og skip hans fóru að hafa viðkomu hér á landi var viðgerðarskipið U.S.S. Vulcan sent með þeim til Hvalfjarðar þar sem það var móðurskip bandarískra tundurspilla með stuttu hléi til ársins 1943. Mikið mæddi á áhöfnum viðgerðarskipanna, sérstaklega að vetrinum þegar þunghlaðin kaupskipin og léttbyggð fylgdarskip tókust á við ofsa Atlantshafsins, að ekki sé minnst á höfuðóvininn, þýska kafbátaflotann.

Vulcan veitti bandarískum fylgdar-

skipum birgða- og viðgerðarþjónustu á sama hátt og Hecla breskum og kanadískum. Skipstjórinn á Vulcan var ábyrgur fyrir að bandaríska fylgdarskipadeildin í Hvalfirði fengi þjónustu og væri reiðubúin til starfa. Þá bar honum að sinna þörfum annarra herskipa bandamanna og kaupskipa eftir því sem við átti.⁵

H.M.S. Hecla var leyst af hólmi fyrri hluta árs 1942 af viðgerðarskipinu H.M.S. Blenheim. Blenheim var smíðað sem flutningaskip í Skotlandi árið 1919, 16.600 lestrir að stærð og kolakynt. Breski flotinn keypti skipið af Blue Funnel skipafélaginu árið 1940 og gerði það að móðurskipi fyrir tundurspilla. Skipið hélt frá Íslandi til Miðjarðarhafsins árið 1944 og þjónaði þar til stríðsloka. Það var rifið árið 1948.

Með komu Blenheim til landsins batnaði aðstaða til viðgerða á togurum og smærri skipum breska flotans í Reykjavík en skipið var betur útbúið til slíkrar þjónustu en Hecla. Lagði flotastjórnin ríka áherslu á að áhöfn skipsins annaðist allar skipaviðgerðir sem tök væru á sökum óheyrilegs kostnaðar við viðgerðir í Reykjavík þar sem einungis eitt fyrirtæki, Hamar hf., væri fært um að annast þær og mikil dýrtíð ríkti.⁶

Tvíburabræðurnir Jack og Alan Denison störfuðu á Blenheim allt stríðið. Áhöfn skipsins hafði næg verkefni við að veita tundurspillum, kafbátum og alls kyns herskipum þjónustu sína. Annaðist hún viðgerðir og sá skipunum fyrir vatni og vistum, skotfærum, djúpsprengjum og tundurskeytum auk þess að sinna ketilhreinsun. Minningarbræðranna frá 18 mánaða dvöl



Reykjavíkurhöfn 6. ágúst 1941. Mikið mæddi á kolakrananum í Reykjavíkurhöfn. Starfaði hann sleitulaust við upp- og útskipun á kolum og koxi jafnt fyrir landann sem her og flota. Horft er til austurs af þaki Hafnarhússins. Ofan við stefni bandaríska herflutningaskipsins Almaac sér til Sænska frystihússins þar sem nú stendur hús Seðlabankans, en milli þess og kolakranans er kolaportíð sem geymdi kolabirgðir landsmanna. Braggarnir á hægri hönd eru vöruskemmur Breta. Bandaríkjaher fyllti síðar upp í hverkina, stækkaði hafnarbakkann og reisti stóra vöruskemmu á svæðinu er náði upp að Tryggvagötu. (NARC 75356-AC)

skipsins í Hvalfirði voru þeim síður en svo ánægjulegar. Veðurfarið, einangrunin og stöðugar siglingar á hættuslóðum settu mark sitt á skipshafnir á þessum slóðum. Minntust Jack og Alan þess að nokkra sjóliða hefði þurft senda heim í spennitreyju. Alan fór einungis einu sinni til Reykjavíkur á meðan á dvölinni stóð og blöskraði dýrtíðin. Er skipið hélt úr Hvalfirði árið 1944 var ætlunin að það hefði hálf árs viðdöl í Bretlandi, en sú dvöl varð heldur styttri, eða einungis tvær til fjórar vikur áður en haldið var til Miðjarðarhafsins.⁷

Mörg skip voru á árum síðari heimsstyrjaldarinnar kolakynt. Einungis einn afgreiðslustaður var fyrir kol, hvort heldur sem var fyrir skip eða til kyndingar húsa Íslendinga og skála hersins. Sömu sögu var að segja af íslenskum og erlendum

skipum. Var öllum kolum skipað upp af hegra Kols og salts í Reykjavíkurhöfn sem annað gat 1.000 tonnum á dag. Þar tóku öll skip kol sem þess þurftu, svo og flutningaskip er fluttu eldsneyti út um landið.

Mikil þröng var í höfninni og er kolaskip var affermt lágu skip gjarna utan á því og tóku kol beint frá borði. Í lok ársins 1941 áætlaði flotastjórnin kolapörf landsmanna, herliðs og flota vera um 25.000 tonn á mánuði.

Í Hvalfirði annaðist breska eimskipið Delaware afgreiðslu á kolum til skipa á vegum flotans. Tók skipið kol í Reykjavík og gat flutt 2.500 tonn í ferð. Áhafnir skipa í Hvalfirði urðu sjálfar að starfa við kolatökuna. Var það seinlegt og óprifalegt starf. Þá barst Delaware liðs- auki við þetta verk árið 1942 er kolapramminn P.L.M. 14 kom til

landsins. Önnuðu þessi tvö skip vel þörfum togara og annarra herskipa, en tafir urðu þegar kaupskip þörfnuðust mikils kolaforða. Varð þá að grípa til kolaflutningaskipanna sem komu reglulega til landsins.

Seint á árinu 1942 var sá háttur tekinn upp að láta kolaskip liggja á ytri höfninni í Reykjavík og sparaði það smærri fylgdar- og eftirlitsskipum 54 mílna krók upp í Hvalfjörð til að sækja kol.⁸

Vatn varð að flytja skipum í Hvalfirði í miklum mæli. Flest skip voru gufukynt og þurftu mikið af fersku vatni af þeim sökum. Flest stærri skip eimuðu vatn sjálf úr sjó fyrir gufuvélar sínar, en öll smærri skip þurftu á vatni að halda úr landi. Þá þurftu stór skip með fjölmennar áhafnir mikið af vatni fyrir áhöfn og farþega. Þess voru dæmi að eitt skip tæki á annað þúsund lestir af vatni.

Nokkrir vatnsbátar önnuðust flutning til skipa á ytri höfninni í Reykjavík og í Hvalfirði. Báru þeir 90-300 tonn í ferð, en tekið gat hálfan annan sólarhring að lesta og losa stærsta vatnsbátinn og oft nægðu 300 tonn aðeins tveimur skipum á skipalæginu í Hvalfirði.

Ástandið lagaðist nokkuð er lögð var vatnsveita á Hvítanesi svo taka mætti vatn þar frekar en í Reykjavík, og olíustöðin á Litlasandi sá skipum einnig fyrir vatni þegar hún tók til starfa.

Vörubirgðir fyrir flotann voru geymdar um borð í móðurskipunum og olíuskipum í Hvalfirði uns birgðageymslur höfðu risið á Hvítanesi og í Hvammsvík. Bárust vörusendingar ýmist frá Reykjavík eða beint með skipum frá Bretlandi og Bandaríkjunum.⁹

Flotkví

Norður-Atlantshafið fór ómjúkum höndum um fylgdarskip skipalestanna, einkum að vetrinum. Skemmdir á skrokki neðan sjávarlínu voru algengar, sérstaklega á botnstykki hljóðsjárinnar sem leit að kafbátum byggðist á. Aðstaða til slíkra viðgerða var þó afar takmörkuð. Lengi framan af varð að senda skip til slíkra viðgerða í Bretlandi eða Bandaríkjunum, með tilheyrandi töfum og óhagræði, er síst skyldi. Ákvað breska flotamálaráðuneytið því að senda til landsins flotkví, sem var í smíðum, svo að lyfta mætti fylgdarskipum og tundurspillum til viðgerða.

Smíði flotkvíarinnar, sem bar heitið Admiralty Floating Dock XVII, var lokið í september 1942. Laugardaginn 26. september lögðu tveir björgunardráttarbátar breska flotans, H.M.S. Freebooter og H.M.S Nimble, upp frá Loch Ewe í Skotlandi áleiðis til Íslands með kvína í togi. Dráttarbátarnir voru systurskip, um 900 lestir að stærð. Auk þeirra var hollenski dráttarbáturinn Schelde með í för til aðstoðar og fylgdu þeim þrír vopnaðir togarar. Miðvikudaginn 30. september hreppi leiðangurinn hið versta veður svo braut í gegnum kvína. Slitnaði hún aftan úr dráttarbátunum um kvöldið um 40 sjómíllur suðsuðaustur af Reykjanesi og rak í haugasjó í átt til Vestmannaeyja.

Eftir árangurslausar tilraunir tókst áhöfn hollenska dráttarbátsins með snarræði að koma taug í kvína að kvöldi föstudags. Morguninn eftir kom áhöfn Nimble einnig taug í hana og hófst þá drátturinn að nýju. Var komið til Hvalfjarðar 4. október eftir langa og viðburða-



Flotkví sömu gerðar og A.F.D. XVII í Hafnarfirði 1997. Kvín er í raun þrammi með reisu með báðum hliðum sem hýsir vélbúnað hennar. Kvínni er sókkt og skipi hleypt inn yfir stokka á þilfari hennar og lyft úr sjó með því að dælt er úr tönkum kvíarinnar. Flotkvíin í Hvalfirði lyfti 28 skipum til viðgerðar á fyrra helmingi ársins 1943. (Höf.)

ríka ferð. Áhöfn kvíarinnar tók þegar til við að koma henni fyrir í legufærum og búa sig til starfa og hóf að taka upp skip til viðgerðar í byrjun nóvember.

Flotkvíin lá skammt innan við Hvítanes, milli bryggjunnar og viðgerðarskipisins Blenheim, og var 25 manna áhöfn hennar ætlaður dvalarstaður í landi. Er þeir sáu húsakynninn sem voru braggar á Hvítanesi, sneyddir flestum þægindum, voru þeir ekki lengi að gera upp hug sinn og völdu heldur að búa um borð í flotkvínni. Þar var að finna vistarverur sem tóku þeim í landi langt fram eins og Morgan flotaforingi í Reykjavík komst að orði í skýrslu sinni. Láði hann þeim ekki valið, og taldi reyndar kost, enda áhöfnin þá ávallt til taks og þyrfti ekki að sæta lagi til að komast að og frá borði.

Ýmsir byrjunarörðugleikar gerðu vart við sig. Í fyrstu frostum í

nóvember sprangu vatnslagnir víða um borð og varð að leggja þær um upphituð rými til að koma í veg fyrir að skaðinn endurtæki sig.

Flotkvíin í Hvalfirði var 1.750 lestir að stærð og systurskip flotkvíarinnar sem Vélsmiðja Orms og Víglundar í Hafnarfirði keypti til landsins árið 1994. Bar sú síðarnefnda einkennisnúmerið 26 í breska flotanum. Voru kvíar af þessari gerð raðsmíðaðar og starfræktar víða um heim í styrjöldinni.

Áhöfn flotkvíarinnar annaðist rekstur og viðhald hennar en áhafnir viðgerðarskipanna skipaviðgerðir í henni. Var flotkvíin undir stjórn skipherrans á Blenheim, en þar sem áhöfnin var ekki skipuð sjóliðum gat reynst erfitt að halda uppi aga í röðum þeirra líkt og í röðum verkamanna sem e.t.v. áttu þá ósk heitasta að verða sendir heim til Bretlands. Viðgerð á fylgd-

arskipum og tundurspillum var forgangsverkefni og varð oft að hætta í miðju verki til að hleyppa slíkum skipum að.

Flotkvíin A.F.D. XVII var í Hvalfirði til haustsins 1944. Í lok september drógu hana dráttarbátarnir H.M.S. Eminent og H.M.S. Larait í fylgd með togaranum Thirlmere áleiðis til Bretlands. Hreppti leiðangurinn óveður á leið sinni líkt og gerst hafði á leið kvíarinnar til landsins tveimur árum fyrr. Paul Hincliffe sem var í áhöfn fylgdarskipisins Thirlmere sagðist svo frá að dráttarbátarnir hefðu misst stjórn á drættinum og orðið að sleppa taugum sínum. Af lýsingu hans má ráða að drátturinn hafi verið undan veðri því flotkvíin var látin reka þar til veðrið gekk niður og hafði þá farið 100 sjómílna leið í nánast rétta stefnu.

Eftir skamma viðdvöl í Bretlandi var kvíin dregin til Ástralíu þar sem hún var starfrækt til ársins 1964 er hún var höggvin í brotajárn.¹⁰

Heimildir:

- 1 Bittner: *The British Occupation of Iceland*, bls. 788-792; NHC: Administrative History of the U.S. Atlantic Fleet in World War II, Volume II. Commander Task Force Twenty-Four. Commander in Chief United States Atlantic Fleet 1946. Nefnd hér eftir: Administration History TF-24; Sama: Volume IV, Commandant Naval Operating Base Iceland. Nefnd hér eftir: Administrative History N.O.B.I.
- 2 Administrative History TF-24; Administrative History N.O.B.I.; Samuel Eliot Morison: *The Battle of The Atlantic. September 1939-May 1943*. History of United States Naval Operations in World War II, Volume I. (Boston 1959), bls. 81-98.
- 3 Administrative History TF-24; Administrative History N.O.B.I.
- 4 ADM 199/762: ACIC, Report of Proceedings, 22. júlí 1941. ADM 199/761: ACIC, Report of Proceedings, 31. desember. 1941.
- 5 NHC: Naval Operating Base, Iceland, (N.O.B.I.) War Diary; Administrative History N.O.B. I.; Heimildir um einstök bandarísk herskip eru m.a. úr ritröð sögudeildar Bandaríkjaflota, *Dictionary of American Naval Fighting Ships*.
- 6 ADM 199/671: ACIC, Report of Proceedings, 19. september 1942 og 30. júní 1943.
- 7 Jack Denison: Bréf til Ísaks Ólafssonar 8. sept. 1995; Alan Denison: Samtal við höfund 19. nóv. 1996 og bréf til höfundar 12. janúar 1997.
- 8 ADM 199/761: ACIC, Report of Proceedings, 31. desember 1941, 30. júní 1942 og 17. janúar 1943.
- 9 ADM 199/761: ACIC, Report of Proceedings, 31. des. 1941.
- 10 ADM 199/761: ACIC, Report of Proceedings, 31. desember 1942 og 30. júní 1943; Douglas Kinghorn, World Ship Society: Bréf til höfundar 25. mars og 24. apríl 1996; Paul Hincliffe: Bréf til höfundar 15. apríl 1996.

Skipaviðgerðar- og olíustöð á Söndum

Vorið 1941 sömdu Bretar og Bandaríkjamenn um að reisa mikla olíubirgðastöð í Hvalfirði. Bretum var ljóst að þeim tækist ekki að ljúka áætlaðri mannvirkja-gerð í tíma sökum skorts á vinnuafli hérlendis og í Bretlandi. Óskuðu þeir eftir því að Bandaríkjastjórn reisti stöðina á hinum nýju láns- og leigukjörum.

Olíustöðinni var í upphafi ætlað tvíþætt hlutverk. Í fyrsta lagi átti hún að sjá skipum breska flotans fyrir eldsneyti og í öðru lagi áttu bandarísk olíuflutningaskip að skipa þar upp olíu sem síðan yrði flutt til Bretlands með breskum skipum eða skipum hlutlausra þjóða, en samkvæmt hlutleysislögunum máttu bandarísk kaupskip enn ekki sigla alla leið til Bretlands. Olíustöðin átti að rúma alls um 164.000 tonn af olíu, þar af 20.000 tonn fyrir breska flotann. Nam áætlaður kostaður við verkið um 7 milljón-um Bandaríkjadala, sem samsvaraði fjórðungi landsframleiðslu Ísland-inga það árið. Stöðin skyldi reist þannig að Bandaríkjamenn legðu til efni en Bretar greiddu fyrir vinnuafli. Reyndin varð þó sú að Bandaríkjamenn önnuðust og greiddu fyrir verkið í heild.

Hinn 23. júní 1941 sendi breski sendiherrann í Washington, Halifax lávarður, flotamálaráðuneytinu í London beiðni bandaríska flotans þess efnis að breski flotinn bæði um að Bandaríkjamenn reistu að auki aðstöðu fyrir skipaviðgerðir, vöruhús og íbúðaskála auk lítillar bryggju í Hvalfirði. Var þetta gert



með það fyrir augum að flýta fyrir byggingu mannvirkja fyrir bandaríska flotann sem ljóst þótti að fljótlegra kynni að þurfa á aðstöðu á Íslandi að halda líkt og í Londonderry á Norður-Írlandi þar sem sami háttur var hafður á. Tilkynnti flotamálaráðuneytið Bandaríkjamönnum hinn sjötta júlí, daginn sem þeir komu til Íslands, að það yrði við þessari beiðni.¹

Olíustöðinni var valinn staður í landi Litlasands. Í upphaflegri áætlun var gert ráð fyrir 20.000 lestum af svartolíu fyrir herskip breska flotans. Skyldi olíu haldið heitri og tilbúinni til dælingar um borð í herskip í 10.000 lesta bresku olíu-skipi sem lægi við festar undan

Olíustöðin geymdi svartolíu og dísilolíu fyrir herskip og heri bandamanna í 44 1.200 rúmmetra geymum. Auk þess risu átta stórir bensingeymar í brekkunni ofan við Litlasand. Sex voru fyrir flugvélabensin og tveir fyrir bensin á bifreiðar. Olíuflutningaskip lögðu skutnum að bryggjuhausnum á meðan á dælingu stóð og var olía afgreidd í skip á firðinum úr olíuskipum sem sóttu birgðir í stöðina. Myndin er tekin 16. október 1942, skömmu áður en stöðin hóf starfsemi sína. (NARC 80-G-28315)



Eldsneyti og vatn rann til skips undan eigin þunga, en dælustöðvar dældu eldsneyti upp í geymana og héldu uppi vatnsþrýstingi til eldvarna. Ketilhús framleiddu gufu sem hitaði seigfljótandi svartolíuna í tönkunum. Myndin er tekin 3. ágúst 1942 og sýnir fjórar dísilknúnar dælar í dælustöð nr. 4 neðan við geymasvæðið. Dæluhúsið sjálft er ekki risið. Á firðinum má sjá herskip breska heimaflotans, þ.á m. orrustuskip og beitiskip ásamt oliuskipum sínum undan Hvítanesi. Á kaupskipalæginu utar í firðinum bíða skip siglingar næstu skipalestar, PQ-18, til Rússlands. Laskað flutningaskip liggur til viðgerðar undan Miðsandi. (NARC 80-G-28291)

Litlasandi og væri tengt geymunum í landi. Geymar flotans, auk geymarýmis til umskipunar, skyldi vera í 99 1.200 rúmmetra geymum uppi á melunum vestan Bláskeggsár og áttu tvö stór olíuskip að geta afhafnað sig samtímis við bryggjuna

undan stöðinni. Við breytingu á hlutleysislögunum haustið 1941, sem leyfði siglingu bandarískra kaupskipa til Bretlandseyja, breyttust þessi áform. Var geymunum fækkað í 44 sem allir geymdu svartolíu og dísilolíu fyrir herskip og heri bandamanna. Auk þess risu átta 4.200 rúmmetra bensíngeymar í brekkunni ofan við Litlasand. Þá risu nokkrir 1.200 rúmmetra geymar undir vatn fyrir skip og til eldvarna.

Skyldi smíðuð olíubryggja undan Þyrilsklifi og smærri flotbryggja á Miðsandi fyrir efni og búnað til viðgerðar á skipum sem lágu í firðinum. Þar risu einnig efnisgeymslur og verkstæði viðgerðarstöðvarinnar.²

Fyrstu starfsmenn verktakanna, George A. Fuller Co. og Merritt-Chapman og Scott Corporation komu til landsins með byggingar efni til stöðvarinnar í lok október. Var efni og búnaði skipað upp á stóra pramma sem lent var á Litlasandi og híft af þeim í land á fjör-



Olíugeymar í smíðum 1. júní 1942. Geymar þessir voru einfaldir að gerð og fremur efnislitlir, enda færanglegir og mikið notaðir á olíuborsvæðum. Þeir voru boltadír saman og ekki þörf á mjög sérhæfðu vinnuafli við smíðina. Olíufélagið hf. keypti olíustöðina eftir stríðið og fjarlægði flesta þessara tanka er þeir gengu úr sér á næstu áratugum. Reisti það stærri, en færri, geyma í þeirra stað. (NARC 80-G-28255)

unni. Bandarísku verkamennirnir bjuggu um borð í skipi sínu á firðinum þar til byggt hafði verið yfir þá í landi. Er leið að jólum voru 153 Bandaríkjamenn og 60 Íslendingar að störfum á Litlasandi.

Þorsteinn Þorvaldsson á Akranesi starfaði hjá bandarísku verktökunum á Söndum um veturinn. Hann kvað Bandaríkjamennina hafa verið á ýmsum aldri. Margir voru vanir byggingu slíkra mannvirkja og höfðu víða farið. Sumir yngri mannanna voru í þessu starfi til þess að sleppa við herþjónustu. Þeim varð þó ekki kápan úr því klæðinu eftir að Bandaríkin hófu þátttöku í styrjöldinni. Voru þá margir kvaddir í herinn og héldu heimleiðis.³

Vinnuafllskortur háði Bandaríkjamönnum ekki síður en Bretum. Þeir stóðu í stórræðum í Reykjavík eins og að framan hefur verið lýst auk þess sem þeir voru að hefja lagningu tveggja flugvalla í grennd



við Keflavík og miklar byggingaframkvæmdir tengdar þeim. Skorti vinnuafli bæði héraendis og í Bandaríkjunum. Bandarískir verkamenn voru kvaddir í herinn í stórum stíl og nóg var að gera á vegum hernaðaryfirvalda. Þá voru margir ófúsir

Jarðvinnu fyrir átta stóra bensingeyma í brekkunni ofan Litlasands lauk í júlí 1942. Varnargörðum var ýtt upp umhverfis geymna til að koma í veg fyrir að bensín rynni óhindrað niður hlíðina við eldsvoða eða leka. (NARC 80-G-28289)



Bandarískir verktakar önnuðust byggingu olíustöðvarinnar að mestu en voru leystir af hólmi af byggingasveit bandaríska flotans síðsumars 1942. Luku sjóliðarnir við stöðina og önnuðust reksturinn þar til Bretar tóku við honum og réðu íslenska starfsmenn til verksins. (NARC 80-G-28286)



Átta og tólf þumlunga leiðslur fluttu olíu milli geymanna og bryggjunnar. Auk þess lá sex þumlunga vatnsleiðsla og gufu-leiðsla fram bryggjuna. Myndin sýnir bráðabirgðaleiðslu fram á bryggjuna í júní 1942. (NARC 80-G-319931)

að ráða sig til starfa til heils árs í senn við óþekkt skilyrði í útlöndum.

Tafði þetta enn frekar framkvæmdir í Hvalfirði. Í marsmánuði 1942 kom fram sú hugmynd að senda liðsmenn nýstofnaðra byggingasveita flotans til landsins er tækju við verkefnum verktakafyrirtækjanna sem ljóst var að myndi ekki verða lokið í tíma. Komu fyrstu liðsmenn byggingasveita flotans til landsins um miðjan júlí sama ár. Þar voru á ferð 15 rafsuðu-

menn sem hófu starf sitt á að sjóða saman leiðslur og að ljúka við smíði geymanna í Hvalfirði. Í lok mánaðarins höfðu allir olíugeymarnir í stöðinni utan einn risið og nokkrir þegar verið teknir í notkun. 18. ágúst komu rúmlega sjö hundruð liðsmenn níundu byggingasveitar flotans til landsins og hófu að leysa verkamennina af hólmi. Hurfu þeir síðustu á brott úr Hvalfirði síðari hluta septembermánaðar. Var olíu- og viðgerðarstöðin tekin í notkun 16. nóvember 1942 undir stjórn Hartensteins, skipherra í bandaríska flotanum.

Byggingu skotfærageymslna í Hvammsvík var lokið 28. október. Komu fleiri sjóliðar að Miðsandi er 28. byggingasveitin kom til landsins í lok desember. Þá var enn ólokið við fjóra af bensíntönkunum átta í brekkunni innan við Litlasand. Smíði þeirra lauk í ársbyrjun 1943 og var þá hafist handa við að reisa nýtt skálahverfi í túninu á Miðsandi fyrir starfsmenn skipaviðgerðar- og olíustöðvarinnar. Byggingaframkvæmdum á Miðsandi var lokið að



Oliúbryggjan í smíðum í júní 1942. Bryggjan var 370 m. löng og náði haus hennar fram á brún marbakkans undan Þyrilsklifi. Tréstaugar, sem reknir voru niður í sjávarbotninn, báru trégólf með 12 tonna burðargetu auk olíu- og vatnsleiðslna. Fjær sér til flötbryggjunnar á Miðsandi. (NARC 80-G-319865)

fullu í september, u.þ.b. ári eftir að stöðin hóf starfsemi sína.⁴

Bygging olíustöðvarinnar var því vart hafin er Bandaríkjamenn voru orðnir beinir þátttakendur í styrjöldinni og umskipun milli bandarískra og breskra olíuskipa óþörf. Stöðin þjónaði því skipum bandamanna og herliði þeirra hér á landi og var starfrækt af Bandaríkjamönnum frá opnun, sumarið 1942, til 21. janúar 1944, er Bretar tóku við rekstrinum eftir að umsvif bandaríska flotans á Íslandi höfðu dregist saman.

Réðu Bretar til sín íslenska starfsmenn sem hófu að kynna sér störf bandarísku sjóliðanna á Miðsandi í byrjun desember. Héldu þeir síðarnefndu, sem annast höfðu rekstur og viðhald viðgerðar- og olíustöðvarinnar frá því að hún var tekin í notkun, til Bretlands í febrúar. Bandaríkjafloti tók aftur við stöðinni í nóvember 1945 samkvæmt ákvæðum láns- og leigusamningsins sem kváðu svo á að tækjum og búnaði sem Bandaríkjamenn legðu Bretum til, og



entust styrjöldina, skyldi skilað aftur eftir notkun.⁵

Einn íslensku verkamannanna sem Bretar réðu að olíustöðinni í árslok 1943 var Magnús Maríasson sem síðar var stöðvarstjóri Olíufélagsins hf. í Hvalfirði til ársins 1982. Magnús kom í Hvalfjörð haustið 1941 á flutningabáti sem hann starfaði á. Bretar voru þá að reisa skála að Litlasandi en héldu á brott þegar bandaríski verktakinn hóf framkvæmdir sínar.

Búðir verkamannanna á Litlasandi í lok mars 1942. (NARC III-SC-135104)



Flotbryggjan á Miðsandi í smíðum 26. mars 1942. Bryggjan þjónaði olíu- og skipaviðgerðarstöðinni. Á legunni má sjá flutningabáta og innrásarþramma, sem mikið voru notaðir til flutninga, og ber í hölmann sem ýmist er kenndur við kappann Geir eða Hörð. (NARC III-SC-135113)



*Skálahverfi bygginga-
verktakanna í túninu á
Littasandi í janúar 1942.
Lengst til vinstri má sjá
bæjarhúsin á Miðsandi og
í fjörunni undan bænum
liggur skip sem hleypti á
land undan óveðrinu 15.
janúar. (NARC 80-G-
464480)*

Hann kvað um 60-70 Íslendinga hafa starfað við rekstur stöðvarinnar. Önnuðust þeir afgreiðslu og viðhald auk öryggisgæslu, en

bandarískir landgönguliðar höfðu áður annast gæslu svæðisins. Samtímis hurfu skotliðar landhersins, sem höfðu Bofors-loftvarnabyssur á nokkrum stöðum umhverfis olíustöðina, á brott.

Breska olíufélagið Shell Petroleum Company hafði umsjón með rekstri olíustöðvarinnar fyrir hönd breska flotamálaráðuneytisins. Olía barst með stórum tankskipum sem lögðust við akkeri út af bryggjunni þannig að skuturinn nam við bryggjuhausinn á meðan dælt var upp í geymana. Olía var afgreidd til einstakra skipa frá borði tankskipa sem aðsetur höfðu í firðinum og sóttu olíu í stöðina. Önnur tankskip tóku olíu í stöðinni til dreifingar út á land, einkum til Seyðisfjarðar þar sem oftast lá skip með olíu



*Skálahverfi olíu- og skipaviðgerðarstöðvarinnar á Söndum 4. október 1943. Miðsandsá, í gljúfri fyrir miðri mynd, skipti löndum með Miðsandi, að vestan, og Littasandi, að austan. Skálahverfi bygginga-
verktakanna reis á túninu að Littasandi. Er bensingeymar höfðu verið reistir í brekkunni ofan við túnið voru íbúðarskálarnir færðir í nýtt hverfi sem reist var yfir starfsmenn stöðvarinnar í landi Miðsands utan árinna. Vestast er flotbryggja sem stóð lítið eitt austan við núverandi olíubryggju NATO. Þá er nýja skálahverfið, sem enn þá stendur að hluta, og sjást bæjarhúsin að Miðsandi í austurjadhri hverfisins. Litlu innar og vestan árinna eru geymslur og verkstæði til skipaviðgerða og gamla skálahverfið með vöruhúsum og verkstæðum austan árinna. Skurðurinn vestan við bensingeymana átti að beina hugsanlegu bensinflóði til sjávar. Vestan hans sjást tóftir Littasandsbæjarins sem Stefán Eyjólfsson bóndi hafði rífið og flutt á brott er hann hraktist af jörðinni. Skotgrafir liggja í krákustigum í holtinu ofan við nýja hverfið. (NARC 80-G-212365)*



Mannvirki á Söndum fullgerð 23. september 1943. Fremst gnæfir kollur Þyrils yfir Bláskeggssá sem fellur í gljúfri fram með Þyrilsklifi. Oliugeymar standa á Klifmel og bensingeymar í hlíðinni ofan við Flatann og Alagabrekku og liggja lagnir frá þeim fram á bryggjuna. Skálahverfi og skipaviðgerðarstöð standa í tünnum bæjanna að Littla-sandi og Miðsandi og litlu vestar er flotbryggja innan við Gorvík. Olúbryggja NATO reis á þeim slóðum ásamt skálahverfi og stórum niðurgröfnum oliugeymum þar ofan við á sjötta áratugnum. (NARC 80-G-336957)

til reiðu fyrir herskip, svo og til Keflavíkur og Reykjavíkur þangað sem flytja þurfti m.a. allt flugvéla-bensín. Ekki var afgreitt af bryggjunni til annarra skipa, enda var hún ekki gerð til þess.

Olúskipið Culpepper, sem skráð var í Panama, var um nokkurt skeið í flutningum kringum landið. Það lá einnig löngum stundum á ytri höfninni í Reykjavík og afgreiddi olíu til skipa. Skipstjórinn á Culpepper var Norðmaður að nafni Reidar Kolsoe og réðu nokkrir Íslendingar sig í skiprúm til hans. Culpepper hafði t.d. nýlega dælt olíu í birgðaskipið El Grillo þegar það sökk eftir árás þýskra flugvéla á Seyðisfirði 10. febrúar 1944.⁶

Í óveðri sem gekk yfir 15. janúar 1942 slitnaði olúpramminn Poling Bros. No. 9 úr togi undan Suðurlandi og rak á land á Mýrdalssandi tveimur dögum síðar. Prammi þessi, sem var vélarlaus og um 2.000 lestrir að stærð, var í eigu fyrirtækis í New York og var verið að draga hann með um 1.400 tonna bensínfarm til Bretlands. Var hafist handa við björgun í lok maí og náði banda-



ríski flotinn prammanum út með dyggilegri aðstoð fjölda heimamanna í Mýrdal 23. júní. Var pramminn dreginn til Hvalfjarðar þar sem gert var við hann og hann síðan notaður þar við olíuafgreiðslu. Hlaut hann nafnið Kapvík, annars vegar eftir yfirmanni björgunarliðsins, Kaplan skipherra, og hins vegar eftir Vík í Mýrdal.⁷

Magnús Mariásson starfaði í fyrstu á krana sem notaður var við að lyfta slöngum og öðrum búnaði

Olúpramminn Kapvík liggur til viðgerðar í fjór-unní í Gorvík vorið 1942. Eftir stríð var pramminn, sem var hólfður niður í fjölda geyma, dreginn á land við hlið oliubryggjunnar og fékk þar nýtt hlutverk við geymslu margvíslegra lýsistegunda sem framleiddar voru í hvalstöðinni. (NARA RG 338, IBC, Box 7)



Tæki og búnaður í fjöruskambinum á Miðsandi 16. júní 1942. Fremsti hluti bryggjunnar var gerður af flothylkjum sem ráða mátti saman og mynda pramma sem notaðir voru m.a. til að afferma skip í firðinum. Verktakafyrirtæki á vegum Varnarliðsins notaði slíka pramma til að landa byggingarefni að Látrum í Aðalvík á sjötta áratugnum til smíði ratsjárstöðvarinnar á Straumnesfjalli. (NARA 80-G-28278)

til tengingar á olíubryggjunni. Hann starfaði einnig á veghefli, en talsvert var af þungavinnuvélum og bifreiðum í stöðinni. Þá starfaði hann sem síma- og rafmagnstæknimaður, en rafmagns- og síma-kerfi var í stöðinni og þjuggu starfsmennirnir í nýja braggahverfinu á Miðsandi. Starfsmennirnir voru flestir úr sveitinni auk aðkomumanna sem fasta búsetu höfðu í stöðinni. Þá störfuðu þar nokkrir breskir sjóliðar sem önnuðust fjar-skipti auk tveggja starfsmanna Shell- olíufélagsins, Hewitts og Blackmans, sem voru yfirmenn stöðvarinnar.

Umsvif voru ekki mikil í skipaviðgerðarstöðinni. Var þar fyrst og fremst geymt efni til viðgerða sem áhafnir viðgerðarskipanna önnuðust, svo sem varahlutir, plötujárn, björgunarflekar og skipsbátar sem skip þurftu oft að fá endurnýjaða.⁸

Heimildir:

1 ADM 199/672: ACIC, Report of Proceedings, 22. júlí 1941; Sama: Skeytasendingar

milli flotamálaráðuneytisins og utanríkisráðuneytisins í London 24. júní - 6. júlí 1941, efni: USN Base in Iceland, Requesting of Accommodation Under Lend & Lease; NHC Field Liaison and Records Section, Base Maintenance, OP-441-H 1930-1965, Box No. 59, Iceland Files 1946-1956: Captain D.E. Barbey, U.S. Navy, til Commander U.S. Atlantic Fleet, 26. nóv. 1941, Base Facilities Reykjavík Hvalfjörð Area, Iceland. Nefnd hér eftir: Base Facilities; NHC, örfilma nr. II-453: Task Force 24, History 1941, „Rough draft“ of the Administrative History of the Naval Operating Base, Iceland, 23. okt. 1945. Nefnd hér eftir: N.O.B.I. Admin. History, uppkast; Óþekktur höfundur: „Building the Navy's Bases in World War II.“ *History of the Bureau of Yards and Docks and the Civil Engineer Corps 1940-1946*, II. (Washington, D.C. 1947), bls. 54-59. Nefnd hér eftir: Building the Navy's Bases.

- 2 ADM 199/764: ACIC, Report of Proceedings, 21. sept. 1941; N.O.B.I. Admin. History; uppkast; NHC Field Liaison and Records Section, Base Maintenance, OP-441-H 1930-1956, Box 11: Base Maintenance, Iceland, N.O.B. Iceland 1951, History of U.S. Naval facilities in Iceland. Nefnd hér eftir: History of U.S. Naval Facilities in Iceland.
- 3 N.O.B.I. Admin. History, uppkast. Barbey: Base Facilities; Þorsteinn Þorvaldsson: Viðtal við höfund 24. apríl 1997.
- 4 N.O.B.I. Admin. History, uppkast; „Building the Navy's Bases,“ bls. 54-59; NHC: War Diary, Naval Operating Base, Iceland and Task Group 24.6 (Escort Control Iceland). Nefnd hér eftir: N.O.B.I. War Diary.
- 5 History of U.S. Naval Facilities in Iceland; Barbey: Base Facilities.
- 6 Magnús Mariásson: Viðtal við höfund 30. sept. 1997; „Svartolífan í El Grilló: Skerast stjórnvöld í leikinn?“ *Morgunblaðið* 24. júní 1972. Í greininni er viðtal við Kolsöe skipstjóra um starfsemi Culpepper.
- 7 NARA RG 338, Iceland Base Command (IBC), Box 7: History of Salvage of Poling Bros. of N.Y. Lot No. 9, 28 May-24 June 1942; N.O.B.I War Diary. Síðari heimildin sem skráð er fyrr en sú fyrri greinir frá því að pramminn hafi slitnað úr legufærum í höfninni í New York og rekið alla þessa leið. Með tilliti til nákvæmni fyrri heimildarinnar og þess að hún er skráð síðar, þegar allar staðreyndir málsins ættu að hafa legið fyrir, verður að álíta hana réttari.
- 8 Magnús Mariásson: Viðtal við höfund 30. september 1997.

Hvammsvík



Umsvif erlendra herja í Hvalfirði fóru ekki fram hjá heimafólkinu í Hvammi og Hvammsvík. Í Hvammi bjó Valgerður Guðmundsdóttir ljósmóðir og í Hvammsvík hjónin Magnús Eiríksson og Vilborg Runólfssdóttir með börnum sínum sex. Var þess ekki langt að bíða að áhrifa þessara umsvifa gætti á daglegt líf svo leiddu til verulegrar röskunar á högum ábúenda.

Í áætlunum breska flotans var gert ráð fyrir að geymdar væru djúpsprengjur og skotfæri nærri veginum í Hvammsvík. Hvort tveggja var geymt í birgðageymslum hersins umhverfis Reykjavík og voru djúpsprengjur geymdar undir berum himni á Sandskeiði og víðar. Skapaði þetta erfiði og umstang enda varð að landa þessum hættulega búnaði og lesta í Reykjavíkurbíðni. Áætlanir um mannvirki til

þessara nota í Hvammsvík máttu þó sitja á hakanum sökum framkvæmda annars staðar.

Þá var í áætlunum um loftvarnir skipalægisins í Hvalfirði gert ráð fyrir loftvarnabyssum á nokkrum stöðum í firðinum eins og síðar verður vikið að. Fjórum loftvarnabyssum var valinn staður á mel norðan Hvammshóla þar sem vel sá til allra átta. Komu fyrstu bresku hermennirnir til Hvammsvíkur haustið 1940. Voru það liðsmenn byggingasveitar hersins sem reistu búðir um veturinn í vestanverðum Hólunum ofan við Draganes. Í marsmánuði kom þar flokkur stórskotaliða úr 52 Light Anti-Aircraft Battery og flutti með sér léttar loftvarnabyssur af Bofors-gerð. Félagar þeirra úr 249 Heavy Anti-Aircraft Battery komu þangað skömmu síðar með fjórar stærri loftvarna-

Í Hvammsvík 6. október 1941. Á firðinum er bandarísk flotadeild sem send var til landsins til aðstoðar breska heimaflotanum við að hefta ferðir þýskra orrustuskipa út á Atlantshaf um Grænlandssund. Lengst til vinstri er beiti-skipið Wichita, þá orrustuskipin Mississippi og Idaho og ber í Þyril. Annað beiti-skip, Tuscaloosa, liggur að mestu í hvarfi við Hvammshöfða, en flugmóðurskipið Wasp ber í Þyrilsnes og oliuskipt skip. Tundurspillar flotadeildarinnar liggja austan Hvammseyjar og við móðurskipt sitt, U.S.S. Vulcan, inn undir Brynjudalsvogi. Í Bátsmýri eru tvær göngubryggjur og braggi og á vikinni liggja bátar er fluttu hafnsögumenn til skips. Umsvif eru ekki hafin handan fjarðarins á Söndum, en loftvarnabyssum hefur verið komið fyrir á Þyrilsnesi. (NARC 80-G-189385)



Bandarískir sjóliðar í byggingavinnu í Hvammsvík í janúar 1942. Íslenskir, norskir og breskir mótorbátar eins og sá á legunni fluttu skipshafnir, hafnsögumenn og vörur í skip. Innar liggur flutningaskip. (NARC 80-G-464188)

byssur. Fluttu þeir fyrrnefndu sig þá um set en um sumarið var einni Bofors-byssu komið fyrir á Hvammshöfða, sem stuttur flæðigrandi skilur frá nesinu vestan við Hvammsvík.

Eitthvað rugluðust Bretar á örnefnum í Hvammsvík sem og víðar og nefndu Hvammshöfða Hvamms-ey. Hvammshóla nefndu þeir hins vegar Kastalahæð (Castle Hill) og var loftvarnabyssustæðið á melnum ávallt auðkennt með því nafni.

Pegar umferð skipa um Hvalfjörð hófst fyrir alvöru vorið 1941 kom breski flotinn sér upp stjórnstöð á Hvammsbólum sem annaðist fjar-skipti við skip á legunni. Þaðan var umferð stjórnað með ljósmerkjum og merkjaflöggum og fyrirmæli gefin um hvar lagst skyldi við akkeri eða bólfæri. Breskur sjóliðsforingi réð fyrir stöðinni og hafði stjórn skipalægisins með höndum. Herskip lágu innan við Hvammsvík þar sem skjól var talið best gegn veðri og aðsteðjandi óvinaskipum.¹

Aðstaða hafnarstjórans var léleg í fyrstu og mannaflí af skornum

skammti. Sjóliðunum var búinn staður í skálahverfi stórskotaliðsins að vestanverðu en stjórnstöðin var í einum bragga uppi á Hólunum. Til marks um umfang starfseminnar má nefna að 150 skeyti fóru um stöðina daglega síðari hluta ársins 1941, þ. á m. allar tilkynningar til eftirlitsskipsins við kafbátagirðinguna sem varð að opna og loka hliðinu í hvert sinn er skip áttu leið um. Þá annaðist hafnarstjórinn hafnsögubjónustu fyrir skip á leiðinni um fjörðinn, en sökum skorts á tryggu lægi á ytri höfninni í Reykjavík var það ráð tekið árið 1942 að leggja kaupskipum er biðu þess að komast í skipalest á sérstöku lægi utan við Hvammsvík á móts við Ferstiklu á Hvalfjarðarströnd. Þá annaðist starfslið hafnarstjórans einnig öll fjarskipti vegna annarrar bjónustu við skip í firðinum.²

Koma Bandaríkjaflota til Hvalfjarðar sumarið 1941 jók enn á umfang hafnarstjórans og ljóst var að búa yrði betur að starfsliði hans. Þá tóku bandarískir merkjamenn sér stöðu um tíma við hlið breskra starfsbræðra sinna og jók það enn á þrengslin. Sá hængur var þó á að byggingaflokkar yrðu ekki lausir til starfa í Hvammsvík fyrr en að verkefnum þeirra loknum á Hvítanesi.³

Bandaríkjafloti hóf brátt að leita eftir hentugum stöðum til að koma upp aðstöðu í landi fyrir sjóliða sína og geymslur fyrir vörubirgðir, skotfæri og djúpsprengjur. Aðstaða til íþróttu og tómsundaiðkana fyrir sjóliðana ungu, líkt og Bretar voru að koma sér upp á Hvítanesi, var nauðsynleg til afþreyingar og mikilvægur þáttur í að halda uppi baráttuþreki áhafna á herskipun-

um. Þá leyfði Bandaríkjafloti ekki neyslu áfengra drykkja um borð í skipum sínum né veitti mönnum sínum daglegan rommskammt líkt og Bretar höfðu tíðkað frá skútuöld.

Allnokkrir staðir við innanverðan Hvalfjörð voru skoðaðir í þessu skyni, t.d. á Þyrilsnesi og Bjarteyjar-sandi. Þar höfðu breskir sjóliðar stundað knattspyrnu um sumarið og leist mönnum allvel á aðstæður. Um haustið var þar þó öðruvísi umhorfs, móinn orðinn svað og ljóst að finna varð hentugri stað. Frekari könnun beindi sjónum manna að Hvammsvík og melunum utan við Hvamms hóla. Þar var jarðvegur sendinn og þurrt undir fæti, landrými nóg, lending góð og stutt í vatnsuppsprettu. Þá var þaðan mun styttri og greiðfærari leið landveginn til Reykjavíkur heldur en fyrir botn fjarðarins frá Bjarteyjar-sandi, sem skipti máli að vetrinum. Leigði Bandaríkjafloti í þessu skyni um hálfan annan hektara lands, þar sem heitir Bátsmýri, af bóndanum í Hvammsvík.

Sjóliðar af bandarískum herskipum hófu brátt að reisa þarna nokkra bragga yfir starfsemi sína og litla bryggju fyrir skipsbáta. Var þessi aðstaða, sem bandarískir nefndu ýmist Falcon Landing eða Falcon Beach, orðin nokkuð viðunandi í nóvemberlok með 60 m langri göngubryggju, tveimur sambyggðum bröggum fyrir óbreytta, einum fyrir undirföngja og einum bragga fyrir liðsföngja litlu utar við vikina. Var aðstaða þessi öll aukin og endurbætt árið eftir. Svæðið allt, sem í raun er lítill skagi milli Hvammsvíkur að austan og Hvammsóss að vestan, nefndu þeir Falcon Point.



Áætlanir Bandaríkjaflota miðuðust í upphafi við að hann tæki við skuldbindingum þess breska hér á landi. Krafðist það aðstöðu í landi til geymslu á birgðum og skotfærum og þjónustu við skip. Haustið 1941 gerði Bandaríkjafloti út frá Hvalfirði eina deild tundurspilla, til fylgdar skipalestum, og eina flota-deild orrustuskipa, beitiskipa og tundurspilla, sem störfuðu með skipum breska heimaflotans. Í hernaðaráætlun Atlantshafsflota Bandaríkjanna var gert ráð fyrir að öll herskip fylltu geyma sína eldsneyti og birgðageymslur vistum í hvert sinn sem færi gæfist og væru þannig ávallt bardagafær og viðbúin hinu versta. Til marks um þetta voru gjarna um 600 djúpsprengjur geymdar á þilfari móðurskips tundurspillanna, Vulcan, sem var langt umfram það sem eðlilegt gat talist til langframa.

Var aðstöðu til þjónustu við

Sjóliðum rann augljóslega til rifja að sjá engan trjágróður á athafnasvæðum sínum í Hvalfirði og plöntuðu því í Hvammsvík þessu grenitré sem þeir kváðu vera eina tréð á Íslandi. George M. Williams, liðsföringi af beitskipinu Tuscaloosa, og E.W. Fox, sjóliði af viðgerðarskipinu Vulcan, huga að trénu í ársbyrjun 1942. Yfirbygging beitskipsins Wichita og Þyrill í baksýn. (NHC NH-47199)

Stöð Bandaríkjaflota er risin á melunum utan við Hvammsþóla í maí 1942.

Nedst á myndinni er tómstundaheimili yfirmanna, þá vörugeymslur í Bátsmýri og tómstundaheimili sjóliða og íbúðarskálar á hægri hönd. Á vinstri hönd, í austanverðum Hólunum, eru skotfærageymslur í smíðum og bæjarhúsin í Hvammsvík til vinstri. Til hægri á miðri mynd ber loftvarnabyssustæði og skálahverfi Breta í Hvammsós. Mómyri skilur byggðirnar að. Bandaríkjaher leysti bresku skotliðana af hólmi sumarið 1942 og tók við skálahverfi þeirra. (NARC 80-G-24834)



þennan skipaflota, vörugeymslum og skotfærageymslum einnig valinn staður í landi Hvammsvíkur. Hófu bandarísku verktakarnir, sem þá unnu að byggingu olíustöðvarinnar

á Litlasandi, að reisa vöruskemmur í Bátsmýri og skotfærageymslur þar innan við og nánast í túnfætinum í Hvammsvík. Bygging stöðvarinnar var í höndum lítils flokks banda-



Djúpsprengjur við skotfærageymslurnar í Hvammsvík 29. júní 1942. Stærri gerðin vó 600 þund og rúmudust 50 slíkar í hverri geymslu. Smærri sprengjurnar voru helmingi léttari. Sautján geymslur voru hafðar undir djúpsprengjur og aðrar þrjár geymdu skotfæri fyrir þriggja og fimm þumlunga fallbyssur tundurspillanna auk þeirra birgða sem ávallt voru til reiðu um borð í móðurskipinu, Vulcan. (NARC 80-G-27525)

rískra verkamanna sem naut aðstoðar sjóliða af herskipum, þá er þau lágu í firðinum, ásamt flokki sjóliða er mönnum byssur kaupskipa og aðsetur höfðu í Hvamsvík þaðan sem þeim var deilt út til kaupskipa er þörfnuðust liðsauka. Sjóliðar úr byggingasveit flotans leystu bandarísku verkamennina af hólmi um sumarið. Lauk smíði stöðvarinnar um haustið og var hún tekin í fulla notkun 1. nóvember 1942.⁴

Sama haust fékkst loks vinnuafli frá Hvítanesi til að reisa nýja stjórnstöð fyrir hafnarstjórnann og var hún tekin í notkun á aðfangadag 1942 í steinsteyptri byggingu er enn stendur þar sem hæst ber á Hvamshólum.⁵

R. Smith var merkjamaður í breska flotanum og starfaði í stjórnstöðinni á Hvamshólum frá því í maí 1942 til júnímánaðar árið eftir. Við opnun nýju stöðvarinnar í árslok 1942 rýmkaðist mjög um starfsemina. Húsið var með gluggum á þrjá vegu svo vel sá til skipa



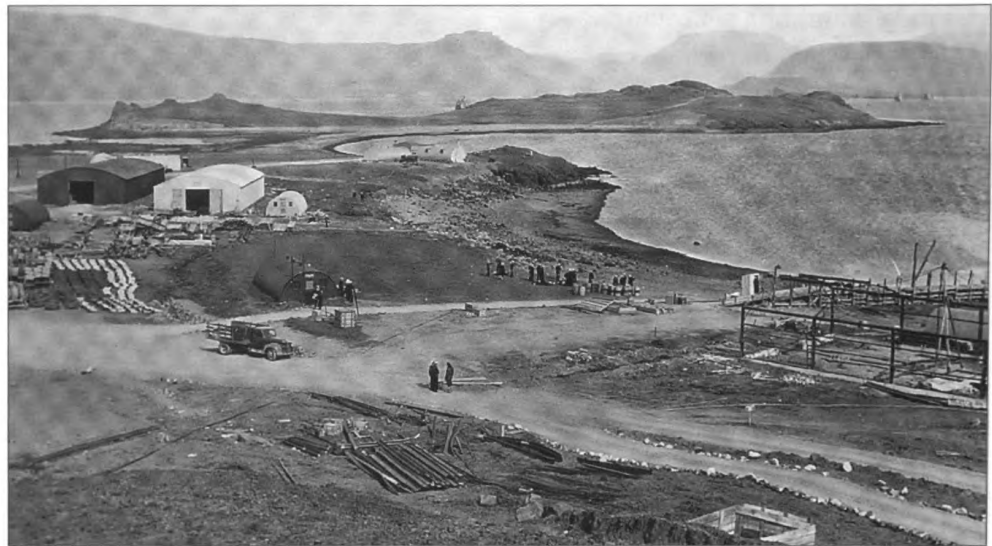
um allan fjörðinn og fóru fjarskipti fram á morsi með sérstökum merkjalömpum. Sjóliðarnir sem þarna störfuðu bjuggu í bröggum í hverfi stórskotaliðsins. Þótti þeim vistin nokkuð einhæf í Hólunum og gerðu Smith og félagar hans sér ferð til Reykjavíkur einu sinni til tvisvar í mánuði til upplýftingar.⁶

Skotfærageymslurnar fullbyggðar 29. júní 1942. Geymslurnar voru bogaskemmur af sérstakri gerð sem huldar voru jarðvegi til að verja þær þrýstingi og brotum úr óvinasprenjum. 20 slíkar geymslur risu í Hvamshólum. (NARC 80-G-27522)



Stór stálskemma með nokkrum áföstum braggabyggingum hýsti tómsundaheimili sjóliða. Þar mátti iðka íþróttir og aðra tómsundaíðju auk þess sem veitingastofa hafði bjór á boðstólum sem ekki er leyfður á bandarískum herskipum. (NARC 80-G-27526)

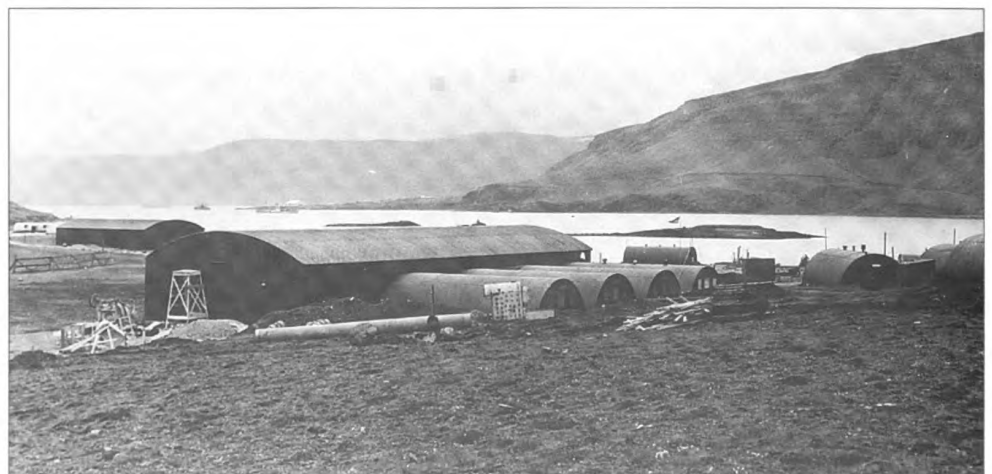
Vörugæmslur Bandaríkjaflota við landinguna í Bátsmýri og hífylli liðsforingja í baksýn. Flæðigrandinn tengir Hvammshöfða við land og var ekið um hann á fjöru og upp á höfðann til hægri. Þar var í fyrstu loftvarnabyssa en síðar sjómannaheimili fyrir áhafnir kaupskipa. Fyrir miðri mynd biður hópur sjóliða bátsferðar til skips 3. ágúst 1942. (NARC 80-G-27534)



John M. Waters Jr. var sjóliðsforingji á bandaríska strandgæsluskipinu Ingham sem gert var út frá Hvalfirði veturinn 1942-1943. Í bók sinni, *Bloody Winter*, lýsti hann vel lífinu um borð í bandarísku fylgdarskipunum. Hann sagði fátt hafa verið til afþreyingar í Hvalfirði. Kvenfólk hefði ekki verið að finna nær en á herspítalanum við Helgafell í Mosfellssveit og því eðli málsins samkvæmt litlar líkur á að sjóliðsforingjum eins og honum, sem höfðu stopula viðdvöl í landi, auðnaðist að klífa biðlistann nógu

hratt til að fá stefnumót. Þúsundir vonbiðla kepptu um athygli hjúkrunarkvennanna sem voru rúmur tugur talsins. Gátu þær því vandað valið og kom síst til hugar að eyða púðri á einhverja sjóara sem litu inn með höppum og glöppum. Var þá einungis um að ræða fyrir þá að fara í langar gönguferðir með ísilagðri strönd fjarðarins, sem aldrei var sérlega vinsælt, eða þá að heimsækja yfirmannaklúbbinn í Hvammsvík.

Klúbburinn var í tveimur brögguum sem tengdir voru saman á end-



Fáni Bandaríkjanna blaktir við hún við tómsundaheimilið í júnílok 1942. Í baksýn er breska flotastöðin á Hvítanesi og skip við festar. (NARC 80-G-27528)



Bandaríkjafloti nefndi stöð sína í Hvammsvík Falcon Camp. Stöðin var fullbyggð vorið 1943 um líkt leyti og umsvif Bandaríkjaflota hér á landi hófu að minnka með því að hætt var að fylgja skipum á leið til og frá Vesturheimi í veg fyrir skipalestir suður af landinu. Myndin er tekin árla dags 4. október 1943 og sést íbúðarhúsið í Hvammi neðst til vinstri. Þar fyrir ofan stendur stjórnstöð skipalægisins. Fjórar loftvarnabyssur með 90 mm hlaupvídd standa hálfniðurgrafnar á melnum til vinstri ásamt stjórnstöð og eru skotgrafir á milli. Austan við Mómyri stendur skálahverfi flotans, vörugeymslur og bryggjan sem hefur verið stækkuð svo að skip á stærð við togara geta lagst við hana á flóðinu. Auda svæðið milli skálahverfisins og vöruskemmnanna er íþróttavöllur. Grandinn sem tengir Hvammsey við land er í kafi á flóðinu. Með fram veginum frá Hvammsvík standa skotfærageymslur huldar jarðvegi og sjá má nokkur þeirra 16 byssustæða fyrir 20 mm Oerlikon-loftvarnabyssur sem dreift var um svæðið til að verjast lágfleygum árársarflugvélum. (NARC 80-G-212367)

unum og stóð barborð með endilangri annarri hliðinni. Var gamalt slitíð píano eitt hljóðfæra. Barinn var einungis opinn í tvær klukkustundir á dag, en áfengið var ódýrt, 15 sent glasið. Viðskiptavinirnir höfðu hátt og vinarþelið var í fyrir-rúmi. Samkomurnar báru alþjóðlegt yfirbragð þar sem hittust Bretar, Kanadamenn, Pólverjar, frjálsir Frakkar og liðsforingjar í bandaríska flotanum og strandgæslunni. Þar sem breskt orrustu-

skip, þrjú beitiskip og tundurspíllamóðurskipið Vulcan voru að staðaldri í firðinum ásamt verndarskipadeildunum sem leituðu hafnar reglulega var staðurinn ávallt fullskipaður og runnu veigarnar glatt ofan í þyrsta viðskiptavinina. Til að forðast langa bið við barinn var venjan að panta tvo tvöfalda, drekka þá í botn og panta aftur án þess að snúa sér frá barþjóninum. Þannig tók gleðskapurinn flugið á mettíma, enda gáfust mönnum ein-

*Horft til norðvesturs yfir
ibúðarskála sjóliða og
kaupskipalægið utan við
Hvammsvík, sem kennt
var við Ferstiklu, 3. ágúst
1942. Rússlandsskipa-
lestin PQ-17 lagði upp
þaðan fáeinum dögum
fyrir. Fá skip eru eftir á
lægju og bíða um
siglingar í skipalestinni
RU-34 til Bretlands um
kvöldið. Tómstunda-
heimili sjóliða til hægrri.
(NARC- 80-G-27535)*



ungis tvær eða fjórar klukkustundir á mánuði til að lyfta sér upp og gleyma daglegu amstri og tímunn því dýrmætur. Fimmtán mínútum eftir að opnað var var píanóið komið í fulla notkun og hafinn fjöldasöngur. Söngurinn veitti góða útrás og létti á sálinni. Er tvær klukkustundir voru liðnar slangraði hópurinn niður á bryggju þar sem við tók kalsasöm bátsferð út í skipin á legunni.

Sjóliðarnir höfðu sinn eigin samkomustað en fyrir einhverjar tiktúrur ráðandi afla fengu þeir einungis bjór sem var auk þess skammtaður. Margir freistuðust því til þess að kaupa smyglað viski af sjómönnum á kaupskipunum fyrir þrjátíu og tvo dali flöskuna. Fáir sjómenn höfðu þó viski til sölu eða eigin neyslu og þeim gafst ekki kostur á að heimsækja samkomustað sjóliðanna í landi. Flutningaskip eitt hafði legið mánuðum saman í firðinum skemmt eftir tundurdufl og áhöfnin engrar tilbreytingar eða skemmtunar notið allan þann tíma. Óánægja og spenna magnaðist með áhöfninni og dag nokkurn barst tilkynning um að uppreisn

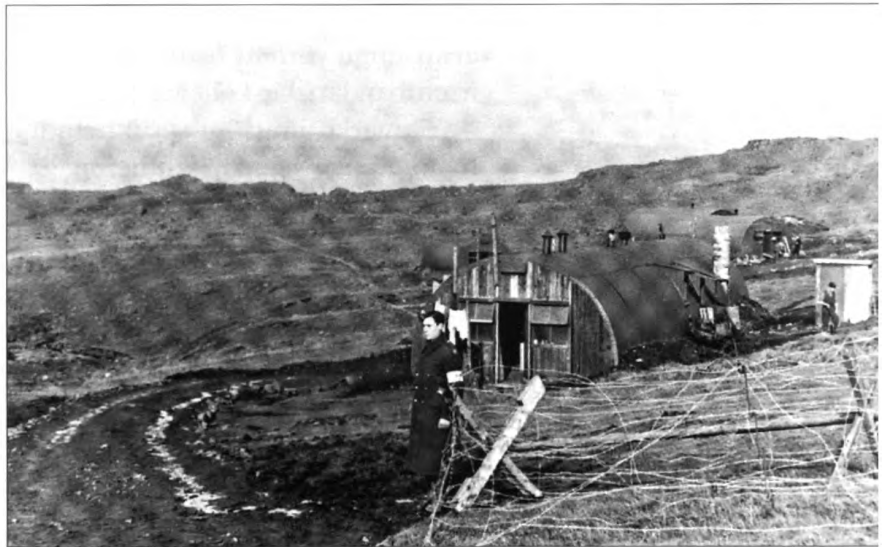
hefði verið gerð um borð. Hópur landgönguliða af Vulcan fékk skipun um að ráðast til uppgöngu í skipið og áhöfn Ingham fékk og skipun um að leggja til mannafla. Ekki reyndist þó um uppreisn að ræða heldur innbyrðis erjur áhafnarinnar og voru skipanir um uppgöngu því snarlega afturkallaðar. Höfundur bókarinnar á þarna væntanlega við atburð sem átti sér stað um borð í eimskipinu Exterminator sem lá í 10 mánuði í Hvalfirði og sagt er frá annars staðar.⁷

Hvalfjörður var einungis áningarstaður kaupskipa í skipalestum og hlutu þau því ekki tollafgreiðslu eins og um venjulega höfn væri að ræða. Áhafnir þeirra fengu ekki landgönguleyfi nema í einstökum neyðartilvikum. Mæltist þetta eðlilega illa fyrir meðal sjómanna sem stundum máttu bíða þess vikum saman að lestin legði í haf. Heimilt var þó að áhafnir slíkra skipa heimsæktu flotastöðvar og var í ársbyrjun 1943 farið að leita að hentugum stað fyrir aðstöðu til tómstundaiðkunar fyrir áhafnir kaupskipa í Hvammsvík.

United States War Shipping Administration annaðist stjórn bandaríska kaupskipaflotans og skipa á vegum Bandaríkjanna í styrjöldinni. Völdu fulltrúar þess tómstundaheimili fyrir sína menn stað á Hvammshöfða þar sem ekki var talið heppilegt að blanda sjómönnum kaupskipaflotans og sjóliðum saman við tómstundaiðkun sína. Hefur þá vafalaust verið haft í huga að bjór yrði á boðstólum. Sjómannahéimilið var opnað í maí mánuði 1943.

Brátt fengu áhafnir skipa breska samveldisins og annarra kaupskipa einnig afnot af sjómannaheimilinu bandaríska þar sem m.a. var að finna steypiböð, þvottavélar, bar, er seldi kældan kanadískan bjór, og billjarðstofu. Gólfteppi voru fengin úr farþegaskipi sem verið hafði í Atlantshafssiglingum fyrir stríð og voru bátar í förum með sjómenn úr og í land er veður leyfði. Í skýrslu sinni til flotamálaráðuneytisins lýsti yfirmaður breska flotans á Íslandi ánægju sinni með lyktir málsins og tiltók að sjómannaheimilinu á Hvammshöfða væri stýrt af mjög hæfum Bandaríkjamanni sem þjálfður væri í frjálsum íþróttum. Kvaðst hann treysta forstöðumanninum fullkomlega til þess að spjara sig þótt einhverjir gestanna kynnu að verða sér úti um lítið eitt umfram bjórskammtinn sem væri tveir sterkir kanadískir bjórar á mann.⁸

Heimilisfólkið í Hvammsvík varð ekki mikið vart við nábýli hermanna í fyrstu. Byggingasveit breska hersins hóf að byggja skálahverfi fyrir stórskotaliðið í landi Hvamms þá veturinn 1940-1941. Umsvif hermanna snertu frekar Valgerði í Hvammi, en þeir lögðu



veg út að Draganesi og óku um bæjarhlaðið hjá henni. Umsvifin hófust ekki fyrir alvöru fyrr en með komu stórskotaliðsins, hafnarstjórans og bandarísku sjóliðanna um vorið og sumarið.

Halldór Magnússon, elsti sonur hjónanna í Hvammsvík, var um fermingu er þetta gerðist og mundi þessa atburði vel. Hafði hann talsverð kynni af hermönnum og sjóliðunum sem margir hverjir voru litlu eldri en hann sjálfur eða 17-18 ára. Vinguðust nokkrir þeirra við heimafólkið, litu inn er þeir áttu frístund og fræddu fólkið um gang mála að svo miklu leyti sem þeir þekktu til. Með komu Bandaríkjaflota urðu veruleg umskipti í Hvammsvík. Sjóliðar sem hleypt var í land svo hundruðum skipti voru auðvitað forvitnir um hagi heimamanna í þessu framandi landi og varð nokkur átroðningur af þessum sökum svo jaðraði stundum við ruddaskap. Fór svo að hervörður var settur við bæinn þegar sjóliðar fengu landgönguleyfi.

Að öðru leyti var nábýlið hnökra laust. Nokkur munur fannst Halldóri almennt vera á Bandaríkja-

Herlögreglumaður úr stórskotaliðssveit breska hersins stendur vörð við veginn að skálahverfi sínu í vestanverðum Hvammsbólum sumarið 1941. (Uppruni myndar óþekktur)

mönnum og Bretum. Virtust Bretarnir ungu yfirleitt betur uppfræddir en bandarískir kollegar þeirra, og til marks um viðurværið nefndi hann að þeir bandarísku hefðu verið vitlausir í eggin úr hænunum á bænum en þeir bresku helst vilja að borða hænurnar sjálfar. Hvorir tveggja voru þó mjög áhugasamir um að fá hesta til reiðar. Fyrir kom að kastaðist í kekki með Bretum og Bandaríkjamönnum, einkanlega ef áfengi var haft um hönd, en þó ekki svo að yrði til skaða.

Varðstöðvar voru við þjóðveginn og við bryggjuna í Bátsmýri og var þangað leitað liðsinnis ef hermenn þóttu óstýrilátir. Tóku yfirmenn jafnan hart á slíku. Eftirminnilegastir voru Halldóri bandarísku landgönguliðarnir sakir glæsileika og kurteisi enda þjálfun og agi mun meiri í þeirra röðum en í röðum sjóliðanna ungu.

Valgerður ljósmóðir í Hvammi varð fyrir verulegum átroðningi á jörð sinni. Skemmdist m.a. æðarvarp í landi hennar og sökum stöðugs eftirlits með mannaferðum nærri athafnasvæðum hersins þótti henni illa líft með skepnur við þessar aðstæður. Þá fengu gestir ekki aðgang að bæjunum nema með verulegri fyrirhöfn sökum eftirlitsins.

Fór svo að hernaðaryfirvöld fóru fram á að ábúendur flyttu af báðum jörðunum á meðan herlið og floti hefði starfsemi á svæðinu. Var m.a. borið við hættu sem fólkinu í Hvammsvík væri búin af skotfærageymslunum sem reistar höfðu verið í túnfætinum í Hvammsvík kæmi til loftárásar eða slyss. Kom greiðsla fyrir og telur Halldór að foreldrar sínir hafi fengið 28.000 krónur, sem nægði þeim fyrir jörðinni Eyrarkoti þar sem þau hófu

búskap árið 1942. Hann taldi þetta ekki ofgreitt en oft hefði verið verr gert. Sneru þau aftur til Hvammsvíkur er umsvifum þar lauk.

Valgerður Guðmundsdóttir flutti frá Hvammi nokkru á eftir nágroñnum sínum í Hvammsvík og mun það hafa verið á árinu 1942. Kvaðst hún hafa hlotið nokkrar bætur fyrir að hrökklast af jörðinni, en svo litlar að nægði vart fyrir efni til lagfæringar á íbúðarhúsi sínu sem staðið hafði autt og ónotað þangað til hún sneri aftur tveimur árum síðar. Var þá ömurlegt um að litast á jörðinni, tún upprifin eftir bílaumferð og æðarvarpið eyðilagt.⁹

Heimildir:

- 1 WO 176/288: Alabaster Force Location Statement No. 11, breyting 27. jan. 1941; Sama: Iceland Force Location Statement No. 12, Amendment No. 4, 2. apríl 1941; WO 176/289: Iceland Force H.Q., Subj: Naming of Camps, 5. júlí 1941; ADM 199/762: ACIC, Report of Proceedings, 22. júlí 1941. Örnefni eru fengin frá Guðlaugu Helgu Guðbjörnsdóttur og Halldóri Magnússyni.
- 2 ADM 199/764: ACIC, Report of Proceedings, 31. desember 1941.
- 3 ADM 199/761: ACIC, Report of Proceedings, 30. júní 1942.
- 4 N.O.B.I. War Diary; Base Facilities; N.O.B.I. Admin History, uppkast.
- 5 ADM 199/761: ACIC, Report of Proceedings, 31. des. 1942.
- 6 R. Smith, Manchester: Samtal við höfund 17. apríl og bréf 19. maí 1997.
- 7 John M. Waters, Jr.: *Bloody Winter*. (Annapolis 1994), bls. 131-133.
- 8 ADM 199/761: ACIC, Report of Proceedings, 9. júlí 1943; N.O.B.I. War Diary; N.O.B.I. Admin History, uppkast.
- 9 Halldór Magnússon: Viðtal við höfund 10. september 1997. Segulbandasafn RÚV DB-4337: *Vala í Hvammi*. Þórunn Gestsdóttir ræðir við Valgerði Guðmundsdóttur frá Hvammi í Kjós. Útvarpað 13. janúar 1980.

Skipalestir



Bretar áttu í stríðsbyrjun um 3.000 flutningaskip á úthafsleiðum auk 1.000 skipa í strandsiglingum. Sigling í skipalestum var erfið í slæmum veðrum, en snögg t um öruggari en ef farið var einskipa. (NARC 80-G-405290)

Íbúar Bretlandseyja hafa um aldir mátt reiða sig á frjálsar siglingar. Lífæð breska heimsveldisins lá um höfin og tryggar siglingar með hergögn, mannafla og verslunarvöru því þungamiðja öryggishagsmuna samveldisins. Breski kaupskipaflotinn var um aldir sá stærsti í heimi. Heimsstyrjaldirnar tvær voru alvarleg ógnun við þessa lífæð og tókst Þjóðverjum í þeirri fyrri næstum að loka flutningaleiðum til Bretlands með tiltölulega litlum flota kafbáta enda skorti varnir gegn þessari nýju hernaðartækni.

Innflutningsþörf Bretlandseyja nam 55 milljónum lesta árið 1939.

Munaði þar mest um allar olúvörur, næstum öll önnur hráefni til iðnaðar og helming þeirra matvæla sem Bretar neyttu. Lífsafkomu þjóðarinnar var nú aftur ógnað.

Skipastóll Breta var nokkru minni við upphaf síðari heimsstyrjaldarinnar en við upphaf þeirrar fyrri. Styrjöldin hafði tekið gífurlegan toll af skipastóli heimsins og mikil endurnýjun átti sér stað í kjölfar hennar. Er kom fram á fjórða áratug aldarinnar hafði samkeppni í sjóflutningum aukist verulega, enda höfðu margar þjóðir aukið skipastól sinn í góðærinu á þriðja áratugnum.

Liberty-skip voru af einfaldri gerð með heilu þilfari og hentuðu vel til fjöldaframleiðslu. Þau mældust rúmar 7.000 brúttórúmllestir að stærð og báru 10.000 lestir. Hefðbundin, þriggja þrepa, 2.500 hestafla gufuvél knúði þessa gerð skipa, en hámarksganghraði var einungis 11 sjómílar. Áhöfnin var um 50 menn auk 30 skotliða sem vorðu skipið með fallbyssum og loftvarnabyssum. Ibúðir áhafnarinnar voru í reisinni í miðju skipi af öryggisástæðum. Siglingatæki voru af einfaldri gerð og skipin einungis búin seguláttavita. (NARC 80-G-453341)



Heimskreppan leiddi hins vegar til stöðnunar í nýsmíði svo að við upphaf síðari heimsstyrjaldarinnar var meginuppistaða kaupskipaflotans gömul og úrelt skip sem þegar hefði átt að vera búíð að leggja.

Önnur lönd breska samveldisins höfðu tekið þátt í samkeppninni um sjóflutninga og aukið sinn hlut þannig að kaupskipafloti þess var í heild samsvarandi því er verið hafði 1914. Sá floti laut hins vegar ekki allur stjórn Breta sem nú voru að hefja styrjöld í annað sinn á öldinni og flutningsþörfin fyrir almennar neysluvörur hafði aukist verulega.

Af kaupskipaflota Bandaríkjanna var sömu sögu að segja. Í byrjun þriðja áratugarins lauk smíði fjölda skipa af staðlaðri stærð sem hafist hafði í styrjöldinni. Þá áttu Bandaríkin annan stærsta kaupskipaflota heimsins. Lítil sem engin endurnýjun varð í þessum flota næstu fimmtán árin sökum harðrar samkeppni og lélegrar afkomu í rekstri bandarískra skipafélaga, utan olíu- og farþegaskipa sem nokkur spurn var eftir. Bandarískur skipaiðnaður átti þó undir högg að sækja í samkeppni við þann evrópska þar sem

verðlag var mun lægra og sömu sögu var að segja af rekstri bandarískra skipafélaga.

Stjórnvöld í Bretlandi og Bandaríkjunum gerðu ráðstafanir á síðari hluta fjórða áratugarins til þess að stækka skipastól sinn með styrkjum og niðurgreiðslum til nýsmíði. Nýjar og fullkomnari gerðir skipa komu fram, en ekki í nægu magni til að skipti sköpum í upphafi styrjaldarinnar.

Skipaskortur gerði fljótt vart við sig og mikil þröng varð í höfnum og tafir á flutningaleiðum á landi eftir að herflutningar hófust af fullum krafti.

Hlutlausu ríkin á borð við Norðurlönd áttu stóran skipastól sem var í siglingum um allan heim og var hann að mestu leyti tekinn í þjónustu bandamanna eftir að Þjóðverjar hernámu ríki í Skandinavíu og Vestur-Evrópu. Með bandarísku láns- og leigulögunum sem samþykkt voru í marsmánuði 1941 fengu Bretar aðgang að skipasmíðaiðnaði Bandaríkjanna sem tók til við að fjöldaframleiða kaupskip og herskip fyrir bandamenn með meiri tækni og þrótti en þekkt hafði áður.

Í áætlunum Bandaríkjastjórnar um endurnýjun kaupskipaflotans var gert ráð fyrir smíði nýtísku skipa sem nýtast skyldu jafnt í friði sem ófriði og stuðla þannig að þjóðaröryggi auk þess sem endurheimta skyldi sess bandaríska kaupskipaflotans á heimshöfunum. Valdar voru þrjár megingerðir skipa sem knúin voru gufuhverflum og dísilvélum, búin fullkomnum lestunarbúnaði og öðrum nýjungum þess tíma. Af þessum gerðum voru nokkrar undirgerðir, en sömu skrokkar hverrar gerðar nýttir jafnt sem flutningaskip, olíuskip, flugmóðurskip, herflutninga- og farþegaskip. Tröllafoss, sem Eimskipafélag Íslands keypti eftir stríð, var af svokallaðri C1-M gerð sem smíðuð var til strandsiglinga.¹

Sumarið 1940 var ljóst að þýskir kafbátar voru farnir að sökkva fleiri skipum en svo að breski skipasmíðaiðnaðurinn gæti endurnýjað þau. Sendinefnd á vegum breskra stjórnvalda hélt til Bandaríkjanna í september sama ár með teikningar að einfaldri gerð flutningaskipa sem hún óskaði eftir að fá smíðuð þar í landi. Bandaríski skipasmíðaiðnaðurinn hafði þá þegar næg verkefni vegna áðurnefndrar áætlunar stjórnvalda. Eftir nokkurt þóf ákváðu bandarísk stjórnvöld að hrinda í framkvæmd sérstakri neyðaráætlun í skipaiðnaði til viðbótar þeirri áætlun sem þegar var unnið að og raðsmíða skip á grundvelli bresku teikningarinnar. Skipin voru af hefðbundinni, einfaldri, og reyndar úreltri gerð og knúin hefðbundinni gufuvél þar eð verksmiðjur önnuðu ekki eftirspurn eftir nýtísku vélbúnaði þegar hér var komið. Smíðin fór þannig fram að staðlaðar, rafsoðnar



einingar voru smíðaðar í fjölda verksmiðja sem sérhæfðar voru í stáliðnaði, en ekki endilega skipasmíði, og svo voru reistar fjölmargar skipasmíðastöðvar til að raða einingunum saman í skip. Neyðaráætlunin var kennd við frelsi og lá því beinast við að nefna þessa gerð skipa Liberty. Hjóp fyrsta Liberty-skipið af stokkunum í október 1941 og voru samtals 2.710 skip af þessari gerð smíðuð í Bandaríkjunum. Nam það þremur fjórðu hlutum þess skipakosts sem smíðaður var þar í landi á stríðsárunum. Liberty-skip voru einnig smíðuð í Kanada og Bretar sjálfir smíðuðu sína eigin gerð af þeim. Fengu Bretar og aðrir bandamenn Bandaríkjanna í styrjöldinni talsverðan fjölda þessara skipa á láns- og leigukjörum, en flest þeirra gerðu bandarísk skipafélög út fyrir hönd stjórnvalda sem tóku að sér að annast stóran hluta sjóflutninga með hergögn og annan varning fyrir bandamenn.

Siglingar um Atlantshaf taka mið af stystu leiðum milli hafna í Norður- og Suður-Ameríku, Evrópu, Afríku og Gíbraltarsunds. Varnir

Tundurskeyti þýsku kafbátanna náðu ekki alltaf að granda kaupskipum þótt þau hittu skotmarkið. Ólíkt herskipum, þar sem skipstjóra og áhöfn bar æðsta skylda til að bjarga löskuðu skipi sínu, var öryggi áhafnar laskaðs kaupskips sett ofar öryggi skipsins, enda var reynslan sú að skip sem varð fyrir tundurskeyti sökk oftast á endanum. Áhöfn breska hvalveiðimóðurskipsins Svend Foyn náði til Reykjavíkur eftir árás U-502 á skipalest suður af landinu 7. október 1941 þrátt fyrir gapandi sár á byrðingnum. Skipið var í olíuflutningum til Bretlands og flutti flugvélar á þilfari. (NARC 80-G-16742)



Þriðja skipalestin til Rússlands sem viðkomu hafði á Íslandi, PQ-3, á ytri höfninni í Reykjavík 7. nóvember 1941. Fjöldi skipa beið jafnan afgreiðslu eða siglingar skipalestar á ytri höfninni. Skipalestin, sem í voru átta kaupskip, lagði upp frá Reykjavík tveimur dögum síðar og komust öll á áfangastað utan eitt sem skemmdist í is og sneri til hafnar. Hvalveiðimóðurskipið Svend Foyn liggur austan Engeyar og leggur olíubræk úr því til lands. (NARC 111-SC-133575)

kaupskipa miðdust við að safna þeim saman á færri leiðum og í skipalestum sem auðveldara yrði að verja en einstök skip á opnu hafi. Reynslan sýndi að kaupskipum sem sigldu ein var hættast við að verða kafbátum að bráð. Tvennt vannst með því að safna skipunum saman í lestir. Í fyrsta lagi urðu kafbátarnir að sækja að skipalestum og athafna sig á tiltölulega litlu svæði þar sem frekari líkur voru á að finna þá og granda en á órávidd hafsins. Í öðru lagi sýndi það sig að auðveldara var að koma skipum og farmi heilum í höfn í vel varinni skipalest þar eð fjöldi kafbáta á leið hennar var takmarkaður og þeir gátu ekki haldið lengi í við skipalest þegar tókst að halda þeim í kafi langtímum saman.

Skipstjórar kaupskipa höfðu þó margir ótrú á siglingum í skipalest, enda vanir frelsi til athafna. Töldu þeir sér betur borgið einum, sérstaklega á fyrstu árum styrjaldarinnar þegar mikið skorti á að næga vernd væri að fá sökum skorts á fylgdarskipum, þjálfun og tækni til baráttu við kafbáta. Reynslan átti þó eftir að sannfæra sjófarendur

um hið gagnstæða er frá leið og verndarskipum jókst ásmegin og skipalestin stækkuðu.

Helstu leiðir breskra skipalesta lágu með vesturströnd Afríku um Sierra Leone, frá Gíbraltar og með austurströnd Ameríku um Halifax í Kanada. Leiðir skipalesta sem hér koma við sögu lágu milli Nýfundnaland og breskra hafna við Írlandshaf og í Skotlandi og síðar milli Nýfundnaland, Íslands, Skotlands og hafna í Norður-Rússlandi.

Stærð skipalesta var allt frá fáeinum skipum upp í nokkra tugi og völdust skip til samflots eftir ganghraða. Miðaðist hraði skipalestarinnar við hraða þess er hægest fór. Skip sem gengu 15 hnúta og þar yfir sigldu oftast ein og nýttu sér hraðann til verndar gegn kafbátum sem sjálfir fóru ekki nema 17 hnúta og þá einungis á yfirborði sjávar. Skipum var raðað upp í margar stuttar raðir sem mynduðu breiðan ferhyrning. Áfangastaður hvers skips réð staðsetningu þess í lestinni þannig að auðvelt væri að skipta henni upp í smærri einingar þegar leiðir skildi. Þess vegna var íslenskum kaupskipum sem sigldu í skipalestum frá Ameríku og yfirgáfu skipalestina suður af landinu á leið sinni til heimahafnar oftast skipað í ystu röð á bakborða, en ekki sökum þess hversu lítil þau voru eða að þau teldust ómerkilegri skotmörk en stærri skip innar í lestinni eins og oft hefur ranglega verið haldið fram.²

Sigling í skipalest krafðist mikillar samhæfingar og árvekni stjórnenda, einkum í slæmu veðri og náttmyrkri. Gæta varð þess að ekki drægi sundur eða saman með næsta skipi, rétttri stefnu væri fylgt og henni breytt rétt þegar siglt var í krákustígum til að forðast tund-

urskeytaárásir kafbáta. Slíkar stefnu-breytingar gerðu kafbátsforingjum erfiðara fyrir að reikna út feril skips svo miða mætti á það tundurskeytum.

Skipalestin laut stjórn skipherra sem sigldi á einu kaupskipanna og staðsett var fremst í röðinni í miðju lestarinnar. Skipherrann var oftast fyrrverandi flotaforingi eða hátt settur sjóliðsforingi með langa reynslu til sjós og hafði nokkra menn sér til fulltingis sem önnuð-ust fjarskipti við kaupskipin og yfirmann herskipadeildarinnar sem fylgdi og varði lestina. Hlutverk skipherrans var að halda kaupskipunum saman og stýra þeim eftir áætlun. Starf hans var ekki öfunds-vert, stöðug barátta við að halda skipunum á sínum stað í röðinni, einkum í dimmviðri og þegar illa viðraði. Gæta varð þess að kaup- skip, sem flest voru gufukynt, reyktu ekki úr hófi og kæmu þann-ig upp um ferðir skipalestarinnar. Fjarskipti fóru fram með ljósmerk-um og merkjaflöggum af ótta við að óvinurinn miðaði út talstöðvar- sendingar. Yfirmaður verndar- skipanna var ábyrgur fyrir því að skila skipalestinni öruggri í höfn og á réttum tíma.

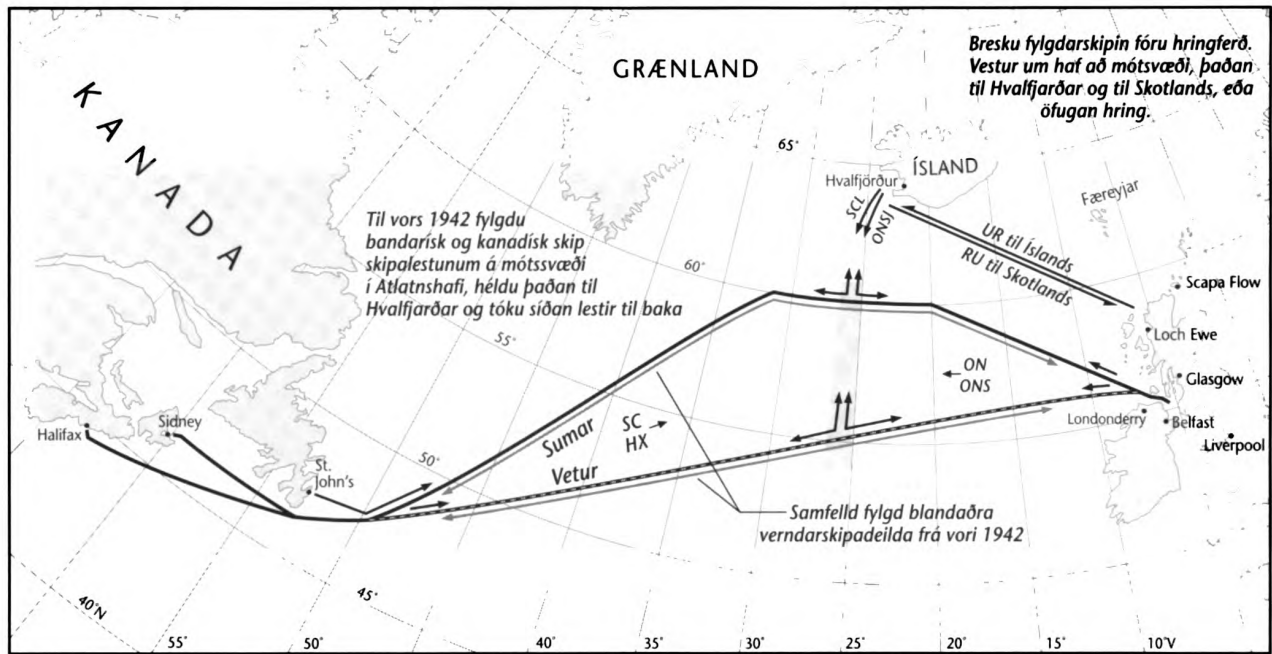
Siglingar skipalesta voru þau- skipulagðar í höfuðstöðvum flotans sem gaf yfirmæli um siglingaleið, hraða og annað sem máli skipti. Áður en siglt var hittust skipstjórar allra skipanna á fundi með yfir- mönnum fylgdarskipanna þar sem farið var yfir öll atriði ferðarinnar. Hvert skip fékk innsiglið yfirmæli um siglingaleið sem farin skyldi ef þau yrðu viðskila. Fylgdarskipunum var ætlað að verja kaupskipin með öllum ráðum og gaf yfirmaður þeirra skipherranum yfirmæli um allt það er laut að öryggi skipalest-



arinnar og breytingar á siglingu hennar ef hætta staðjaði að. Flota- stjórnin fylgdist grannt með ferðum óvinakafbáta og herskipa og gaf yfirmæli um stefnubreytingar svo sigla mætti fram hjá launsátri kaf- báta. Komu þar að góðum notum upplýsingar sem bandamenn fengu með lestri dulmálsskeyta þýsku kaf- bátastjórnarinnar. Þrátt fyrir að Þjóð- verjum sjálfum tækist oft að lesa dulmálsskeyti til skipalestanna um stefnubreytingu nægði það kafbát- unum sjaldnast til þess að endur- skipuleggja umsátrið í tíma. Áhrifa- ríkasta vörn kaupskipa í baráttunni við kafbátaflotann á Atlantshafi reynd- ist að beina skipalestunum þannig hjá hættunni. Þetta tókst þó ekki alltaf og kom þá til kasta verndar- skipanna að hrinda áhlaupinu.³

Einstakar skipalestir fengu auð-

Siglingar skipalesta á Atlantshafi voru þraut- skipulagðar af stjórnstöð breska flotans í Liverpool. Flugliðsforingi hynnir yfirmanni skipalestavar- nanna stöðuna á korti sem liðsmenn kvennadeildar flotans í stjórnstöðinni sáu um að færa nýjustu upplýsingar inn á. Stúlkan í stiganum merkir stöðu skipa skammt suður af Reykjanesi. (IWM A- 18473)



Leiðir skipalesta og einkenni þeirra á Norður-Atlantshafi. (GÓI, FKE)

kenni og númer til aðgreiningar. Hraðskreiðar skipalestir í förum milli Halifax og Bretlands nefndust HX á austurleið og ON (síðar ONF) á vesturleið. Voru skip á leið til Íslands stundum með í för og yfirlit þá lestina suður af landinu. Hægfara lestir á þessari leið nefndust SC og ONS. Algengara var að skip á leið til og frá Íslandi sigldu í hægfara skipalestum. Mynduðu skip á vesturleið lestir sem báru einkennisstafina ONSJ. Var þeim fylgt frá Reykjavík í veg fyrir ONS-skipalestir á u.þ.b. tólf daga fresti. Mótsstaðurinn var á því svæði sem skipalestin áætlaði að fara um í dagsbirtu nærri 26. lengdargráðu. Ekki þarf að fjölyrða um þá erfiðleika sem orðið gátu við að finna skipalest á þessum slóðum í illviðri og skammdegismyrkri og fyrir kom að lestirnar tvær næðu aldrei saman á leið sinni vestur um haf. Jafn oft sögðu skip skilið við hægfara skipalestir á austurleið, SC, suður af landinu og sigldu í lest til Íslands undir nafninu SCL.

Bretar héldu uppi vikulegum ferðum milli Reykjavíkur og Bretlands. Voru þar á ferð skip á þeirra eigin vegum auk skipa á vegum íslenskra skipafélaga. Siglt var í litlum skipalestum er nefndust RU á suðurleið og UR á norðurleið. Skip sem fluttu herlið þeirra til og frá landinu mynduðu lestir með einkennisstöfunum DC og SD.

Skipalestir bandamanna til Rússlands báru einkennisstafina PQ á austurleið og QP á vesturleið á meðan þær sigldu frá Íslandi, en eftir að hætt var að hafa viðdvöl hér á landi í árslok 1942 báru þær einkennisstafina JW og RA.

Auk skipa er sigldu undir herskipavernd voru mörg skip ein í förum að og frá landinu, einkum herskip og hraðskreið kaupskip sem nutu einungis verndar úr lofti, en einnig flest fiskiskip í söluferðum til Bretlandshafna.⁴

Sjómenn í kaupskipaflotanum voru jafnan ekki fastráðnir í störf sín heldur einungis til einnar ferðar í senn. Undantekning á þessu

voru þó stór bresk og bandarísk skipafélög sem héldu uppi föstum farþega- og olíuflutningum á ákveðnum leiðum. Skipulagning siglinga í styrjöldinni, sem sérstakar ríkisstofnanir í Bretlandi og Bandaríkjunum önnuðust, náði jafnt til áhafna og skipa. Í stað þess að skipaeigendur réðu sjálfir farmi og ferðum skipa sinna voru þau nú í förum eftir því sem þau hentuðu best við stríðsreksturinn. Sömu sögu var að segja af sjómönnum sem lutu öðrum reglum en fyrr og var deilt á skip eftir þörfum heima og erlendis líkt og í flotanum. Í staðinn var atvinna þeirra tryggari og þeir fengu laun í leyfum, en urðu áður að vera launalausir á milli ferða.

Siglingaþjóf eins og Bretar bjó að fjölda manna á öllum aldri sem stundað hafði sjómennsku um lengri eða skemmri tíma. Voru þeir skráðir til þjónustu á kaupskipaflotann og voru undanskildir herþjónustu. Skipafélög önnuðust áfram daglegan rekstur skipa sinna og tóku að sér rekstur þeirra fjölmörgu skipa sem stjórnvöld létu smíða á eigin reikning.

Bandaríski kaupskipaflotinn var enn hartnær eins stór og sá breski. Auk þess sigldu skip í eigu bandarískra féлага undir hentifána, en bandarískir sjómenn nutu mun betri kjara en starfsbræður þeirra og var kostnaður bandarískra útgerða að jafnaði um 50% meiri en keppinautanna. Er ný skip hófu að streyma úr skipasmíðastöðvum vestanhafs hóf Bandaríkjastjórn þjálfun áhafna á þau í stórum stíl.⁵

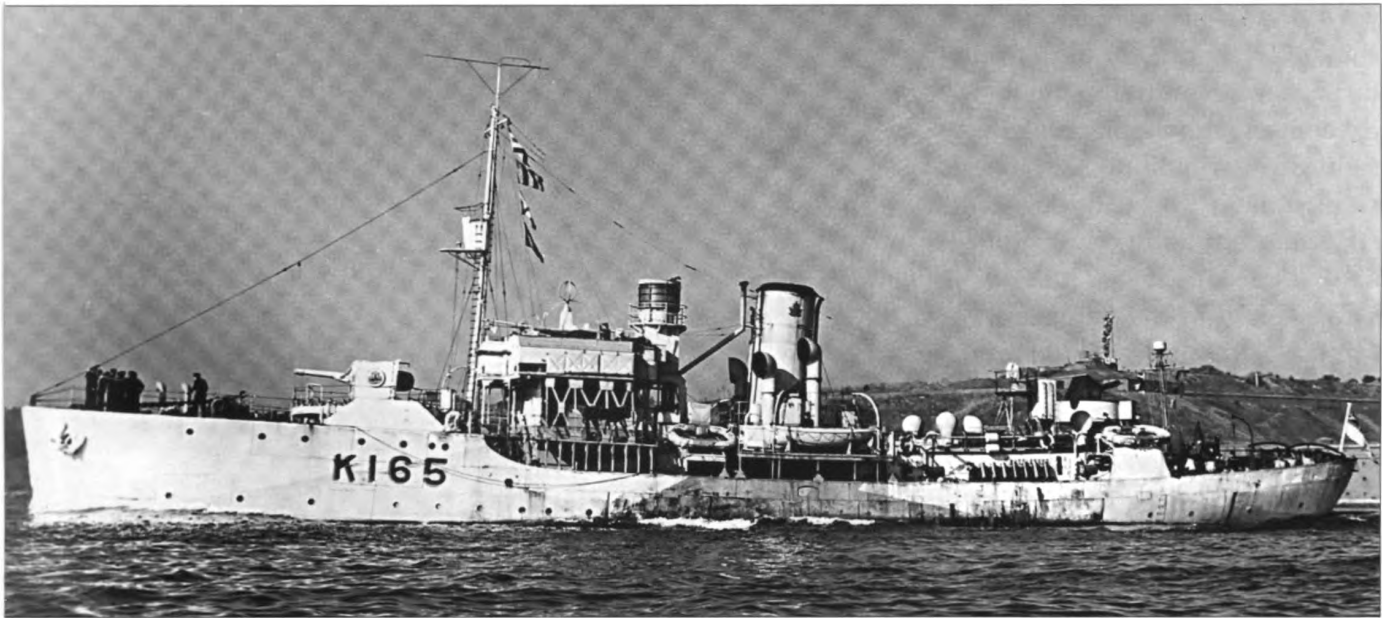
Allt fram á mitt ár 1940 nutu skipalestir á Atlantshafi einungis fylgdar við upphaf og endi ferðar sökum skorts á fylgdarskipum. Um



sumarið hóf breski flotinn að fylgja skipum allt vestur að 19. lengdargráðu. Þar lauk fylgdinni og verndarskipin tóku við öðrum skipum á austurleið og fylgdu þeim til hafnar. Kaupskip á vesturleið héldu áfram hópinn í sólarhring en dreifðu sér síðan. Er komið var vestur undir Nýfundnaland veitti Kanadafloti vernd síðasta spölinn. Kanadafloti var afar fáliðaður í fyrstu og sá breski önnum kafinn við önnur störf. Skorti sérhæfð fylgdarskip sem höfðu nægt úthald og sjóhæfni til að veita skipalestum vernd alla leið yfir hafið.

Breski flotinn réð í upphafi styrjaldarinnar ekki yfir slíkum skipum. Einu skipin sem höfðu nægjanlegt úthald til langferða af þessu tagi voru fallbyssubátar, um 1.000 lestir að stærð, sem ætlað var að starfa sjálfstætt við eftirlit á fjarlægum slóðum og nefndust slúppur eftir ákveðinni gerð lítilla seglskipa. Gripið var til lítilla tundursþilla

Kaupskip voru vopnuð í upphafi styrjaldarinnar til að verjast kafbátum og flugvéllum. Við þetta fjölgði um borð er skotliðar úr sérstökum deildum breska og bandaríska flotans voru settir til að manna byssurnar. Skytturarnar sem gegndu þessu starfi töldust ekki til venjulegrar áhafnar skipins, en lutu heraga og bjuggu að sínu. (NARC 80-G-2345)



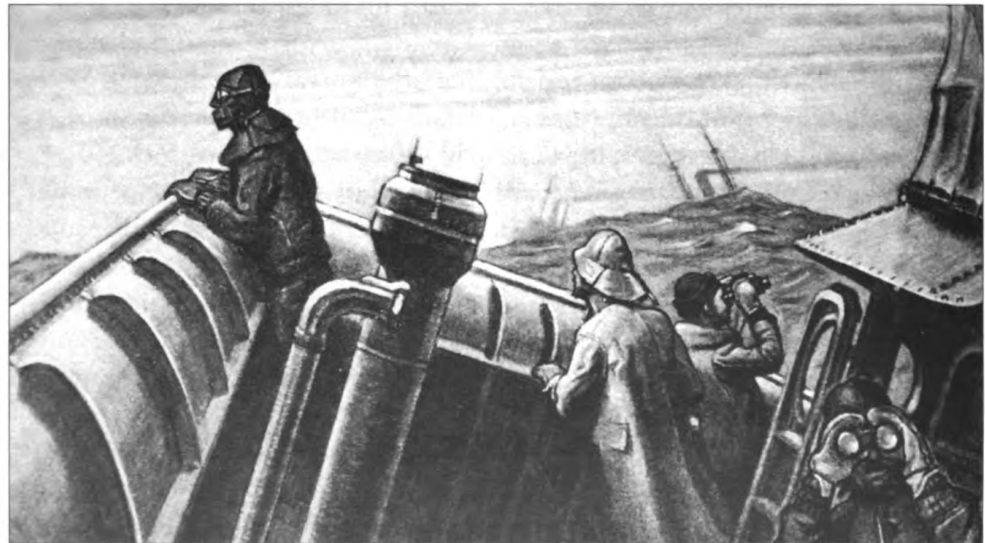
Bresku og kanadíska korvettarnar voru smíðaðar með hvalveiðibáta að fyrirmynd og báru nöfn breskra garðblóma. Þótt þær væru fremur hægfara og yltu mikið voru þær góðar í sjó að leggja. Myndin sýnir kanadíska korvettuna Battleford í október 1943. Turninn aftan við stjórnþallinn hefur að geyma örbylgjuratsjá af gerðinni 271, fyrirrennara nútíma siglingaratsjár, sem olli straumhvörfum í baráttu verndarskipanna við kafbáta. (NHC NH-75588)

sem geymdir höfðu verið frá fyrri heimsstyrjöld og þeir búnir djúpsprengjum og hljóðsjám.

Þá bættu nokkuð úr skák 50 gamlir bandarískir tundurspillar úr fyrri heimsstyrjöld sem Bretar fengu í skiptum fyrir land undir bandarískar herstöðvar á bresku yfirráðasvæði í Vesturheimi. Var samningur um það gerður í

september 1940, en skipin voru flest í niðurníðslu og komust fæst í notkun hjá Bretum fyrr en vorið 1941 eftir umtalsverðar endurbætur.

Fyrstu fylgdarskipin af nýrri gerð raðsmíðaðra korvettna fóru að hlaupa af stokkunum í Bretlandi og Kanada sama haust og nokkrir nýrri tundurspillar sem smíðaðir voru á fjórða áratugnum bættust í



Kalsamt var á stjórnþalli fylgdarskipanna þar sem varðbergsmenn máttu standa tímum saman og mæna tárrotum augum upp í vindinn. Öllu máli skipti að varðstöðvar stæðu hátt á skipinu svo eygja mætti lágan kafbátsskrokk sem bar við dökkann haflötinn, en frá kafbáti séð bar skip greinilega við ljósan himininn. (NHC Griffith Bailey Coale)

hóp fylgdarskipanna. Áttu þessi litlu skip, sérstaklega korvetturnar bresku og kanadísku, eftir að bera hitann og þungann af vörnum skipalestanna á Norður-Atlantshafi, þótt þeim hefði upphaflega aðeins verið ætlað það hlutverk meðfram ströndum, auk sérsníðra fylgdarskipa sem komu fram á sjónarsviðið á þriðja ári styrjaldarinnar.

Þá má ekki gleyma þætti togaranna sem teknir voru í þjónustu flotans og vopnaðir fallbyssu og djúpsprengjum og léku mikilvægt hlutverk í vernd skipalesta. Verða hlut þeirra gerð sérstök skil síðar.

Verndarskip sigldu umhverfis skipalestina í þriggja til fimm sjómílna fjarlægð og leituðu kafbáta neðansjávar með hljóðsjá. Hvert þeirra gætti ákveðins geira og var siglt í óreglulegum krákustígum þannig að sömu stefnu væri ekki haldið lengur en í tvær mínútur í senn. Þetta var þó illmögulegt á dimmum nóttum af ótta við árekstur eða viðskilnað við skipin í lestinni sem öll sigldu ljóslaus. Stöðug fjarskipti voru með ljósmerkjum að deginum, en sökum fyrirmæla um algjöra myrkvun lágu þau niðri að nóttu nema þegar kafbátaárás stóð yfir.

Fyrir daga ratsjárinnar urðu sjófarendur að reiða sig á sjón sína eingöngu og aðstoð sjónauka. Mjög mæddi á varðbergsmönnum sem stöðu látblaust út yfir hafflötinn hvernig sem viðraði. Stjórnvallur breskra herskipa var án undantekningar opinn og þótt stærri skip hefðu lokaðan stjórnvall að auki var því ekki til að dreifa á verndarskipunum. Opinn stjórnvallur veitti skipstjórnarmönnum betri yfirsýn í orrustu, sérstaklega gegn flugvélaárásum, þótt hann hentaði ekki vel



á norðurslóðum þar sem varðbergsmenn, merkjamenn og yfirmenn á vakt höfðu lítið skjól í sjóroki og byl.

Sökum þess hve fáliðaðar verndarskipadeildirnar voru gat bilið milli fylgdarskipa náð allt að 10 sjómílum. Var ógerlegt að hindra kafbáta í að laumast óséðir

Tundurpillar voru sérstaklega blaut skip og varð að sæta lagi til að fara um þilfarið í veltingi. Myndin er tekin um borð í bandaríska tundurspillinum Greer við fylgd skipalestar á Atlantshafi. Í baksýn er þunghlaðið flutningaskip. (NARC 80-G-42029)



Gömlu tundurspillarnir hæfðu illa því hlutverki sem þeim var fengið á Norður-Atlantshafi. Áhafnir þeirra áttu ekki sjö dagana sæla við störf sín en máttu láta sig hafa það. (NARC 80-G-42021)



Vopnabúnaður tundurspilla miðaðist við hefðbundið hlutverk þeirra til sóknar með tundurskeytum gegn flotadeildum óvinnarins. Báru þeir fallbyssur og loftvarnabyssur og beittu djúpsprengjum gegn kaþbátum. Ahöfn Greer mannar byssur og djúpsprengjuvörpur skipsins í brælu á Atlantshafi. (NARC 80-G-42046)

inn fyrir varnirnar og velja sér skotmark við slíkar aðstæður. Þá skorti verulega á ganghraða flestra verndarskipanna til að elta uppi kaþbáta á yfirborðinu.

Þótt gömlu tundurspillana skorti ekki hraða og snerpu skorti verulega á sjóhæfni þeirra þegar illa viðraði. Langur og mjór skrokkurinn hjó og klauf sjóina svo braut yfir skipið í stað þess að það lyftist á öldufaldinum líkt og korvettturnar. Í brælu varð að beita þeim upp í ölduna og ógerlegt að slá undan af ótta við að þeir legðust á hliðina. Hnoð losnuðu svo plötuskil í síðum og þilfari gliðnuðu og fóru að leka við þennan stanslausu barning. Fyrir en varði draup sjór úr lofti og af veggjum í vistarverum áhafnarinnar

og sullaðist um gólfín. Þá voru gufuhverflar tundurspillanna að vonum afar orkufrekir svo gekk hratt á eldsneytisbirgðirnar við stöðugt hringsól umhverfis skipalestina.⁶

Í fimmta kafla var rakið hvernig aðstæður breyttust með útgerð þýskra kaþbáta frá höfnum í Frakklandi sumarið 1940. Höfu þeir þá jafnframt að sækja að skipalestum í skipulögðum hópum.

Í stað þess að gera strax árás sendi kaþbátur sem varð skipalestar var tilkynningu þar um til höfuðstöðvanna með stefnu, stærð og hraða ásamt eigin staðsetningu. Fylgdi hann síðan í humátt á eftir skipalestinni og beið þess að fleiri báta drægi að. Þá er hópur kaþbáta var kominn í skotstöðu gaf stjórnstöð kaþbátaflotans skipun um árás í náttmyrkri. Djörfustu kaþbátforingjarnir kusu að gera árás á yfirborði sjávar og sóttu jafnvel inn á milli skipanna í lestinni því hljóðsjár verndarskipanna greindu ekki ferðir þeirra á yfirborðinu. Við þess konar árásum var ekkert ráð að finna fyrir en nothæf ratsjá kom fram um mitt árið 1941. Örbylgjuratsjain létti mikilli byrði af skipstjórnendum verndarskipanna sem nú fengu nokkra viðvörun gegn kaþbátaárás á yfirborði sjávar og þurftu ekki lengur að óttast árekstra við eigin skip og gátu betur haldið hjörðinni saman. Þá urðu kaþbátaárásir á yfirborðinu óvinninum of áhættusamar með tilkomu ratsjárinnar og hljóðsjár nýttust betur til varnar.

Aðrar tækninýjungar sem komu fram á sjónarsviðið og komið var fyrir í verndarskipunum er leið á styrjöldina voru ekki síður mikilvægur en ratsjain. Meðal þeirra

voru hátíðnimiðunarstöðvar sem miðað gátu út skeytasendingar kafbáta í nágrenni skipalestar svo fylgdarskipin áttu auðveldara með að sækja að þeim og neyða þá í kaf á meðan skipalestin sigldi hjá. Skammdrægar VHF-talstöðvar bættu öll samskipti skipa á milli og gerðu þau fljótverkari og öruggari en áður. Einnig leit fullkomnari og öflugri vopnabúnaður dagsins ljós. Þar má nefna djúpsprengjur sem skotið var fram fyrir verndarskipið og sprungu einungis ef þær hittu skotmarkið, ólíkt þeim hefðbundnu sem varpað var aftur af skipinu og sprungu á ákveðnu dýpi. Þá kom fjöldi sérsmíðaðra verndarskipa til sögunnar og farið var að sigla olíubirgðaskipum í skipalestum til þess að gefa verndarskipunum eldsneyti í hafi.⁷

Tundurspillirinn U.S.S. Herndon var einn bandarísku tundurspillanna sem Bretar fengu haustið

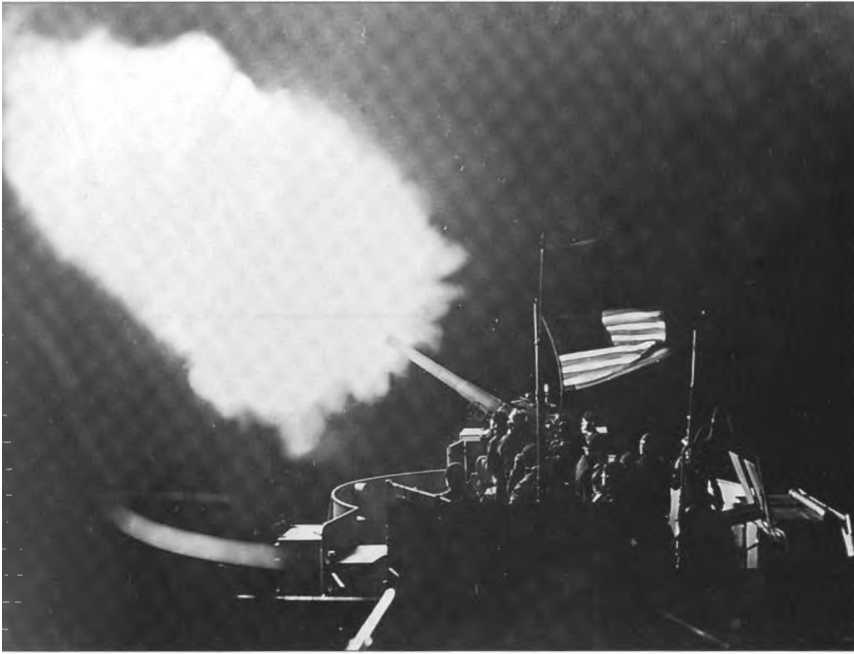


1940. Skip þessi voru systurskip U.S.S. Greer og Reuben James sem getið var í 7. kafla. Skírðu þeir þá upp og nefndu eftir borgum sem

Djúpsprengjur voru helstar vopna í baráttunni gegn kafbátum. Þær innihéldu 150-300 kíló af öfluggu sprengiefni, TNT og síðar Torpex. Erfitt gat reynst að hlaða sprengjuvörpunar í veltingi eins og þessi djúpsprengjuflokkur á breskri korvettu fær að reyna, en sprengjurnar urðu ávallt að vera til reiðu ef vart yrði við kafbát. (IWM-10673)



Hljóðsjárgeisli gaf til kynna hvar kafbátur leyndist nedansjávar. Djúpsprengjum var skotið og sleppt aftur af skipinu með nokkru millibili og sprungu með miklum boðaföllum á fyrir fram ákveðnu dýpi. Urðu djúpsprengjurnar að springa mjög nærri kafbátum til þess að verða honum að grand. (NARC 80-G-42044)



Fallbyssum var beitt gegn kafbátum er þeir létu sjá sig á yfirborðinu sem einkum gerðist í náttmyrkri. Var þá einnig skotið úr þeim svifblysum sem lýstu upp haflötinn líkt og dagur væri. Fyrir kom að verndarskipum tókst að granda kafbáti með ásiglingu ef þeir gáfu færi á sér. (80-G-420045)

báru sama nafn í Bretlandi og Bandaríkjunum. Herndon hlaut nafnið H.M.S. Churchill og fylgdi skipalestum á Atlantshafi til ársins 1944 er hann var lánaður Sovétmönnum. Skip þessi, sem höfðu verið fjöldaframleidd í nokkrum

útgáfum á árunum 1917-1922, voru um 1.200 lestir að stærð og gengu 30-35 hnúta.

Ian A. Hennell var ungur liðsforingi í áhöfn Churchills er hann var gerður út frá Hvalfirði vorið 1941. Hann minntist þess hve skipið valt mikið á leið til Íslands í óveðri, en skrokkur þessara skipa var mjósleginn og þyngdarpunkturinn lá nokkuð hátt. Hallaði skipið 20 gráður undan veðrinu og valt auk þess 40 gráður á bæði borð og mældist halli skipsins allt að 62 gráður á annað borðið.

Skip af þessari gerð voru nokkuð frábrugðin breskum tundurspillum. Smíði þeirra hafði borið brátt að og fæst þeirra sem Bretar fengu nú höfðu verið endurbætt eins og þau sem Bandaríkjafloti hélt úti milli stríða. Bretar létu þau með ýmsum ráðum, lækkuðu skorsteinana og fjarlægðu tundurskeytabyssur af reisininni á þeim aftanverðum, enda nýttust tundurskeyti ekki gegn



Stund milli stríða. Sjöliðar á U.S.S. Greer láta fara vel um sig á frívaktinni. Káetur bandarískra herskipa voru búnar kojum í stað hengirúma sem Bretar höfðu notað um aldir. Breskum sjóliðum fundust hengirúm taka kojum langt fram, einkum í veltingi, auk þess sem þær voru teknar niður að deginum svorýmkaði í káetunum. (NARC 80-G-42035)

kafbátum. Þá fækkuðu þeir fallbyssum skipsins og fjölgðu djúpsprengjum. Þótt þessi öldnu skip þættu ekki í öllu eins og best væri á kosið var Bretum mikill fengur að þeim, enda aðkrepptir meðan beðið var nýrra fylgdarskipa. Bandarísku tundurspillarnir voru bæði langdrægir og hraðskreiðir og þeir gátu varpað djúpsprengjum á við öll önnur skip.

Hennell fór nokkrum sinnum með skipsfélögum sínum í land í Reykjavík en fékk ekki mikið tóm til að skoða sig um, enda dvölin í landi oftast stutt. Skömmu eftir komuna til Íslands var Churchill sendur ásamt systurskipi sínu H.M.S. Burnham til St. Johns á Nýfundnalandi til að fylgja stærstu skipalest sem þá hafði verið safnað saman áleiðis til Bretlands. Á leiðinni vestur um haf sigldi skipið fram á björgunarbát af kaupskipi með 15 mönnum í. Hafði skipið orðið kafbáti að bráð og þeir verið á reki í 10 daga þjakaðir af hungri, vösbúð og kulda. Slík örlög voru ekki óalgeng og skipbrotsmönnum bráður bani búinn í opnum og illa búnum lífbátum sem veittu lítið skjól fyrir vindi og ágjöf úti á reginhafi.⁸

Bandaríkjafloti hafði haldið nokkrum af tundurspillum sínum úr fyrri heimsstyrjöld og endurbætt eftir þörfum. Eitt þessara skipa, sem nú fékk nýtt hlutverk á Norður Atlantshafi, var U.S.S. Bainbridge. Bainbridge fylgdi skipalestinni sem flutti fyrstu sveitir bandaríska flughersins hingað til lands í ágústbyrjun árið 1941. Skipið hafði verið við störf á Kyrrahafi en var skipað til starfa á Atlantshafi í maímánuði sama ár. L.R. Poythress var sjóliði í áhöfn Bainbridge þegar skipið starfaði á Atlantshafi.



Hann kvað sínu skipi hafa verið ætlað að sigla með skipalestinni HX-156. Einhverra hluta vegna hefði Bainbridge þó tafist og systurskip þess, Reuben James, siglt í þess

Olíu dælt milli bandarískra skipa á rúmsjó. (NARC 80-G-10998)



Fyrstu ratsjár í verndarskipum skipalesta gátu greint kaupskipin í nokkurri fjarlægð. Kafbátar sem lágu lágt í sjónum sáu oftast illa eða alls ekki sökum truflana af endurkasti frá öldum hafsins. Ef ratsjain bílaði máttu menn aftur reida sig á sjón varðbergsmanna til að veita viðvörun. Orbylgjuratsjain, sem var miklu nákvæmara og áreiðanlegra tæki, í þáttaskilum í baráttunni á hafinu. (IWM A-29191)



Bretar létu Kanadamönnum í té nokkra gömlu bandarísku tundurspillanna til fylgdar skipalestunum. Myndin sýnir H.M.C.S. St. Croix á Reykjavíkurhöfn árið 1941. Skipið varð fyrir þremur tundurskeytum kafbátsins U-305 er það varði skipalest suður af Íslandi að kvöldi 20. september 1943. Breska freigátan H.M.S. Itchen bjargaði áttatíu og einum skipbrotsmanni af St. Croix og einum af bresku korvetturni Polyanthus, sem einnig hafði orðið kafbáti að bráð, en var sjálfri sökkt af kafbáti tveimur dögum síðar. Einungis þrír menn björguðust - einn af hverju skipi. (NHC NH-49941)

stað. Reuben James varð fyrir tundurskeyti kafbáts í þessari ferð eins og áður er getið og fórst þar meðal annarra ungru skipsfélaga Poythress sem var yfirmaður skotliðanna á Bainbridge en var í áhöfn Reuben James í þessari örlogaríku ferð.

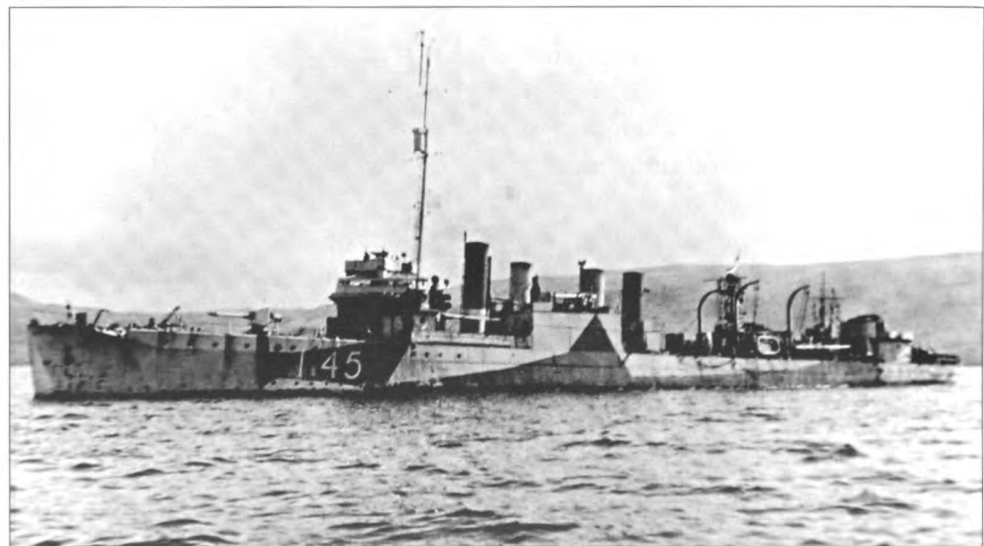
Burton L. Parke var yfirmaður fjarskipta um borð í Bainbridge og hafði meðal annars þann starfa að þýða skeytasendingar sem allar fóru

fram á dulmáli. Skipið var í ferðum til Íslands þar til í mars 1942.

Burton minntist Hvalfjarðar sem sémilegs skipalægis. Þar hefði þó orðið að halda uppi gufuþrýstingi meðan legið var vegna svo skyndilegra veðrabrigða að hætta var á að skip drægi akkeri sín á læginu.

Áhöfnin hafði venjulega nægu að sinna þegar legið var í höfn. Taka varð eldsneyti og vistir og gera við skemmdir og bilanir. Stundum var þó lagst á ytri höfnina í Reykjavík og áhöfninni gefið landgönguleyfi í nokkrar klukkustundir.

Bainbridge fylgdi Kötlu og Goðafossi áleiðis vestur um haf ásamt tundurspillinum Overton 10. ágúst og sneri aftur 16. september með flotadeild sem í voru orrustuskipið Idaho og tvö beitiskip sem ætlað var að varna Þjóðverjum leiðarinnar út á Atlantshaf um Grænlandsund. Eftir 10 daga dvöl hér við land hélt flotadeildin til baka og sneri Bainbridge aftur með skipalest 28. október og fylgdi Lagarfossi og Sel-fossi vestur um haf 2. nóvember.



H.M.S. Churchill í Hvalfirði í maí 1941. Bresk herskip sem sigldu á norðurslóðir voru gjarna máluð í hvítum, dökk- og ljósbláum felulitum sem brutu upp línur skipsins svo það greindist síður úr fjarlægð í lélegu skyggni. Churchill var lánaður Sovétmönnum árið 1944 og nefndist þá Deyatelný. Kafbáturinn U-286 sökkti skipinu með tundurskeyti við Kólaskaga í janúar 1945. (Ian A. Hennell)

Skipið kom í síðustu ferð sinni til landsins 13. janúar 1942. Var það erfiðasta ferð skipsins. Óveðrið sem gekk yfir landið 15. janúar var Burton sérstaklega minnisstætt því Bainbridge mátti þola það tvisvar, fyrst á leiðinni til landsins eftir að hafa skilað af sér skipalest suður í hafi og síðar er það skall á skipið í Hvalfirði.⁹

Bob Hagee var einnig ungur sjóliði í áhöfn Bainbridge. Hann sagði að skipið hefði auðvitað verið komið til ára sinna og mikill tími hefði farið í viðhald um borð. Upphaflega var gert ráð fyrir 105 manna áhöfn á þessum skipum. Í áhöfn Bainbridge voru einungis 85 menn þar til skipið kom til starfa á Atlantshafi og gerðar voru nokkrar endurbætur á vopnabúnaði þess sem krafðist fjölgunar skipsmanna í 130. Skipt var um nokkrar byssur og loftvarnabyssum komið fyrir í þeirra stað. Tundurskeytum var fækkað til þess að koma fleiri djúpsprengjuvörpum fyrir á afturskipinu. Þá fékk skipið frumstætt ratsjártæki.

Vöktum áhafnarinnar á Bainbridge var þannig hátað að menn stóðu í fjórar klukkustundir í senn og átta fjögurra klukkustunda hvíld á milli. Í hálf tíma fyrir sólarupprás og sólarlag var öll áhöfnin kölluð til varðstöðva sinna bæði í æfingarskyni og eins vegna þess að þá var hættan talin mest á árás kafbáta á skipið. Áhöfnin var auk þess kölluð út nokkrum sinnum á sólarhring að jafnaði þegar vart varð kafbátaferða eða árás var gerð á skipalestina.

Bob Hagee fannst mikið til langsólargangs á norðurslóðum koma svo og norðurljósanna þegar haustaði. Veðrið var gott í fyrstu tveimur ferðum hans til landsins og fóru



þeir skipsfélagarnir í land í Hvalfirði og fóru á hestbak á Fossá.

Þegar haustaði mætti þeim annað viðmót og fór Ægir konungur ómjúkum höndum um hið aldna skip. Bob Hagee hafði viðgerðir á skemmdum skipsins með höndum auk þess að stjórna hljóðsjánni. Var mikil vinna að halda skipinu í sjófæru og bardagahæfu ástandi. Þilfarsplötur sprungu og vatnsleiðslur í vélarrúminu rofnuðu þegar skipið hjó ölduna og skrokkurinn vatt upp á sig. Dælur skipsins gengu stanslaust til að hafa undan leka úr fjölmörgum glufum sem mynduðust á skrokknum við þessi átök. Einn skipsfélaganna hafði verið til sjós í 30 ár og meðal annars lent í fellibyl á Kyrrahafi sem hann kvað vera nánast gola samanborið við ofsa Atlantshafsins í nóvember þetta ár.

Er skipið sneri aftur til Boston í nóvember varð að taka það í slipp til viðgerðar sem tók heilan mánuð. Undraði þá félagana mest hversu vel stjórnvöldum hafði tekist að halda aðgerðum flotans á Atlantshafi leyndum vegna andstöðu

Gamall bandarískur tundurspillir sem breytt hefur verið í flugbátamóðurskip í Hvalfirði haustið 1941. (IWM A-5945)



*Bandarískur tundurspillir
í Hvalfirði í óveðrinu 15.
janúar 1942. (NARC 80-G-
13119)*

Þjóðarinnar við þáttöku Bandaríkja-
anna í styrjöldinni. Bandaríkjafloti
hafði í raun verið þátttakandi í
styrjöldinni síðan í ágúst en samt
var lítið um það rætt í fjölmiðlum.
Árás Japana í byrjun desember olli
því að þjóðin fylkti sér um
málstaðinn og þrátt fyrir óþægindin
og hætturnar sem áhöfn Bainbridge
hafði mátt þola á undanförunum
mánuðum var enginn um borð sem
ekki var til í að halda aftur í
slaginn að lokinni viðgerð á skipinu
um jólaleytið. Aftur var haldið með
skipalest áleiðis til Íslands.

Skipalestir sem Bainbridge fylgdi
þetta haust misstu ekki mörg skip í
ferðum sínum. Væri skipi sökkt í
slæmu veðri eða að nóttu til var
lítið hægt að gera áhöfninni til
bjargar. Skipbrotsmenn sáu illa í
úfnum sjó og náttmyrkri og skip
sem stöðvaði ferðina var kjörið
skotmark fyrir kaþátana sem gera
mátti ráð fyrir að biðu færisskammt
undan. Sömu sögu var að segja ef
mönnum skolaði fyrir borð. Ekki
var innangengt nema um hluta
tundurspillisins neðanþilja og
varð að fara um þilfarið til að

komast víðar um skipið. Salerni og
böð voru staðsett á afturþilfarinu
og voru ferðir um þilfarið ekki ráð-
legar að nóttu til og í slæmu sjó-
lagi. Máttu skipsmenn oft láta sig
hafa það að dýsa löngum stundum
þar sem þeir voru komnir þegar
illa viðraði.

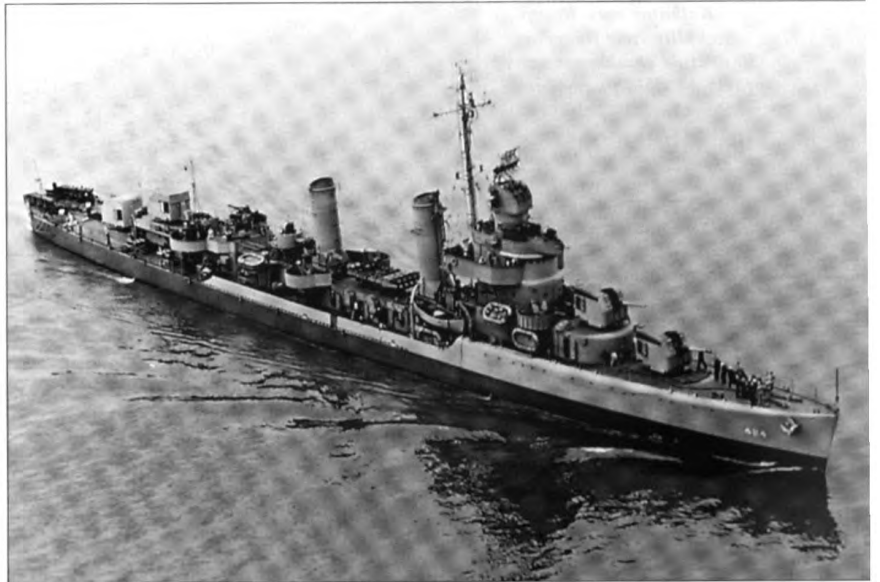
Sjóliðarnir á Bainbridge brugðu
sér nokkrum sinnum á land í
Reykjavík. Bob Hagee var minnis-
stætt hversu fálátir heimamenn
voru í þeirra garð og þá sérstaklega
veikara kynið. Skildist þeim að kon-
um væri allt að því forboðið að
hafa samskipti við þá og mættu eiga
von á að hárið yrði rakað af þeim í
refsingarskyni. Ekki sáu þeir þó
nein merki um slíkt. Þeim var sýnd
kurteisi í hvívetna en lítið umfram
það. Þá kom þeim spáskt fyrir
sjónir að þjónustustúlkur á veitinga-
húsum neituðu alfarið að taka við
þjórfé. Bob Hagee líkaði þó vel við
Íslendinga svo langt sem kynnin
náðu og fegurð og fjölbreytileiki
landsins fannst honum einstakur.
Maturinn á íslenskum veitingahús-
um fannst þeim félögum einkar
góður og ekki síður það sem bak-
ariin í Reykjavík höfðu á boð-
stólum. Var mikið af vinarbrauðum
og öðru góðgæti borið á skipsfjöl
eftir heimsóknir í landi.

U.S.S. Bainbridge starfaði við
fylgd skipalesta til og frá landinu í
þessu síðasta úthaldi sínu hér á
landi þar til í marsmánuði 1942 að
það hélt heim til Bandaríkjaanna.
Aðfaranótt 20. janúar lét skipið
ásamt fjórum öðrum tundurspillum
úr höfn og fylgdi fimm flutninga-
skipum í veg fyrir skipalestina ON-
57 áleiðis vestur um haf. Eitt
þessara skipa var herflutningaskipið
U.S.S. Yukon. Skipalestin hreppti
hið versta veður og reyndist erfitt

að halda skipalestinni saman. Nokkur skipanna heltust úr lestinni, þar á meðal Yukon sem dregið var til Íslands af strandgæsluskipinu Alexander Hamilton og segir af þeirri för síðar.

Ferðin vestur um haf sóttist seint og gekk hratt á eldsneytisbirgðir tundurspillanna. Áhafnir þeirra máttu nú freista þess að taka eldsneyti á rúmsjó við verstu skilyrði úr olíuskipum sem voru með í för. Eldsneytistaka á sjó fór þannig fram að skipin voru tengd saman með 6 eða 8 þumlunga sveru tógi sem fest var við polla á dekki tundurspillisins. Þrjár 6 þumlunga slöngur voru dregnar á línu milli skipanna. Slæmt var í sjóinn þegar Bainbridge fékk eldsneyti og stóðu menn reiðubúnir að höggva á festina ef eitthvað óvænt gerðist á meðan olíu var dælt á milli skipanna. Reis nú sjór milli skipanna tveggja sem sigldu samsíða og sló þeim snögg í sundur af miklu afli. Skipti engum togum að festin reif pollann upp úr ryðguðu þilfarinu og lét þar eftir gapandi sár svo sá inn í íbúðir skipverja. Þá hrukku eldsneytisleiðslurnar í sundur og þykk og slímkennd svartolían sprautaðist um allt skipið og niður í káetur skipverja. Tími vannst þó ekki til að hreinsa skipið sem varð að fá eldsneyti og var umsvifalaust hafist handa við að tengja skipin saman aftur. Gekk svo í þrígang þar til Bainbridge hafði fengið nægilegt eldsneyti til að skipið gæti fylgt hjörðinni, sem nú var dreifð um allan sjó, á áfangastað. Ferðin vestur um haf tók nærri þrjár vikur að þessu sinni.¹⁰

Þótt nýrri gerðir tundurspilla væru þægilegri og betri skip en þær eldri var lífið um borð lítt



frábrugðið og við mörg hin sömu vandamál og hættur að etja. Robert A. Schelling var stýrimaður á bandaríska tundurspillinum Nicholson, 1.620 lesta skipi af Gleavesgerð, sem tekið var í notkun sumarið 1941 og fylgdi skipalestum til Íslands og síðar til Bretlands. Hann kvað störfin um borð hafa snúist um að sinna hverju því sem að höndum bar. Skipið valt og steypiti stömpum jafnvel þegar vel viðraði. Er illa viðraði gat halli skipsins mælst allt að 57 gráður. Flestir í áhöfninni gengu þrískiptar, átta klukkustunda vaktir. Frívöktum var oftast en ekki eytt í að laga það sem aflaga fór auk þess að matast og sofa.

Einfaldar athafnir á borð við það að matast gátu reynt á þolrifin í veltingi. Reyndu menn að halda sér með annarri hendinni og borða með hinni auk þess að halda varð diskinum eða bakkanum á borðinu eins og sjómenn þekkja. Þá varð matsveinninn stundum að láta nægja að reiða fram samlokur og niðursoðna ávexti í stað heittrar máltíðar.

Bandaríkjafloti flutti fjórðung skipa sinna frá Kyrrahafi til að styrkja eftirlit sitt á Atlantshafi vorið 1941, þar á meðal nokkrar deildir nýrra tundurspilla. U.S.S. Niblack, systurskip U.S.S. Nicholson, var eitt þessara nýju skipa og fékk það hlutverk að fylgja herskipadeildum Atlantshafsflotans og skipalestum til Íslands. Árið eftir voru flest þessara skipa flutt aftur til Kyrrahafsins. (NARC 80-G-66331)

Kafbátar voru hvergi óhultir fyrir flugvéla-árásum er almennt var farið að sigla flugmóðurskipum með skipalestum. H.M.S. Chaser var dæmigert fyrir þessa gerð skipa sem bar orrustu- og kafbátaleitarflugvélar. (IWM A-22465)



Hver og einn hafði sína aðferð við að halda sér í kojunni. Flestir sváfu í fötunum og með lífbelti innan seilingar, tilbúnir kalli til

bardaga eða að skipið yrði fyrir tundurskeyti. Skipstjórinn svaf í stórum hægindastól sem njörvaður var niður í kortaklefanum inn af stýrishúsinu, þá sjaldan að hann unni sér stuttrar hvíldar.

Stýrimaður og varðbergsmenn stóðu vaktina á brúarvængnum. Oftast rigndi eða yrði sjó yfir skipið svo illmögulegt var að halda glerjum sjónaukanna þurrum, þótt kalt væri var sjaldnast frost og vaktmennirnir höfðu það af þótt blautir væru. „Kannski af því að við vorum svo ungir,“ sagði Schelling.

Tundurspillarnir, gjarna tveir nýir og tveir eða þrír af eldri gerðinni, héldu uppi eftirliti hver á sínum geira á a.m.k. 10 hnúta hraða. Skipalestin átti að sigla á 6-8 hnúta hraða en virtist sjaldnast ná þeim hraða. Auðvelt var að halda rétttri staðsetningu í dagsbirtu, en í náttmyrkri var allt annað uppi á teningnum ef ratsjár naut ekki við.



Stýrimaðurinn á U.S.S. Nicholson hvílist í borðsalnum að lokinni kvöldvakt. (Robert A. Schelling)

Nicholson hjó svo mikið í fyrstu ferð sinni til Íslands að leki kom að hljóðsjárklefanum neðst í skipinu. Tókst að halda lekanum í skefjum með lausri rafmagnsdælu uns gríðarlegur sjór gekk yfir skipið svo flæddi niður um loftinntak vélarrúmsins sem var á reisninni aftan við stjórnvallinn. Blotnaði rafmagnstafla svo rafmagninu í framskipinu sló út um stund. Þegar viðgerð lauk hafði hljóðsjárklefinn fyllst af sjó og skipið því blint á kafbáta. Hafi menn vænst þess að fá að sigla í rólegheitum inni í sjálfri skipalestinni á heimleiðinni urðu þær væntingar að engu því boð bárust frá yfirmanni skipalestarinnar um að Nicholson skyldi taka sér stöðu eins og ekkert hefði í skorist og láta sem hljóðsjáin virkaði. Sem betur fer varð kafbáta ekki vart á leiðinni.

Skipið kom fyrst til Hvalfjarðar í blíðviðri að næturlagi og lagðist við stjórnborðssiðu móðurskipsins Vulcan sem var með tundurspillinn Kearny til viðgerðar á bakborða. Er hásetarnir á Nicholson höfðu gengið frá festum milli skipanna komu boð frá móðurskipinu um að bæta við festum og hásetunum til furðu voru þeim fengnir stálvírar að auki. Skýringuna fengu þeir kvöldið eftir þegar merki var gefið um loftárás. Var þá komið fárviðri á skipalæginu. Festar skipsins voru farnar að gefa sig og mátti Schelling stýrimaður og félagar fara fram á bakka og losa aðra akkerisfestina og festa hana í Vulcan. Um nóttina dró móðurskipið akkeri sín um fjórðung úr sjómílu undan veðrinu og hefði ekki tekist að festa tundurspillinn tryggilega við móðurskipið hefði eflaust illa farið.

Á heimleiðinni með annarri



skipalest losnaði annað akkeri skipsins og slóst svo duglega í byrðinginn að litlu mátti muna að hann brysti áður en hægt var að ná inn slakanum á akkerisfestinni. Á miðri leið til Nýfundnalands fengu Schelling og félagar fréttirnar af árás Japana á flotastöðina í Pearl Harbor. Ég er hræddur um að við höfum ekki fundið mikið til með félögum okkar á Hawaii. Við höfðum auðvitað enga hugmynd um umfang árásarinnar og höfðum lengi öfundað þá af því að geta bakað sig í sól á Wakiki-ströndinni á meðan við máttum þola vetrarveðráttuna á Atlantshafi. Ég held að við höfum hugsað sem svo að þar sætu þeir nú bara í súpunni líkt og við hinir, sagði Schelling.

Til öryggis voru líflínur strengdar yfir þilfarinu og léku stálhringir á þeim. Þegar farið var um þilfarið héldu menn í spotta sem hengu úr hringjunum og drógu með sér til stuðnings. Var þetta einkum nauðsyn fyrir starfsmenn í vélarrúmi því einu leiðirnar þangað niður lágu um hurðir á þilfarshúsinu. Þegar

Flug af flugmóðurskipi var langt frá því að vera hættulaust. Það mátti þessi ungi, bandaríski flugmaður reyna þegar honum mistókst landingin og steiptist í hafið. Heppnin var þó með í þetta sinn og var honum bjargað af þeim Bob Hagee og félögum á tundurspillinum Bainbridge sem kunnu betur við aðgerðalítið veðurfarið á suðlægum slóðum. Sést hann dreginn yfir í skip sitt U.S.S. Santee á Atlantshafi í júlí 1943. (NARC 80-G-74807)



Þingað í stjórnklefa Hudson-flugvélar á eftirlitsflugi. Eftirlit með skipaleiðum úr lofti var þreytandi og tilbreytingarsnautt flug. Siglingatæki voru frumstæð og engu mátti skeika í leiðarreiðningi. (IWM CS-276)

skipið kom í höfn í Boston benti Schelling skörpum sjóliðsforingja, sem hafði með skipaviðgerðir að gera og síðar varð flotaforingi, á ýmislegt sem betur mætti fara um borð. Þrátt fyrir að ekki ynnist tími til að fá samþykki frá æðri stöðum fyrir breytingum lét hann smíða hlífur fyrir loftinntökin og utan um lúgur að vélarrúminu. Þegar Schelling tók við nýju skipi af sömu gerð ári síðar hafði reynsla hans í Íslandssiglingunum skilað sér og mið verið tekið af hugmyndum hans við hönnun þess.¹¹

Flugvélar léku mikilvægt hlutverk í vernd skipalesta, en flugvélaflotun til siglingaefirlits og kafbátaleitar úr lofti var af skörnum skammti lengi framan af. Skiptar skoðanir voru uppi um áherslur í loft-hernaði og höfðu fylgjendur þess að öflugustu sprengiflugvélunum skyldi beint til árása á skotmörk í Þýskalandi lengi betur í þeirri deilu. Bitnaði sú ráðstöfun á uppbyggingu langdrægra flugsveita til kafbátaleitar svo skipalestir máttu sigla um stór hafsvæði án flugvélaflotunar.

Flugvélar hentuðu einkar vel til varnar gegn kafbátum. Ein flugvél á sveimi yfir skipalest neyddi kafbáta til að kafa og þótt henni tækist sjaldnast að sökkva kafbáti gat nærvera hennar nægt til þess að hann drægist aftur úr lestinni og yrði ófær um að tilkynna öðrum kafbátum um ferðir hennar.

Þetta kom þó einungis að gagni í dagsbirtu og var mjög háð veðri þar til örbylgjuratsjá fyrir flugvélar hafði verið fullgerð seint á árinu 1942. Kafbátaleitarflugvélar breska flughersins voru flestar tveggja hreyfla sprengjuflugvélar af gerðunum Whitley, Wellington og Hudson auk flugbáta af Sunderland- og Catalina-gerð. Seint á árinu 1941 hóf strandgæsludeild breska flughersins að fá langdrægar fjögurra hreyfla sprengjuflugvélar af gerðinni B-24 Liberator frá Bandaríkjunum, en mjög takmarkaðan fjölda þó. Flugvélar af þessari gerð gátu veitt skipalestum vernd í allt að 800 sjómílna fjarlægð frá landi en aðrar gerðir einungis í 500 sjómílna fjarlægð.

Fullkomna flugvélaflotun fengu skipalestir þó ekki fyrr en með tilkomu nægjanlegs fjölda langdrægra flugvéla og lítilla flugmóðurskipa sem farið var að sigla með skipalestum vorið 1943.¹²

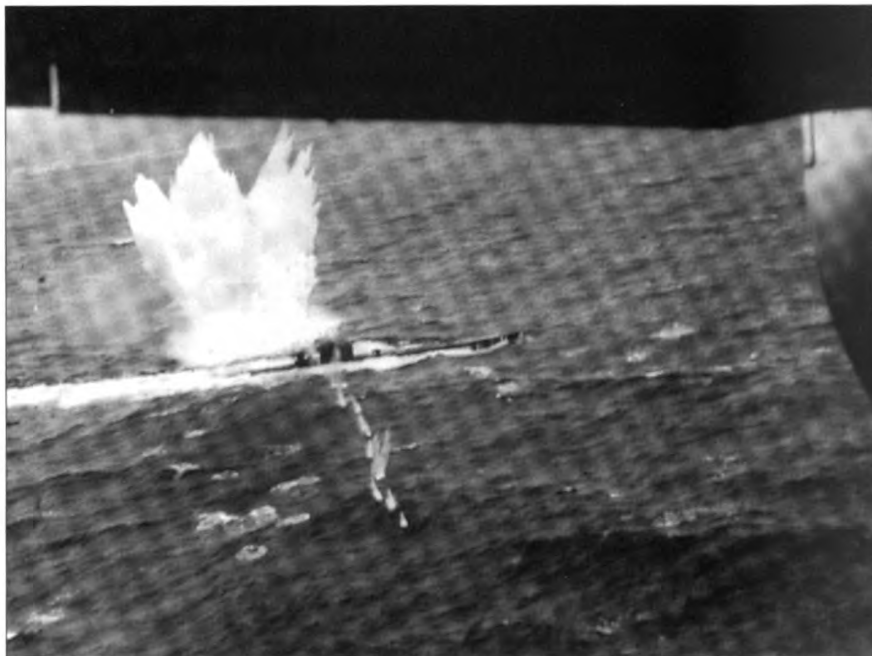
En allur þessi bætti búnaður og tækni hefði komið að litlu haldi ef ekki hefði verið fyrir gríðarlegan fjölda fylgdarskipa og annarra herskipa sem ráðist var í að smíða beggja vegna Atlantshafsins, líkt og kaupskipin, auk þeirrar miklu áherslu sem lögð var á að samhæfa aðgerðir verndarskipanna og þjálfun skipstjórnarmanna í að beita henni. Þjálfunarstöðvum var komið fyrir austan hafs og vestan og

verndarskipadeildirnar endurskipulagðar. Þessar nýjungar voru þó færstar komnar til framkvæmda á fyrsta ári umsvifanna í Hvalfirði.

Áður hefur þess verið getið að herskipavernd alla leið yfir hafið hófst ekki fyrr en með aðstöðunni í Hvalfirði vorið 1941. Þá hófu Bandaríkjamenn þátttöku í siglingu skipalesta um haustið og flug til verndar skipalestum frá Reykjavík.

Bretar hófu slíkt flug frá Reykjavík og Kaldaðarnesi strax og flugvellirnir voru tilbúnir vorið og sumarið 1941. Áður höfðu þeir flogið Sunderland- og Catalina-flugbátum úr Skerjafirði og þaðan flugu Norðmenn einnig. Nú barst þeim liðsauki frá flugdeild bandaríska flotans sem hóf flug á Mariner- og Catalina-flugbátum sínum úr Skerjafirði. Bretar flugu Wellington- og Whitley-sprengjuflugvélum frá Reykjavík og Hudson frá Kaldaðarnesi. Flugbátarnir á Skerjafirði nutu þjónustu sérstakra móðurskipa sem lágu á firðinum. Svo var einnig með þá bandarísku uns Catalina-flugbátar af gerðinni PBY-5A, sem búnir voru lendingarhjólum, komu til landsins í janúar 1942. Fékk Bandaríkjafloti þá aðstöðu á flugvellingum og reisti herbúðir yfir flugdeild sína í Fossvogi skammt innan við búðir Norðmanna, Camp Corbett, í Nauthólsvík.

Árið 1942 hófu meðaldrægar Hudson-sprengjuflugvélar Bretar einnig að fljúga frá Reykjavíkurflugvelli í stað eldri Wellington- og Whitley-vélnanna sem hentuðu illa til þessa flugs. Þá hófu þeir flug á langdrægum Liberator-flugvélum sínum sem náðu til athafnasvæða þýskra kaþbáta þar sem þeir höfðu hingað til verið óhultir. Reykjavíkurflugvöllur var þó of lítill fyrir



svo stórar og þungar flugvélar að athafna sig á fullhlaðnar við óhagstæð veðurskilyrði og var þeim gjarna flogið frá Keflavíkurflugvelli eftir að hann var opnaður vorið 1943.

Eftirlitsflugsveitir skiptust á um að dvelja hér á landi í ákveðinn tíma í senn og fór fjöldi flugvéla eftir framboði og þörfum hverju sinni. Allt flug til verndar skipalestum laut stjórn breska flotans sem rak sameiginlega stjórnstöð með strandgæsludeild breska flughersins í Reykjavík.

Athafnasvæði bresku Hudson-flugvélnanna var á leiðum skipalesta innan 300 sjómílna frá landi. Catalina-flugbátar Bandaríkjaflota önnuðust gæslu skipalesta þaðan og í allt að 500 sjómílna fjarlægð frá landi. Langur sólargangur auðveldaði flugið og tryggði skipalestum vernd úr lofti mestallan sólarhringinn á norðlægum slóðum að sumrinu. Að vetrinum var þessu öfugt farið – veður válynd til flugs og skammdegismyrkur takmarkaði

Þá sjaldan að vart varð við kaþbát reid á að koma á hann skoti áður en hann næði að kafa. Langdrægar Liberator-sprengjuflugvélar og flugvélar af flugmóðurskipum gerðu kaþbátum illmögulegt að starfa á leiðum skipalestanna á Atlantshafi þegar leið á árið 1943. Myndin er tekin úr bandarískri Liberator-flugvél sem ásamt nokkrum öðrum sökkту U-848 með sprengjum suðaustur af Ascension-eyju 5. nóvember 1943. Stélskytta flugvélarinnar lætur kúlunum rigna yfir bátinn er vélin lyftir sér úr djfjuni. (80-G-44360)



Nedansjávarhljóðsjáin, ASDIC eða SONAR eins og hún nefndist, sendi út hljóðbylgju og greindi endurkast af kafbáti. Stjórnandi tækisins las fjarlægð og stefnu þess hlutar er endurkastaði merkinu og mældi mikið á hæfni hans enda margt annað en kafbátar sem gaf endurvarp í hafdjúpunum. Þurfti mikla þjálfun til að greina þar á milli og halda kafbáti í sigtinu er skipið gerði árás. (NARC 80-G-34653)

eftirlitsflug yfir skipalestum við fáeinar klukkustundir á dag uns flugvélaratsjá var almennt komin í notkun.

Í dæmigerðu flugi af þessu tagi var flugið tekið allt að fjórum klukkustundum fyrir dögum. Komið var á slóð skipalestar í dögum og henni veitt vernd uns dagsbirtu þraut og þá flogið til baka í náttmyrkri. Sæist kafbátur var flugvélinni umsvifalaust stept niður að honum og djúpsprengjum sleppt á skotmarkið. Kafbátur sem varð flugvélar var kafaði strax og varð flugmaðurinn þá að áætla hversu langt og djúpt hann hefði farið frá þeim stað er hann hvarf sjónum. Svo fór um tíma að kafbátarnir voru vopnaðir hraðskeyttum

loftvarnabyssum og fengu skipun um að freista þess að standa af sér slíkar árásir, sérstaklega á leiðinni úr og í höfn við Biskayaflóa, en flugvélar sem stunduðu kafbátaleit voru flestar hægfara og auðveld skotmörk. Þessi nýja varnaraðferð reyndist kafbátunum þó skammgóður vermir. Bandamenn þróuðu bardagaaðferðir sínar stöðugt og tóku að beita litlum tundurskeytum sem varpað var úr flugvélum eftir að kafbáturinn var kominn í kaf og leituðu uppi hljóð frá skrúfu hans. Þá var hljóðbaujum, sem numið gátu hljóð frá skrúfu kafbáts og sent upp til flugvélarinnar, varpað í sjóinn til að auðvelda flugvélum að staðsetja kafbát sem leitaði skjóls í undirdjúpunum.

120. flugsveit breska flughersins starfaði hér á landi með Liberator-flugvélar sínar frá því haustið 1942 til vorsins 1944. Náðu þær með aðstoð annarra sams konar flugvéla, sem staðsettar voru á Norður-Írlandi og Nýfundnalandi, að veita skipalestum vernd á miðri leið sinni sem var síðasta vígi kafbátalotans á Norður-Atlantshafi. Sökkti flugsveitin flestum þýskum kafbátum allra flugsveita bandamanna, þar af ellefu í flugi frá Íslandi. Eftirlitsflugsveit Bandaríkjaflota, VP-84, dvaldi einnig á Reykjavíkurlugvelli í um tíu mánuði á árunum 1942 og 1943 er orrustan á Atlantshafi stóð sem hæst. Flugu liðsmenn sveitarinnar Catalina-flugbátum og sökktu sex kafbátum – fleiri en nokkur önnur bandarísk flugsveit – og öllum í flugferðum frá Reykjavík. Alls sökktu breskar, bandarískar og kanadískar flugvélar á Íslandi 28 þýskum kafbátum sem vitað er um með vissu.¹³

Með árás Japana á skipalægi

Bandaríkjamanna á Hawaii-eyjum 7. desember breyttust allar áætlanir Bandaríkjamanna. Bitnaði þetta á fylgd með skipalestum á Atlantshafi og hafði áhrif á umsvif Bandaríkjaflota hér á landi þegar Atlantshafsflotanum var gert að senda mörg skipa sinna aftur til Kyrrahafsins.

Með því að sigla skipalestum norðar fékkst betri flugvélafernd frá Íslandi. Hins vegar var stórbaugsleiðin styttri og sparaði verndarskipunum eldsneyti. Þrátt fyrir erfiði og hættur sem siglingar á nyrðri leiðinni höfðu í för með sér var flestum skipalestum stefnt þá leið um veturinn til að njóta sem best verndar flugvéla.

Útgerð fylgdarskipa frá Hvalfirði þótti erfið og tafsöm, enda nokkuð úr leið fyrir þau að sækja eldsneyti og aðra þjónustu þangað og lítillar hvíldar og afþreyingar að vænta fyrir áhafnirnar. Ljóst var þó að þar til langdræg verndarskip kæmu til sögunnar, svo og hafnaraðstaða fyrir þau á Norður-Írlandi, yrði áfram að fylgja skipalestum yfir hafið í áföngum. Bresk, kanadísk og bandarísk verndarskip sem fylgdu skipalestum frá Nýfundnalandi til Íslands áttu samkvæmt áætlun að njóta hvíldar í landi í 12 daga á móti hverjum 24 í hafi. Í raun stóðst þessi áætlun sjaldnast eða aldrei. Tafir urðu ávallt á ferðum skipalestanna og þegar bresk verndarskip, sem ýmist komu að austan eða frá Íslandi, tóku við fylgdinni suður af Íslandi tók við sólarhrings ferð til Hvalfjarðar eða Reykjavíkur til að taka eldsneyti. Þeir tveir sólarhringar sem stansað var fóru oft en ekki í að skila af sér skipbrotsmönnum og gera við skemmdir á skipunum. Þá tók við tólf eða þrettán daga ferð með



skipalest á vesturleið og allt of stutt hlé í landi. Verndarskipadeildirnar samanstóðu af tundurspillum, slúppum og korrættum, oft en ekki af blönduðu þjóðerni og fáskipaðar. Ríkti þar fjölþjóðlegt samstarf líkt og í kaupskipaflotanum, enda mörg verndarskipin mönnum frjálsum Frökkum, Norðmönnum og Pólverjum.

Breyting varð á þessari skipan í febrúar 1942 er aðstaðan fyrir fylgdarskipadeildirnar var tilbúin í Londonderry á Norður-Írlandi. Reynslan af veðurfarinu í Hvalfirði um veturinn sannfærði Bandaríkjamenn um að betra lægis yrði að leita fyrir fylgdarskipin er önnuðst vernd skipalestanna á úthafinu. Í stað þess að fylgja skipalestum

Hljóðsjármenn strandgæsluskipisins Spencer urðu varir við ferðir kafbátsins U-175 þegar hann sótti að skipalestinni HX-233 17. apríl 1943. Áhöfnin var umsvifalaust kölluð til stöðva sinna og skipinu snúið í átt að kafbátinum. Liberty-skip siglir hjá skut skipsins. (NARC 26-G-1523)



Djúpsprengjum skotið til að granda kafbátum eða neyða hann upp á yfirborðið. (NARC 26-G-1515)

frá Nýfundnalandi tóku úthafsverndarskipin, sem gerðu út þaðan, nú við þeim austar, eða í námunda við 45. lengdargráðu. Skyldi farin stórbaugsleið, sem lá sunnar og var talsvert styttri og bauð upp á betra veðurfar, allt til Londonderry. Veitti þessi skipan áhöfnum fylgdarskipanna nokkuð lengri hvíld í landi. Auk þess var í Londonderry að rísa bandarísk flotastöð sem auk þeirrar bresku bauð upp á viðgerðarþjónustu af fullkornustu gerð. Þá var þar að fá góða þjálfun í kafbátaleit og vörnum skipalesta fyrir áhafnirnar sem auk þess kunnu betur að meta þau þægindi sem borgin hafði upp á að bjóða heldur en fásinnið á Íslandi. Til að auðvelda fylgdarskipum að starfa á svo langri leið var nú farið að gefa þeim eldsneyti í hafi. Tóku Kanadamenn í auknum mæli við vernd á þessari siglingaleið, enda flest bandarísku skipanna sem ekki höfðu verið

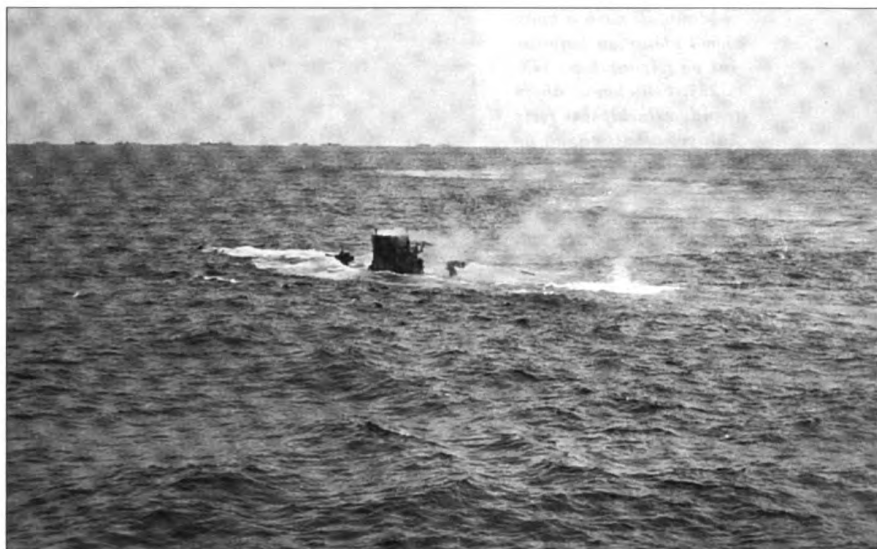
kvödd til Kyrrahafsins fljótlega færð til fylgdar herflutningaskipum sem þörfuðust mikillar verndar á leið sinni með bandaríska hermenn til Bretlands.¹⁴

Í Hvalfirði héldu Bandaríkjamenn áfram útgerð einnar deildar tundurspilla til fylgdar skipum til og frá landinu. Var skipt um móðurskip þeirra í apríl er U.S.S. Melville leysti Vulcan af um stundarsakir. Þá veitti móðurskipið bandarískum flotadeildum sem sóttu fjörðinn heim með breska heimaflotanum þjónustu sína og H.M.S. Blenheim, sem leyst hafði Hecla af, þjónaði breskum skipum. Tóku hin stóru eftirlitsskip strandgæslunnar, Bibb, Duane og Ingham, að starfa í bandarísku verndarskipadeildinni síðar um vorið og störfuðu þar næsta árið eitt eða fleiri í senn með gömlu fjórstrompa tundurspillunum, Babbitt, Leary og Schenk, og snekkjunni Williamsburg. Voru verndarskipadeildinni valin verkefni af bresku flotastjórninni sem stjórnaði siglingum og vernd skipalesta á austanverðu Norður-Atlantshafi. U.S.S. Vulcan sneri aftur til Hvalfjarðar í nóvember.¹⁵

Nokkurs ágreinings gætti í fyrstu um baráttuaðferðir gegn kafbátum. Tókust þar á sjónarmið þeirra er aðhylltust siglingar í vel vörðum skipalestum og þeirra sem vildu einbeita kröftum flotans gegn kafbátunum hvar sem þeir fyndust. Sættir höfðu náðst um að hætta við áætlanir um sókn uns fjöldi fylgdarskipa nægði til að tryggja varnir skipalestanna. Skipasmíðastöðvar í Vesturheimi voru afkastamiklar í smíði flutningaskipa og ekki síður herskipa. Með auknum fjölda herskipa gátu nú bandamenn myndað

sérstakar flotadeildir, sem komu fylgdarskipum skipalesta til aðstoðar þar sem þau áttu undir högg að sækja, auk þess að leita uppi kafbáta þar sem þeirra varð vart og granda þeim.

Bandamenn réðust inn í Norður-Afríku í nóvember 1942 í þeim tilgangi að dreifa kröftum Þjóðverja og létta þannig þrýstingi af herjum Sovétmanna á austurvígstöðvunum. Megnið af herliðinu var bandarískt og var það flutt í skipalestum beint frá Ameríku. Svo vel tókst að halda undirbúningi þessarar miklu herfarar leyndum að þýska kafbátastjórnin fékk ekki veður af siglingu innrásarflotans frá Bretlandi og þvert yfir sunnanvert Norður-Atlantshaf. Stöðugir birgðaflutningar til víglínunnar kröfðust fjölda kaupskipa og verndarskipa mán-



uðum saman á kostnað skipalesta til Bretlands.

Þetta kom ekki að sök í fyrstu enda öllum þýskum kafbátum stefnt á þessar nýju veiðislóðir. Er ljóst var að við ofurefli væri að etja

Eftir ítrekaðar djúpsprengjuárásir kemur laskaður kafbáturinn úr djúpinu og hefur skothrið með 20 mm loftvarnabyssu sinni. Skothriðinni er svarað af áhöfn verndarskipans og systurskipi þess Duane sem nálgast hægt er áhöfnin yfirgefur bátinn. Einn maður stendur aftan við kafbátsturninn og annar svamlar í sjónum. Í fjaraska siglir skipalestin óhult hjá. (NARC 80-G-1518)



Fjörutíu og einum kafbátsmanna var bjargað um borð í Spencer og Duane. Hlúð að áhöfn kafbátsins á þilfari Spencer. Í frakka á pallinum stendur William Walton, blaðamaður tímaritsins Time, sem tekið hafði sér far með skipinu á leið til starfa í Bretlandi. (NARC 80-G-1596)

Mannfall varð á báða boga í viðureign kafbátsins og fylgdarskipa HX-233. Féll einn úr áhöfn strandgæsluskipisins fyrir kúlum kafbátsmanna og var útför hans gerð í hafi. Skipsfélagarnir myndu heiðursvörð og skipherrann stjórnar athöfninni. (NARC 80-G-1546)



sneri Dönitz flotaforingi kafbátum sínum aftur að skipalestum á norðlægari slóðum sem nú voru auðveldari bráð fyrir vikið. Fjölgaði skipum sem sökkt var verulega í október og nóvember af þessum sökum. Fór nú í hönd annar vetur harðra átaka á leiðum skipalestanna suðvestur af Íslandi sem verndarskipadeildin í Hvalfirði tók fullan þátt í.

Vorið 1943 urðu straumhvörf í orrustunni um skipaleiðirnar á Atlantshafi. Fjöldi þýskra kafbáta jókst og ný sókn var hafin í febrúar með mjög góðum árangri. Í byrjun mars var svo komið að ótta fór að gæta meðal herstjórnar bandamanna um að leggja yrði siglingar í skipalestum af, en með flutningi á verndarskipum frá skipaleiðum til Norður-Afríku og nokkrum öðrum samverkandi þáttum var hættunni bægt frá.

Á ráðstefnu um skipan siglinga í skipalestum sem haldin var í Washington fyrstu tvær vikur marsmánaðar var ákveðið að Bretar og

Kanadamenn tækju að sér að annast vernd kaupskipalestanna á norðanverðu Norður-Atlantshafi. Kanadafloti hafði byggst mjög hratt upp úr nánast engu og átti nú fjölda verndarskipa. Skyldi bandaríski flotinn einbeita kröftum sínum að vernd skipaleiða sunnar í hafi og annast siglingar olíuskipa frá Karíbahafi til Bretlands. Þá skyldu þeir gera út sérstakar flota-deildir með flugmóðurskipum til kafbátaleitar.

Ein mikilvægasta ákvörðunin sem tekin var á ráðstefnunni vorið 1943 var sú að fá Kanadamönnum í hendur langfleygar Liberator-flugvélar sem þeir gerðu út frá Nýfundnalandi og Labrador og tókst þannig loks, með aðstoð samskonar flugvéla frá Íslandi og Norður-Írlandi, að veita skipalestum vernd úr lofti alla leið yfir hafið.

Var nú hætt að fylgja skipum til og frá Íslandi og til móts við skipalestir suður í hafi. Þess í stað skyldu öll skip á leið til landsins er sigldu í skipalest frá Vesturheimi halda með

skipalest til Loch Ewe í Skotlandi og þaðan í vikulegri skipalest til Íslands. Á sama hátt skyldu skip á leið vestur um haf halda til Skotlands og þaðan í skipalestum á leið vestur sem jafnframt voru stækkaðar verulega til aukinnar hagræðingar sökum skorts á verndarskipum.

Við þessa breytingu héldu bandarísku verndarskipin úr Hvalfirði ásamt móðurskipi sínu Vulcan. Fór nú starfsemi Bandaríkjaflota óðum minnkandi hér á landi og loks var flugdeildin í Reykjavík flutt á brott í ársbyrjun 1944. Tók kanadísk flugsveit við hlutverki hennar og starfaði hér við hlið breska flughersins til stríðsloka.¹⁶

Nokkrir samverkandi þættir urðu til þess að hrinda sókn kafbátaflota Þjóðverja á Norður-Atlantshafi vorið 1943. Má þar fyrst og fremst telja aukinn fjölda verndarskipa og flugvéla sem sendar voru til liðsinnis, hvor tveggja búin nýjum og fullkomnari leitar- og vopnabúnaði og vel þjálfuðum áhöfnum sem til einkað höfðu sér samhæfðar starfsaðferðir sem rannsóknir vísindamanna beggja vegna Atlantshafsins höfðu sýnt að tryggðu árangur í baráttunni gegn kafbátum. Þá tókst að ráða nýtt dulmál þýsku kafbátastjórnarinnar um líkt leyti. Sameiginlega leiddu þessir þættir til þess að Þjóðverjar misstu fleiri kafbáta á Atlantshafi í mars og apríl en þeim var viðunandi og drógu þeir sig því í hlé. Þrátt fyrir að Dönitz flotaforingi beindi kafbátum sínum aftur á þessar slóðir að hálfu ári liðnu höfðu þeir ekki erindi sem erfiði og sigldu skipalestirnar að mestu óáreittar á úthafinu til stríðsloka.

Þrátt fyrir að miklar framfarir yrðu í kafbátatækni Þjóðverja

vannst þeim ekki tími til að koma nýjum bátum af tilraunastigi. Nýjum bátum sem kalla má raunverulega kafbáta og kafað gátu mun dýpra, verið miklu lengur í kafi, auk þess að ferðast á margföldum þeim hraða neðansjávar sem þá þekktist. Á meðan þessara nýju kafbáta var beðið varð flotinn að notast við hefðbundnar gerðir sem endurbættar höfðu verið en voru þó í reynd úreltar. Var kafbátunum stefnt gegn skipaleiðum með ströndum fram líkt og í upphafi styrjaldarinnar og varð nokkuð ágengt í að trufla siglingar og dreifa kröftum bandamanna, en sérstakur öndunarbúnaður gerði þeim kleift að hlaða rafgeyma sína án þess að koma úr kafi. Víst má telja að orrustan um Atlantshaf hefði þróast á annan veg hefði fjöldi nýrra kafbáta með úrvalsáhöfnum, líkum þeim sem hófu styrjöldina haustið 1939, náð að athafna sig á leiðum skipalestanna.

Þýski kafbátaflotinn beið lægri hlut gegn örum tækniframförum og afkastagetu skipasmíðastöðva bandamanna. Hildarleikurinn kostaði líf rúmlega 27.000 þeirra 41.000 ungu manna sem máttu hlýða kalli til vopna og völdust til þessa hættulega starfs. Mannfall í liði sigurvegaranna var margfalt meira en sem hlutfall af heildarmannafla þó aðeins brot af þessu háa hlutfalli í kafbátaflotanum. Af 1.153 kafbátum þýska flotans í síðari heimsstyrjöld var samtals 830 beitt í orrustu. Þó voru aldrei fleiri en 240 orrustufærir í einu og einungis þriðjungur þess fjölda að meðaltali samtímis að starfi á skipaleiðum. Tveir þriðju flotans voru að jafnaði í landi eða á siglingu til og frá heimahöfn.¹⁷

Heimildir:

- 1 C.B.A. Behrens: *Merchant Shipping and the Demands of War*, bls. 1-9, 44-51; Van der Vat: *The Atlantic Campaign*, bls. 13, 81, 123; Roskill: *The War at Sea*, I, bls. 7, 21-22, 42-46; L.A. Sawyer og W.H. Mitchell: *From America to United States*, The History of the Long-Range Merchant Shipping Programme of the United States Maritime Commission, I. (London 1979), bls. 11-17, 25-7, 67-69; Sömu höfundar: *The Liberty Ships*. (London 1985), bls. 1.
- 2 Joseph Schull: *The Far Distant Ships*. An Official Account of the Canadian Naval Operations in the Second World War. (Ottawa 1952), bls. 70.
- 3 Roskill: *The War at Sea*, I, bls. 93-94; Morison: *The Battle of the Atlantic*, I, bls. 101; Van der Vat: *The Atlantic Campaign*, bls. 123-124.
- 4 N.O.B.I. War Diary, bls. 8; Roskill: *The War at Sea*, I, bls. 457, 492; II, bls. 289; Van der Vat: *The Atlantic Campaign*, bls. 121-123.
- 5 Behrens: *Merchant Shipping and the Demands of War*, bls. 50-55, 154-177; Sawyer og Mitchell: *From America to United States*, bls. 14-15.
- 6 Schull: *The Far Distant Ships*, bls. 89-90; Van der Vat: *The Atlantic Campaign*, bls. 76, 141; Barnett: *Engage the Enemy More Closely*, bls. 184, 254; Donald Macintyre: *U-Boat Killer* (Annapolis, ártal óþekkt), bls. 35-37, 68-69, 78-79.
- 7 Roskill: *The War at Sea*, I, bls. 354-358; Van der Vat: *The Atlantic Campaign*, bls. 175-176; Morison: *The Battle of the Atlantic*, I, bls. 99-109.
- 8 Lenton og Colledge: *Warships of World War II*, bls. 71-97; Ian A. Hennell: Bréf til höfundar 14. janúar og 6. júní 1996.
- 9 L.R. Poythress frá Lavonia í Georgíu: Bréf til höfundar 12. október 1993; B.L. Parke frá Clearwater í Flórída: Bréf til höfundar 24. og 26. desember 1994 og 28. mars 1996.
- 10 Robert L. Hagee frá Anderson í Missouri: Bréf til höfundar 7. desember 1993 og 15. apríl 1995. Í þessum kafla er einnig stuðst við Patrick Abbazia: *Mr. Roosevelt's Navy*. The Private War of the U.S. Atlantic fleet, 1939-1942. (Annapolis 1976); Theodore Roscoe: *United States Destroyer Operations in World War II*. (Annapolis 1953); Norman Friedman: *U.S. Destroyers*. (Annapolis 1982).
- 11 Robert A. Schelling frá Seattle: Bréf til höfundar 25. apr. 1996.
- 12 Roskill: *The War at Sea*, II, bls. 205-207; Van der Vat: *The Atlantic Campaign*, bls. 119-120, 304-305.
- 13 Sama heimild, bls. 333, 342-345, 339-340, 352-354; N.O.B.I. War Diary, bls. 8; Roskill: *The War at Sea*, I, bls. 362-364; R.C.M. King, sögudeild flotans í breska varnarmálaráðuneytinu: Bréf til höfundar 5. apr. 1995; Óbirtar upplýsingar úr fórum Ragnars J. Ragnarssonar sem rannsakað hefur sögu flugs bandamanna til verndar skipalestum frá Íslandi í samvinnu við sögustofnanir Bandaríkjaflota og breska flughersins.
- 14 Roskill: *The War at Sea*, II, bls. 93, 107-109; Task Force-24 Administrative History; Morison: *The Battle of the Atlantic*, I, bls. 108.
- 15 NHC: N.O.B.I. Administrative History; N.O.B.I. War Diary.
- 16 Roskill: *The War at Sea*, II, bls. 201, 213-216, 358-360, 362-364, 377; Samuel Eliot Morison: *The Atlantic Battle Won*. History of United States Naval Operations in World War II, X. (Boston 1957), bls. 19-20, 244-248; Marc Milner: *North Atlantic Run*. The Royal Canadian Navy and the Battle for the Convoys. (Toronto 1984), bls. 234-237; N.O.B.I. Administrative History; N.O.B.I. War Diary.
- 17 Milner: *North Atlantic Run*, bls. 270-277; NHC: Dagbók yfirmanns þýska kafbátaflotans, Befehlshaber der Unterseeboote (B.d.U.) Tagebuch, 24. maí 1943. Nefnd hér eftir: Dagbók BdU; Van der Vat: *The Atlantic Campaign*, bls. 344-348, 382.

Rússlandssiglingar

Pýskir herir réðust inn í Sovétríkin hinn 22. júní 1941. Bretar og Bandaríkjamenn hétu Sovétmönnum þegar stuðningi sínum. Var samningur þess efnis undirritaður í Moskvu 12. júlí, fimm dögum eftir að bandarískur her steig hér á land. Skyldu Sovétríkin njóta láns- og leigukjara Bandaríkjustjórnar líkt og Bretar, en ljóst var að megnið af birgðum og hergögnum til þeirra yrði að berast frá Bandaríkjunum. Fyrst um sinn urðu þó Bretar að bera hitann og þungann af aðstoðinni við Sovétmenn og hefja flutninga til hafna í norðanverðu Rússlandi, en þangað var stysta leið með hergögn til þessa nýja bandamanns í baráttunni gegn þýskum herjum í Evrópu.

Ísland liggur nánast í beinni stefnu milli Halifax í Kanada og norðurodda Noregs og því kjörinn áningarstaður á þeirri leið eins og raunin varð. Í Hvalfirði hafði verið komið upp aðstöðu fyrir fylgdarskip með skipalestum á leiðinni milli Bretlands og Vesturheims. Þar og í Reykjavík sameinuðust nú kaupskip frá Bretlandi og Bandaríkjunum á leið til Rússlands. Í Hvalfirði, á Seyðisfirði og í Eyjafirði höfðu viðkomu stærstu orrustuskip og flugmóðurskip Breta og stundum einnig Bandaríkjamanna sem veittu skipunum vernd úr fjarlægð. Hafnir í Rússlandi voru frumstæðar og fátt þar um þjónustu við allan þann skipafjölda sem hóf að venja komur sínar til Múrmansk og Arkhangelsk, enda Rússar ekki aflögufærir. Urðu olíubirgðaskip

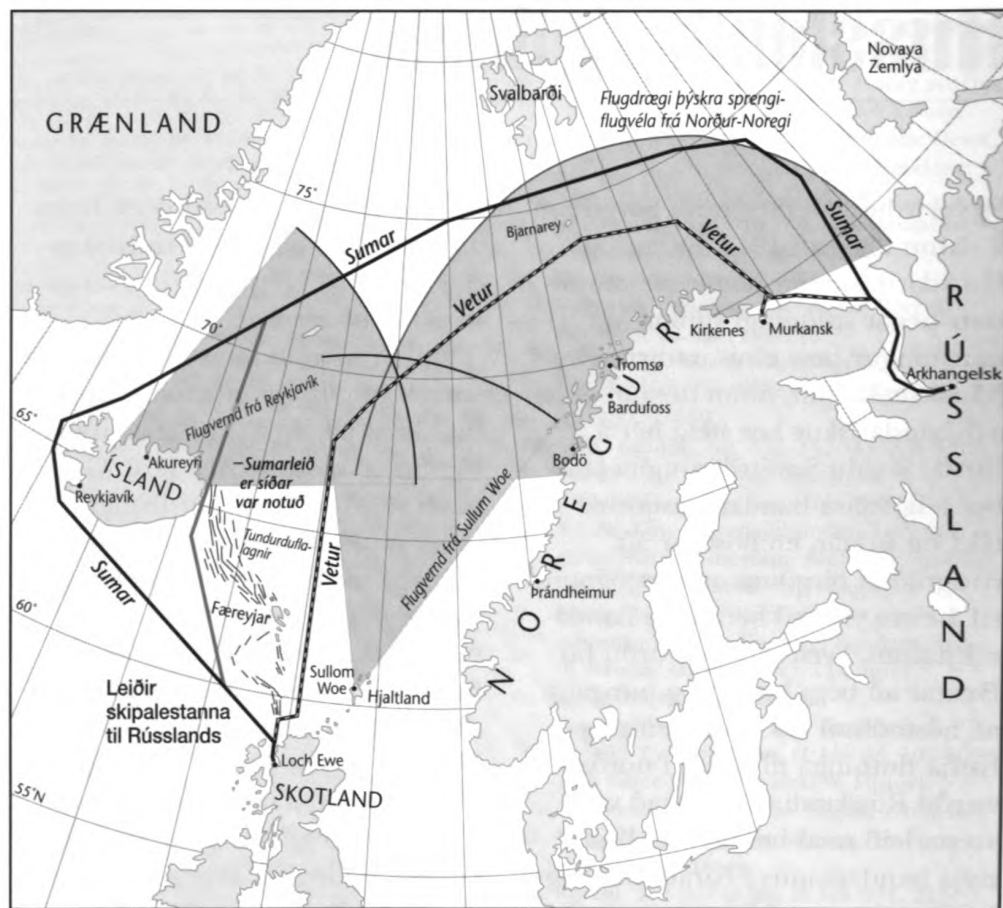
flotans að sigla með skipalestum á þessari leið og gefa verndarskipum eldsneyti í ferðinni sem venjulega tók þrjár vikur.

Skipin sem önnuðust flutningana voru frá mörgum þjóðum. Í upphafi voru þar fyrst og fremst bresk og rússnesk kaupskip á ferð. Gert hafði verið ráð fyrir að rússnesk skip önnuðust þessa flutninga en fljótlega var ljóst að magn þeirrar vöru sem flytja skyldi var langt umfram það sem rússneski skipaflotinn gat annað. Bandarísk kaupskip hófu ekki að sigla á þessari leið fyrr en í ársbyrjun 1942. Er leið á styrjöldina báru bandarísk Liberty-skip hitann og þungann af þessum siglingum ásamt skipum skráðum í Panama auk breskra skipa sem sigldu á þessari leið frá upphafi.

Skipalestirnar til Norður-Rússlands voru undir stjórn Breta og annaðist breski flotinn varnir þeirra. Alls fóru 40 skipalestir þessa erfiðu og hættulegu leið frá því í ágúst 1941 og til stríðsloka auk margra skipa sem sigldu ein.

Illviðri og hafís tóku sinn toll að vetrinum, en björt nótt gerði skipalestum ómögulegt að dyljast að sumrinu. Skammdegismyrkur og rysjótt veðurfar að vetrinum reyndist þó bandamönnum oftast en ekki hagstætt og erfið hindrun í vegi þýska kafbátaflotans og flughersins. Herskip og kaupskip voru flest smíðuð til siglinga á suðlægari slóðum og varð sérstaklega að útbúa þau til þessara ferða svo t.d. vopnabúnaður mætti virka rétt við

Leiðir skipalesta til og frá Rússlandi ágúst 1941 – maí 1945 (GÓI, FKE)



þessar aðstæður. Þá virkuðu seguláttavitar illa svo norðarlega og sérstök skilyrði sjávar heftu verulega notkun hljóðbylgjutækja við kafbátaleit.

Fyrsta skipalestin fór úr Hvalfirði 21. ágúst 1941. Áður höfðu nokkur herskip farið þessa leið þar á meðal H.M.S. Adventure með farm tundurdufla, en skipið var sérhæft til lagningar þeirra. Þá hafði flugmóðurskipið Argus flutt þangað orrustuflugvélar af Hurricane-gerð til loftvarna í Murmansk og beiti-skipið London flutti breska og bandaríska stjórnarindreka til Arkangelsk í september. Nokkrum breskum togurum og tundurdufla-slæðurum hafði auk þess verið stefnt til Rússlands til aðstoðar rússneska flotanum sem styrkti varnir

skipalestanna á síðasta áfanga leiðarinnar.

Kaupskipin hófu heimferð sína 28. september og hófust þar með siglingar skipalesta á þessari leið sem hlutu einkennið PQ á leið til Rússlands og QP á heimleið þaðan. Lét PQ-1 úr höfn í Hvalfirði degi eftir að QP-1 lét úr höfn í Arkangelsk. Þar voru á ferð tíu kaupskip í fylgd beitiskipsins Suffolk, tundurspillis og fjögurra tundurdufla-slæðara auk olíubirgðaskips og nokkurra annara herskipa sem slógust í förina í lengri eða skemmri tíma. Með því að sigla skipalestum samtímis í báðar áttir var leitast við að samnýta hluta verndarskipanna á leiðinni. Tundurspillar, korrættur og vopnaðir togarar sigldu oftast með kaup-



Skipalestirnar til Rússlands sigldu fyrir Vestfirði fyrsta árið. Bandarísk flotadeild með orrustuskipið Washington í fararbroddi starfaði með breska flotanum til verndar skipalestunum vorið og sumarið 1942. Flotadeildin sigldi fyrir Straumnes að kvöldi 5. maí á leið sinni til Hvalfjarðar tveimur dögum á undan QP-11. Bandarískan tundurspilli ber í Reykavík bak Látur. (NARA 80-G-10161)

skipunum. Er frá leið fylgdi gjarna beitiskipadeild í humátt á eftir skipalestinni, reiðubúin að skerast í leikinn ef vart yrði hreyfingar á þýskum herskipum í Noregi. Orrustuskip meginflotans voru og í viðbragðsstöðu austur af Íslandi eða Jan Mayen.

Fyrstu 18 skipalestirnar á þessari leið höfðu viðkomu hér á landi. Sigldu þær norður fyrir Vestfirði og Jan Mayen og norður undir Svalbarða og áfram áleiðis til hafna á Kólaskaga og við Hvítahaf. Hafnir við Hvítahaf voru þó einungis opnar að sumrinu sökum íss að vetrinum og þá varð heldur ekki komist eins djúpt fyrir norðurodda Noregs.¹

Skömmu eftir innrásina í Sovétríkin hóf þýski herinn sókn í átt til Múrmansk en varð lítt ágengt vegna erfiðra aðstæðna og kröftugrar mótspyrnu Rauða hersins sem lagði áherslu á að halda þessari lífæð sinni með hergögn opinni. Tókst Rússum að verjast frekari sókn Þjóðverja á þessum slóðum en máttu síðar þola gífurlegar loftárásir á hafnarborgir sínar á Kólaskaga.

Þjóðverjar aðhöfðust ekki gegn Rússlandsskipalestunum þar til í árslok 1941. Sökkta kabátur einu skipi 2. janúar, en að öðru leyti sigldu þau nánast óáreitt fram í mars er auðveldara varð um flug frá Norður-Noregi. Hitler óttaðist mjög innrás bandamanna í Noreg og fyrirskipaði að orrustuskipið Tirpitz skyldi sent þangað til varnar um miðjan janúar. Voru vasa-orrustuskipið Admiral Scheer og þungvopnaða beitiskipið Prinz Eugen send sömu leið í febrúar. Lá Tirpitz í Þrándheimi til 6. mars er njósn hafði borist frá þýskri Condor-efirlitsflugvél af ferð skipalestarinnar PQ-12 austur af Jan Mayen. Lét Tirpitz úr höfn í fylgd þriggja tundurspilla og var ferðinni heitið í veg fyrir skipalestina. Bretar höfðu um nokkurt skeið fylgst með uppbyggingu þýsku flotadeildarinnar í Noregi og ályktaði Tovey flotaforingi, yfirmaður breska meginflotans, réttilega að henni myndi stefnt gegn næstu skipalest og sendi þrjú orrustuskip, beitiskip og flugmóðurskipið Victorious auk tundurspilla í humátt á eftir PQ-12.



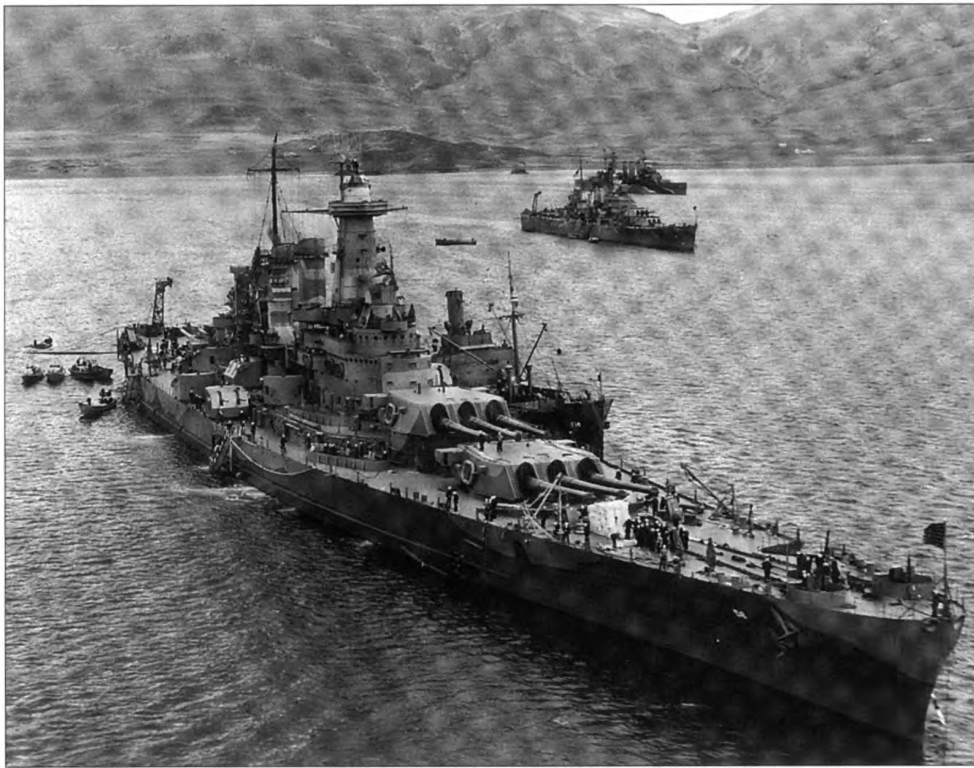
QP-11 á siglingu undan Vestfjörðum 6. maí 1942. Einu kaupskipi var sókkt á leið skipalestarinnar frá Múrmansk. Hin tólf náðu til Reykjavíkur að morgni 7. maí. Skipalestir sigldu í breiðri fylkingu á rúmsjó, en í tvöfaldri röð fyrir Vestfirði vegna tundurduflagirðingarinnar sem lá grunnt út af Straumnesi. Myndin er tekin úr norskri Northrop-efirlitsflugvél frá Akureyri. Göltur og Saudanes við mynni Súgandafjarðar í baksýn. (Íslenska flugsögufélagið, Bredo Thurmman-Nielsen)

Slæmt skyggni á þessum slóðum hindraði flug og fann þýska flota-deildin ekki skipalestina. Þá höfðu Þjóðverjarnir ekki hugmynd um að öflug bresk flotadeild væri á næstu grösom. Litlu munaði að þeir rækjust á skipalestirnar PQ-12 og QP-8 þar sem þær mættust að morgni 7. mars um 220 sjómíllur norðvestur af Tromsø. Breski flotinn fann heldur ekki þýsku flota-deildina þrátt fyrir að um tíma væru báðar flotadeildirnar og skipalestirnar í innan við 90 sjómílna fjarlægð hver frá annarri. Cilax flotaforingi á Tirpitz hélt áfram leit sinni að PQ-12 og missti aftur af henni daginn eftir skammt suður af Bjarnarey um það leyti er hann sneri áleiðis til hafnar í Noregi. Fundu tundurskeytaflugvélar H.M.S. Victorious skipið skammt vestur af Lofoten að morgni 9. mars, en árás þeirra mistókst.

Þýsku flotastjórninni var nú ljóst hversu naumlega skip hennar hefðu sloppið við að lenda í átökum við sér mun öflugri andstað-

inga og ákvað að sökum skorts á eigin flugmóðurskipum og flugvéla-vernd úr landi skyldi framvegis einungis öðrum og smærri skipum flotans hætt gegn breska flotanum á norðurslóðum og Tirpitz haldið til varnar gegn innrás í Noregi. Hitler, sem nú gerði sér ljóst mikilvægi hergagnaflutninganna á þessari leið, fyrirskipaði þungar árásir á skipalestirnar með flugvélum, kaþbátum og herskipum.

Atburður þessi, ásamt árás þýskra tundurspilla á PQ-13 nokkru síðar, færði Bretum heim sanninn um nauðsyn þess að meginflotinn veitti Rússlandsskipalestunum öfluga vernd. Krafðist sigling næstum hveirrar einstakrar skipalestar viðbúnaðar er jafnaðist á við meiri háttar flotaáðgerð svo lengi sem þýsk orrustuskip var að finna í Noregi. Var sá háttur hafður á allt fram til haustsins 1944 er Tirpitz hlaut sömu örlög í norskum firði og systurskip þess, Bismarck, á Atlantshafi þremur og hálfu ári fyrr. Orrustuskip meginflotans urðu



U.S.S. Washington í Hvalfirði í maí 1942 ásamt beitiskipunum U.S.S. Wichita og H.M.S. Norfolk. Við hlið skipsins liggur birgðaskipið U.S.S. Uranus sem þjónaði sem fljótandi kæligeymsla fyrir fersk matvæli. Á Hvalfjarðarströnd sjást f.v. skálahverfi loftvarna-sveitarinnar á Hrafneyri og bæirnir Hrafnbjörg, Bjarteyjarsandur og Brekka.' (NARA 80-G-24826)

þó að halda sig til hlés og gátu ekki siglt með skipalestunum alla leið til hafnar sökum hættunnar sem þeim stafaði af þýska flughernum sem jók umsvif sín í Norður-Noregi hröðum skrefum er leið á árið 1942.²

Með hækkandi sól varð yfirburða-staða Þjóðverja í Norður-Noregi gegn siglingum bandamanna til Rússlands æ ljósari. Þrátt fyrir viðvaranir bresku flotastjórnarinnar töldu Churchill og Roosevelt áframhaldandi siglingar á þessari leið óhjákvæmilegar í viðleitni sinni við að veita Sovétmönnum stuðning svo hindra mætti uppgjöf þeirra fyrir Hitler. PQ-14, sem lagði upp frá Reykjavík 8. apríl, lenti í miklum hremmingum í þoku og ís djúpt norður af landinu og sneru 16 af 24 skipum hennar til baka til Íslands. Einu þeirra 8 skipa sem áfram héldu sökkti kabátur. Þá sökktu kabátar og flugvélar fjórum

skipum í QP-10, sem lagði upp frá Kólaskaga 10. apríl.

Næstu skipalestir, PQ-15 og QP-11, lögðu upp 26. og 28. apríl. Urðu báðar fyrir endurteknum árásum kabáta og flugvéla auk þess sem þrjár þýskir tundurspillar réðust gegn QP-11 og tókst að sökva einu kaupskipi og hæfa breska beiti-skipið Edinburg með tundurskeyti. Var beitiskipið á leið aftur til Múrmansk, laskað, eftir að hafa orðið fyrir tveimur tundurskeytum kabáts. Í viðureigninni tókst áhöfn Edinburg að sökva þýska tundurspillinum Hermann Schoemann, en tveir breskir tundurspillar urðu einnig fyrir skemmdum. Dagar H.M.S. Edinburg voru taldir og var því sökkt með bresku tundurskeyti og hvarf í hafið með farm af gulli um borð sem átt hafði að fara til Bretlands. Gullinu var bjargað úr flakinu nokkrum áratugum síðar.

Sigling PQ-15 markaði nokkur

Breskir sjóliðar í stafni tundurspillisins Wheatland er hann siglir inn á skipalægið undan Hvítanesi í maímánuði 1942. Til vinstri á myndinni liggur tundurspillirinn H.M.S. Icarus.³ (IWM A-8953)



þáttaskil. Var það í fyrsta sinn sem bandarísk herskip tóku þátt í fylgd skipalestar til Rússlands. Singapore féll í hendur Japönum um miðjan febrúar 1942 ásamt bróðurpartinum af Hollensku Vestur-Indíum. Óttuðust bandamenn að þeir kynnu að fylgja sigri sínum eftir með því að hrifsa eyjuna Madagaskar undan austurströnd Afríku úr höndum Vichy-stjórnarinnar í Frakklandi sem ekki hafði nein tók á að verja hana. Var herliði stefnt til Madagaskar í fylgd breska flotans á vestanverðu Miðjarðarhafi og orrustuskipum meginflotans í Orkneyjum stefnt til Gíbraltar í hans stað eftir að samist hafði um að bandarísk flotadeild með flugmóðurskipið U.S.S. Wasp í fararbroddi héldi þangað og veitti breska flotanum stuðning gegn þýsku herskipunum í Noregi. Það bar til tíðinda á leið bandarísku flotadeildarinnar yfir Atlantshaf að flotaforinginn, John W. Wilcox Jr., féll fyrir borð af flaggskipi sínu, U.S.S. Washington, og druknaði. Tók R.C. Giffen, flotaforingi á beiti-

skipinu Wichita, við stjórn bandarísku flotadeildarinnar sem lét úr höfn í Scapa Flow 28. apríl ásamt breskum herskipum til að veita PQ-15 vernd úr fjarlægð. Þremur dögum síðar bar það við í dimmri þoku austur af Íslandi að breski tundurspillirinn H.M.S. Punjabi, sem fylgdi orrustuskipunum, beygði í veg fyrir breska orrustuskipið King Georg V sem klauf tundurspillinn í tvennt. Skipherra U.S.S. Washington sem sigldi í kjölfar breska orrustuskipisins var nauðugur einn kostur, að sigla milli sökkvandi helminga tundurspillisins, og sprungu djúpsprengjur tundurspillisins undir skipinu. Slapp bandaríska orrustuskipið við alvarlegar skemmdir af þessum sökum, en viðkvæm miðunar- og ratsjártæki um borð þoldu ekki högginn sem djúpsprengjurnar ollu. Skemmdir urðu verulegar á breska orrustuskipinu sem leyst var af hólmi af systurskipi sínu H.M.S. Duke of York.³

Ljóst var að með batnandi flugveðri og bjartri nóttu er voraði yrðu



aðstæður á norðurslóðum Þjóðverjum æ hagstæðari. Yfirstjórn breska flotans taldi áhættu samfara áframhaldandi siglingum á þessari leið óviðunandi og vildi fresta frekari aðgerðum sem ella myndu bitna á vernd skipalesta á Atlantshafi til haustsins. Bandarísk hergögn og búnaður var þegar farinn að hlaðast upp í skipum sem biðu ferðar til Rússlands. Lá Churchill undir miklum þrýstingi frá Stalín og Roosevelt sem hvöttu hann til þess að stækka skipalestinarnar og fjölga ferðum frekar en að fækka þeim. Churchill var þvert um geð að ganga í berhöggi við álit flota-stjórnar sinnar í þessu máli en óttaðist að neitun af sinni hálfu kynni að veikja áhrif Breta á þessa tvo mikilvægu bandamenn sína. Vorsókn Rauða hersins á austurvígstöðvunum, sem hófst nokkru fyrr, hafði stöðvast og Þjóðverjar hafið vel heppnaða gagnsókn. Þá var Churchill og Roosevelt ljóst af dulmálsskeytum að þýski herinn vann ótulllega að undirbúningi eigin vorsóknar með óvígum her

skriðdreka í Úkraínu. Flutningur hergagna til Rauða hersins mátti því ekki stöðvast þrátt fyrir að nú færi í hönd verstí tími ársins til að verja skipalestin árásum á norðurslóðum.

Stærsta skipalest sem safnað hafði verið saman í Hvalfirði til þess tíma, PQ-16, lét úr höfn undir miðnætti 20. maí 1942 og voru 35 kaupskip með í för. Ferðin var tíðindalaus fyrstu fjóra dagana, en skömmu eftir að skipalestin mætti QP-12 á heimleið hinn 25. maí hófust árásir kafbáta og flugvéla sem stóðu með litlum hléum það sem eftir var ferðarinnar. Þýski flugherinn hafði á að skipa 264 flugvélum af öllum gerðum í Norður-Noregi. Gekkt hann harðast fram í árásum sínum 27. maí er 108 flugvélar gerðu atlögu að skipalestinni með sprengjukasti og tundurskeytum á sama sólarhringnum. Söktu þær sjö skipum og löskuðu nokkur til viðbótar. Verndarskipin veittu snarpa mótspyrnu og tókst að koma í veg fyrir frekari skipstapa. Var því einnig að þakka að kafbátum tókst

Breski flotinn biður siglingar PQ-16 í Hvalfirði. Fremstur er tundurspillirinn Icarus, þá orrustuskipið Duke of York og beitiskipið London við hlið þess. Í baksýn má sjá flugmóðurskipið Victorious, beitiskipið Norfolk og fleiri skip. (IWM A-8954)



Orrustuskipið Washington og breska beitiskipið London sigla hjá kaupskipum á læginu undan Ferstiklu á leið sinni inn á herskipalægið skömmu fyrir siglingu PQ-16. (IWM A-8958)

ekki að komast í færi við skipalestina, Dönitz flotaforingja til mikilla vonbrigða.

Þýski flugherinn ofmat árangur sinn og hélt því fram að skipalestin hefði nánast verið þurrkuð út. Það varð til þess að flotaforinginn lagði til að áhersla yrði lögð á flugvélaárásir frekar en kabfátaárásir á þessar skipalestir um sumarið. Fyrir

mönnum í herbúðum breska flotans var það hins vegar deginum ljósara að tryggja yrði skipalestum flugvélafernd, senda með þeim fleiri verndarskip sérþúin til loftvarna og leggja framvegis jafnmikla áherslu á loftvarnir og varnir gegn kabfátum og herskipum.

Romuald P. Holubowicz var átján ára gamall og í sinni fyrstu sjóferð



Breska kaupskipið Empire Lawrence heldur úr Hvalfirði með PQ-16. Skipið bar eina Hurricane-orrustuflugvél sem slöngvað var á loft til varnar flugvélaárásum. Er eldsneytið þraut urðu flugmenn slíkra flugvéla að nauðlenda á sjónum eða stökkva út í fallhlíf í von um björgun. Flugmaður vélarinnar grandaði einni ársárflygúél og laskaði aðra í loftbardaga yfir skipalestinni 25. maí en var sjálfur skotin niður af loftvarnarskyttum í skipalestinni. Tveimur dögum síðar sökkti þýsk flugvél Empire Lawrence í loftárás. (IWM A-9292)



á bandaríska flutningaskipinu Syros sem smíðað hafði verið í fyrri heimsstyrjöldinni. Hann hafði fengið skólavist í bandaríska stýri-mannaskólanum síðari hluta janúarmánaðar til þjálfunar sem yfirmaður á kaupskipum. Fyrir styrjöldina var þjálfun yfirmanna á kaupskipum háttáð þannig að nemendur stunduðu nám við skólann í

sex mánuði, en störfuðu síðan í aðra sex mánuði sem nemar um borð í kaupskipum. Að því loknu tók við eins árs framhaldsnám við skólann sem lauk með stýrimannsprófi. Sökum skorts á sjómönnum í styrjöldinni hafði námstíminn verið stytur verulega og náminu þjappað saman og varð formleg skólaganga Holubowicz

PQ-16 bíður brottferðar að kvöldi 20. maí 1941. (IWM A-9172)



Togarinn Northern Gem siglir út Hvalfjörð móti kvöldsólinni til fylgdar skipalestinni. Togarinn var eitt sex systurskipa sem smíðuð voru í Þýskalandi árið 1936 sem greiðsla til breska efnafyrirtækisins Unilever fyrir iðjuver og voru með stærstu úthafstogurum Breta. Voru skipin öll tekin í þjónustu flotans til kaþátaleitar og verndar skipalestum en sneru aftur til veiða að stríðinu loknu. Stunduðu þau m.a. veiðar við hér við land fram á sjöunda áratuginn. Meðal framleiðsluvara Unilever voru sápuþefni og voru þessi skip þekkt sem sáputogararnir meðal íslenskra sjómanna og voru auðþekkt á tveggja hæða brú. Tvö þessarra skipa voru keypt hingað til lands og gerð út frá Patreksfirði á sjötta áratugnum og nefndust Vörður og Gylfi. (IWM A-10100)

157

Herskip breska og bandaríska flotans í Hvalfirði, sennilega 21. eða 22. maí eftir brottför PQ-16. Á myndinni sjást Washington og Wichita ásamt flugmóðurskipinu Victorious og beitiskipunum Kent, London og Norfolk fremst. H.M.S. Duke of York lá innar í firðinum og sést ekki á þessari mynd. Sami floti var einnig til taks vegna siglingar PQ-17 ef orrustuskip þýska flotans í Noregi sæktu að skipalestinni vestan Bjarnareyjar. (NAR 80-G-24832)

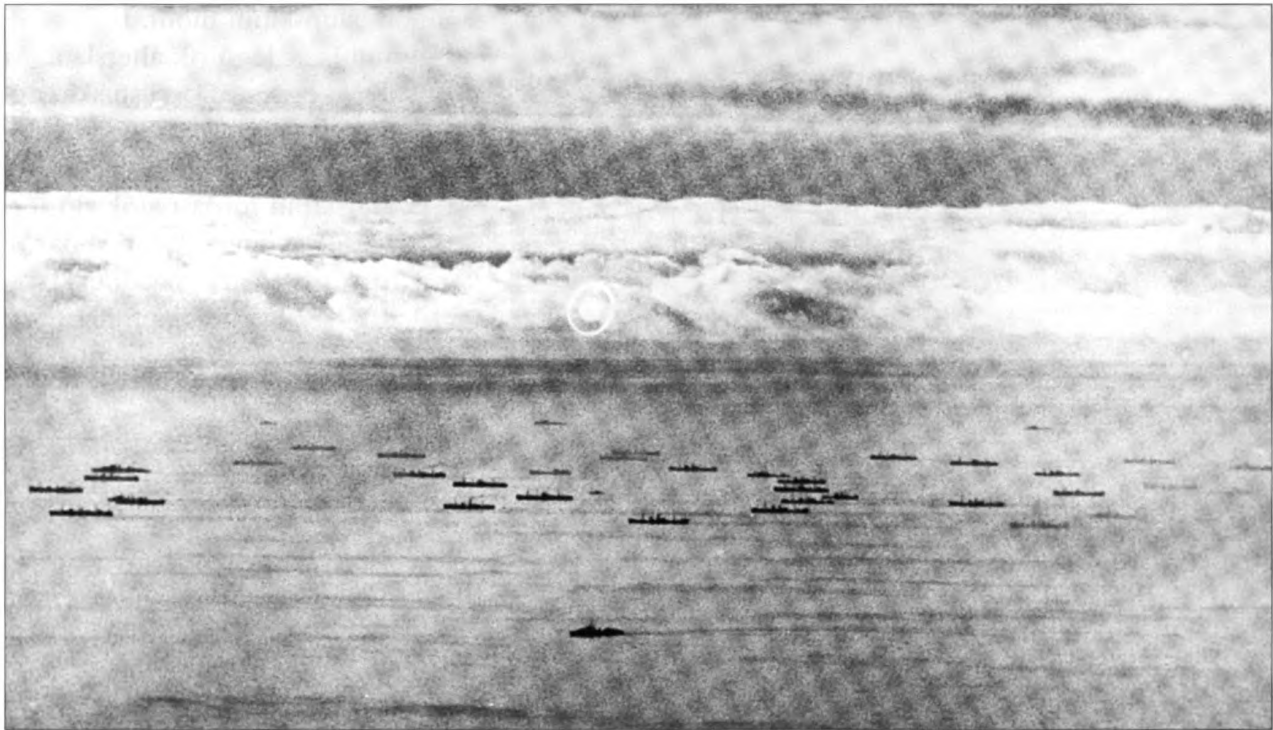


einungis þrjár mánuðir í allt, en hann hélt til sjós aðeins sex vikum eftir komuna í skólann.

Ekki var erfitt að manna bandarísk skip sem sigla áttu þessa hættulegu leið til Rússlands. Verulegur stuðningur var við Sovétríkin í röðum bandarískra verkamanna og sjómanna sem háð höfðu harða verkalyðsbáráttu á millistríðsárunum og litu margir á þetta sem tækifæri til að ljá kollegum sínum lið í baráttunni við þýska heri. Var reyndar sömu sögu að segja um marga sjóliða breska flotans og sjómenn í breska kaupskipaflotunum. Við gífurlega stækkun bandaríska kaupskipaflotans breyttist samsetning bandarískra áhafna er þúsundir ungra manna hvaðanæva úr Bandaríkjunum héldu til sjós og endurspeglaði þetta samsetningu þjóðarinnar allrar hvað uppruna og stjórnmalaskoðanir varðaði. Var nýliðunum ómetanleg sú reynsla sem þessir sjóuðu starfsbræður

þeirra deildu með þeim og bjó þá undir þá erfðu raun sem fram undan var.

Eimskipið Syros kom til Hvalfjarðar eftir siglingu í skipalest frá New York með viðkomu í Skotlandi, þar sem nokkrum loftvarnabyssum var komið fyrir á skipinu. Skipið sigldi í ystu röð til hægri í skipalestinni á leiðinni til Rússlands og varð fljótlega fyrir skemmdum er loftárásir þýska flughersins hófust sunnan við Bjarnarey og heltist úr lestinni. Þrjár sprengjuárásir voru gerðar á skipið án þess að það yrði fyrir skoti en aðfaranótt 26. maí varð skipið fyrir tundurskeyti kafbátsins U-703. Nýliðinn ungi var þá á vakt í brúnni með þriðja stýrimanni sem var 73 ára gamall og var löngu hættur til sjós er stríðið braust út. Holubowicz hafði meðal annars það verkefni að færa til bókar hitastig sjávar sem vélstjórnarnir fylgdust með. Fyrr um nóttina hafði hitastigið mælst mínus tvær



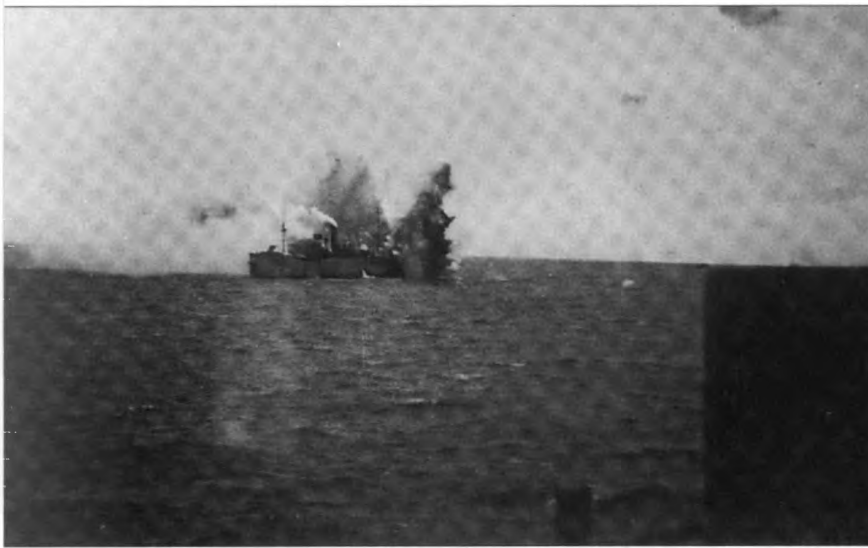
gráður á Celsíus og hafði hann þá haft á orði við stýrimanninn að ekki vildi hann þurfa að synda í svo köldum sjó.

Skipið sökk hratt, en fyrsta hugsun Holubowicz var að sækja sjómannspappíra sína í klefa sinn sem var á aðalþilfari skipsins. Á leið þangað niður geip hann lífbelti sem hann rakst á og setti það á sig. Er hann kom í klefa sinn áttaði hann sig loks á hættunni og leitaði útgöngu. Sökk skipið undan honum í þann mund er hann steig út á þilfarið. Þegar honum skaut upp aftur sátu 28 af 35 manna áhöfn skipsins á björgunarflekum og braki eða flutu í lognkyrrum sjónum og horfðu á skipalestina fjarlægjast út í heimskautamistrið. Að skömmum tíma liðnum, sem þeim skipsfélögum fannst sem heil eilífð, var þeim bjargað í breska tundurspillinn Hazard sem flutti þá til rússnesku flotastöðvarinnar í Polyarnoe við Kólafjörð.

Holubowicz hafði sopið talsvert af sjó og olíu og var illa haldinn fyrstu tvo daga ferðarinnar. Hresstist hann eftir að læknir skipsins áttaði sig á hvað hrjáði hann og lét hann selja duglega upp. Við komuna í land var áhöfn skipsins komið fyrir í búðum fyrir skipbrotsmenn sem reistar höfðu verið við fjörðinn vestanverðan. Þar dvöldust skipbrotsmennirnir af skipum sem sökkt hafði verið úr PQ-16 í um einn mánuð þar til næsta skipalest, QP-13, var tilbúin til heimfarar. Matur var af skornum skammti og lítið við að vera annað en að horfa á endalausar loftárásir þýskra flugvéla á skip sem losuðu farm sinn í höfninni í Múrmansk. Fyrir kom að sprengjubrotum frá loftvarnarskothrið Rússanna kringum borgina rigndi yfir búðir skipbrotsmanna.

PQ-16 flutti Rauða hernum tæplega 100 þúsund lestir af vopnum, tækjum og vistum. Þar á meðal var

Þýski flugherinn í Noregi fylgdist grannt með ferðum Rússlandsskipalestanna og fylgdi þeim eins og skugginn þegar gaf til flugs. PQ-17 séð úr þýskri hönnunarflugvél. (NHC NH-71382)



Þýski flugsveitarforinginn Hennemann fór fyrir flugsveit sinni til tundurskeytaárásar á PQ-17 að kvöldi 4. júlí. Flaug hann Heinkel He 111 flugvél sinni nokkuð á undan flugsveitinni og kom í lágflugi skáhallt aftan að röðum kaupskipanna. Hann sleppti tundurskeytum sínum milli þeirra og hæfði breska flutningaskipið Navarino sem sökk skömmu síðar. (NARA 80-G-40318)

321 skriðdreki, 124 flugvélar og 2.507 vörubílar og önnur farartæki. 32.400 lestir fóru forgörðum.⁶

Frægasta skipalest sögunnar er án efa PQ-17 sem hélt úr Hvalfirði 27. júní 1942. Á ráðstefnu Hitlers og Raeders, yfirmanns þýska flotans, 13. og 14. maí var ákveðið að næsta skipalest bandamanna til Rússlands skyldi valin sem upphafið að nýrri sókn í samræmdum aðgerðum flota og flughers frá Noregi. Skyldu þrjú kaubátar taka sér stöðu norðaustur af Íslandi 10. júní til að finna skipalestina og tilkynna um ferðir hennar fleiri kaubátum sem veita skyldu henni fyrirsát á svæðinu milli Jan Mayen og Bjarnareyjar. Strax og fréttist af skipalestinni skyldi orrustuskipið Tirpitz og þungvopnaða beitiskipið Admiral Hipper sem lágu í Þrándheimi sigla norður í Altafjörð, taka þar eldsneyti og liggja reiðubúin til árásar ásamt vasaorrustuskipunum Lutzow og Admiral Scheer sem voru í Narvik. Tirpitz og Hipper áttu að beita kröftum sínum gegn fylgdarskipum skipalestarinnar á meðan Lutzow og Admiral Scheer

sölluðu kaupskipin niður. Í áætluninni var lögð rík áhersla á hraða og snerpu svo orrustuskip og flugmóðurskip óvinarins næðu ekki að skerast í leikinn, enda skyldu þýsku herskipin forðast átök við sérsterkari andstæðinga. Var reyndar svo fyrir mælt að árás skyldi ekki gerð á skipalestina nema fullvíst þætti að ekki skærast í odda með þýsku skipunum og öflugri óvinaflota.

Þýska flughernum var ætlað að halda uppi öflugri könnunarflugi einkum vegna þátttöku Tirpitz og Hipper í aðgerðunum. Áttu flugvélar hans að fylgja skipalestinni eins og skugginn þegar vart yrði við ferðir hennar. Rík áhersla var lögð á könnunarflug yfir hafnir í Skotlandi, á Orkneyjum og Íslandi og hafsvæðinu milli Jan Mayen og Skotlands til að finna flotadeildir Breta. Er loftárásir hæfust skyldu þýsku sprengjuflugvélarinnar eingöngu ráðast á kaupskip og flugmóðurskip nema borin hefðu verið kennsl á skotmarkið á svo óyggjandi hátt að ekki yrði í ógáti ráðist á herskip þýska flotans sem ekki átti flugmóðurskip.⁷

Breska flotastjórnin hafði orðið að fresta siglingu skipalestarinnar í mánuð sökum skorts á beitiskipum. Orðið hafði að ráði að senda þau til fylgdar leiðangri sem flutti orrustuflugvélar frá Gíbraltar til Möltu sem lá undir stöðugum loftárásum þýska flughersins á Ítalíu. Hugðist Tovey, yfirmaður breska meginflotans, beita blekkingum í viðleitni sinni til þess að koma PQ-17 heilu og höldnu í gegnum þýsku varnirnar. Áætlaði hann að láta skipalestina snúa við er hún næði til 10. gráðu austurlengdar og sigla til baka í sólarhring til þess að lokka þýsku bryndrekana til eftir-



farar. Ef það mistækist mátti búast við að þeir héldu til hafnar eða í það minnsta krusuðu um svæði þar sem breskir kafbátar gætu veitt þeim fyrirsát. Þessi áætlun fékk ekki hljómgrunn í flotastjórninni sem gaf fyrirskipun um að meginflotinn skyldi einungis verja skipalestina árásum þýsku orrustuskipanna austur að Bjarnarey af ótta við loftárásir þýska flughersins. Austan Bjarnareyjar skyldu breskir kafbátar láta til sín taka og meira að segja beitiskipadeildin, sem sigldi nærri skipalestinni, skyldi ekki fara austar nema skipalestin yrði fyrir árás flotadeildar sem beitiskipin réðu við. Þau skyldu ekki undir neinum kringumstæðum halda austar en að 25. gráðu austurlengdar sem liggur rétt vestan við norðurodda Noregs og austurströnd Svalbarða.

Til að villa um fyrir Þjóðverjum var ákveðið að sigla lítilli lest herskipa frá Orkneyjum á undan skipalestinni svo liti út sem þar færi innrásarfloti á leið til Noregs. Þessi fyrirætlan hafði þó engin áhrif þar

eð Þjóðverjar urðu ferðar hennar aldrei varir vegna þoku.

Uppi var fótur og fit í Hvalfirði að morgni laugardagsins 27. júní. Skipstjórar og aðrir yfirmenn af kaupskipunum 35 sem lágu á skipalæginu á móts við Ferstiklu héldu til lands í Hvítanesi til fundar við yfirmenn fjölda fylgdarskipa, beitskipa og orrustuskipa sem lágu á herskipalæginu innan við Hvammsvík og veita skyldu kaupskipunum vernd á leiðinni með hjálp orrustuskipa meginflotans í Scapa Flow. Í reykmettuðu lofti í stórum samkomubragga hittust rúmlega 200 menn af mörgu þjóðerni, sem höfðu með stjórn, fjarskipti, varnir og annað er laut að siglingu skipalestarinnar að gera og fóru yfir sérhvert smáatriði er varðaði siglingu skipalestarinnar.

Um klukkan tvö eftir hádegi lét beitiskipið London úr höfn í fylgd þriggja tundurspilla áleiðis til Seyðisfjarðar þar sem bíða skyldi komu H.M.S. Norfolk frá Scapa Flow og bandarískra beitiskipa og

Með ærandi hávaða dældu loftvarnarskyttur skipalestarinnar skeytum sínum á flugvél Hennemanns sem varð brátt alelda og féll í hafid skammt frá bandaríska flutningaskipinu Washington sem var fremst í annarri röð frá vinstri. (NARA 80-G-40319)



Þýskir kafbátsmenn virða fyrir sér brak og skipbrotsmenn af flutningaskipi úr PQ-17 sem þeir sökkту á Barentshafi. (NHC NH-71306)

tundurspilla sem halda skyldu úr Hvalfirði eftir helgina. Tveimur klukkustundum síðar lögðu þunghlaðin kaupskipin ásamt þremur sérútbúnum björgunarskipum og einu olúbirgðaskipi upp í hina örlagaríku för.

Nokkur skipanna heltust úr lestinni í upphafi, en 32 kaupskip og björgunarskipin þrjú héldu áfram förinni í fylgd tuttugu og eins vopnaðs togara og annarra fylgdarskipa auk tveggja kafbáta. Bandaríska Liberty-skipið Richard Bland villtist frá skipalestinni og austur með Ströndum þar sem það tók niðri á Wandelsboða austan við Geirólfsgnúp. Náðist skipið á flot aftur og var dregið til Hvalfjarðar.

Tveimur dögum síðar létu orrustuskipin H.M.S. Duke of York, U.S.S. Washington og flugmóðurskipið H.M.S. Victorious úr höfn í Scapa Flow, ásamt bresku beitiskipunum Cumberland og Nigeria og tíu breskum og tveimur bandarískum tundurspillum, til að veita PQ-17 og QP-13, sem var á heimleið,

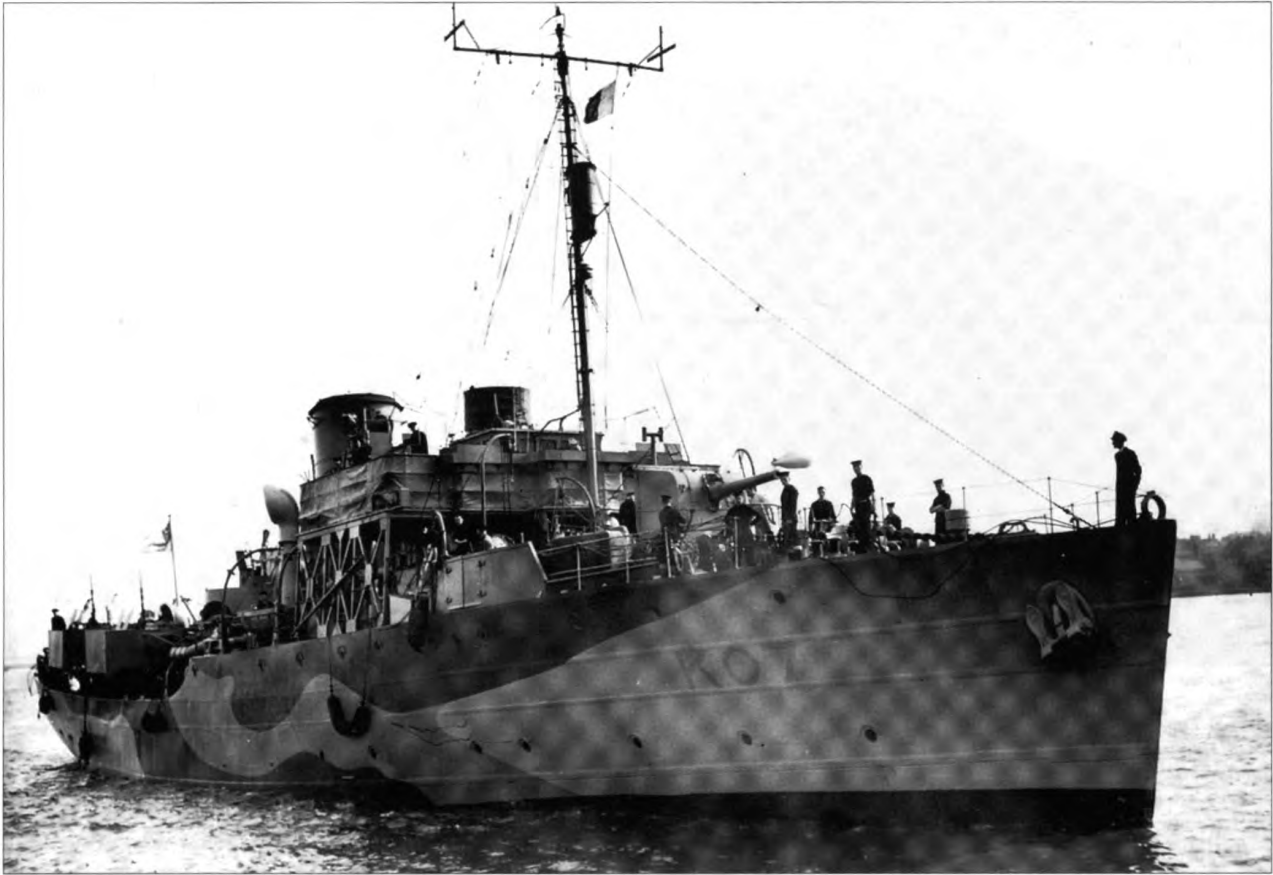
vernd sína. Aðfaranótt 1. júlí létu bresku beitiskipin London og Norfolk og bandarísku beitiskipin Wichita og Tuscaloosa úr höfn á Seyðisfirði ásamt þremur tundurspillum og tóku sér stöðu nokkuð norðan við PQ-17 2. júlí.

Njósnaeild þýska flotans miðaði út staðsetningu skipalestarinnar 1. júlí, skömmu áður en tveir þýskir kafbátar og njósnaflugvél urðu vör við ferðir hennar og beitiskipa-deildarinnar um 60 sjómílum austur af Jan Mayen. Kafbátarnir fengu nú fyrirskipun um að gera skipalestinni fyrirsát en henni var hrundið af verndarskipunum skömmu eftir að skipalestirnar tvær mættust daginn eftir.

Sama dag lögðu Tirpitz og Hipper úr höfn í Þrándheimi og héldu ásamt tundurspillum sínum til Altafjarðar í Norður-Noregi þar sem þau skyldu bíða átekta ásamt flotadeild Lutzow og Scheer sem komu frá Narvik daginn eftir. Breski flugherinn sá til ferða orrustuskipanna á norðurleið og var breskum og rússneskum kafbátum fylkt gegn þeim út af Varangursfirði og suður af Bjarnarey. En Þjóðverjar höfðu ekki fundið orrustuskip bandamanna og skip þeirra fengu því ekki skipun um að ráðast gegn skipalestinni strax.

Á þjóðhátíðardegi Bandaríkjanna, 4. júlí, er PQ-17 var stödd norðaustur af Bjarnarey, hóf þýski flugherinn loftárásir á skipalestina og sökkту þremur kaupskipum þrátt fyrir öfluga mótspyrnu.

Breska flotann skorti staðfestingu á ferðum þýsku flotadeildanna sem vitað var að hefðu sameinast í Altafirði. Ekki hafði frést hvort þær hefðu látið úr höfn aftur. Flotastjórnin hafði nú um tvennt að



velja. Annars vegar mátti halda skipalestinni saman, sem væri besta vörn hennar gegn árásum kafbáta og flugvéla en afleit vörn gegn orrustuskipum sem væri þá í lófa lagið að salla skipin niður líkt og á skotbakka. Hins vegar var hægt að fyrirskipa lestinni að dreifa sér til að verjast slíkri árás. Njósni barst enn ekki af ferðum þýsku skipanna og að kvöldi þessa örlagaríka dags gaf breski yfirflotaforinginn Sir Dudley Pound skipun um að beitiskipadeildinni, sem enn hélt sig í grennd við skipalestina, skyldi snúid við og kaupskipin skyldu halda hvert í sína áttina vegna hættu á yfirvofandi árás orrustuskipa. Skyldu þau halda einskipa áleiðis til hafnar við Hvítahaf í 600 sjómílna fjarlægð.

Þessi fyrirskipun kom sem reiðar-

slag yfir stjórnendur skipalestarinnar sem gengið hafði mjög vel að verjast endurteknum árásum flugvéla og kafbáta. Af þýsku herskipunum er það að segja að Tirpitz, Admiral Scheer og Hipper fengu fyrst leyfi til aðgerða daginn eftir, er frést hafði af því að skipalestin hefði dreift sér, og stefndu þá í austurátt og fóru grunnt fyrir norðurodda Noregs.

Gafst nú flugvélum og kafbátum kjörið tækifæri til að leggja til atögu við skipin eitt og eitt, sem þeim gast best, og sökktu samtals tuttugu og einu þeirra dagana 5.-10. júlí. Þýsku herskipin sneru hins vegar til hafnar aftur eftir skamma siglingu er ljóst var að flugvélum og kafbátum yrði ekki skotaskuld úr því að ráða við kaupskipin. Flest fylgdarskipa PQ-17 náðu til hafnar,

Korvettan H.M.S. Dianella var fyrsta fylgdarskip PQ-17 sem náði til hafnar í Arkangelsk 17. júlí og færði fréttir af hörmulegum afdrifum skipalestarinnar. Sneri skipið strax aftur til björgunarstarfa eftir að hafa tekið eldsneyti og tókst að bjarga sextiu skipbrotsmönnum. (IWM A-12313)



H.M.S. Fury leggur upp frá Hvalfirði í maí 1942. Tundurspillirinn tók þátt í vernd allra helstu skipalestanna sem sigldu til Rússlands það ár. Hann var einn sextán tundurspilla sem fylgdu PQ-18 og QP-14. (IWM A-8951)

en einungis tólf þeirra þrjátíu og tveggja kaupskipa sem héldu í þessa örlagaríku för og sum eftir mikla hrakninga. Af tæplega 100 þúsund lesta farmi skipalestarinnar náðu einungis 57.000 lestir til hafnar í Rússlandi. Fyrir Þjóðverja var sigurinn yfir PQ-17 ódýr. Misstu þeir einungis fimm flugvélar í tvö hundruð og tveimur árásarferðum. Ferð QP-13 var hins vegar viðburðalítill þar til hluti skipalestarinnar var staddur undan Vestfjörðum á leið sinni til Hvalfjarðar eins og greint verður frá í næsta kafla.⁸

Ákvörðun breska yfirflotaforingjans og örlög PQ-17 vöktu að vonum gífurlega gremju í röðum breskra og bandarískra sjómanna og liðsmanna flotans. Hafa fjölmargar bækur verið gefnar út um örlög skipalestarinnar og þungar ásakanir komið fram í garð flota-stjórnarinnar, einkum af hendi bandarískra höfunda, en 14 bandarískum skipum var sökkt. Hafa menn velt vöngum yfir því hvers vegna Pound yfirflotaforingi kaus

að afturkalla ekki fyrirskipun sína um að skipalestinni skyldi sundrað síðar sama kvöld er dulmálssérfræðingum hafði loks tekist að ráða skeyti sem gaf til kynna að þýsku skipin hefðu enn legið í Altafirði um hádegi sama dag og færu ekki þaðan fyrr en njósn bærst af staðsetningu breska herskipaflotans. Staðfesti þetta einnig fyrri upplýsingar um hvernig þýsku flotadeildinni var ætlað að haga aðgerðum sínum og flotastjórninni hafði borist frá Svíum sem hleruðu skeytasendingar Þjóðverja milli Noregs og Þýskalands um sænska símakerfið.⁹

Næstu skipalest var ætlað að sigla 18. júlí. Lagði Churchill til við flota-stjórnina að hún frestaði siglingunni um sinn og safnaði saman níu flugmóðurskipum sem fylgja skyldu skipalestinni alla leið til Rússlands ásamt fjölda annarra herskipa þar á meðal tveimur orrustuskipum. Þótti flotastjórninni slík aðgerð, sem bitna myndi með ófyrirsjáanlegum afleiðingum á aðgerðum annars staðar, ekki raunhæf og úr takti við



hernaðarlegt mikilvægi Rússlands-siglinganna. Ákvað breska yfirher-ráðið við svo búið að siglingunum skyldi hætt uns heimskautamyorkrið veitti nokkurt skjól með komandi vetri. Að höfðu samráði við Roose-velt forseta gerði Churchill banda-manni þeirra, Stalín, orð og lýsti þessari fyrirætlun og tjáði honum að þeim skipum sem tilbúin væru skyldi stefnt til hafna við Persaflóa. Stalín mótmælti þessum áformum kröftuglega og minnti bandamann sinn á skuldbindingar hans og þá staðreynd að Rauði herinn ætti í vök að verjast fyrir Þjóðverjum í Úkraínu. Á sama tíma hefðu Bretar og Bandaríkjamenn frestað áformum sínum um að sækja aftan að Þjóðverjum með innrás á megin-landi Evrópu og létta þannig þrýstingi af sovéskum herjum á austurvígstöðvunum. Í ljósi þessa varð að ráði að senda næstu skipa-lest í byrjun september þegar nótt var tekið að lengja á norður-slóðum.¹⁰

Þótt Þjóðverjar gerðu sér brátt

ljóst að næstu skipalest yrði ekki siglt um miðjan ágúst eins og búast hefði mátt við gerðu þeir ekki ráð fyrir að siglingum yrði hætt vegna ófara PQ-17 nema þá e.t.v um stundarsakir. Á fundi Raeders yfir-flotaforingja og Hitlers 26. ágúst lýsti Raeder þeirri skoðun sinni að sökum þess hve miklu flutningarnir til Rússlands skiptu í hernaðaráætl-unum bandamanna, sem yrðu að viðhalda styrkleika Rauða hersins, myndu þeir líklega halda siglingum sínum áfram. Því væri áriðandi að halda áfram úti kafbátum á norður-slóðum og halda megninu af þýska flotanum í Norður-Noregi. Þannig fengi flotinn færi á að ráðast til atlögu við skipalestirnar auk þess að bregðast við innrás í Noreg. Auk þess væri afar mikilvægt fyrir hernaðaráætlanir öxulveldanna að þýski flotinn héldi áfram að ógna Bretum með því einu að vera í Noregi og hindra þannig banda-menn í að nýta fjölmörg herskip breska meginflotans annars staðar. Þá mælti hann gegn flutningi

Fyrsta loftárásin á PQ-18 séð frá H.M.S. Avenger. Myndin sýnir fimm árásarflugvélar í harðri loftvarnaskothrið. Yfir-maður skipalestarinnar gaf fyrirskipun um snarþa stefnubreytingu til að forðast tundurskeyti flug-vélanna, en sú skipun var misshilin. Nokkur skip héldu óbreyttri stefnu og urðu tundurskeytum að bráð. (IWM A-12018)

þýskra herskipa til heimahafna nema til nauðsynlegra viðgerða sökum hættu sem tundurduflalagnir bandamanna sköpuðu og aukist hefðu verulega.¹¹

PQ-18 markaði þáttaskil í aðferðum breska flotans í vörnum skipalestanna. Auk verndarskipanna sem sigldu með kaupskipunum 39 og voru álika mörg og öflug og í fyrri skipalestum voru tvær verndarskipadeildir að auki. Annars vegar var flotadeild sextán tundurspilla og beitiskipsins Scilla, sem sérútbúið var til loftvarna, og hins vegar fylgdarflugmóðurskipið Avenger sem búið var 12 Hurricane-orrustuflugvélum og þremur Swordfish-kafbátaleitarflugvélum og hafði verndarskip til fulltingis. Auk þess yrði beitiskipadeild og orrustuskipadeild til taks eins og fyrr. Sökum skorts á tundurspillum, en allir langdrægir tundurspillar sem völ var á voru sendir með skipalestinni, varð að ráði að orrustuskipin Duke of York og Anson, sem var nýtt systurskip Duke of York og King George V, skyldu bíða átekta á Eyjafirði ásamt beitiskipinu Jamaica og fimm skammdrægum tundurspillum.

Bandaríska flotadeildin með orrustuskipið Washington í fararbroddi sem starfað hafði með breska meginflotanum frá því um vorið var kölluð heim til annarra verkefna í júlí og ágúst. Kom hið nýja orrustuskip Anson og systurskip þess King Georg V, sem verið hafði úr leik vegna viðgerða, í þeirra stað ásamt orrustubeitiskipinu Renown.

Breski flugherinn hafði sent sveitir könnunar-, orrustu- og tundurskeytaflugvéla til Rússlands. Skyldi beita þeim gegn þýska flug-

hernum og orrustuskipum flotans ef þau létu á sér kræla, en góða njósn var nú að hafa af ferðum þeirra með lestri þýskra dulmáls-skeyta.

Auk þess voru þar komnir langdrægir Catalina-flugbátar breska flughersins sem beita mátti gegn kafbátum.

Í Noregi höfðu Tirpitz, Scheer og Hipper komið sér fyrir í Narvík og bættist þar liðsauki er léttvopnaða beitiskipið Köln kom þangað úr Eystrasalti.

Til að koma í veg fyrir að Þjóðverjum bærist njósn af skipalestinni með könnunarflugi yfir Reykjavík og Hvalfjörð var henni safnað saman í Loch Ewe í Skotlandi. Hélt hún þaðan áleiðis til Íslands 2. september í fylgd skipa frá Bretlandi. Ekki var áð hér á landi en haldið norður með Vestfjörðum þar sem fylgdarskip frá Hvalfirði tóku við fylgdinni. Bættust sex kaupskip úr Hvalfirði í hópinn, en eitt skipanna frá Skotlandi hafði orðið að snúa við og þrjú önnur voru einungis á leið til Íslands. Tundurspilladeildin hélt fyrst til Hvalfjarðar til ráðstefnu með stjórnendum fylgdarskipanna sem þar biðu og síðan suður fyrir land til Seyðisfjarðar til fundar við flugmóðurskipið Avenger.

Þýski flugherinn hélt uppi stöðugu eftirlitsflugi með ströndum landsins í leit að skipalestinni. Sá tundurspilladeildin til FW 200 Condor-flugvélar á leiðinni til Seyðisfjarðar 5. september og er þangað kom morguninn eftir bárust fréttir um að þýsk flugvél hefði gert loftárás þar daginn áður. H.M.S. Avenger hreppi slæmt veður á leið sinni frá Skotlandi og tapaði einni Hurricane-flugvéla

sinna fyrir borð. Héldu skipin kyrru fyrir á Seyðisfirði til kvölds hinn 8. september er þau létu úr höfn til fundar við skipalestina sem þá var djúpt norður af landinu á norðausturleið. Um nóttina varð flugmóðurskipið að gera hlé á ferð sinni vegna bilunar í dísilvél skipsins út af Vopnafirði, en hélt förinni áfram að nokkrum klukkustundum liðnum.

Þýskar könnunarflugvélar urðu skipalestarinnar varar norður af landinu 8. september og var tólf kafbátum skipað að veita henni fyrirsát í þremur hópum á áætlaðri leið hennar. Þá fengu Scheer Hipper og Köln fyrirmæli um að sigla til Altafjarðar. Tirpitz lá áfram í Narvík sökum bilunar og fljótlega var ákveðið, með tilliti til árangurs flugvéla- og kafbátaárása gegn PQ-17, að láta flugvélar og kafbáta um skipalestina í stað þess að hætta herskipunum. Orrustan um skipalestina hófst 12. september, en þann dag tókst þremur tundurspillanna að sökkva kafbátum U-88 er hann sótti framan að lestinni. Daginn eftir tókst kafbáti að sökkva tveimur skipum og þá hófust harðar flugvélaárásir með sprengjum og tundurskeytum. Tókst 44 tundurskeytaflugvélum að komast að skipalestinni er orrustuflugvélar Avengers voru óviðbúnar. Var átta skipum sökkt en Þjóðverjar misstu fimm flugvélar. Með breyttri skipan eftirlitsflugs frá flugmóðurskipinu og harðri baráttu fylgdarskipanna og loftvarnaskyttanna á kaupskipunum tókst að hrinda ítrekuðum flugvélaárásum næstu daga, en tveimur skipum til viðbótar var þó sökkt og missti þýski flugherinn fjörutíu og eina flugvél. Árangur kafbátaflotans gegn skipalestinni



Flugvélasprengja springur milli H.M.S. Eskimo og H.M.S. Wheatland. (IWM, númer filmu óþekkt)

var síst skárri, einkum vegna verndarflugs Catalina-flugbátanna frá Kólaskaga. Sökktu kafbátar þremur skipum úr lestinni en þremur úr þeirra eigin röðum var sökkt af verndarskipum skipalestarinnar.

QP-14 sem var á heimleið með skip og skipbrotsmenn sem lent höfðu í óföllum PQ-17 tveimur mánuðum fyrr varð fyrir endurteknum árásum kafbáta er komið var vestur undir Jan Mayen. Sökktu kafbátar einu fylgdarskipi og einu kaupskipi og löskuðu tundurspillinn Somali svo mjög að taka varð hann í tog. Sökk hann á leið til Íslands. Þá sökktu þeir tveimur kaupskipum við Jan Mayen og löskuðu olíubirgðaskipið Gray Ranger svo sökkva varð því á svipuðum slóðum. Liberator-flugvél frá Reykjavík grandaði einum kafbátanna austur af landinu. Hélt skipalestin áfram til Skotlands án viðkomu hér á landi.

Er kom fram í lok september lágu 40 skip hlaðin hergögnum í ýmsum höfnum tilbúin að sigla til Rússlands. Bandamenn höfðu hins

vegar áætlað innrás sína í Norður-Afríku og þurftu allan fánlegan herskipakost til verndar innrásarflotanum. Ljóst var að ef sigla ætti annarri skipalest til Rússlands yrði að fresta innrásinni um þrjár vikur. Hélt breska yfirherraðið af þessum sökum fast við þá ákvörðun sína að senda Rússum ekki fleiri skipalestir fyrir en eftir áramót. Var loks sæst á að senda skipin af stað frá Íslandi eitt og eitt í einu með nokkru millibili án herskipaverndar en koma vopnuðum togurum fyrir á leið þeirra til aðstoðar. Sigldu þannig 13 skip til Rússlands og 23 frá Rússlandi um haustið. Var fimm þeirra sökkt, eitt laskað og þrjú sneru við.

Mikill fjöldi sjómanna beið heimferðar í Rússlandi er hér var komið sögu. Voru það áhafnir skipa sem tafist höfðu af ýmsum orsökum svo og fjöldi skipbrotsmanna sem sumir hverjir höfðu legið á sjúkrahúsum og ekki verið ferðafærir fyrir. Var ákveðið að sigla einni skipalest heim til Bretlands í nóvember í skjóli heimskautanæturinnar undir vernd tundurduflasæðara og vopnaðra togara auk fáeinna tundurspilla.

QP-15 lét úr höfn í Arkangelsk 17. nóvember 1942. Skipalestin hrepti aftakaveður er leið á siglinguna sem var henni skjól fyrir árásum þýska flughersins. Raðir flughersins í Noregi höfðu nú þynnst verulega við flutning á sprengju- og tundurskeytaflugvélum hans til Miðjarðarhafsins eftir innrásina í Norður-Afríku. Kafbátum tókst hins vegar þrátt fyrir veðurhaminn að sökkva tveimur skipum og rússneskur tundurspillir sökk eftir að hafa fengið á sig brotsjó. Komust skipin til Íslands og héldu

þaðan til Skotlands í lok mánaðarsins.¹²

QP-15 var síðasta skipalestin í þessari frægu röð skipalesta. Voru siglingar ekki hafnar að nýju fyrir en í árslok og þá breytt um ein-kenni til að villa um fyrir Þjóðverjum sem var fullkunnugt um hvað þær voru nefndar. Nefndust skipalestir á þessri leið JW á austurleið og RA á vesturleið upp frá því og sigldu beint frá Skotlandi. Úti fyrir Austurlandi tók öflugur fylgdarskipafloki við þeim til austurfarar. Fylgdarskip skipalestanna í Rússlandssiglingunum héldu þó áfram að koma við í íslenskum höfnum til að taka eldsneyti, oftast á Seyðisfirði. Héldu þessar siglingar áfram út stríðið og reyndust sem fyrir afar mikilvægar fyrir baráttu sovéska hersins á austurvígstöðvunum.

Eftir þá útreið sem PQ-17 hlaut voru varnir skipalestanna auknar verulega og flugmóðurskip fylgdu þeim að staðaldri. Þá tók að halla á Þjóðverja á öðrum vígstöðvum sem neyddi þá til að flytja flugsveitir sínar frá Noregi auk þess sem kafbátar áttu í auknum mæli undir högg að sækja og hætta af þeim dvínaði. Þýsku herskipin í Noregi ógnuðu þó áfram siglingum á þessari leið og batt mikinn fjölda öflugra skipa breska flotans við að veita skipalestunum vernd. Létu þýsku skipin nokkrum sinnum úr höfn og freistuðu þess að skiptast á skotum við skipalestirnar en höfðu ekki erindi sem erfiði. Breska flotanum tókst að sökkva orrustuskipinu Scharnhorst í orrustu undan norðurodda Noregs á jóladag 1943 og flughernum að sökkva orrustuskipinu Tirpitz með sprengjuflugvélum sínum í Sandesund nærri Tromsø 12. nóvember

1944. Gat breska flotastjórnin þá fyrst andað léttar í þessari löngu og tvísýnu baráttu.

Bandamenn misstu 104 flutningaskip á þessari leið og 23 herskip. Þrátt fyrir miklar fórnir á árinu 1942 töpuðust einungis um 7,5% alls þess mikilvæga varnings er sendur var þessa hættulegu leið í styrjöldinni.¹³

Bretar og Bandaríkjamenn sáu Sovétríkjunum fyrir alls um 17,5 milljónum tonna af vopnum, vistum og herbúnaði í heimstyrjöldinni síðari. Munaði mestu um þessa miklu flutninga á árunum 1943-1945 þegar þeir fóru fram að mestu óhindrað eftir að varnir skipalestanna voru tryggðar. Gerði þetta bandamönnum í austri kleift að halda úti verulegum hluta herjanna sem börðust við Þjóðverja á austurvígstöðvunum. Um það bil 23% af þessum varningi voru flutt norðurleiðina til hafna á Kólaskaga og við Hvítahaf. 77% flutninganna fóru hins vegar um hafnir við Persaflóa og víðar síðari hluta styrjaldarinnar.

Norðurleiðin, sem lá fyrir norðurodda Noregs þar sem floti og flugher Þjóðverja réð lengi ríkjum, var miklum mun hættulegri en aðrar leiðir. Hún var engu að síður valin sökum þess hversu stutt hún var og að hún var raunverulega eina færa leiðin fyrstu tvö árin, þá er mest á reið í viðkvæmu samstarfi vesturveldanna og Sovétríkjanna og þau síðarnefndu áttu undir högg að sækja.¹⁴

Þótt Churchill, Roosevelt og Stalín hefðu sameinast í baráttunni gegn Þýskalandi Hitlers hafði þó hver sín baráttumál og hagsmuna að gæta. Sovétríkin báru lengst af hitann og þungann af átökum við



Þjóðverja og því sjálfsagt að veita þeim þá aðstoð sem var á færi vesturveldanna, enda öllum í hag að sem fyrst drægi sem mest úr mætti Þýsku hernaðarvélarinnar. Stalín fór ekki í grafgötur með stöðu sína og þótti leiðtogum vesturveldanna nóg um ósveigjanleika hans í samstarfinu sem þeim oftast en ekki virtist vanþökkuð. Churchill áleit þó eftir á að hyggja að svo virtist sem hluta skýringarinnar hefði verið að finna í því áliti Sovétríkjanna að ef landsmönnum hans tækist að þrauka veturinn 1942-1943 gætu þeir hafnað allri hernaðaraðstoð vesturveldanna sem hann óttaðist að hefði óæskileg áhrif á stöðu sína og ímynd Sovétríkjanna.¹⁵

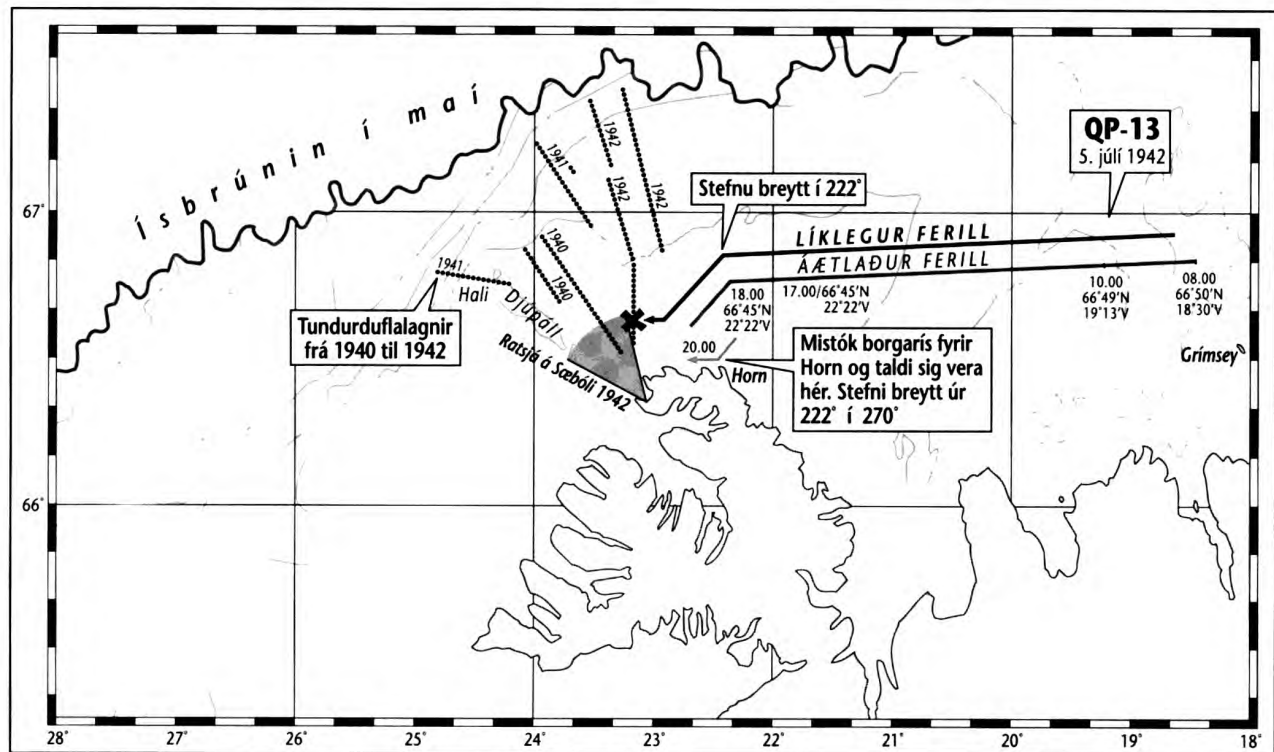
Íslensk skip tóku ekki þátt í þessum flutningum. Þau önnuðust fyrst og fremst flutning á út- og innflutningsvörum landsmanna sjálfra ásamt leiguskipum. Fáeinir íslenskir sjómenn voru þó í áhöfnum skipa af ýmsu þjóðerni sem sigldu í Rússlandsskipalestunum.¹⁶

Stund milli stríða í byssuturni beittiskipsins Sheffield sem mannaður er landgönguliðum. Áhöfnum verndarskipanna gáfust fá tækifæri til að yfirgefa varðstöðvar sínar eftir að komið var austur fyrir Jan Mayen og hvert tækifæri til hvíldar því gripíð fegins hendi. Sex þumlunga fallbyssukúla liggur tilbúin til hleðslu við lás byssunnar til vinstri. (IWM A-6897)

Heimildir:

- 1 Robert W. Coakley: „The Persian Corridor as a Route for Aid to the U.S.S.R.“, *Command Decisions*, bls. 225, 232-234; Bob Ruegg og Arnold Hague: *Convoys to Russia 1941-1945*. (Kendal, Englandi 1993), bls. 5-15, 20-21, 48; Morison: *The Battle of the Atlantic*, bls. 158-164; NHC: N.O.B.I. Administrative History, bls. 75-79.
- 2 Roskill: *The War at Sea*, II, bls. 115-127; Fuehrer Conferences on Naval Affairs, bls. 255, 259-266; Rohwer og Hummelchen: *Chronology of the War at Sea*, bls. 125, 128.
- 3 Morison: *The Battle of the Atlantic*, bls. 167-171; *Dictionary of American Naval Fighting Ships*, Volume VIII. Ritstjóri James L. Mooney. (Washington 1981), bls. 129.
- 4 U.S.S. Uranus var smíðað árið 1933 í Danmörku og hét upphaflega Helga. Það var í eigu J. Lauritzen og var í ávaxtaflutningum frá Mið-Ameríku þegar Danmörk var hernumin og tók Bandaríkjafloti það í sína þjónustu. Skipinu var skilað aftur til eigenda sinna eftir stríð og hét þá Maria Dan.
- 5 Mynd þessi hefur allvíða birst og verið sögð sýna skipalestina PQ-17 í Hvalfirði í júní 1942. Hið rétta er að hún er úr myndaröð sem tekin var áður en PQ-16 sigldi í maímánuði. Tundurspillirinn Wheatland tók þátt í vernd beggja skipalestanna en Icarus fylgdi einungis PQ-16.
- 6 Winston S. Churchill: *The Second World War, The Hinge of Fate*. (Boston 1950), bls. 255-261; Roskill: *The War at Sea, II*, bls. 131-132; Ruegg og Hague: *Convoys to Russia*, bls. 37-39; Handritadeild Imperial War Museum, London, 91/31/1: Frásögn R.P. Holubowicz.
- 7 Fuehrer Conferences, bls. 279, 284, 286-288.
- 8 Roskill: *The War at Sea*, bls. 134-144; Ruegg og Hague: *Convoys to Russia*, bls. 39-41; Barnett: *Engage the Enemy More Closely*, bls. 710-723; NHC: Cruiser Covering Force, June 25 to July 8, 1942. Skýrsla í dagbókarformi rituð af Lieutenant Douglas E. Fairbanks, Jr., U.S.N.R., fyrir Robert C. Giffen flotaforingja, yfirmann bandarísku flotadeildarinnar sem starfaði með breska meginflotanum; N.O.B.I. War Diary; David Irving: *The Destruction of Convoy PQ-17*. (New York 1968), bls. 45-54.
- 9 Barnett: *Engage the Enemy more Closely*, bls. 717-719; Hinsley og fleiri: *British Intelligence in the Second World War, II*, bls. 214-223.
- 10 Churchill: *The Hinge of Fate*, bls. 267-273; Barnett: *Engage the Enemy More Closely*, bls. 722-724.
- 11 Fuehrer Conferences, bls. 289.
- 12 Roskill: *The War at Sea, II*, bls. 277-289; Barnett: *Engage the Enemy More Closely*, bls. 724-728; NHC: The Commander in Chief, Home Fleet to the Secretary of the Admiralty, 8. október 1942: Operation E.V. (Passage of Convoys PQ-18 and QP-14); Ruegg og Hague: *Convoys to Russia*, bls. 42-45.
- 13 Barnett: *Engage the Enemy More Closely*, bls. 694; Ruegg og Hague: *Convoys to Russia*, bls. 80-85.
- 14 Ruegg og Hague: *Convoys to Russia*, bls. 6; Morison: *The Atlantic Battle Won*, bls. 313-314; NHC: The Commander in Chief, Home Fleet to the Secretary of the Admiralty, 8. október 1942: Operation E. V. (Passage of Convoys PQ-18 and QP-14).
- 15 Churchill: *The Hinge of Fate*, bls. 582.
- 16 Ruegg og Hague: *Convoys to Russia*, bls. 95-104. „Þeir voru helsærðir og blóð út um allt“, viðtal við Pétur H. Ólafsson og „Dauðalestin PQ-17“, viðtal við Guðbjörn Gunnarsson, Fiskifréttir 20. desember 1996.

Hrækfarir skipalestar



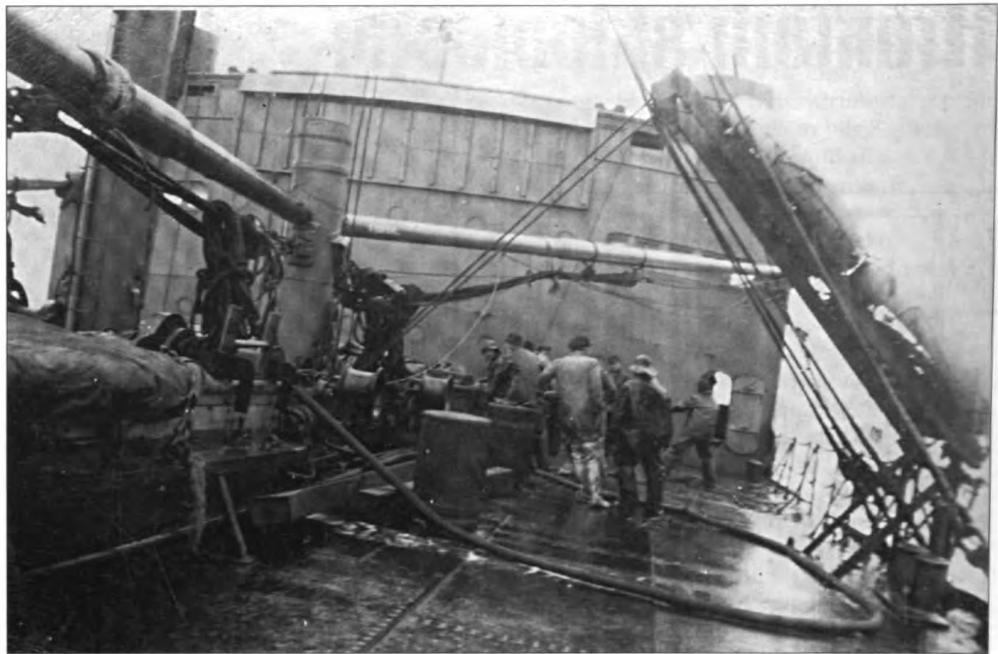
Eins og áður er getið hélt skipalestin PQ-17 úr Hvalfirði 27. júní 1942. Sama dag lögðu 23 kaupskip úr höfn í Múrmansk og mynduðu ásamt 12 skipum frá Arkangelsk skipalestina QP-13 á vesturleið. Höfðu flest þessara skipa siglt til Rússlands í PQ-15 og PQ-16 í apríl og maí. Skipalestin tvær mættust 2. júlí, skömmu áður en árásir hófust á PQ-17. Tveimur dögum síðar, er skipin voru stödd djúpt undan Langanesi, skildi leiðir með þeim sem halda skyldu beint til Skotlands og 19 skipum sem halda skyldu norður fyrir land og til Hvalfjarðar undir stjórn skipstjórans á bandaríska flutningaskipinu American Robin í fylgd bresku tundurduflasæðaranna H.M.S.

Niger og H.M.S. Hussar, frönsku korvettunnar Roselys og tveggja breskra, vopnaðra togara, Lady Madeleine og St. Elstan.

Bræla var fyrir öllu Norðurlandi, a.m.k. 8 vindstig af norðaustri og skyggni lélegt. Hafði staðarákvörðun ekki náðst frá því síðdegis daginn áður. Skipin lensuðu vestur með landinu í átt að Horni og studdust við staðarákvörðun með dýptarmælingum. Stjórn fylgdarskipanna var í höndum skipstjórans á tundurduflasæðaranum Niger og skipstjórinn á bandaríska kaupskipinu American Robin stjórnaði skipalestinni. Klukkan rúmlega fimm e.h. 5. júlí báru stjórnendurnir tveir saman bækur sínar og taldi skipstjóri Nogens skipalestina

Ferill skipalestarinnar QP-13 sem sigldi inn í tundurduflabeltið norður af Straumnesi að kvöldi 5. júlí 1942, og svæði það er bráðabirgðaratsjain á Sæbóli náði til. Tímasetningar eru breskur staðartími, G.M.T. (GÓI, FKE)

Áhöfn Exterminators að störfum við lest 3 á leiðinni til Reykjavíkur 6. júlí 1942. Mikil slagsíða er á skipinu og vel má sjá hvernig brúin var brynvarin gegn byssukúlum óvinaflugvéla. (Hallveig Jónsdóttir Kolsoe)



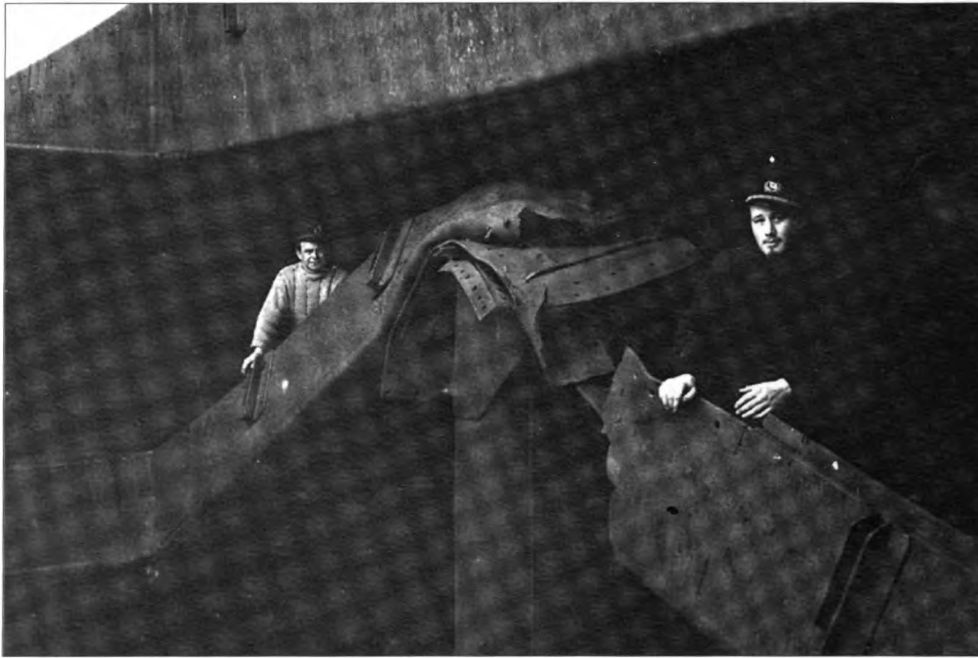
þá vera á 22. lengdargráðu um 21 sjómíllur norð-norðvestur af Horni samkvæmt dýptarmælum. Spurði hann starfsbróður sinn hvort hann hygðist ekki mjókka skipalestina í tvær raðir áður en siglt væri milli Straumness og tundurduflabeltisins. Var þetta fyrsta vísbending sem Hiss skipstjóri á American Robin hafði fengið þess efnis að tundurdufl væru á siglingaleið skipalestarinnar, enda ekki venjan að upplýsa aðra en yfirmenn herskipa um slíkt af öryggisástæðum. Hóf hann þegar að skipa lestinni í tvær raðir.

Er skipalestin var talin vera komin í námunda við Horn um klukkan sex var stefnu hennar breytt til suðvesturs í átt að Straumnesi. Tveimur klukkustundum síðar barst tilkynning frá H.M.S. Niger þess efnis að land hefði sést og skipin væru stödd grunnt norðvestur af Horni. Skyldi skipalestin breyta stefnu í vesturátt til að komast fyrir Kögur og Straumnes.

40 mínútum síðar tilkynnti Niger að landsýn hefði reynst vera borgar-

ísjaki og skyldi stefnunni aftur breytt til suðvesturs til að forðast tundurduflabeltið. Örskömmu síðar sáu menn um borð í togaranum Lady Madeleine hvar H.M.S. Niger sprakk í loft upp. Hafði skipalestin siglt of langt til vesturs og lent inni í syðri enda eystra tundurduflabeltisins er lagt hafði verið 1. júní og teygði sig 50 sjómíllur í norður frá Straumnesi. Var þetta staðfest af ratsjárstöðinni á Sæbóli, sem skráði staðsetningu skipalestarinnar kl. 21.30, 15 sjómíllur í norð-norðvesturátt frá Sæbóli, nærri syðsta hluta vestari tundurduflalagnarinnar sem lögð var þar árið áður. Virðist sem skipin hafi sloppið hjá þeirri lögn, enda mörg tundurduflanna þá horfin eftir nærri heils árs volk í brælu og hafís.

Lentu fimm kaupskipanna á tundurduflum næstum samtímis Niger og sukku, þrjú skip að auki löskuðust en náðu til hafnar. Tundurduflin í þessari lögn voru seguldufl sem lágu fremur djúpt og sprungu undir skipum er sigldu



Botn Exterminators rifnaði mikið og gekk upp í lest 3 af völdum tundurduflsins. Skipið lá í Hvalfirði í 10 mánuði, en langan tíma tók að ákveða hvort gera ætti við það eða ekki. (Hallveig Jónsdóttir Kolsoe)

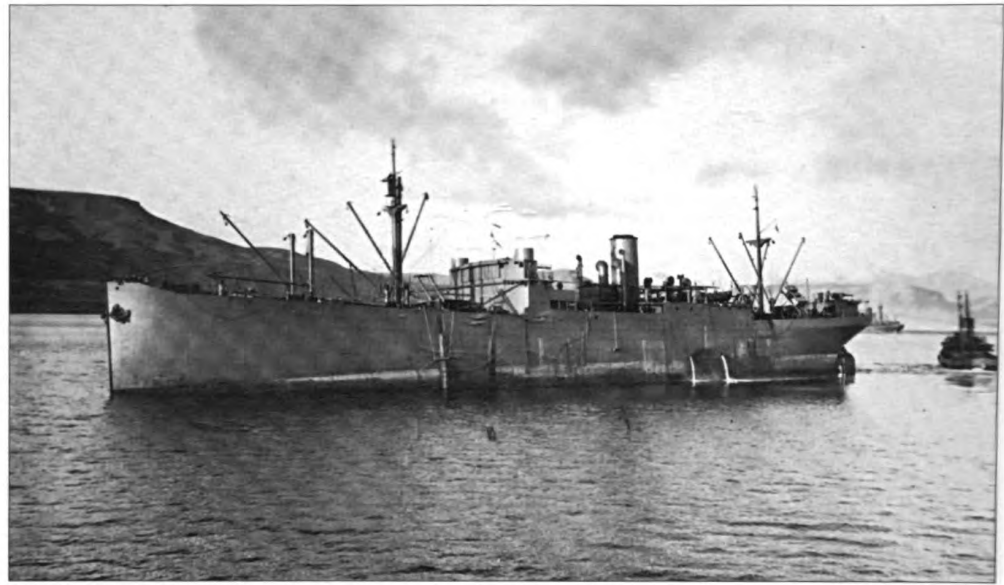
nærri þeim. Margir skipstjórnarmenn héldu að skipalestin hefði orðið fyrir árás kafbáta og hófu vopnuðu togarnir tveir, Lady Madeleine og St. Elstan, umsvifalaust að leita þeirra með hljóðsjám sem strax gáfu svörun líkt og um kafbáta væri að ræða. Vörpuðu þeir djúpsprengjum en hófu brátt að bjarga skipbrotsmönnum. Fylgdarskipið Hussar leiðbeindi nokkrum kaupskipanna inn á Ísafjarðardjúp, en skipstjóri frönsku korvettunnar Roselys ályktaði réttilega að skipalestin hefði lent of vestarlega og inn í tundurduflabeltið. Brá áhöfnin snarpt við og hóf þegar að bjarga skipbrotsmönnum af skipunum sex. Var það ekki auðunnið verk í norðaustan brælu og slæmu skyggni og hættan af tundurduflum allt um kring.

Á sex og hálfri klukkustund tókst áhöfn þessa litla skips að bjarga 179 skipbrotsmönnum við hinar erfiðustu aðstæður. Heimildum ber ekki saman um hve mörgum skipbrotsmönnum var bjargað samtals af

skipunum fimm, en í dagbók yfirstjórnar Bandaríkjahers á Íslandi, sem annaðist skipbrotsmennina er í land kom, er þess getið að tala þeirra hafi verið 218. Lady Madeleine bjargaði 43 skipbrotsmönnum og þess er getið í skeyti Roselys til flotastjórnarinnar í Reykjavík að morgni 6. júlí að St. Elstan hafi bjargað 20. Í sama skeyti er þess reyndar getið að Roselys hafi bjargað 120 og annars staðar kemur fram að togarnir hafi sett skipbrotsmenn um borð í frönsku korvettuna. Er þetta eitt mesta björgunarafrek við Íslandsstrendur og fengu áhafnir skipanna þriggja verðskuldaða viðurkenningu flotamálayfirvalda.

Fyrstu fréttir sem flotastjórninni í Reykjavík bárust af atburðinum bentu til þess að skipalestin hefði hugsanlega orðið fyrir árás kafbáta eða jafnvel herskips. Fljótlega greiddist þó úr málinu og fékk skipherra beitiskipsins Kent, sem var við eftirlitsstörf vestan við tundurduflabeltið, fyrirskipun um

Eimskipið Exterminator sem skráð var í Panama var 6.115 lestir að stærð og smíðað árið 1924. Það var í eigu United States Line og í þjónustu U.S. War Shipping Administration. Nokkrir íslenskir sjómenn réðu sig á skipið til lengri eða skemmri tíma er það lá í Hvalfirði. Kolsoe sigldi því til Bandaríkjana í maí 1943 eftir bráðabirgðaviðgerð en það var dæmt ónytt er þangað kom. (Hallveig Jónsdóttir Kolsoe)



að hraða sér á staðinn. Er björgunarstörfum var lokið sendi hann Lady Madeleine og St. Elstan ásamt togaranum Helgafelli RE-280 sem einnig var á þessum slóðum til leitar að skipum sem kynnu að hafa helst úr lestinni. Leitaði hann sjálfur í vesturátt og óskaði eftir að flugvél yrði send á loft frá Reykjavík í leit að hugsanlegu óvinaherskipi.¹

Norman Pickles var yfirloftskeytamaður á togaranum H.M.S. St. Elstan. Honum sagðist svo frá atburðum þessa eftirminnilega kvölds: „Nokkuð hafði bætt í veðrið en allt virtist með kyrrum kjörum er ég fór af vakt. Eins og venja mín var þegar ég kom af vakt fór ég aftur á til að bursta í mér tennurnar við borðstokkinn bakborðsmegin. Skyggni var mjög lélegt og trúði ég ekki mínum eigin augum er ég sá allt í einu hvar grillti í eitt skipanna þar sem það stóð upp á endann úti í sortanum. Okkur hafði verið sagt að ekki væri óalgengt að menn sæju ofsjónir við slíkar aðstæður. Gaf ég þessu því ekki nánari gaum og hélt áfram að bursta tennurnar þar til viðvörunar-

bjöllur skipsins glumdu nokkrum sekúndum síðar. Hraðaði ég mér þá á minn stað í loftskeytaklefanum sem var aftan við brúna stjórnborðsmegin. Á leiðinni þangað sá ég glampann af byssuskotum á brúarvæng næsta skips.

Þegar ég kom að loftskeytækjunum var kallað úr brúnni og mér skipað að senda flotastjórninni í Reykjavík skeyti þess efnis að nokkur skipanna hefðu orðið fyrir tundurduflum eða tundurskeytum ásamt staðsetningu. Ég svaraði því til að ekki væri hægt að nota dulmál þar sem dulmálslyklar skipsins hefðu runnið út 30. júní. Kom þá skipstjórinn að kallpípunni og skipaði mér að sleppa dulmálinu.

Ég heyrði skipsfélaga mína tilkynna að rússneska skipið Rodina væri að sökkva í grenndinni og að bátar og skipbrotsmenn sæjust í sjónum. Um sama leyti tilkynnti hljóðsjármaðurinn að hann sæi eitthvað í undirdjúpunum og gerði skip okkar djúpsprengjuárás á það sem talið var vera kafbátur áður en við snerum okkur að því að bjarga Rússunum.

Út um kýraugað á loftskeyta-
klefanum gat ég fylgst með fram-
vindu mála og sá nokkuð vel hvað
fram fór stjórnborðsmegin við
skipið. Skipbrotsmenn voru við
skipssíðuna og ég gat heyrt fyrir-
ganginn í félögum mínum á
þilfarinu er þeir drógu þá um
borð. Fleiri flutu á sjónum. Sá ég
þar tvö börn sem virtust lífvana og
flutu lárétt í bjargvestum sínum, ef
til vill vegna þess að vestin voru
ætluð fullorðnum.

Seinna, þegar ég var leystur af
hólmi við loftskeytatækin, fór ég
niður á þilfar til að hjálpa rússn-
esku skipbrotsmönnum niður í
káetuna frammi í skipinu. Þar gátu
þeir hlýjað sér við kolaofn á meðan
föt þeirra voru þurrkuð og reynt
var að nudda lífi í kalda útlími.
Nokkuð spaugilegt atvik átti sér
stað er þriðji vélstjóri kom hlaup-
andi upp í brú og var mikið niðri
fyrir. Í ljós hafði komið er vélstjór-
arnir voru að afklæða og nudda lífi
í skipbrotsmenn í káetu sinni aftur
í skipinu að einn þeirra var kona.
Hvað átti að gera við hana? Hann
fékk fyrirmæli um að koma henni
fyrir í matsal yfirmanna. Síðar frétti
ég að fleiri konur hefðu verið
meðal skipbrotsmanna, þar á meðal
eiginkona rússnesks stjórnarérind-
reka og voru þau foreldrar barn-
anna tveggja sem ég sá í sjónum.

Skyndilega var áhöfnin kölluð til
vopna og stórt herskip birtist í
suddanum. Mikil spennan var í loft-
inu á meðan merkjamaðurinn
skiptist á ljósmerkjum við skipið
sem reyndist til allrar hamingju
vera beitiskipið Kent. Næsta morg-
un er St. Elstan var talið úr allri
hættu voru vélar skipsins stöðvaðar
og yfirmaður af rússneska skipinu
gerði útför þeirra manna sinna sem



*Reidar Kolsoe skipstjóri
og Hallveig Jónsdóttir
gengu í hjónaband 1. maí
1943, skömmu áður en
hann sigldi Exterminator
til Bandaríkjanna. Hann
sneri aftur skömmu síðar
og tók við oliuskipinu
Culpepper og annaðist
oliuflutninga og dreifingu
til skipa hér við land til
stríðsloka. Hann gerðist
íslenskur ríkisborgari og
var skipstjóri á innlendum
og erlendum skipum eftir
stríðið. (Hallveig
Jónsdóttir Kolsoe)*

ekki hafði tekist að blása lífi í og
þeirra er látist höfðu um nóttina.”²

Reidar Kolsoe, sá er nefndur er í
ellefta kafla, var skipstjóri á
Panamaskipinu Exterminator í
þessari orlagaríku ferð. Hafði
skipið lagt upp frá Hvalfirði áleiðis
til Múrmansk í skipalestinni PQ-14
áttunda apríl. Skipin lentu í hafís
og þoku norður af landinu og
sneru flest þeirra aftur til Íslands.
Kolsoe skipstjóri sigldi Extermina-
tor til Rússlands í PQ-16 hálfum
mánuði síðar. Hann ritaði skýrslu
um heimför skipsins: „Rétt í þann
mund er Níger lauk við að senda
skeytið rakst skipið á tundurdufl og
hvarf í hafið á fimm mínútum.
Skömmu síðar sprungu tvö tundur-
dufl undir næsta skipi á stjórn-
borða. Um það bil einni mínútu
síðar henti það sama okkur. Duflíð
sprakk í lest 3 og skipið hallaði
strax mikið á bakborða. Erfitt var
að hafa stjórn á því í krappri bár-
unni, en það flaut þó þótt sjór
mældist í lestum 1, 2 og 3. Við

*Skipbrotsmenn úr QP-13
við komu frönsku korvett-
unnar Roselys til Reykja-
víkur. (NARA 111-SC-
148886)*



tókum stefnuna til lands, en skömmu eftir að tundurduflið sprakk heyrðust tvö eða þrjú dufl springa undir skipum í grenndinni. Fundum við skipalestina aftur um klukkan 11.30 um kvöldið. Lagði skipherrann á fylgdarskipinu til að við héldum inn á Dýrafjörð, en ég taldi að við kæmumst hjálparlaust til Reykjavíkur og var það samþykkt.“³

Romuald P. Holubowicz sem misst hafði skip sitt í PQ-16 eins og áður er getið var nú á heimleið í QP-13 á bandaríska skipinu Hybert eftir viðburðaríka Rússlandsför. Honum sagðist svo frá að strax og viðvörðunarkerki var gefið um borð í Hybert hefði hver og einn tekið sér stöðu, jafnt áhöfn sem farþegar, til að hafa auga með aðvifandi tundurskeytum. „Á næstu mínútum fór allt úr böndum. Skip hófu að skjóta af byssum sínum og fylgdar-

skipin vörpuðu djúpsprengjum. Skip frá okkur sprungu í eldglæringum og reykjarkófi og skyndilega varð gífurleg sprenging undir skutnum á okkar skipi sem skókst gríðarlega og stöðvaðist brátt.“

Þrátt fyrir sjógang og að annað tundurdufl spryngi undir framskipinu stuttu síðar tókst allri áhöfn Hybert og farþegunum, sem voru skipbrotsmenn á heimleið eins og Holubowicz, að komast heilu og höldnu í björgunarbátana. „Þar sem við rerum frá skipinu urðum við vitni að tilkomumiklum endalokum þess. Fyrst seig það nokkuð að aftan en stakk síðan stefninu í þar til það stóð lóðrétt með brúna og allan afturhlutann á lofti. Eftir nokkurt hik var eins og titringur færi um skipið og það stakkt eins og örskot í djúpið og hvarf.“

Eftir um það bil klukkustund í björgunarbátum fundu skipsmenn

á Lady Madeleine þá félagar og hófu björgunarstörf. En í miðjum klíðum barst tilkynning um að kafbáts hefði orðið vart á hljóðsjánni og varð togarinn að skilja helming skipbrotsmanna eftir á reki á meðan hann sneri sér að því að eltast við þennan ímyndaða óvin. Er togarinn sigldi hratt á braut sáu Holubowicz og félagar sér til skelfingar að í hastinu við að komast um borð í björgunarskipið höfðu ræðararnir sleppt árunum í sjóinn, enda vart talið að þeirra væri frekari þörf. Máttu skipbrotsmennirnir nú velkjast í þrjár klukkustundir á reki í haugasjó í opnum og áralausum lífbátum þar til áhöfn Roselys kom þeim til bjargar.

En Romuald Holubowicz átti aftur eftir að verða skipreika á norðurslóðum og vera bjargað til Íslands. Hann skorti enn þá tvo mánuði af siglingatíma sínum til stýrimannsþrófs og nokkru eftir heimkomuna til Bandaríkjanna réð hann sig á Liberty-skipið J.L.M. Curry og kom aftur til landsins í byrjun september 1942 á leið til Rússlands. Þá var síðasta skipalestin um sinn, PQ-18, farin þaðan. Mátti skipið bíða næstu skipalestar í þrjá mánuði í Hvalfirði en hélt þá til Bretlands og þaðan til Rússlands í fyrstu skipalestinu í nýrri röð þeirra á þessari leið. Við komuna til Múrmansk lá skipið í mánuð og beið losunar. Losunin tók þrjár vikur. Á heimleiðinni í byrjun marsmánaðar hreppti skipalestin, sem Liberty-skipið sigldi í, aftaka-veður og brotnaði skipið Curry nánast í tvennt svo varð að sökkva því. Bjargaði togarinn Northern Gem áhöfninni og flutti til Seyðisfjarðar. Það varð síðasta heimsókn



Holubowicz til Íslands, en hann varð síðar stýrimaður á skipum á Kyrrahafi til stríðsloka.⁴

Atburðir þessa kvölds fóru ekki fram hjá fólki í Aðalvík, sem fylgdist með útvarpsfréttum af talningu í alþingiskosningunum sem fram fóru þennan dag. Var það hald manna að mikil sjóorrusta væri háð skammt undan landi, svo miklar voru drunurnar er tundurduflin sprungu og áhafnir skipanna skutu af fallbyssum og slepptu djúpsprengjum á ímyndaða kafbáta. Nokkrir síldarbátar á norðurleið

Breskir sjóliðar flytja slasaða skipbrotsmenn frá borði Roselys. Breskur og bandarískir hermenn standa á bryggjunni og franskur sjóliðsforingi ásamt kaþeini í breska flotanum fylgjast með á þilfari korvettunnar. Djúpsprengjur sjást greinilega í rennum sínum í skut skipsins og ein af smærri gerð, sem skotið var úr sérstökum sprengivörpum, við horn þilfarshússins. (NARA 111-SC-148889)



Charles de Gaulle, hershöfðingi frjálstra Frakka, heiðrar Vaisseau A. Bergeret, skipherra á Roselys, og áhöfn hans fyrir vasklega framgöngu árið 1943. Næstur á myndinni er Maurice Giret sem var ungur sjóliðsforingi á Roselys og átti eftir að ná flotaforingjatígn. (Service Historique de la Marine)

höfðu leitað vars á Aðalvík vegna brælnunnar. Flutti Jón Magnússon á Borg á Sæbóli Jack Lewis, yfirmann ratsjárstöðvarinnar á Darra, yfir að Látrum þar sem hinn síðarnefndi fékk Halldór Sigurðsson til að halda út á báti sínum, Vébirni ÍS-14, og freista þess að bjarga skipbrotsmönnum. Til öryggis skildi Halldór hluta áhafnar sinnar eftir í nótabátunum inni á læginu að Látrum. Fáeinir menn fundust, en munu allir hafa verið látnir. Eftir nokkra stund kom korvettan Roselys þar að á leið til lands og tók við líkunum.⁵

Tundurduflasæðarinn H.M.S. Niger hafði verið við störf á Barentshafi og Hvítahafi frá því í febrúar. Auk hans sukku þetta

örlagaríka kvöld rússneska skipið Rodina sem áður er nefnt og bandarísku skipin Hybert, Heffron, Massmar og John Randolph. Framhluti Johns Randolphs, sem var nýtt Liberty-skip, fannst á reki út af Önundarfirði daginn eftir og var dreginn inn á fjörðinn og síðan til Reykjavíkur þar sem hann lá í fjörunni á Gelgjutanga þar til eftir stríð. Skip Kolsoes, Exterminator, komst til hafnar af eigin rammleik þrátt fyrir miklar skemmdir og lá í Hvalfirði í 10 mánuði til viðgerðar. Tvö önnur skip skemmdust minna.

Þessi örlagaríki atburður var versta áfall bandamanna við Íslandsstrendur í allri styrjöldinni ef undan er skilið þegar Bismarck grandaði Hood, sem reyndar var

200 sjómílum undan Reykjanesi. Óvíst er hversu margir sjómenn fórust undan Straumnesi þessa nótt. Alls mun á fimmta hundrað manns hafa verið á skipunum sex sem fórust, þar á meðal fjölmargir skipbrotsmenn af öðrum skipum sem sökkt hafði verið í fyrri skipalestum og voru nú á heimleið. Með H.M.S. Niger fórust 80 menn auk 39 skipbrotsmanna af breska beiti-skipinu H.M.S. Edinburgh sem þýskur kafbátur hafði grandað á vesturleið í byrjun maí.

Fjöldi þeirra er þarna létu líf sitt var því ekki undir tvö hundruð. Allmörg lík rak á land á Ströndum næstu vikurnar ásamt miklum reka úr skipunum. Liggja flök þeirra á 60-70 metra dýpi 10-12 sjómílur norður af Straumnesi og aðeins austur undir Hafnarál.

Ritaði breska flotastjórnin Halldóri Sigurðssyni þakkarbréf nokkru síðar fyrir björgunaraðgerðir hans og áhafnarinnar á Vébirni.⁶

Heimildir:

1 ADM 199/númer skjals óþekkt: Admiralty War Diary, vol. 98, bls. 155, 189, 215, 278; Sama: Vol. 99, bls. 365, 366; ADM 237/176: Admiral Commanding Iceland til Secretary of the Admiralty, Report on Convoy QP-13, 12. júlí 1942 ásamt viðeigandi skeytum; NHC: Commandant U. S. Naval Operating Base Iceland til Commander-in-Chief U.S. Fleet, Convoy

QP-13, Loss of Ships on July 5, 1942, 18. júlí 1942; NHC Interviews and Statements, WW II, Box 12: Commander Task Force Twenty Four til Commander-in-Chief U.S. Fleet, Interview with Lieutenants Grotenrath, Anderson, McDorrell, Gitson and Guibert of the Naval Reserve, 25. júlí 1942; Maurice Giret: „L'histoire d'un sauvetage“, tímaritið Cols Bleus, ágúst 1992; Sami: Bréf til höfundar 12. júlí 1994; Contre-Admiral Kessler, Chef du Service historique de la Marine, Armées: Bréf til höfundar 5. mars 1996; NARA, RG 338, Iceland Base Command: Record of Events, 6. júlí 1942; Robert Carse: *A Cold Corner of Hell. The Story of the Murmansk Convoys 1941-1945.* (New York 1969), bls. 125-136; British Mining Operations, bls. 157-158.

- 2 Norman Pickles í Preston, Lancashire: Bréf til höfundar 14. júlí 1997. Skýrsla yfirmanns breska flotans í Reykjavík til flotastjórnarinnar staðfestir að áhöfn St. Elstan hafi bjargað þremur konum af es. Rodina og var ein þeirra eiginkona rússneska flotamálafulltrúans í London. Aðrar heimildir sem vitnað er í að ofan greina frá því að hann og kona hans og börn þeirra tvö hafi verið farþegar á skipinu, en þar er því haldið fram að bæði börnin og móðirin hafi farist.
- 3 Reidar Kolsoe: Record of trip from Murmansk to Reykjavik, Iceland, 9. júlí 1942. Afrit af skýrslunni í varðveislunni eigin konu hans, Hallveigar Jónsdóttur Kolsoe.
- 4 Handritadeild Imperial War Museum, London, 91/31/1: Frásögn R.P. Holubowicz.
- 5 Jón Magnússon, Ísafirði: Viðtal við höfund í júlí 1988; Baldur Jónsson, Garðabæ: Viðtal við höfund 12. desember 1995; Sturla Halldórsson og Bjarni Hansson, Ísafirði: Viðtal við Rebekku Stúgisdóttur og Konráð Bjarnason fyrir hönd höfundar í júnílok 1995; Magnús Guðmundsson, Bolungarvík: Viðtal við höfund 26. júní 1995.
- 6 Bréf Torfa Hjartarsonar, bæjarfógeta á Ísafirði, til Halldórs Sigurðssonar skipstjóra, 25. ágúst 1942, í vörslu Sturlu Halldórssonar.

Vígbarðar í Hvalfirði

Í öðrum og sjötta kafla er fjallað um norðurgæslu breska flotans sem annaðist eftirlit á ytri hafnbannslínunni á Grænlandsundi og milli Austfjarða og Færeyja. Hlutverk þessa eftirlits var ekki einasta það að stöðva hafnbannsbrjóta á leið þeirra til Þýskalands heldur og að stöðva útrás orrustu- og víkingaskipa þýska flotans sem bandamenn óttuðust ávallt að sæktu suður fyrir land og herjuðu á skipaleiðirnar á Atlantshafi eins og veturinn og vorið 1941. Voru beiti-skip breska flotans stöðugt við eftirlit á þessum slóðum og sóttu eldsneyti og birgðir m.a. til Hvalfjarðar. Þá var orrustuskipum meginflotans stefnt til landsins þegar hættu var talin á ferðum og einnig bandarískum herskipum sem studdu við bakið á heimaflotanum þegar hann þurfti að senda skip sín til verkefna annars staðar.

Til að auðvelda eftirlitið og hindra skipaferðir Þjóðverja um þessi hafsvæði voru gerðar áætlanir um lagningu tundurduflabelta á þessum slóðum. Var brugðið á þetta ráð þegar ljóst var að áætluð tundurduflagirðing milli Skotlands og Noregs, lík þeirri sem lögð hafði verið í fyrri heimsstyrjöldinni, myndi ekki gera tilætlað gagn eftir hernám Noregs. Með falli Frakklands vorið 1940 hófu skip á leið til austurstrandar Bretlands að sigla norður fyrir Skotland. Tundurduflagirðingar til verndar þessum skipaleiðum voru því lagðar með austurströnd Bretlandseyja og hafin lagning slíkrar girðingar milli



Orkneyja og Austfjarða sem jafnframt átti að hindra siglingar óvina-herskipa og -kafbáta. Þá skyldu lögð tundurduflabelti undan Vestfjörðum í sama skyni.

Fyrstu duflin voru lögð norðvestur af Straumnesi í nóvember 1940 og með fram Austfjörðum í desember sama ár. Lögðu Bretar tugþúsundir dufla á þessu svæði fram til ársins 1943 er því var hætt. Þröngum skipaleiðum var haldið opnum næst landi og gættu þeirra vopnaðir togarar ásamt beitiskipum Norðurgæslunnar.

Eins og áður hefur verið getið voru fyrstu tundurduflin lögð undan Vestfjörðum 26. nóvember 1940. Skyldi tundurduflagirðingin ná út að 100 faðma dýptarlínunni ef ísalög leyfðu. Voru þar á ferð skipin Southern Prince, Port Quebec, Agamemnon og Menestheus, stór

Tundurdufl lögð við Ísland að vetri. Duflin sitja á steypu akkeri sem sökk til botns og hélt duflinu föstu á fyrir fram ákveðnu djúpi. Málverk eftir Sir Muirhead Bone (1876-1953). (IWM LD-1932)

kaupskip sem flotinn hafði tekið í sína þjónustu og útbúið sérstaklega til lagningar tundurdufla á fjarlægum miðum þar sem ekki var að vænta mikillar hættu af óvinaskipum. Lögðu þau 2.049 snertiduflum í tveimur röðum á þriggja metra dýpi í norðausturátt sex sjómílur frá Straumnesi um Kögurgrunn og 35 sjómílur frá landi. Áttunda desember lögðu sömu skip 2.030 snertiduflum í línu skammt undan landi milli Glettinganess og Hvalbaks til varnar Seyðisfirði. Var sú lögn nyrsti hluti tundurduflalagnarinnar milli Íslands og Færeyja sem lá í margföldu beltí milli 300 faðma dýptarlínanna eftir endilöngum Íslands-Færeyjahrygg og yfir Rósagarðinn.

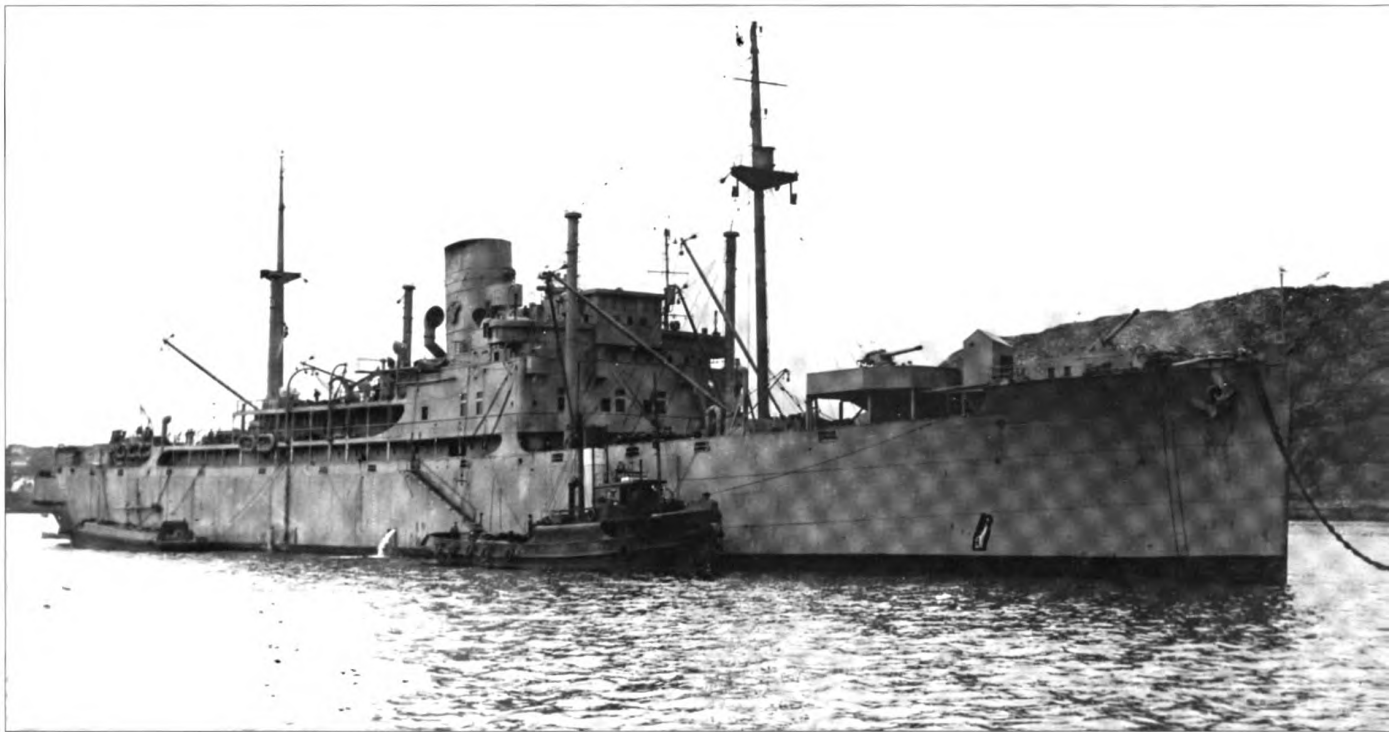
Vorið eftir þegar, búist var við útrás Bismarck, var ákveðið að lengja lögnina fyrir Vestfjörðum í átt að Ísröndinni. Vitað var að ísinn hafði tekið sinn toll af tundurduflunum frá því um haustið og skyldi endurnýja og lengja þessa lögn í átt að Ísröndinni og mjókka þannig hugsanlega leið þýsku herskipanna og auðvelda eftirlit með ferðum þeirra. Var lögnin lengd um 16 sjómílur til vesturs er Southern Prince, Port Quebec og Menestheus lögðu þar 1.520 snertiduflum þvert yfir Halamið og á tuttugu og tveggja sjómílna löngu svæði í norðvesturátt norðan við Kögurgrunn.

Er þessu fór fram stakk Wake-Walker flotaforingi, yfirmaður fyrstu beitiskipadeildarinnar sem annaðist eftirlitið vestur af landinu, upp á því að honum væri auðveldað starf sitt með lagningu stuttrar tundurduflagirðingar í stefnu 340 gráður frá stað 5,5 sjómílum vestur af Horni. Flotastjórnin tók vel í

þetta og fékk sjómælingaskipinu H.M.S. Scott það verkefni að kanna aðstæður til lagningar dufla á þessum slóðum eins langt í átt til Grænlands og Ísröndin leyfði. Ekkert varð þó úr frekari framkvæmdum fyrr en vorið 1942 er aðstæður undan Hornströndum leyfðu.

Fyrsta júní lögðu sömu skip auk H.M.S. Adventure, sem var eina skip flotans sérstaklega smíðað til þess arna, 2.332 segulduflum á 8-9 m dýpi á 51 sjómílu langri línu í norðurátt frá stað rétt vestan við og 5 sjómílum frá Straumnesi til að koma í stað tundurduflanna sem lögð höfðu verið á þessum slóðum árið áður og gert var ráð fyrir að hefðu orðið hafís að bráð um veturinn.

Í ágúst 1942 lögðu sömu skip enn eina tundurduflagirðinguna rétt austan við þá síðustu, en vitað var að norðurendi hennar hafði orðið fyrir skemmdum af völdum hafíss um sumarið. Lögð voru 2.333 seguldufl á 8-9 m dýpi eins og fyrr á 38 sjómílna kafla djúpt norður af Kögri. Síðasta lögnin í tundurduflagirðingunni undan Straumnesi var loks lögð sumarið 1943. Fresta varð þessari framkvæmd vegna rekíss fram í miðjan ágúst. Sextánda þess mánaðar lögðu Agamemnon, Port Quebec og Menestheus 1.406 segulduflum á 32 sjómílna leið austan við síðustu lögn frá árinu áður. Lauk þar með tundurduflalagningum fyrir Vestfjörðum. Flotastjórnin hætti tundurduflalögnnum á þessum norðlægu slóðum í september sama ár þegar hún hafði ályktað að takmarkaður árangur tundurduflagirðingarinnar, sem var í eðli sínu varnarráðstöfun, í öryggi siglinga bandamanna á Atlantshafi réttlætti



ekki þann skipakost og mannafla er hann krafðist og skip flota-deildarinnar voru send til þarfari verka.¹

Nú er talið að tundurduflalögnin undan Straumnesi muni hafa orðið einum þýskum kafbáti að grand. Allir þýskir kafbátar urðu að fara um sundin milli Grænlands og Skotlands í jómfrúrfærð sinni út á Atlantshaf og til hafna í Frakklandi. Nokkrir þessara báta voru sendir vestur Grænlandssund til að kanna veðurfar og legu hafíssins á þessum slóðum. Í september 1942 var þremur kafbátum, U-253, U-610 og U-620, sem voru á leið út á Atlantshaf, stefnt norður fyrir land í veg fyrir skipalestina QP-14 sem var að koma að austan og búist var við að stefndi vestur fyrir land. Tóku þeir sér stöðu djúpt norður af landinu 21. september en er fréttist af ferðum skipalestarinnar skammt sunnan við Jan Mayen daginn eftir var þeim skipað að

færa sig nær landi undan Hornströndum. Af skipalestinni er það að segja að hún hélt austur fyrir land og beint til Skotlands. Að kvöldi 24. september tilkynnti U-610 um ferðir þriggja skipa á austurleið norður af Vestfjörðum. Var öllum bátunum þremur þá skipað að granda þeim og halda síðan áfram djúpt suður með Vestfjörðum og út á Atlantshaf. Lengi var talið að kafbátur sem breskur Catalinaflugbátur réðst á djúpt norður af Langanesi 23. september hefði verið U-253 og þar hefði hann mætt örlögum sínum. Síðari rannsóknir leiddu í ljós að þar var á ferð kafbáturinn U-255 sem þremur dögum fyrr hafði sökkt ameríska kaupskipinu Silver Sword sem sigldi í PQ-17 til Rússlands. Laskaðist kafbáturinn við árás flugvélarinnar en sökk ekki. Ekkert spurðist frekar til U-253 og er hann talinn hafa rekist á tundurdufl út af Straumnesi líkt og skip QP-13 sex vikum fyrr.²

H.M.S. Southern Prince var stærst níu skipa sem breski flotinn tók í sína þjónustu til tundurdufla-lagna í stórum stíl á fjarlægum slóðum. Skipið var rúmlega ellefu þúsund brúttórumlestir að stærð og smíðað árið 1929. 560 tundurduflum var komið fyrir í skipinu á sérstökum færðingum og rennt útbyrðis í skut þess. (IWM A-9986)

Ratsjárstöð við Grænlandssund

Önnur ráðstöfun sem gripið var til í þeim tilgangi að auðvelda eftirlit með siglingum þýskra bryndreka var að nýta ratsjártæknina til eftirlits með ströndum fram. Grundvallaratriði ratsjártækninnar voru kunn vísindamönnum er störfuðu að rannsóknum í fjarskiptatækni þegar á öndverðri öldinni. Á árunum fyrir stríð tókst vísindamönnum á vegum breskra hernaðaryfirvalda að þróa ratsjártæknina nokkuð og koma upp neti langdrægra ratsjárstöðva til eftirlits með ferðum flugvéla undan ströndum Bretlandseyja. Fljótlega varð og ljóst að ratsjár komu að góðu gagni við að staðsetja skip á höfum úti og sem miðunartæki fyrir fallbyssur og loftvarnabyssur. Svipaðar rannsóknir voru einnig stundaðar í öðrum löndum svo sem í Bandaríkjunum, Þýskalandi og Japan.

Vísindamenn breska og bandaríska flotans einbeittu sér í fyrstu að ratsjám til loftvarna fyrir skip. Tækni þessi var frumstæð í fyrstu. Tækjabúnaður var fyrirferðarmikill og viðkvæmur og þau tíðnisvið er rannsökuð voru miðuðust fyrst og fremst við þær tíðnir sem tækni þess tíma leyfði. Bylgjur á þeirri tíðni gáfu ekki nægjanlega nákvæma mynd og voru ekki langdrægar. Þróun varð þó ör, sérstaklega eftir að breskum vísindamönnum tókst að smíða nýjan, öflugan sendilampa (Cavity Magnetron) á örbylgjusviði (10 cm /3.000mHz) og búnað til móttöku á endurvarpi svo stuttra bylgna. Ratsjár á örbylgjusviði gáfu miklu nákvæmari mynd auk þess að vera mun öflugri, fyrirferðarminni og áreiðanlegri. Þess má geta að örbylgjuofninn,

ómissandi áhald á flestum heimilum, er byggður á samskonar sendilampa.

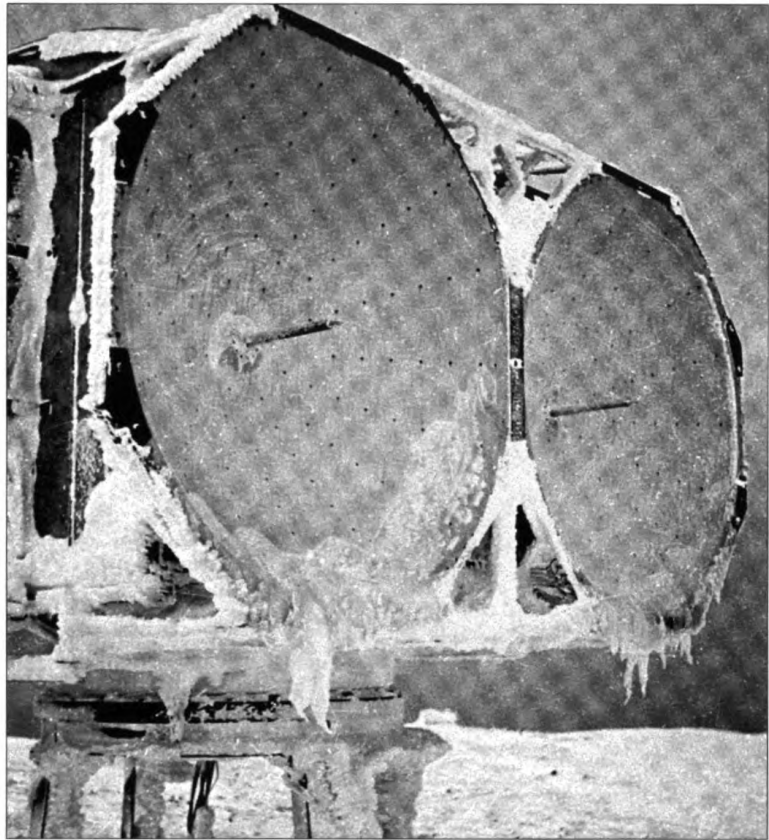
Framleiðslugetan var þó takmörkuð og ratsjárnvæðing breska flotans því hæg í fyrstu. Deildu bresk yfirvöld þessari nýju uppfinningu ásamt fleirum strax árið 1940 með bandarískum stjórnvöldum sem hófu eigin þróun hennar og framleiðslu í stórum stíl í bandarískum verksmiðjum. Brátt var unnt að búa smærri skip þessum mikilvægu tækjum sem einnig urðu ómissandi í flugvélum, einkanlega við kafbátaleit. Þá hugkvæmdist mönnum að nýta ratsjár til eftirlits með ferðum skipa í námunda við herskipalægi jafnt sem þröng sund er óvinaskip yrðu að fara um til árása.

Þjóðverjar höfðu einnig þróað ratsjártæknina nokkuð þótt á annan veg væri. Herfræði þeirra var miðuð við sókn fremur en vörn og því skipaði ratsjártæknin ekki samþærilegan sess og hjá Bretum sem litu á hana sem mikilvægt varnartæki, og áttu enda undir högg að sækja lengi framan af. Á sama hátt skorti á samvinnu og samræmt átak með vísindamönnum og herstjórninni í Þýskalandi, ólíkt því sem raunin varð í Bretlandi. Ratsjártækni í þýska flotanum þróaðist í samræmi við þetta og fyrst og fremst til að miða fallbyssum bryndrekanna. Voru Þjóðverjar reyndar fyrstir manna til að búa herskip ratsjá þegar árið 1936 er slíkri miðunarratsjá var komið fyrir um borð í vasaorrustuskipinu Graf Spee. Skammdrægi slíkrar ratsjár er talin hafa átt sinn þátt í hve þróunin varð hæg hjá Þjóðverjum. Ratsjá af þessari gerð (með 80 cm bylgjulengd) var um borð í Bismarck, en dró aðeins um 6-10 sjómílur. Er leið á styrjöldina tóku Þjóðverjar að

hagnýta sér þessa tækni betur en skorti framleiðslugetu til að koma nægjanlegum fjölda góðra ratsjártækja í samræmda notkun svo skipt gæti sköpum. Loftvarnir Þýskalands á síðari styrjaldarárunum, er sprengjuflugvélar bandamanna herjuðu þúsundum saman á borgir og iðnaðarsvæði byggðust á fullkomnum ratsjám, en skortur á orrustuflugvélum og þjálfuðum flugmönnum ásamt gríðarlegum yfirburðum bandamanna í lofti ollu því að ratsjárkerfið mátti sín lítils.

Breska flotastjórnin ákvað að hagnýta hina nýju tækni til að verja flotabækistöðvar, stöðva hafnbannsbrjóta og finna óvinakafbáta. Óvíst var um árangur af þessu starfi í upphafi svo eiginlega var um rannsóknarverkefni að ræða. Fyrstu sex stöðvunum var komið upp á norðurströnd Skotlands, Orkneyjum og Hjaltlandi. Í ljós kom að líkurnar á að finna kafbáta á þeim slóðum voru afar litlar og lítið hægt að gera á þeim tíma gegn þeim sökum skorts á flugvélum, skipum og samræmdum aðgerðum. Þá fóru þýskir hafnbannsbrjótar aðrar leiðir. Á hinn bóginn komu þessar stöðvar að góðum notum þegar örbylgju-ratsjár komust í gagnið við að finna flugvélar er flugu mjög lágt til árása á herskipalægin á þessum slóðum og langdrægari loftvarnaratsjár flughersins gátu ekki greint.

Til að bæta enn frekar gæslu skipaleiðanna um sundin milli Grænlands og Skotlands var ákveðið sumarið 1941 að koma upp ratsjástöðvum á Íslandi og í Færeyjum. Skyldi ein stöð reist á Vestfjörðum til eftirlits með Grænlandsundi og ein stöð á Eiði í Færeyjum. Edward Thomas, liðsforingi í njósnadeild flotans í Reykjavík, fór



ásamt ratsjársérfræðingi frá flughernum í leiðangur um norðanverða Vestfirði í júlímánuði og kannaði aðstæður fyrir ratsjástöð. Mæltu þeir með staðsetningu á Kögri eða Straumnesfjalli, enda þyrfti ratsjain að standa hátt þar sem sjá mætti vítt yfir. Ratsjástöðinni var hins vegar valinn staður á hnjúknum Darra skammt innan við Ritaskörð þar sem hæst ber upp af Grænuhlíð sökum þess hversu stutt var í byggð á Sæbóli í sunnanverðri Aðalvík.

Strandverðir breska flotans höfðu starfað á Sæbóli frá vormánuðum 1941. Vorið 1942 var komið upp bráðabirgðaratsjá á Sæbóli og nefndist hún „tilraunastöð flotans nr. 7“, enda sú sjöunda í röðinni af ratsjástöðvum flotans. Starfslið stöðvarinnar hafðist við í skálaverfi er reis í landi Garða. Sjón-

Disklaga loftnetskermar eldri ratsjárinnar á Darra voru búnir hitunarbúnadi sem bræddi snjó og ís sem stöðugt vildi setjast á þá og truflaði starfsemi ratsjárinnar. Annar diskurinn var sendiloftnet en hinn nam endurkast. Tvö loftnetspör voru á litlum skúr sem hjósti tækjabúnadinn og stjórnmendur hans og mátti snúa honum að vild á undirstöðunni sem var undan fallbyssu. (Historical Radar Archive)



Nýja ratsjain á Darra var af gerðinni 277S sem var af nýrri kynslóð, mun öflugri og fyrirrennari nútíma siglingaratsjár. Loftnetið var tvöfalt, efri hlutinn með lokuðum spegli fyrir leitargeislann og neðri hlutinn með opnum spegli fyrir geisla svarratsjárinnar sem greindi endurvarp frá vinveittum skipum og hringsnerist ofan á ratsjárhúsinu þar sem stjórndur hennar rýndu í skjáina. (Historical Radar Archive)

svið frá stöðinni var afar takmarkað á þessum stað, eða aðeins út víkina til norðurs, en þaðan mátti fylgjast með skipaumferð nærri landi undan Straumnesi eins og getið er í 15. kafla. Um sumarið var hafist handa við að reisa fyrirhugaða ratsjá uppi á fjallinu þar sem sjónsviðið yrði mun víðara.

Nýja ratsjain á Darra var af gerðinni 273M sem var endurbætt gerð 271-örbylgjuratsjárinnar, ætluð til notkunar um borð í stórum her-skipum. Ólíkt því sem ratsjár-notendur eiga nú að venjast sýndi ratsjá þessa tíma ekki fullkomna mynd af umhverfinu í láréttum fleti á einum skjá. Skjáirnir voru tveir og sýndi annar í hvaða átt loftnetið beindist og á hinum kom fram fjarlægðin að þeim hlut sem var í sigtinu. Oft kom stefnan ekki fram á skjá, heldur var hún lesin af mæli tengdum snúningsbúnaði ratsjár-loftnetsins. Var erfiðleikum bundið

að fylgjast þannig með mörgum skipum í einu, nema loftnetinu væri beint sitt á hvað í átt að þeim. Lárétt mynd á einum skjá kom ekki fram fyrr en með næstu kynslóð ratsjártækja og loftnetum sem hringsnerust eins og nú þekkest.

Þróun ratsjárinnar var haldið áfram af kappi. Vorið 1943 kom fram ný og mun öflugri örbylgjuratsjá. Sendistyrkur hennar var 500 kW, sem var margfaldur styrkur eldri gerðar. Það er til marks um þá áherslu er breski flotinn lagði á eftirlitið með skipaferðum Þjóðverja út á Atlantshaf um Grænlandssund að þegar í stað var ákveðið að koma þessari nýju ratsjá fyrir á hnjúknum Darra þá um sumarið, ári áður en almennt var farið að koma henni fyrir um borð í skipum. Nefndist sú gerð þessarar nýju ratsjár sem komið var fyrir á landi 277S og var hún fyrirrennari nútíma siglingaratsjár.

Um 50 sjóliðar starfræktu ratsjárstöðina á Darra. Skiptust þeir á um að starfa í stöðinni uppi á fjallinu, þar sem risu nokkrar sambyggðar byggingar. Þess á milli dvöldu þeir í skálahverfi sínu á Sæbóli þar sem einnig var loftskeytastöð sem annaðist fjarskipti við skip undan Vestfjörðum og Norðurlandi.³

Skipalægið

Sumarið 1941, eftir að H.M.S. Hood var sökkt, héldu önnur bresk orrustuskip áfram að koma til Hvalfjarðar á milli þess sem þau veittu skipalestum vernd suður af landinu. H.M.S. Ramilles annaðist fylgd með skipalestum frá Halifax fyrri hluta ársins og kom skipið nokkrum sinnum til Hvalfjarðar. Það var staðsett í Hvalfirði í um sex

vikur um sumarið. Harry C. Teale og Alfred Holbrook voru í áhöfn skipsins. Þeim þótti heimsóknir til Íslands talsvert frábrugðnar heimsóknum skipsins til Halifax. Þar tóku heimamenn sjóliðunum ungu opnum örmum og buðu þeim inn á heimili sín.

Harry og félagar hans áttu í fyrstu erfitt með að átta sig á viðtökum Reykvíkinga sem sýndu þeim fálæti og virtust fráhrindandi. Sjóliðarnir voru sjálfum sér nógir en leituðu tilbreytingar í landi eftir langar og leiðinlegar sjóferðir. Flestir féлага Harrys voru ungir fjölskyldumenn sem kallaðir höfðu verið til herþjónustu og hefðu ekkert kosið fremur en að fá að vera heima hjá sér og lifa eðlilegu lífi. Þeir áttuðu sig þó á afstöðu landsmanna er bóndi einn í Hvalfirði sem þeir vinguðust við útskýrði fyrir þeim að frá sjónarhóli heimamanna væru þeir óboðnir gestir sem hefðu gert innrás í landið. Þá afstöðu gátu Harry og félagar vel skilið og virtu hana.

Lífið á skipsfjölgat verið nokkuð leiðigjarnt er skipið lá aðgerðalaust í firðinum og áhöfnin hafði lítið af öðru fólki að segja langtímum saman. Er færi gafst frá skyldustörfum skruppu þeir gjarna í land og gengu á Þyril eða upp að fossinum Glymi. Þar virtist styrjöldin, sem háð var svo grimmilega, vera í órafjarlægð frá lognkyrrum firðinum.

Albert Holbrook minntist þess að hann og félagar hans hefðu rutt svæði fyrir lítinn fótboltavöll í Hvítanesi. 1.200 manna áhöfn var á Rammilles. Fyrir almenna borgara sem skyndilega voru kallaðir til starfa í flota Bretakonungs var margt að læra. Var sumt nokkuð framandi þeim félögum, en allt



Sigurður Helgason, bóndi á Þyrli, ásamt börnum sínum Guðrúnu, Helga og Sigrúnu með skipverja af H.M.S. Rammilles sumarið 1941. (Harry C. Teale)

hafði sinn tilgang og gamlar hefðir í heiðri hafðar í hvívetna. Sjóliðarnir sváfu í hengirúmum sem hver og einn fékk úthlutað í upphafi. Mikilvægt var að hengja rúmið rétt upp og ef það var gert var það notalegt fleti sem veitti góða hvíld, sérstaklega í veltingi. Þá voru lík sjóliða sem létust af einhverjum orsökum í hafi saumuð inn í hengirúm þeirra með keðjuhlekk eða öðru til þyngingar og þeim veitt útför í hafi. Mikið var lagt upp úr hreinlæti um borð í herskipum þar sem menn bjuggu þröngt svo ekki sköpuðust skilyrði fyrir sjúkdóma. Gerði skipherrann vikulega könnun á vistarverum áhafnarinnar.

Rommskammti var úthlutað stundvíslega klukkan 10.30 á hverjum morgni. Var það gömul hefð frá tímum seglskipanna þegar aðbúnaður sjómanna var annar en síðar varð og mikið af vinnu þeirra fór fram á þilfari og í reiða, oft í kalsaveðri. Rommskammturinn var

D.R. Bain kasteinn við liðskönnun um borð í einum tundurspilla sinna, H.M.S. Beduin, í Hvalfirði í október 1941. Lengst til vinstri stendur foringjaefni og fylgist með liðskönnuninni. Sjóliðsforingjar hófu feril sinn sem foringjaefni og hlutu þjálfun frá unga aldri við störf um borð í herskipum. (IWM A-5960)



um 0,7 dl af sterku rommi sem blandað var vatni. Gátu sjóliðarnir valið um rommskammt eða lítils háttar launaauka í hans stað. Kusu margir launaaukann fremur en hressinguna. Harry Teale hafði þann starfa um tíma að mæla út rommskammtinn fyrir félagi sína undir vökulu auga eins af yfirmönnum og gengi eitthvað af var því skvett fyrir borð.

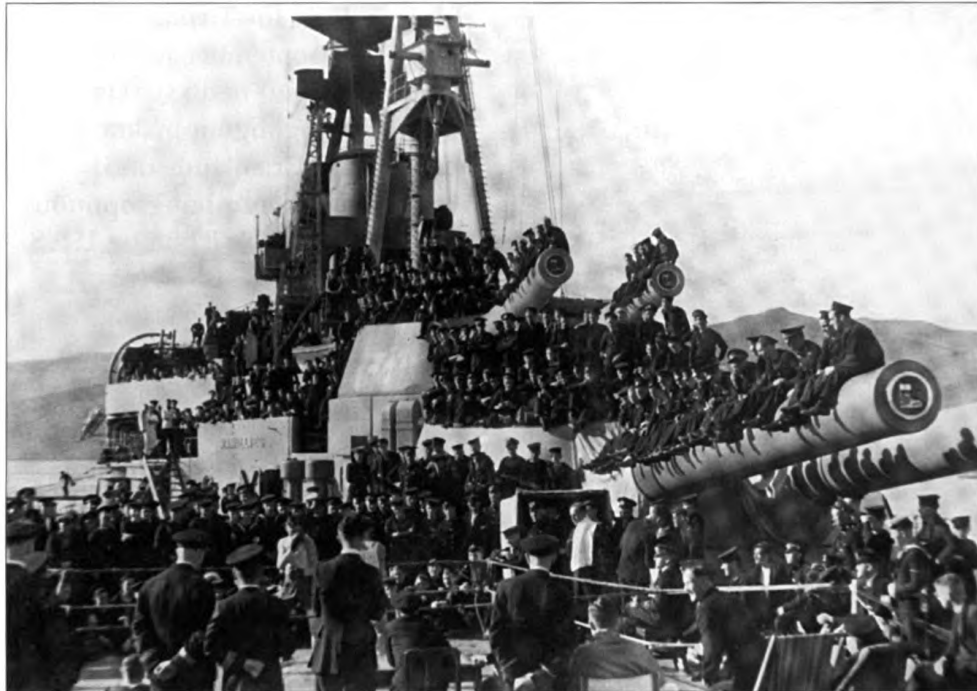
Hluti af launum sjóliðanna var ætlaður til að sjá þeim fyrir einkennisfatnaði. Þannig var hver og einn ábyrgur fyrir sínu og varð að endurnýja sjálfur það sem úr sér gekk.

Prestur var í áhöfn allra stærri skipa líkt og orrustuskipa. Hélt hann guðsþjónustur á sunnudögum og kenndi þeim sjóliðum kristin fræði sem þess óskuðu auk þess sem hann veitti áhöfninni andlegan styrk.

Auk venjulegra sjóliða var nokkur fjöldi landgönguliða flotans í áhöfn Ramilles eins og annarra stærri

herskipa. Landgönguliðar eru í raun bæði hermenn og sjóliðar og annast öryggisgæslu á skipsfjöllum auk þess að vera einskonar sérsveit sem sækir á land í orrustu. Forðum daga, þegar sjómennskan var harðfengnari og margir sjómenn voru neyddir í flotann gættu landgönguliðarnir þess einnig að áhöfnin risi ekki upp og gengi milli bols og höfuðs á yfirmönnum skipsins.

Yfirsjónir var hegnt fyrir á eftirminnilegan hátt svo menn hlýddu fyrirskipunum möglunarlaust þrátt fyrir að þær virtust einkennilegar. Er þetta liður í þjálfun sjóliða og hermanna. Í orrustu getur líf manns og félagi hans oltið á því að farið sé eftir yfirmælum fuðlaust og ákveðið og enginn tími til að draga gildi þeirra í efa. Sú var einnig ástæða þess breiða bils sem var milli yfirmanna og undirmanna. Þá má ekki gleyma líkamspjálfun sem stund-uð var daglega á stærri skipum flotans sem liður í að viðhalda starfsþreki og heilbrigði áhafnarinnar.⁴



Áhafnir herskipa reyndu gjarna með sér í ýmsum kappleikjum. Hnefaleika-keppni á þilfari orrustuskipisins Ramilles í blíðviðri í Hvalfirði sumarið 1941. (Albert Holbrook)

Beitiskipin sem önnuðust eftirlitið undan Vestfjörðum og Austfjörðum höfðu reglulega viðdvöl í Hvalfirði til að taka vistir og eldsneyti. Voru þau við gæslustörf í um það bil eina viku í senn. Undan Vestfjörðum sigldu skipin fram og aftur á svæði milli Ísrandarinnar og lands vestan tundurduflagirðingarinnar við Straumnes og austan hennar út af Húnaflóa og Norðurlandi. Fyrir Suðausturlandi héldu þau sig sunnan við tundurduflabeltið sem lá til Færeyja.

Flotadeildir orrustu- og flugmóðurskipa höfðu þar einnig alloft viðdvöl í lengri og skemmri tíma eins og áður hefur verið nefnt. Var það einkum í tengslum við aðgerðir flotans gegn þýska hernámsliðinu í Noregi, siglingar skipalesta eða til að mæta þýskum bryndrekum þegar búist var við þeim út á Atlantshaf.

Í júnímánuði 1941 tókst breska flotanum að stöðva ferðir vasa-



orrustuskipisins Lutzow með tundurskeyti á Skagerrak þar sem skipið var á leið út á Atlantshaf. Mánuði síðar tók flotadeild flugvélamóðurskipanna H.M.S. Furious og H.M.S. Victorious eldsneyti úr olíuskipi í Seyðisfirði á leið sinni til árásar á skipaleiðir Þjóðverja undan Norður-Noregi og hafnirnar í Kirkenes og Petsamo. Árásin var ætluð til að liðsinna Sovétmönnum en tókst

H.M.S. Norfolk á siglingu undan Snæfellsnesi á leið til Hvalfjarðar. (J.R.S. White nr. 6)



Sjóliðar í léttbáti H.M.S. Norfolk við skipshlið í austan næðingi í Hvalfirði. Veðráttan þótti óútreiknanleg á skipalæginu og fyllstu aðgátar þörf. Var þar oft litla hvíld að hafa fyrir áhafnir gæsluskipanna að vetrinum. (J.R.S. White)

ekki sem skyldi en smærri árás var gerð á Tromsö í leiðinni. Í sama mánuði hélt beitiskipadeild frá Íslandi í leiðangur til Svalbarða til að kanna aðstæður þar fyrir herskipalægi sem ekki reyndist fýsilegur kostur. Var þess í stað gerður út annar leiðangur í lok mánaðarins til að eyðileggja námuvinnslustöðvar Rússa og Norðmanna á eyinni svo þær lentu ekki í höndum Þjóðverja. Á leiðinni til baka fluttu skipin starfsmenn norskrar veðurathugunarstöðvar á brott frá Bjarnarey.

Bandaríkjafloti hafði sent flota-deild hingað til lands í júlí sem annast skyldi varnir skipaleiða þeirra til og frá landinu. Er fréttist

af hugsanlegri för Tirpitz út á Atlantshaf í september var ný flotadeild skipuð til að styrkja varnir gegn siglingum þýskra herskipa um Grænlandssund. Skyldu vera í henni þungvopnuðu beitiskipin U.S.S. Wichita og U.S.S. Tuscaloosa og að jafnaði tvö orrustuskipanna þriggja, Idaho, New Mexico og Mississippi ásamt tveimur sveitum tundurspilla. Komu orrustuskipið Mississippi, flugvélamóðurskipið Wasp og beitiskipið Wichita ásamt tundurspillum til Hvalfjarðar 28. september. Þá var þar fyrir orrustuskipið New Mexico og beitiskipin Vincennes og Quincy og tundurspillar auk orrustuskipins Idaho og beitiskipsins Tuscaloosa sem fylgt höfðu móðurskipi tundurspillanna, U.S.S. Vulcan, ásamt skipalest með hermenn til landsins. Héldu Idaho og Tuscaloosa brátt aftur vestur um haf og flugmóðurskipið Wasp hélt í kjölfar þeirra ásamt Vincennes í byrjun október sökum slæmra flugskilyrða og ótta við kaþbáta hér við land.

Leikarinn góðkenni, Douglas Fairbanks yngri, var sjóliðsforingi í áhöfn Mississippi. Honum var minnstætt að þrátt fyrir að skipið væri nú á yfirlýstu átakasvæði gerði skipherrann sína vikulegu liðskönnun fyrsta laugardagsmorguninn þeirra í Hvalfirði samkvæmt ævafornri hefð með lúðrablastri og öllu tilheyrandi eins og ekkert hefði í skorist. Fairbanks hafði stutt málstað Breta í styrjöldinni með ráðum og dáð meðal landa sinna og hafði gengið til liðs við flotann. Hann kom fyrst til Íslands á tundurspillinum U.S.S. Ludlow í október. Í bók sinni, „A Hell of a



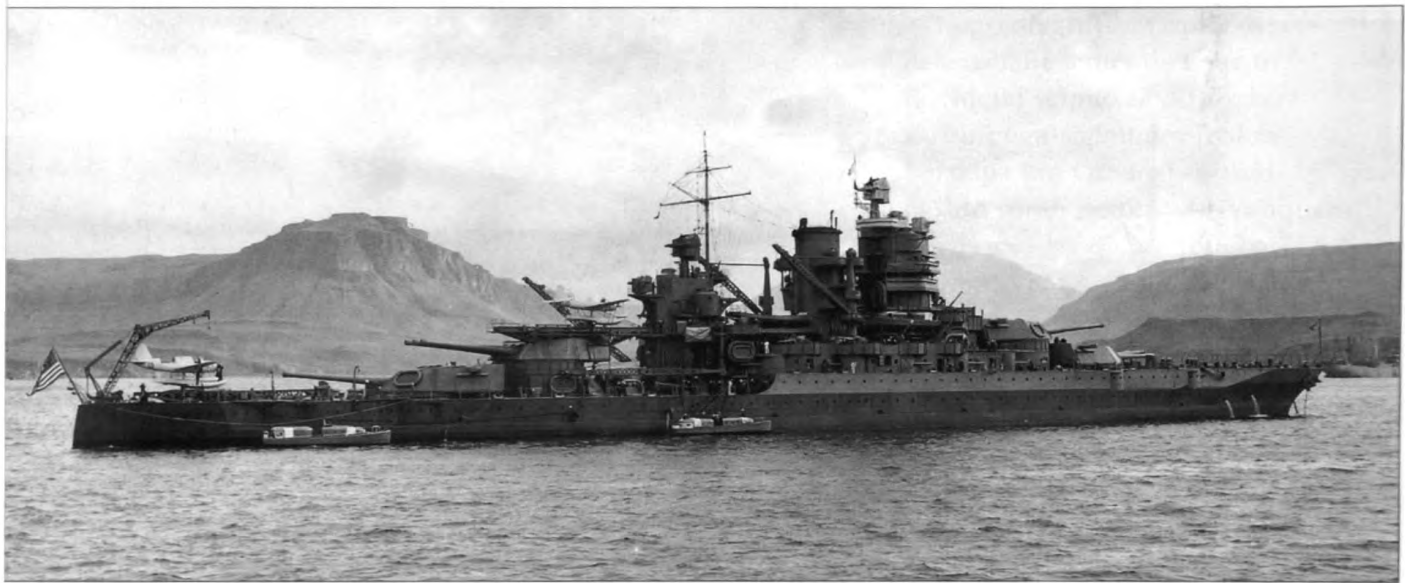
War“, lýsir hann fyrstu viðbrögðum áhafnar tundurspillisins er komið var til landsins. Skipstjórinn stóð á stjórnþalli ásamt nokkrum manna sinna og virtu þeir fyrir sér eyðilega strandlengjuna með fáeinum húsum og hvergi tré að sjá. Eftir stundarkorn mælti skipstjórinn: „Ég get skilið hvers vegna við erum hérna og eins hvers vegna Bretar eru hér, en fjandinn fjarri mér ef ég fæ skilið hvers vegna Íslendingarnir eru hérna.“

Heimsóknir Douglas Fairbanks og félaga í land fóru ekki fram hjá heimamönnum og birtust fréttir af honum í dagblöðum. Hann var síðar á Mississippi, en kom aftur til landsins á U.S.S Washington vorið

1942 og sigldi á beitiskipinu U.S.S. Wichita til fylgdar við PQ-17 í júní.⁵

Siglingar herskipa í Hvalfjörð fóru ekki fram hjá neinum sem þar bjó. Heimamenn sáu skip koma og fara á öllum stundum sólarhringsins, og fréttu stundum af sjóorrustum og tengdu þær þessum miklu umsvifum í túnfæti sínum. Eins og áður er getið hélt Friðrik Sigurbjörnsson dagbók og skráði skilmerkilega skipaferðir er hann sá til og frétti af þegar hann dvaldi hjá bróður sínum, Hjalta bónda á Kiðafelli í Kjós. Er dagbók Friðriks einstök heimild um siglingar, um skipaumferð og annað í Hvalfirði og staðfestir skýrslur flotastjórnarinnar um herskipakomur í fjörð-

Bandaríska orrustuskipið U.S.S. Idaho og flugvéla-móðurskipið Wasp í Hvalfirði í byrjun október 1941. U.S.S. Wasp var 14.700 lestir að stærð og tekið í notkun vorið 1940. Skipið flutti flugvélar 33. orrustufugsveitar flughersins til landsins í ágústbyrjun árið 1941 og kom aftur til landsins í lok september en hélt vestur aftur 6. október. Wasp starfði með breska meginflotanum í Scapa Flow vorið 1942, en hélt til Kyrrahafsins í júní þar sem japanskur hafbátur sökkta því í september sama ár. (IWM A-5951)



U.S.S. Mississippi á herskipalæginu í Hvalfirði í byrjun október 1941. Mississippi var systurskip Idaho og New Mexico sem einnig störfuðu í bandarísku flotadeildinni í Hvalfirði haustið 1941. Skipin voru smíðuð í fyrri heimsstyrjöldinni en endurbætt fyrir þá síðari. Þau voru 32.000 lestir að stærð og búin tólf 14 þumlunga fallbyssum auk fjölda smærrí fallbyssna og könnunarflugvéla af Kingfisher-gerð. (A-5954)

inn. Friðrik nafngreindi þau skip sem hann þekkti og skráði ein-kennismerki annarra. Þannig varð hann vitni að því er fyrsta bandaríska herskipið sigldi inn Hvalfjörð 15. apríl 1941, löngu áður en Bandaríkjafloti hóf að stunda siglingar á þessum slóðum. Var þar kominn tundurspillirinn U.S.S. Niblack sem var í könnunarleiðangri hingað til lands. Þekkti Friðrik skipið ekki af herskipamyndum sínum, sem algengt var að ungir menn söfnuðu í þá daga, en áttaði sig hvers kyns var er hann sá bandaríska fánann við hún. Hann skráði einnig siglingar Hood í og úr Hvalfirði 21. og 28. apríl og 3. og 4. maí, og komu tveggja tundurspilla úr fylgd orrustuskipsins sem sendir voru til Hvalfjarðar eftir eldsneyti föstudaginn 23. maí er Hood var státt djúpt undan Reykjanesi og hélt í feigðarför sína í veg fyrir Bismarck. Friðrik lýsir tilfinningum sínum daginn eftir er hann fréttir að skipinu hafi verið sökkt og eins er fréttist af örlögum Bismarck nokkrum dögum síðar.

Mánudaginn 7. júlí tilgreinir

hann sem „mikinn dag“, en klukkan hálf fimm eftir hádegi „birtist úti við sjóndeildarhring sá stærsti skipafloti sem enn hefur sést hér“. Af lögun herskipanna og kaupskipanna sem þeim fylgdu, giskaði Friðrik strax á að þar færi amerískur herskipafloti og fékk staðfestingu á því er hann skoðaði skipin í kíki. Eftir kvöldmatinn sigldi herskipaflotinn inn fjörðinn og fór lúshægt og mátti greina raddir sjóliðanna og tónlist í útvarpi um borð. Fannst hinum unga skipaáhugamanni bandaríska herskipaflotinn „tiltakanlega ljótari en ensku skipin enda gömul.“ Telur hann síðan öll skipin upp af stakri nákvæmni.

Friðrik naut aðstoðar sveitunga sinna og féлага við að afla fréttar af skipaferðum í firðinum. Breskir kunningjar heimilisfólksins á Kiðafelli voru einnig duglegir við að fræða hann um hvað væri að gerast. Ekki virtust þó allir lausir við ugg um að þetta áhugamál Friðriks ætti eftir að koma honum í klípu. Segir hann á einum stað að nú sé fólkið orðið logandi hrætt um að hann verði sendur til Eng-

lands „fyrir það eitt að skrifa númerin upp, mér til gamans, ef ég skyldi síðar sjá þessi skip á mynd“. Fannst honum það hreint fráleitt enda hefði hann ekkert illt í huga.⁶

Yfirmaður breska meginflotans, Tovey flotaforingi, tók sér ferð á hendur til Hvalfjarðar í lok september til fundar við starfsbróður sinn, King flotaforingja, sem stjórnaði Atlantshafsflota Bandaríkjanna og var þangað kominn. Kom þeim saman um að flotadeild Bandaríkjanna skyldi sjá um að annast eftirlit undan vestanverðu landinu og ef þýskum bryndrekum tækist að brjótast út skyldi stjórn aðgerða vera í höndum Breta. Starfaði bandaríska flotadeildin hér við land þar til í ársbyrjun 1942 og hélt uppi eftirliti undan Norðurlandi austan tundurduflagirðingarinnar. Að loknum fundi þeirra stefndi Tovey flotadeild sinni til Noregs þar sem flugvélar H.M.S. Victorious gerðu loftárásir á skip við Lofoten 8. október.

Dulmálsskeyti Þjóðverja frá stöðvum í Noregi og við Eystrasalt gáfu í byrjun nóvember 1941 til kynna að



vænna mætti siglingar herskipa þeirra, til dæmis Tirpitz, út á Atlantshaf. Sigldi Tovey flotaforingi orrustuskipadeild sinni með King Georg V og flugmóðurskipið Victorious í fararbroddi til Hvalfjarðar þar sem bandaríska flotadeildin beið átekta. Tók hann sér síðan stöðu með skipið fyrir sunnan land en bandaríski flotaforinginn, Robert C. Giffen, gætti Grænlandsunds. Ótti bandamanna var þó á

Tundurspillirinn Ashanti fer mikinn inn Hvalfjörð í byrjun október 1941.

Skipið var af svokallaðri Tribal-gerð sem bar nöfn ættbálka í nýlendum Breta, 1.870 lestir að stærð. Smíði skipa af þessari gerð var hafin fyrir styrjöldina til að mæta stærri og öflugri tundurspillum en þeim sem þá þekktust og t.d. Þjóðverjar höfðu í smíðum og þau voru búin átta 4,7 þumlunga fallbyssum í stað fjögurra svo sem venja var. (IWM A-5935)



H.M.S. Victorious lætur úr höfn í Hvalfirði 4. október 1941 til árása á skip undan Noregsströnd. Skipið var af nýjustu gerð breskra flugmóðurskipa og hljóp af stokkunum í september 1939. Victorious var af Illoustrious-gerð, 23.000 lestir að stærð og búið brynnvörðu flugskýli undir þilfarinu ólíkt bandarískum flugmóðurskipum. (NARA 80-G-463651)

H.M.S. Ashanti fylgdi flotadeild meginflotans til árásar á Noreg í byrjun október 1941. Tundur-spilladeildir fylgdu orrustuskipum og flugmóðurskipum og sóttu að óvinaflotadeildum með tundurskeytaárásum auk þess að fylgja skipalestum. Glöggt má sjá skipstjórnarmenn á opnum stjórnpallinum og feluliti sem brjóta áttu upp útlínur skipsins og gera það torsýnilegt í slæmu skyggni. Ashanti tók þátt í vernd fjölda skipalesta til Rússlands. (NARA 80-G-463645)



misskilningi byggður og ekkert varð af siglingu þýskra skipa á þessum slóðum í þetta sinn. Hélt breski flotinn aftur til Scapa Flow síðar í mánuðinum.⁷

Fárviðri í janúar 1942

Veturinn 1941-1942 var mildur en umhleypingasamur og stormar

tíðir. Janúarmánuður var sérstaklega umhleypingasamur og gengu krappar lægðir upp að landinu úr suðvestri með stuttu millibili. Fylgdi þeim mikil veðurhæð sem náði hámarki 12. og 15. janúar. Að morgni hins fimmtánda skall á stormur af suðaustri og var komið fárviðri á Suðvesturlandi um miðjan dag. Fór vindhraði í yfir 100 hnúta í hvið-



Breska orrustuskipið King George V leggur upp frá Hvalfirði áleiðis til Noregs með H.M.S. Victorious 4. október 1941. Fimm orrustuskipum af þessari nýjustu gerð breska flotans var hleypt af stokkunum á árunum 1939 og 1940. Skipin voru 35.000 lestir að stærð og báru tíu 14 þumlunga fallbyssur í þremur byssuturnum. Brynvörnin í síðum skipsins var allt að 35 cm þykk. (NARA 80-G-463653)



Bandaríska orrustuskipið Idaho í Hvalfirði 2. október 1941. Skipið dvaldi hér við land til 9. desember til að verjast siglingum þýskra orrustuskipa vestur Grænlandssund. U.S.S. Idaho starfaði á Kyrrahafi til stríðsloka. (NARA 80-G-464615)

um. Veðrið olli miklum skemmdum á mannvirkjum, skipum og flugvélum. Er þetta eitt versta veður sem sögur fara af hér á landi og mesti vindhraði sem mælst hefur í Reykjavík til þess tíma er þessi bók er rituð. Fimm flugbátar bandaríska flotans sukku og eyðilögðust á Skerjafirði, en teljandi skemmdir urðu ekki á flugvélum á flugvöllunum í Reykjavík og Kaldaðarnesi þar sem þær voru rækilega njörvaðar niður. Vindhraðamælir á flugvöllinum í Kaldaðarnesi skemmdist eftir að hafa mælt stöðugan vind með áttatíu hnúta hraða á klukkustund og var vindhraði í hviðunum þá áætlaður 105-115 hnútar. Braggar fuku á Reykjavíkurflugvelli og víðar. Fjögur erlend skip strönduðu á Akureyjarfifi og austanverðri Engey og bátar í Reykjavíkurhöfn urðu fyrir skemmdum er erlend skip í höfninni keyrðu í og slitu landfestar sínar í ódagotinu við að komast út úr höfninni.



Í Hvalfirði lágu mörg skip og biðu sum siglingar í skipalest til Rússlands. Ekki var unnt að opna kafbátanetið sökum óveðursins þar eð skipið sem annaðist hliðið missti bæði akkeri sín og varð að hleypa á land. Á herskipalæginu lá bandaríska flugbátamóðurskipið U.S.S. Albemarle með bæði akkeri sín úti. Skömmu eftir hádegi hóf skipið að

Skipsmenn á beitiskipinu U.S.S. Wichita hlusta á ræðu Roosevelts forseta Bandaríkjanna í útvarpi er hann lýsir stríði á hendur óxulveldunum. (NARA 80-G-464088)



Jólagjöfum deilt út til áhafnar U.S.S. Wichita í Hvalfirði 1941. (NARA 80-G-464091)

reka undan veðrinu en stöðvaðist skammt framan við beitiskipið U.S.S. Wichita. Sló Albemarle, sem flækt hafði saman akkeriskeðjum sínum, til og frá svo hætta var á að skipin skyllu saman. Wichita, sem andæfði upp í veðrið, létta stjórnborðsakeri sínu og færði sig nokkuð úr stað til að forðast flugbátamóðurskipið. Bandaríska flutningaskipið West Nohno lá einnig á læginu hlaðið skotfærum á leið til

Rússlands. Dró skipið akkeri sín í átt að beitiskipinu, rakst á bakborðsakerisfesti þess og því næst á stefnið. Við áreksturinn skemmdist akkerisvinda Wichita bakborðsmegin. Til þess að forðast strand á skeri eða árekstur við Albemarle, sem var þar skammt undan, var höggvið á akkerisfesti beitiskipsins sem færði sig um set og lagðist aftur á auðum sjó nokkru innar á læginu. Um klukkustundu síðar hóf skipið aftur að reka undan veðurofsanum sem nú hafði náð hámarki. Hófst áhöfnin handa við að létta akkerinu en tókst ekki sem skyldi og rak skipið undan veðrinu á meðan. Um það bil er skipið var laust og sigla skyldi því á öruggari stað rakst það á breska togarann Ebor Wyke sem dregið hafði akkerin í veg fyrir beitiskipið. Er skipin losnuðu í sundur hafði Wichita snúist undan veðrinu og var nú komið nærri norðurströnd fjarðarins þar sem fleiri skip lágu. Við tilraun til að forðast árekstur í særokinu tók skipið niðri á Hrafneyri en komst aftur á flot af eigin rammleik á flóðinu næsta morgun. Talsverðar skemmdir urðu á stefni skipsins og botni við strandið og áreksturinn



Tannlæknir H.M.S. Norfolk, J.R.S. White, hvílist í rekhju sinni. (J.R.S. White)

við kaupskipið og hélt það til Bandaríkjanna til viðgerðar.

Móðurskip bresku verndarskipanna, H.M.S. Hecla, dró akkeri sín einnig um stund og varð að keyra vélar sínar til að hamla móti veðurofsanum þegar verst lét. Þá dró U.S.S. Vulcan akkeri sín þrjú undan veðurhamnum þvert í gegnum skipalægið. Mörg skipanna á læginu urðu fyrir skakkaföllum og skipalestir á stóru svæði á Norður-Atlantshafi tvístruðust í veðurofsanum sem stóð með hléum til loka mánaðarins. Vegna ástandsins í Hvalfirði varð að fresta siglingu verndarskipadeildar fyrir skipalestina ON-56 á vesturleið. Það kom þó ekki að sök þar eð skipalestin hafði tvístrast og tafist sökum veðurofsans.

Bandaríska birgðaflutningaskipið U.S.S. Kaweah sem lá á kaupskipalæginu undan Ferstiklu dró akkeri sín þvert í gegnum tundurduflagirðinguna við Hálsnes og skemmdi



segulkapla hennar svo leggja varð þá á ný og lítill braggi sem hýsti loftskeytastöð Hálsnesstöðvarinnar fauk út á fjörð. Veðrið olli víðtækum skemmdum á fjarskiptamannvirkjum. Loftnet fuku niður og nánast allir sæsímakaplar sem

Skyttur U.S.S. Wichita við byssur sínar í desember 1941. (NARA 80-G-464102)



Bandarískir sjóliðar í landgönguleyfi á leið til lands í Hvammsvík í janúar 1942. (NARA 80-G-464143)



Ekki voru allar ferðir í land til fjár. Hafnsögubátur dregur léttbát að skipshlið eftir að hann lenti í ógöngum með sjóliða í Hvalfirði. Hafnsögumenn í Reykjavík höfðu í mörgu að snúast á stríðsárunum og lóðsuðu skip til hafnar í Reykjavík og Hvalfirði. (NARA 80-G-464082)

tengdu stöðvar og skip í Hvalfirði slitnuðu er skip drógu akkeri sín yfir þá.

Beitiskipið H.M.S. Norfolk hafði haldið úr Hvalfirði með viðkomu í Reykjavík áleiðis til Scapa Flow að morgni 12. janúar. Er skipið var stutt í þungum sjó undan Reykja-

nesi fékk það á sig brotsjó sem lagði hlið fremri byssuturnsins á framþilfari skipsins inn og annað brot fletti af hálfu þakinu sem vó tvö tonn. Skall þak byssuturnsins af miklu afli framan á brú skipsins og féll þaðan ofan á aftari byssuturninn. Mennirnir í brúnni sluppu við meiðsl en einn sjóliði í byssuturninum lést og nokkrir aðrir slösuðust í hamförunum. Sneri skipið til Hvalfjarðar þar sem bráðabirgðaviðgerð fór fram, en hélt aftur út tveimur dögum síðar er veðrinu hafði slotað nokkuð. Það var þó áhöfn Norfolk skammgóður vermir því fárviðrið skall aftur á hinn 15. og reið yfir skipið úti á rúmsjó á leið þess til Scapa Flow. Sóttist ferðin seint móti veðrinu og var hraði skipsins einungis fimm hnútar en hefði verið fimmtán við venjuleg skilyrði. Brot gengu yfir Norfolk og sjór streymdi niður um loftræstistokka svo skipverjar urðu að yfirgefa vistarverur sínar í framskipinu, en það náði heilu og höldnu til Scapa Flow um síðir.⁸

Í ársbyrjun 1942 töldu Bretar að flest orrustu- og beitiskip þýska flotans væru orrustufær og búast mætti



Bandaríska flutningaskipið West Nohno dregur akkeri sín og rekur í átt að beitiskipinu U.S.S. Wichita á læginu í Hvalfirði 15. janúar 1942. (NARA 80-G-20281-5)



West Nohno losnar frá Wichita eftir að hafa rekið bakborðssiðu í stefni beitiskipsins. Sjá má skemmdir á bátadekki kaupskipsins og stefni herskipsins og sjóliða að starfi við akkerisvinduna í stafni Wichita. Beiti-skipið U.S.S. Tuscaloosa í baksýn. (NARA 80-G-425618)

við sókn þeirra út á Atlantshaf. Þrjú þessara skipa voru í höfn í Brest í Frakklandi og ógnuðu skipalestum á austanverðu Atlantshafi. Tirpitz var á Eystrasalti og var lögð sérstök áhersla á að gæta siglingaleiða á norðurslóðum. Breskt beitiskip gætti skipaleiðarinnar fyrir Vestfirði og bandaríska flotadeildin beið átekta í Hvalfirði. 17. janúar gaf flotastjórnin út viðvörðun um að Tirpitz kynni að hafa lagt úr höfn. Þótt ekki væri talið líklegt að stjórnendur skipsins hyggðu á ferð út á Atlantshaf að þessu sinni sneri Tovey flotaforingi með skipadeild sína til Hvalfjarðar enn á ný og frestaði siglingu næstu skipalestar, PQ-9.

Þýsku flotadeildinni í Brest tókst að laumast fram hjá vörnum Breta á Ermarsundi og til Wilhelmshaven 12. febrúar. Nokkru síðar varð vart mjög aukinnar flugumferðar í Noregi og töldu menn að nú mætti búast við hreyfingu á Tirpitz sem



vitað var að legið hafði í Þrándheimi frá því um miðjan janúar og hafði sést við æfingar á firðinum. Við þessar fréttir lagði Tovey upp frá Hvalfirði aftur og hélt í áttina til Noregs þar sem gera skyldi árás á Tirpitz í höfninni í Tromsø ef skipið gæfi ekki færi á bardaga. Rættist úr hvorugu, en Tirpitz lét úr höfn til árásar á PQ-12 og QP-8

Beitiskipið Wichita séð frá flugbátamóðurskipinu U.S.S. Albemarle sem lá í Hvalfirði í storminum 15. janúar. Stefni skipsins er laskað eftir árekstur við kaupskip. Vængir tveggja Catalina-flugbáta standa út af skut Albemarle. (NARA 80-G-45449)



Wichita siglir hjá Albemarle sem hefur flækt akkerisfestar sínar. (NARA 80-G-20281-4)

eins og áður er lýst og munaði litlu að Tovey yrði að ósk sinni.⁹

Bandaríska orrustuskipadeildin í Hvalfirði var kölluð heim til Bandaríkjanna eftir árás Japana á Pearl

Harbor í byrjun desember. Héldu Idaho og Mississippi áleiðis til Kyrrahafs 9. desember. Beitiskipin Wichita og Tuscaloosa dvöldu áfram hér við land fram í janúar 1942.

Herskipadeildir héldu áfram að sækja Hvalfjörð heim í tengslum við vernd Rússlandsskipalestanna sem stóð ógn af þýsku bryndrekunum í Noregi. Eins og lýst er í fjórtánda kafla kom Bandaríkjafloti breska meginflotanum til aðstoðar aftur vorið 1942 og starfaði með bækistöðvar í Scapa Flow og Hvalfirði fram í júlímánuð. Lágu orrustuskipadeildirnar oft í firðinum og héldu út til æfinga á milli þess sem þær sigldu í humátt á eftir skipalestunum í þeirri von að þýsku bryndrekarnir gæfu færi á sér.

Í marsmánuði 1943 var þýsku orrustuskipunum þremur, Tirpitz,



Áhöfn Albemarle reynir að hemja Catalina-flugbát 73. eftirlitsflugsveitar flotans á þilfari móðurskipsins í storminum. (NARA 80-G-464043)

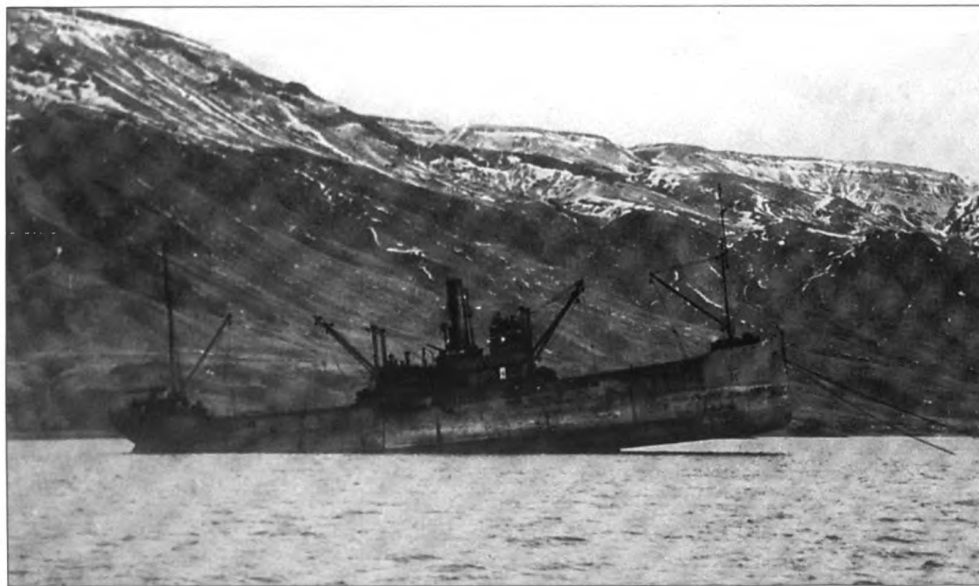
Scharnhorst og Lutzow, stefnt til Norður-Noregs. Voru nú varnirnar á norðurslóðum eflar enn og orrustuskipið H.M.S. Anson sent til Hvalfjarðar. Samtímis varð að færa nokkuð af skipakosti meginflotans í Scapa Flow til Miðjarðarhafsins til undirbúnings innrásar á Sikiley. Til mótvægis sendu Bandaríkjamenn orrustuskipin U.S.S. South Dakota og U.S.S. Alabama í fylgd fimm tundurspilla til Scapa Flow breska flotanum til stuðnings. Orrustan um skipalestirnar á Atlantshafi hafði nú náð hámarki sínu og varð meginflotinn að sjá af tundurspillum sínum um stundarsakir til aðstoðar við vernd skipalestanna. Styrkur þýska flotans í Norður-Noregi gerði það að verkum að enn öflugri herskipavernd hefði þurft með skipalestum til Múrmansk en veitt hafði verið með ærnum tilkostnaði haustið áður. Sú staðreynd, ásamt því að senn lengdi sólargang á norðurslóðum olli því að breska flotastjórnin treysti sér ekki til að



tryggja öryggi fleiri skipalesta um sinn. Var frekari siglingum til Rússlands frestað til haustsins.¹⁰

Til að villa um fyrir Þjóðverjum var orrustuskipaflota Breta og Bandaríkjamanna í Scapa Flow stefnt til Noregs hinn 8. júlí, tveimur dögum fyrir innrás bandamanna á Sikiley. Þessi aðgerð missti þó marks sökum

U.S.S. Albemarle var nýkomið til landsins með nýja Catalina-flugbáta af PBY-5A gerð sem búnir voru lendingarhjólum og beið þess að sigla til baka með nokkra af eldri flugbátum flugsveitarinnar er óveðrið skall á. (NARA 80-G-464037)



Mörg skip rak upp eða hleyptu á land undan óveðrinu. Danska skipið Vestland á skeri í Hvalfirði. Skipið náðist út en sökk á leið til Bretlands. (NARA 80-G-464481)



Nokkur skip rak einnig upp í Reykjavík. Tvö skip liggja strönduð á Akureyjarfífi og eitt í fjörunni á austanverðri Engey. (NARA 80-G-464476-1)

Þess að Þjóðverjar urðu ekki varir við ferðir flotans. Var samskonar aðgerð endurtekin í lok mánaðarins og aftur með litlum árangri.

Orrustuskipin Tirpitz og Scharnhorst létu úr höfn í byrjun september í leiðangur til árásar á námuvinnslustöðvar bandamanna á

Svalbarða sem aftur höfðu verið teknar í notkun. létu skipin herlið á land og voru stöðvar námumanna eyðilagðar. Orrustuskipið Tirpitz skaut þar einu skotunum sem það beindi úr öflugum fallbyssum sínum gegn óvinaskotmarki á ferli sínum. Leiðangurinn kom aftur til hafnar í Noregi 9. september, en rúmum mánuði síðar flutti bandaríska beitiskipið Tuscaloosa ásamt tundurspillum norska hermenn aftur til Svalbarða til þess að námuvinnsla gæti hafist þar aftur. Þá tókst dvergkafbátum breska flotans að laumast að Tirpitz síðar í september þar sem það lá í Noregi og laska það svo skipið var úr leik næsta hálfu árið.¹¹

Bresk orrustuskipadeild og sú bandaríska höfðu fram að þeim tíma skipst á að vera til taks skipalestum suður af landinu til verndar gegn þýsku bryndrekunum og lágu þá oft í Hvalfirði. Bandarísku orrustuskipin tvö voru flutt til Kyrrahafsins í ágústmánuði, en í þeirra stað fékk breski meginflotinn beitiskipin U.S.S. Augusta og



Tvö skip í fjörunni á austanverðri Engey. (NARA 80-G-464476-2)

Tuscaloosa með áhöfn sem vel var kunnug á norðurslóðum ásamt flugmóðurskipinu U.S.S Ranger.

Breskur og bandarískur floti hélt næst í árásarferð til Noregs í byrjun október 1943. Að þessu sinni var flugmóðurskipið Ranger með í för. Gerðu flugvélar skipsins árásir á tvær skipalestir og fleiri skip nærri Bodø og sökktu nokkrum þeirra 2. október. Að leiðangrinum loknum hélt Ranger aftur til Scapa Flow og starfaði áfram með skipum breska flotans þar og við Ísland þar til síðari hluta nóvember. Kom skipið til Hvalfjarðar í fylgd Augusta og tundurspilla þeirra á leið sinni aftur til Bandaríkjanna 24. nóvember.

Að morgni 26. nóvember létu skipin akkerum og héldu í einfaldri röð áleiðis út fjörðinn í fylgd beiti-skipsins Tuscaloosa og nokkurra tundurspilla. Slæmt veður hafði verið um nóttina en þá fórst vélbáturinn Hilmir á Faxaflóa. Var enn hvasst í Hvalfirði þennan dag og hallaði háreist flugmóðurskipið talsvert undan vindinum. Sjóliðar unnu við að gera skipið sjóklárt og



færa flugvélar á þilfarinu. Skömmu eftir að Ranger sigldi í gegnum hlið kaþbátagirðingarinnar utan við Hvalfjarðareyri skipti engum togum að orrustuflugvél af Grumman F-4F Wildcat-gerð fauk fyrir borð og með henni sjóliði sem vann við flugvélinu. Vélbáturinn Íslendingur,

Mynd: Skip í fjörinni í Engey eftir óveðrið 15. janúar 1942. (NARA 80-G-464479)



Liðskönnun á þilfari flugmóðurskipisins Victorious á legunni í Hvalfirði sunnudaginn 6. febrúar 1942. (IWM A-7516)

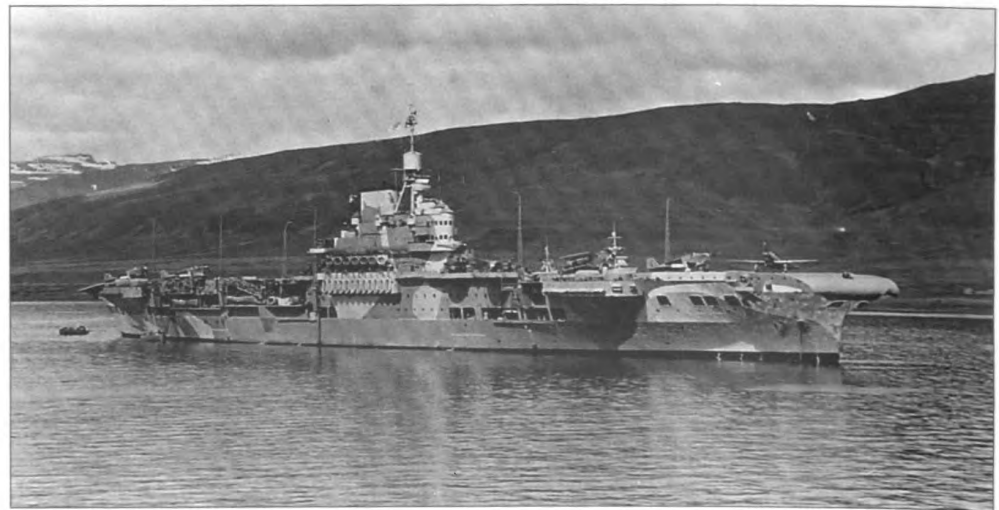
Stýrisvakt með aðstoð vélisma, seguláttavita og gíróáttavita um borð í U.S.S. Albemarle 18. maí 1942. (NARC 80-G-20176)



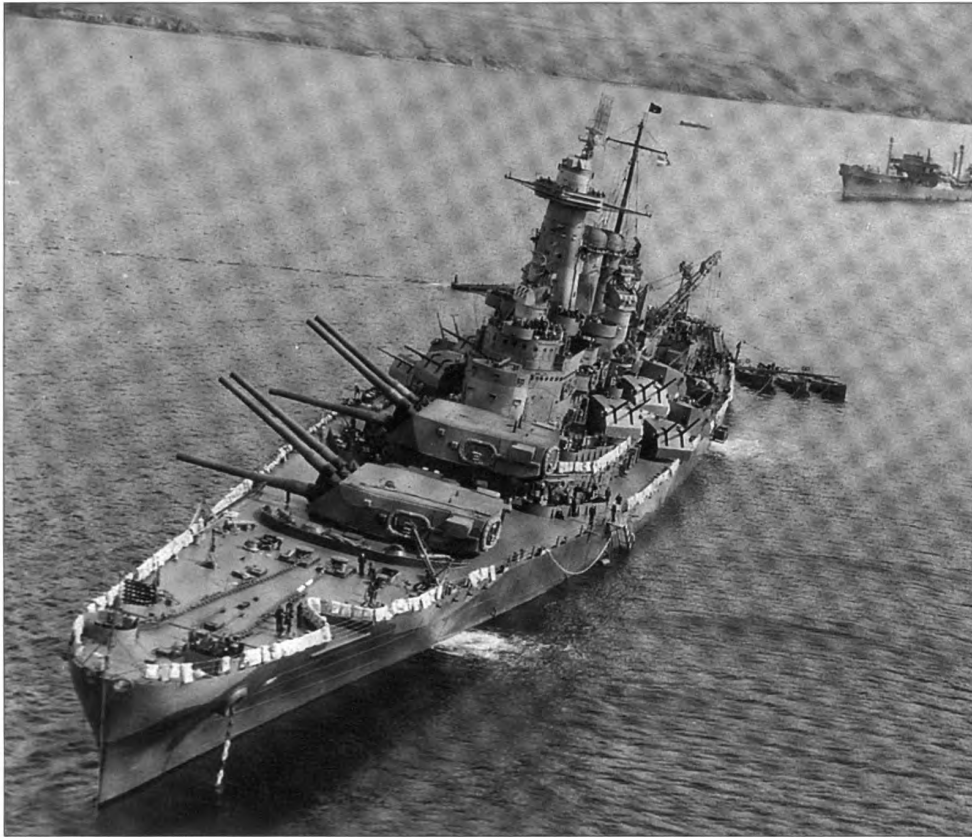
sem var í ferðum fyrir Bandaríkjaflota í Hvalfirði, var þar á leið inn fjörðinn er þetta atvik átti sér stað. Tók áhöfn bátsins eftir miklum ljósmerkjasendingum frá flugmóðurskipinu, en gat ekki lesið þau. Var þetta rétt utan við kaubátagirðinguna og er þeir komu að varðskipinu við hliðið skömmu síðar var þeim sagt hvað væri á seyði og voru sendir til leitar. Bjarni Guðjónsson var á bátnum

ásamt bróður sínum Jóhanni sem var formaður. Sagði Bjarni að einungis hefði verið nokkurra mínútna sigling á slystaðinn en þegar þangað kom hefði ekki fundist tangur eða tetur hvorki af manninum né flugvélinni. Leitudo þeir í nokkra stund þar til breska togarann Great Admiral bar þar að og hann tók við leitinni.

Herskipin gátu ekki stöðvað ferðina í þröngum firðinum og hvöss-



H.M.S. Victorious í Hvalfirði í maímánuði 1942. (NARA 80-G-16753)



U.S.S. Washington í Hvalfirði í júní 1942. Skipið var 35.000 lestir að stærð og smíðað samkvæmt samningum flotaveldanna á millistríðsárunum. Það var búið niú 16 þumlunga fallbyssum og tuttugu 5 þumlunga byssum sem jafnframt voru til loftvarna. Skipið var tekið í notkun vorið 1941 og starfaði á Atlantshafi frá því í árslok þar til það hélt til Kyrrahafsins í ágúst 1942. Aðfaranótt 15. nóvember grönduðu fallbyssukúlur skipsins japanska orrustuskipinu Kirishima í sjóorrustu undan Guadalcanaleyju. Varð Washington með því eina orrustuskip bandaríska flotans til að granda jafnoka sínum í orrustu. Á myndinni hefur skipinu verið hallað um átta og hálfa gráðu á bakborða í æfingarskyni. Skipverjar hafa hengt rúmdýnur sínar út til viðrunar. (NARA 80-G-13155)

um vindi og héldu áfram ferð sinni vestur um haf. Tilkynnti skipherra Rangers flotastjórninni í Reykjavík um atburðinn sem hann sagði hafa orðið um fjóra kílómetra utan við kafbátagirðinguna að því er segir í dagbók flotastjórnar. Ef marka má þá staðsetningu hefur slysið átt sér stað á mótis við Gröf við norðanverðan fjörðinn og Kiðafell að sunnan. Miðað við frásögn Bjarna Guðjónssonar ætti þetta hins vegar að hafa gerst innar en fyrrnefnd dagbók flotastjórnarinnar vitnar í samtal við skipstjóra bátsins sem einnig sagði að atburðurinn hefði átt sér stað í um fimm mínútna siglingu frá girðingunni. Hefur flugvélin því sokkið annað hvort í utanverðu Galtarvíkurdýpi eða á grynna vatni rétt utan við það. Breskir sjóliðar í hljóðsjárstöðinni að Gröf fundu

lítið eitt af braki rekið úr flugvélinni en lík sjóliðans mun ekki hafa fundist, enda hans ekki getið í skýrslum um jarðsetta Bandaríkjamenn hér á landi.¹²

Siglingar skipalesta frá Skotlandi til Rússlands hófust aftur í nóvember 1943. Tvær skipalestir héldu þessa leið í desember og veittu skip meginflotans þeim vernd úr fjarlægð sem fyrr. Fylgdu þau fyrri skipalestinni, JW-55A, alla leið til Kólafjarðar, en sneru við svo búið til Akureyrar til að taka eldsneyti úr olúskipi sem þar lá. Biðu skipin þar siglingar síðari lestarinnar, JW-55B, sem lét úr höfn í Skotlandi 20. desember. Orrustuskipadeildin var skipuð H.M.S. Duke of York og beitiskipinu Jamaica ásamt fjórum tundurspillum. Beitiskipadeild sem í voru H.M.S. Belfast, H.M.S.



Beitiskipið H.M.S. Liverpool í Hvalfirði í maí 1942. Skipið var af Southampton-gerð, 9.000 lestir að stærð og tekið í notkun skömmu fyrir strið. (IWM A-8950)

Sheffield og H.M.S. Norfolk fylgdi skipalestinni eftir en Þjóðverjar urðu ferða hennar varir 22. desember. Gerðu þeir loftárás á skipalestina næsta dag sem var hrundið með harðri skothríð verndarskipanna. Sömu sögu er að segja af árásum kaþbáta.

Orrustuskipið Scharnhorst var nú eini starfhæfi bryndreki Þjóðverja í Norður-Noregi. Dulmálsendingar Þjóðverja sem Bretar lásu

gáfu margvíslegar vísbendingar um ferðir skipsins og áætlanir og fylgdist breski flotinn grannt með ferðum þess allt frá því í september. Á jóladag lagði Bey flotaforingi upp á Scharnhorst í fylgd fimm tundurspilla til þess að freista þess að komast í færi við JW-55B. Bretum barst njósn af þessari fyrirætlun flotaforingjans sem fyrr og hagnýttu sér yfirburði sína á þessu sviði til hins ítrasta. Daginn



Skip breska meginflotans á herskipalæginu í maí 1942. Beitiskipin Norfolk og London til vinstri og flugmóðurskipið Victorious og orrustuskipin King George V og Washington til hægri. (NARA 80-G-24831)



Avenger-tundurskeytaflugvélar og Wildcat-orrustuflugvélar, sömu gerðar og sú sem fauk af skipinu í Hvalfirdi, á þilfari U.S.S. Ranger á siglingu inn Eyjafjörð 17. október 1943. (NARA 80-G-201181)

eftir, er orrustuskipið leitaði skipalestarinnar norður af norðurodda Noregs, urðu bresku beitiskipin vör við ferðir þess á ratsjá og skiptust á skotum við það. Varð Scharnhorst fyrir tveimur sprengikúlum frá Norfolk sem skemmdu aðalratsjá skipsins sem þrátt fyrir það hélt áfram til norðurs í leit að skipalestinni. Missti Bey flotaforingi við það samband við tundurspilla sína. Aftur laust skipunum saman síðar um daginn og launaði Scharnhorst fyrir sig með því að senda tvær sprengikúlur í Norfolk og varð af þeim töluverður skaði. Orrustuskipið hefði nú átt að hafa í fullu tré við beitiskipin, en stjórnendum þess virtist þá í skammdegismyrkri og sjóroki sem vatnsstrókarnir og blossom frá tröllauknum sprengikúlum skipsins sem féllu umhverfis Norfolk vera blossom frá byssum annars orrustuskipis. Sneri Scharnhorst undan á mikilli ferð í von um að hrista óvinaflotadeildina af sér, en lenti þá í flasinu á orrustuskipinu Duke of York og beitiskipinu Jamaica sem komu öslandi á mikilli ferð úr suðvestri. Hófst nú eftirför

þar sem breska orrustuskipinu tókst með aðstoð ratsjár að hæfa þýska skipið nokkrum sinnum og breskum tundurspillum að koma á það tundurskeytum. Missti Scharnhorst vélarafl og skotum bresku herskipanna tók að rigna yfir það. Tókst tundurspillunum einnig að hæfa skipið með fjölda tundurskeyta sem sökk skammt norður af Nordkapp að kvöldi annars jóladags með tæplega tvö þúsund menn innanborðs. Einungis tókst að bjarga 36 skipbrotsmönnum af þýska orrustuskipinu.¹³

Nú hafði gæfuhjólíð snúist bandamönnum í vil á norðurslóð með sigri á Scharnhorst og skemmdum á Tirpitz. Réð þýski flotinn þá ekki yfir neinum herskipum sem ógnað gátu Rússlandsskipalestunum að sinni. Þá var þýski flugherinn í Norður-Noregi ekki nema svipur hjá sjón og eina raunverulega ógnin stóð af rúmlega tuttugu kaþátum sem aðsetur höfðu í Noregi. Á hinn bóginn höfðu Bretar nú styrkt verndarskipaflota sinn verulega og höfðu mörgum litlum flugmóðurskipum á



*Flutningabátur sýnist
örsmár við hlið
orrustuskipisins H.M.S.
Rodney á herskipalæginu
innan við Hvammsvík
síðla árs 1944. Rodney var
34.000 lestir að stærð og
búið níu 16 þumlunga
fallbyssum í þremur
byssuturnum framan við
yfirbygginguna. skipið
hljóp af stokkunum í
árslok 1925 og tók þátt í
að granda þýska
orrustuskipinu Bismarck á
Atlantshafi vorið 1941
ásamt H.M.S. King George
V. (IWM A-6636)*

að skipa. Reynslan hafði sýnt að sterkur verndarskipafloti með flugmóðurskipum veitti skipalestunum nánast fullkomna vernd fyrir árásum kaþbáta og flugvéla. Er þá ógetið þess innsæis í hernaðaráætlanir Þjóðverja sem lestur dulmálsskeytasendinga þeirra færði bandamönnum og veitti stjórnendum meginflotans oftast næga viðvörðun til þess að bægja mætti hættunni frá. Var þessari hernaðartækni beitt til hins ítrasta til verndar skipalestunum til Rússlands með slíkum árangri að hending var að eitthvað færi úrskaiðis á þeirri leið. Leyfði þessi árangur að dregið væri úr eftirlitinu undan Vestfjörðum og Suðausturlandi. Fækkaði skipakomum í Hvalfjörð í kjölfarið. Vetrarveðráttan á þessari leið var þó söm við sig. Fyrsta skipalest ársins 1944 lenti í aftakaveðri norður af Færeyjum í janúar og héldu skipin undan veðrinu til Akureyrar. Mörg skipanna voru þá löskuð og sum urðu að halda aftur til Bretlands.

Er Tirpitz hóf að láta á sér kræla eftir viðgerðir í byrjun apríl árið 1944 tókst breska flotanum að laska skipið í loftárásum svo það varð

aftur óstarfhæft. Endurtóku Bretar loftárásir sínar á skipið þar til tókst að granda því í nóvember.¹⁴

Af flutningum í Hvalfirði

Við komuna til Íslands hafði breski flotinn stefnt með sér nokkrum skoskum og breskum reknetaátum og notaði til flutnings á mannskap og vörum á skipalæginu í Hvalfirði og Reykjavík. Norskir flóttabátar bættust fljótt í hópinn og innan skamms hófu Bretar að leigja þjónustu íslenskra fiskibáta til þessara ferða. Hét það að vera í „transporti“ fyrir herinn. Einar Sigurðsson, skipstjóri á Aðalbjörgu RE-5, réðst snemma til þessa starfs þegar áhöfn hans sem verið hafði með honum í mörg ár, réði sig á togara. Var þar mun meiri tekjur að hafa, sérstaklega eftir að farið var að greiða áhöfnum þeirra áhættuþóknun. Hélt Einar uppi nokkurs konar áætlun í Hvítanes og fór á milli með skipstjóra og aðra sem erindi áttu við flotastjórna í Reykjavík.

Hermann Sigurjónsson var í „transporti“ á bátum föður síns, Sigurjóns Halldórssonar í Grundar-



Fyrsti yfirmaður
Bandaríkjaflota á Íslandi,
J.L. Kauffman flotaforingi,
á leið til lands á fiskibáti
við komuna til landsins í
desember 1941. (NARA 80-
G-464089)

firði, Engey RE-152 og Sæbirni SH-91 sem Sigurjón átti með Oddi Helgasyni í Reykjavík. Oddur annaðist þar leigumiðlun á bátum í þjónustu breska og bandaríska flotans. Þeir feðgar, Hermann og Sigurjón, voru fyrst á Engey í þessum ferðum og síðan Sæbirni sem keyptur var til þess arna mánaðar gamall. Störfuðu þeir fyrst í Hvammsvík við að flytja hafnsögumenn. Þrír bátar voru í þessu starfi og höfðu oft mikið að gera. Þótti mönnum þetta frekar leiðinleg vinna og þurfti oft að hanga við skipshlið og bíða bresku hafnsögumanna sem oft gerðu sér glaðan dag með yfirmönnum kaupskipanna. Er þeir feðgar losnuðu úr þessu starfi var þeim falið að þjóna skipum sem önnuðust kabátagirðinguna. Skip þessi voru alltaf að, því vírnetalagnirnar kröfðust mikils viðhalds og þurfti oft að lyfta þeim til viðgerðar eða hreinsunar. Her-

mann minntist þess að skip þessi hefðu stundum lagst upp á Laxárvog um blánóttina. Þar eð bátur þeirra, Sæbjörn, var alveg nýr voru þeir oft fengnir til að flytja yfirmenn, flotaforingja og önnur fyrirmenni. Í óveðrinu í janúar lá báturinn við steinbryggjuna í Hvítanesi og slapp við skakkaföll af völdum þess. Sumir bátanna sem þá voru í Hvalfirði björguðu sér með því að sigla upp í fjöru í sunnanverðum firðinum.

Lítið var um frí í þessari vinnu, en þeir fengu þó einn sólarhring á hálf mánaðar fresti. Þótti Hermann Bretarnir einstaklega almennilegir menn að vinna fyrir og tillitssamir félagar. Þeir voru að vísu tortrygnir í fyrstu en eftir að traust þeirra hafði verið unnið leyfðist þeim Hermann og félögum nánast að gera hvað sem þeim þóknaðist. Sumir Bretarnir voru afar sérvitrir. Til dæmis stóð sumum hafnsögumönnunum ekki á

sama um hver flutti þá úr og í skip. Einn var sérstaklega viðkvæmur fyrir þessu og treysti helst engum nema þeim á Sæbirni til að flytja sig. Oft lentu áhafnir bátanna í því að koma dauðadruknum sjómönnum til skips og efldi það traust manna að slíkt gekk áfallalaust fyrir sig. Bretar lögðu sig eftir því að láta áhöfn bátsins njóta þeirrar skemmtunar sem var að hafa í Hvítanesi. Þeim gat þó verið jafnilla við þá sem þeim reyndust ekki vel. Þannig útilokuðu þeir stundum menn af íslensku bátunum sem áttu það til að vera með uppsteyt í bjórkránni í Hvítanesi eins og stundum kom fyrir.

Bandaríkjamennirnir fannst Hermanni vera mun formfastari og stóð honum nokkur beygur af þeim. Þeir feðgar fengu þvegið af sér hjá hjónunum í Hvammsvík. Eitt sinn er þeir fóru þar í land með þvott gáfu bandarísku verðirnir þeim upp lykilorð sem þeir áttu að nota til að segja til sín. Gleyndu þeir lykilorðinu fljótt en treystu á að geta kjaftað sig út úr vandræðunum. Það var þó skammgóður vermir því bandarísku varðmennirnir skutu að þeim þegar þeir gátu ekki sagt rétt til sín.¹⁵

Álit manna var þó misjafnt í þessum efnum. Þannig báru þeir heimildarmenn sem unnu mest fyrir Breta þeim betur söguna en Bandaríkjamönnum, öfugt við þá sem unnu fyrir Bandaríkjamenn.

Brynjólfur Jónsson skipstjóri var með Elsu SH-5 í Hvalfirði um tveggja ára skeið eða þar um bil. Hann hafði áður verið leiðsögumaður hjá Bretum um tíma í ferðum umhverfis landið. Elsa var 70 lesta gufukyntur línuveiðari smíðaður í Noregi árið

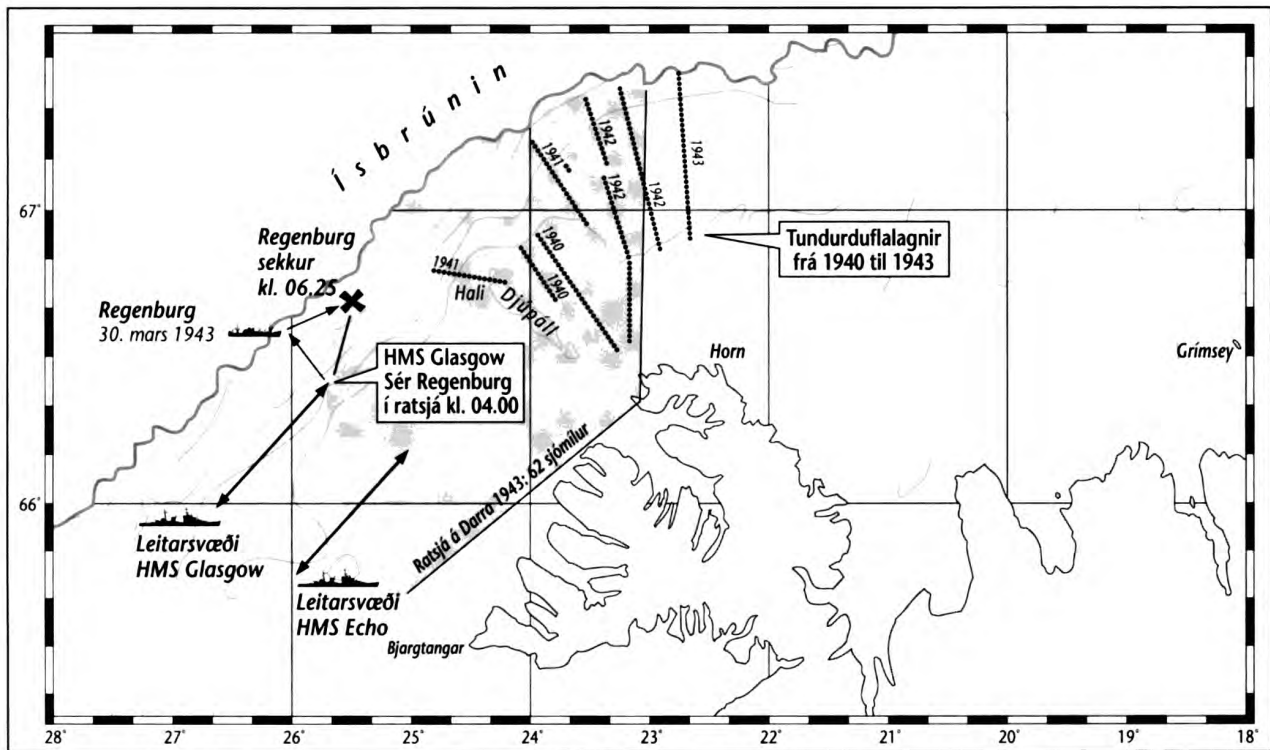
1902. Lágu þeir á Elsu mest við breska birgðaskipið og fluttu þaðan vistir í skip á firðinum. Brynjólfur vann einnig mikið fyrir Bandaríkjamenn og fannst honum allt annað og betra að vinna fyrir þá en Breta.

Vélbáturinn Íslendingur sem áður er getið var einnig lengi í „transporti“. Báturinn var gerður út af Guðjóni Símonarsyni sem átti hann í félagi við syni sína Jóhann, Bjarna og Símon. Leigðu þeir bátinn Bandaríkjamönnum til flutninga sumarið 1942 og störfuðu fyrst á Austfjörðum en síðan í Hvalfirði. Þetta var trygg vinna sem greitt var fyrir skilmerkilega í hverjum mánuði og var gert út frá Reykjavík. Siglt var upp í Hvalfjörð á hverjum morgni og til baka að kvöldi og sjaldan gist þar uppfrá. Fluttu þeir menn og vörur og komu við á Miðsandi og í Hvammsvík.

Íslendingur var stundum lánaður Bretum, en það þótti þeim bræðrum síðri kostur en að starfa fyrir Bandaríkjaflota sem bjó betur að sínum mönnum, hafði meiri reglu á hlutunum og var ekki eins kröfuharður í viðskiptum og sá breski. Ýmislegt var þó að varast í siglingum á herskipalæginu. Fengu þeir á Íslendingi eitt sinn skipun um að leggja að herskipi en miskildu fyrir mæli um að bíða um stund áður en þeir legðu að. Lögðu þeir að skipshlið í þann mund er hleypt var af fallbyssum skipsins og var loftþrýstingurinn slíkur að þeir féllu flatir á þilfar bátsins.¹⁶

Endalok þýska kaupskipsins Regensburg

Er meta á árangur af varnarviðbúnaði bandamanna á



Grænlandssundi verður það einungis gert í samhengi við önnur umsvif bandamanna á Norður-Atlantshafi og víðar.

Eins og áður er nefnt lögðu þýsk herskip og kaupskip gjarna leið sína um Grænlandssund á árunum 1939-1941. Eftir ófarir Bismarck vorið 1941 hættu Þjóðverjar herskipum sínum ekki í slíka leið-angra. Með hernámi Frakklands vorið 1940 hafði þeim opnast leið um hafnir við Biskajaflóa, sem var þá mun áhættuminni fyrir kaupskip er voru í förum með farma sjaldgæfra og dýrmætra hráefna til hergagna- og efnaiðnaðar sem Þjóðverja skorti. Má í þessu tilefni nefna gúmmí, tin og volfram. Jókst þessi þörf er leið á styrjöldina.¹⁷

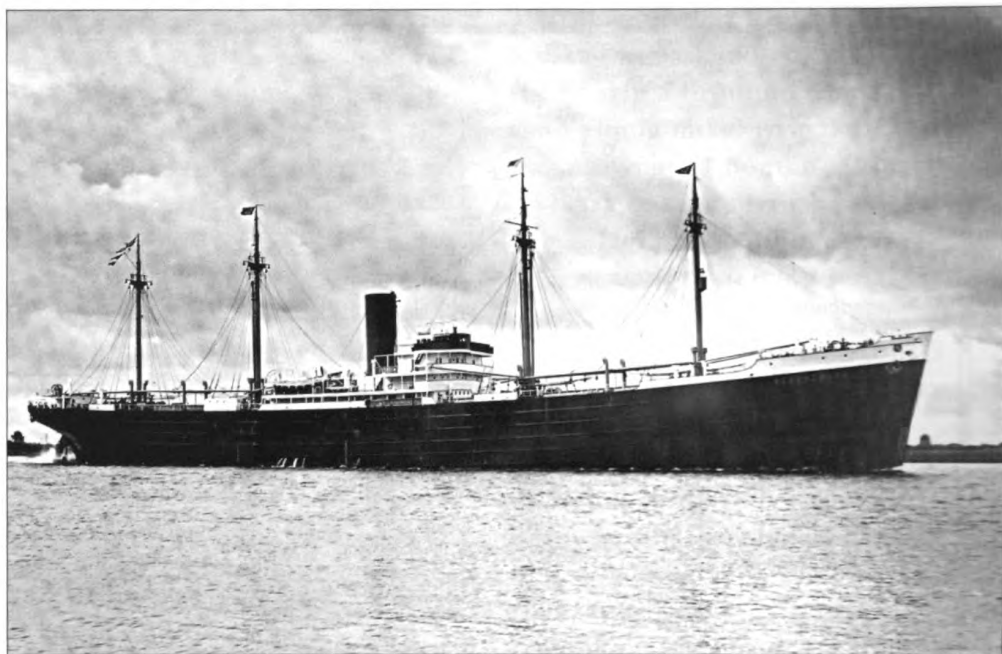
Ratsjareftirlit með skipaferðum undan Vestfjörðum hófst því of seint svo gagnast mætti beint til að hefta þessar siglingar. Því verður þó

ekki á móti mælt að á sama hátt og úthald herskipa Norðurgæslunnar og tundurduflalagnir undan Vestfjörðum gegndu mikilvægu hlutverki við að fæla þýska flotann frá því að nota þessa leið, og að fækka valkostum hans til ferða út á Atlantshaf, þjónaði ratsjárstöðin á Darra mikilvægu varnarhlutverki á þessum slóðum. Á meðan þýskir bryndrekar höfðu aðsetur í Norður-Noregi allt til ársins 1944 mátti ávallt búast við að þeim yrði beint þessa leið til hernaðar á skipaleiðum bandamanna eða árása á bæki-stöðvar þeirra hér á landi. Jón Magnússon hafði eftir Jack Lewis, sem lengi var yfirmaður stöðvarinnar, að áætlað hefði verið að ratsjain sparaði eitt beitiskip við eftirlitsskipin athafnað sig dýpra og verið færri.

Eftir að Bandaríkjamenn komu til landsins tóku þeir við vörnum í

Svæði það er ratsjárstöðin á Darra náði til ásamt staðsetningu þýska skipsins Regensburg og breskra herskipa 30. mars 1943. Tímasetningar eru breskur staðartími, GMT. (GÓI, FKE)

Ms. Regensburg hét áður Trave og var 8.000 brúttó-rúmlestir að stærð. Skipið flutti vörur og farþega milli Evrópu, Austur-Asíu og Ástralíu þar til síðari heimsstyrjöldin hófst og það varð birgðaskip fyrir þýsk vikingaskip og sigldi síðan með vörur í trássi við hafnbann Breta. (Hapag-Lloyd)



lofti og á landi, en Bretar önnuðust áfram stjórn skipaleiðanna og varnir á sjó. Er hlutverk breska flotans kom til tals, þ. e. eftirlit með ströndum landsins, þar með talið ratsjárftirlitið á Sæbóli, gerði breska flotastjórnin skýlausa kröfu um að hún yrði áfram undir breskri stjórn, enda hlutverk hennar að styðja aðgerðir breska flotans. Gekk þetta eftir ólíkt því er gerðist með loftvarnaratsjár breska flughersins sem Bandaríkjamenn tóku við ásamt öðrum þáttum loftvarnanna.¹⁸

Eitt dæmi er þó um aðgerð gegn þýsku skipi er ratsjárstöðin á Darra átti þátt í haustið 1943. Eftir hernám Frakklands var þýskum kaupskipum er freistuðu þess að brjóta hafnbann bandamanna öllum beint til hafna við Biskajaflóa. Var árangur þessara siglinga að mestu leyti háður aðstæðum og heppni hverju sinni. Er kom fram á árið 1943 hafði flotum bandamanna tekist að ná yfirhöndinni í orrustunni á

Atlantshafi og fóru að beita sér af krafti gegn umræddum siglingum, enda mikið í húfi ef þannig mætti á tiltölulega einfaldan hátt draga verulega úr framleiðslugetu þýska hergagnaiðnaðarins. Með skipulögðum aðgerðum, sem meðal annars byggðust á lestri dulmálsskeyta þýska flotans, voru mörg þessara skipa stöðvuð suður í höfum.

Í mars 1943 var svo komið að Þjóðverjar freistuðu þess að brjóta kaupskipum sínum leið til hafnar með aðstoð herskipa, kafbáta og flugvéla. Mikill viðbúnaður var hafður í þessu skyni og fór ekki fram hjá breska flotanum sem á sama hátt bjóst sterklega til varnar. Þremur þessara skipa var stefnt á Grænlandssund-leið sem kaupskip höfðu ekki reynt að fara síðan vorið 1940. Einungis kaupskipið Regensburg náði þó svo langt.

Mótorskipið Regensburg var smíðað í Stettin árið 1927 og tekið í notkun árið 1928. Það var lengt um 10 metra og skipt um vélar þess árið 1938 og var í eigu þýska skipa-



Breska beitiskipið H.M.S. Glasgow var 9.400 lestir að stærð og hljóp af stokkunum árið 1936. Skipið flutti breska hernámsliðið til landsins 10. maí 1940 ásamt beitiskipinu Berwick. (IWM A-6790)

félagsins Norddeutscher Lloyd sem hafði það í siglingum til Ástralíu og Asíulanda. Skipið var í Asíu er styrjöldin braust út og hélt til Yokohama þar sem það lestaði birgðir fyrir þýsk hjálparbeitiskip eða víkingaskip eins og þau voru kölluð og störfuðu á Kyrrahafi. Starfaði áhöfn skipsins við slíka birgðaflutninga til vors og hélt áleiðis til Þýskalands með farm í byrjun maí. Kom skipið til Bordeaux í Frakklandi í lok júní. Skipið lagði upp í aðra ferð sína til Austurlanda í febrúar 1942 og var á leið heim aftur í nóvember er það varð fyrir tundurkeyti bandaríksks kafbáts í Súndasundi í Indónesíu og varð að snúa til Singapúrs til viðgerðar. Regensburg lagði aftur upp með farm sinn til heimferðar 6. febrúar 1943.

Njósnið hafði borist af ferðum skipsins og biðu beitiskipin H.M.S. Belfast og H.M.S. Glasgow átektu út af Vestfjörðum ásamt tveimur tundurspillum. Jack Lewis sagði ratsjárstöðina hafa átt þátt í því er síðar gerðist án þess að skilgreina það

nánar. Er ekki að efa að þar hefur verið um að ræða aðstoð við að staðsetja þýska skipið er það kom í færi.¹⁹

Varðbergsmenn um borð í H.M.S. Glasgow urðu þýska skipsins varir í ratsjá um klukkan fjögur aðfaranótt 30. mars. Sigldi Regensburg þá í austlæga stefnu um 75 sjómílum VNV af Straumnesi. Hafði skipið komið að ísbrúninni daginn áður og hugðist skipstjórinn dyljast í rekísnum á leið sinni austur en varð að hörfa út á auðan sjó. Beitskipið hélt þegar í veg fyrir hið óþekkta skip og lýsti næturhimininn upp með svifblysum og gaf því stöðvunarmerki.

Áhöfn þýska skipsins varð hverft við og hélt fyrst að blysin væru frá flugvél. Hlýddi hún fyrirmælum herskipsins en sprengdi göt á botn skips síns og hóf að yfirgefa það. Veður fór nú versnandi og er kaupskipið, sem ekki virtist ætla að sökkva, hóf loftsketasendingu ákvað skipherrann á Glasgow að flýta endalokum þess. Óttaðist

hann að skeytasendingin kynni að vera ætluð nærstöddu herskipi eða kafbátum, en eins og að ofan greinir vissu Bretar að þýska flota-stjórnin hafði gert a.m.k. kafbátum viðvart um ferðir skipsins. Lét hann skjóta tveimur tundurskeytum að skipinu sem sökk við svo búið um 60 sjómílum VNV af Straumnesi. Var þá kominn þungur sjór og ófært að sjósetja báta frá herskipinu. Tókst áhöfn beitiskipsins einungis að bjarga sex þeirra 118 manna er verið höfðu um borð í Regensburg. Fórust þar hartnær eins margir sjómenn og Íslendingar misstu af hernaðarorsökum í allri styrjöldinni.²⁰

Svo vikið sé aftur að þætti ratsjárinnar í þessum atburði er þess að geta að Regensburg hafði á leið sinni mætt kafbátinum U-161 vestur af Asoreyjum og tekið um borð sérstakan móttökubúnað fyrir ratsjármerki er gaf viðvörðun um slíkar merkjasendingar á löngu færi. Ratsjárvarann hafði þýski flotinn látið smíða fyrir kafbáta sína til að gefa þeim ráðrúm til varnar gegn flugvélum búnum ratsjám sem voru þeim mjög skeinuhættar. Tækið virkaði þó einungis gegn eldri ratsjám á lengri bylgjulengdum, enda Þjóðverjar ekki fyllilega búnir að þróa varnir gegn örbylgjuratsjámni er beitt var af H.M.S. Glasgow og ratsjárstöðinni á Darra. Afhending móttökubúnaðarins hafði verið falið kafbátinum U-163 við brottför frá Lorient í Frakklandi, en er sýnt þótti um miðjan mars að hann hefði orðið óvininum að bráð var U-161 falið að hlaupa í skarðið.

Samtímis þessu fékk U-229 boð um að kanna hversu eftirliti vestur

af Íslandi væri hátað og senda þaðan veðurskeyti tvisvar á dag. Þá fékk U-191, sem staddur var fyrir austan landið, skipun um að halda norður um og kanna ástand hafíssins fyrir Norðurlandi og Vestfjörðum á leið sinni suður í haf. Fékk kafbátsforinginn fyrirmæli um að láta lítið á ferð sinni bera og honum var bannað að ráðast á skip önnur en farþegaskip er flyttu hermenn, eða beitiskip og þaðan af stærri herskip. Fór kafbáturinn með ísröndinni undan Straumnesi 23. mars og gaf skýrslu um legu hennar tveimur dögum síðar. Dimm þoka hvíldi yfir svæðinu, en hvorki varð vart eftirlitsskipa né ratsjársendinga. Voru það einmitt dulmálsskeyti kafbátaflotastjórnarinnar til umræddra kafbáta sem Bretar lásu og komu upp um ferðir Regensburg.²¹

Hinn 8. apríl var kafbátinum U-189, sem þá var á leið úr höfn, stefnt norður fyrir Ísland og um Grænlandssund til að kanna ástand hafíssins og gæta að Regensburg sem e.t.v. sæti fast í ísnum. Ekki varð kafbáturinn var neinna merkja um afdrif skipsins né merkja um ratsjárendingar á þessum slóðum, en rakst óvænt á tundurspilla í éljagangi undan Vestfjörðum 16. apríl. Vörpuðu skipin djúpsprengjum að kafbátinum sem sakaði ekki í það sinnið og hélt áfram för sinni. Kafbátarnir tveir sem fóru um Grænlandssund með svo skömmu millibili áttu ekki afturkvæmt. Var báðum sökkt í orrustum um skipalestir austur af Hvarfi 23. apríl, U-189 af langdrægri Liberator- kafbáta-leitarflugvél 120. flugsveitar breska flughersins í Reykjavík og U-191 af

breska tundurspillinum Hesperus.

Svo virðist sem þýski flotinn hafi ekki haft staðfesta vitneskju um ratsjána á Darra. Þó er greinilegt að kafbátaflotastjórnin átti von á að ratsjá væri beitt á þessum slóðum eins og fram kemur í skýrslum ofangreindra tveggja kafbáta er leið áttu um Grænlandssund vorið 1943 og skýrslu Dönitz 15. maí sama ár um ratsjárnotkun óvinarins, enda hann þá búinn að sannreyna hversu ratsjár, sérstaklega í flugvélum, voru kafbátum skeinuhættar. Ný tegund ratsjárvara sem numið gat sendingar örbylgjuratsjár var fyrst tekin í notkun í kafbátum þá um haustið og veturinn, en ekki var tilkynnt um ratsjármerki frá ratsjá á Vestfjörðum fyrr en í lok mars árið 1944, enda fóru engir þýskir kafbátar eða skip um Grænlandssund um veturinn. Höfðu þrír kafbátar, er stefnt var vestur Grænlandssund í júlí og september árið áður, skemmst í ís og snúið aftur til hafnar. Var þá hætt við að senda kafbáta þessa leið út á Atlantshaf.

Í marsmánuði 1944 var U-448 sendur í könnunarleiðangur austur Grænlandssund og athafnaði hann sig undan Vestfjörðum og Húnaflóa dagana 16-23. mars. Kvaðst kafbátsforinginn hafa numið ratsjársendingar úr landi er hann var staddur tvær sjómíllur undan Deild og síðar í allt að 35 sjómíllur frá landi. Þar eð foringinn varð ekki var við neinar skipaferðir utan fiskibáta ályktaði hann í skýrslu sinni að þetta hafsvæði væri ekki mikilvægt í augum bandamanna um þær mundir. Var það réttilega ályktað, enda löngu hætt að senda skipalestir þessa leið. Kafbátur fór næst vestur Grænlandssund í byrjun júní á leið sinni til Japans

og í byrjun ágúst fór U-863 þessa leið, en varð ekki var við óvininn og minntist ekki á ratsjársendingar. Þá fór U-256 norður Grænlandssund á leið sinni frá Frakklandi til nýrrar heimahafnar í Noregi og U-541 á heimleið frá St. Lawrenceflóa á austurströnd Kanada. Fleiri þýsk skip og kafbátar lögðu ekki leið sína um Grænlandssund í styrjöldinni.²²

Heimildir:

- 1 MoD, NHB: British Mining Operations 1939-1945; Roskill: *The War at Sea*, I, bls. 97, 263-266, 334, 390; III, bls. 61-62; ADM 199/744: Operation S.N., Key Chart No. 8.
- 2 Dagbók BdU 18. september - 1. október 1942; Rohwer og Hummelchen: *Chronology of the War at Sea 1939-1945*, bls. 166.
- 3 Friðþór Eydal: „Ratsjástöðvar í Aðalvík, fyrri hluti, síðari heimsstyrjöldin“, *Ársrit Sögufélags Ísfróinga 1996*; Ian Brown, Historical Radar Archive í Skotlandi: Bréf til höfundar 20. maí 1997.
- 4 Harry C. Teale: Bréf til höfundar 22. janúar 1994 og 29. mars 1996; Albert Holbrook: Bréf til höfundar 11. maí 1996.
- 5 Douglas Fairbanks, Jr.: *A Hell of a War*. (New York 1993), bls. 78-80, 130-145.
- 6 Friðrik Sigurbjörnsson: Dagbók í vörslu Þorvaldar Friðrikssonar, fréttamanns í Reykjavík.
- 7 Roskill: *The War at Sea*, I, bls. 486-494; Morison, *The Battle of the Atlantic*, I, bls. 78, 81-82; Rohwer og Hummelchen: *Chronology of the War at Sea*, bls. 74, 88, 82, 96; *Dictionary of American Naval Fighting Ships*.
- 8 Trausti Jónsson veðurfræðingur: Viðtal við höfund 17. nóvember 1997; NHC: N.O.B.I. Administrative History, bls. 52-53; Sama: N.O.B.I. War Diary; ADM 199/761: ACIC, Report of Proceedings, 30. júní 1942; ADM 53/116047: Leiðarabók H.M.S. Hecla 15. janúar 1942; NHC: Commanding Officer, U.S.S. Wichita, til Commander in Chief, Atlantic Fleet, 20. janúar 1942. Collisions and grounding, U.S.S. WICHITA, 15 January 1942 - report of; J.R.S. White: *H.M.S. Norfolk and Other Ships 1940-1946*. The Wartime Diary

- of a Dental Officer. (Leeds 1995), bls. 29-30.
- 9 Rohwer og Hummelchen: *Chronology of the War at Sea*, bls. 122, 128; Roskill: *The War at Sea*, II, bls. 115-118.
 - 10 Roskill: *The War at Sea*, II, 399-403.
 - 11 Rohwer og Hummelchen: *Chronology of the War at Sea*, bls. 221, 231, 239.
 - 12 Roskill: *The War at Sea*, III, bls. 57-58, 70; NHB: U.S.S. Ranger War Diary, nóvember 1943; Sama: N.O.B.I. War Diary, 26. nóvember 1943; Bjarni Guðjónsson útgerðarmaður: Viðtal við höfund 2. júlí 1997; *Dictionary of American Naval Fighting Ships*, Vol. VI, bls. 33.
 - 13 Roskill: *The War at Sea*, III, bls. 77-89; Rohwer og Hummelchen: *Chronology of the War at Sea*, bls. 244, 250; Winton: *Ultra at Sea*, bls. 79-84.
 - 14 Roskill: *The War at Sea*, III, bls. 267, 268, 276-278; Rohwer og Hummelchen: *Chronology of the War at Sea*, bls. 314.
 - 15 Magnús Finnsson: „Leynileg Björgun í Viðey“. Viðtal við Einar Sigurðsson, *Morgunblaðið*, 11. apríl 1968; Hermann Sigurjónsson útgerðarmaður: Viðtal við höfund 16. júlí 1997.
 - 16 Brynjólfur Jónsson skipstjóri: Viðtal við höfund 5. júlí 1997; Símon Guðjónsson útgerðarmaður: Viðtal við höfund 29. júní 1997; Bjarni Guðjónsson útgerðarmaður: Viðtal við höfund 2. júlí 1997.
 - 17 Martin Brice: *Axis Blockade Runners of World War II*. (London 1981), bls. 108-109, 151-152.
 - 18 Jón Magnússon: Viðtal við höfund í júlí 1988; Bittner: *The British Occupation of Iceland 1940-1942*, bls. 790-792.
 - 19 Brice: *Axis Blockade Runners of World War II*, bls. 100-104, 120-122; Roskill: *The War at Sea*, II, bls. 273-276 og III, bls. 73-75; Jack Lewis: Bréf til höfundar 8. nóv. 1987; Jón Magnússon: Viðtal við höfund í júlí 1988; Rohwer og Hummelchen: *Chronology of the War at Sea 1939-1945*, bls. 203; AIR 24/773: Royal Air Force, Iceland, Weekly Intelligence Summary No. 90, Week ending Saturday 27th March 1943 og No. 90, Week ending 3rd April 1943. Fram kemur að lega hafissins var könnuð rækilega úr lofti á þessum tíma; „Regensburg liegt zwischen Grönland und Island“. *Mittelbayerische Zeitung*, 27.-28. mars 1993; H.J. Capell, Hapag-Lloyd AG, Hamborg: Bréf til höfundar 9. september 1997.
 - 20 ADM 199/1038: Sinking of the Motor Vessel Regensburg, skýrsla skipherrans á H.M.S. Glasgow til yfirmanns 10. beitiskipadeildarinnar, 3. apríl 1943; Dagbók BdU, 16.-25. mars og 19. apríl 1943; Brice: *Axis Blockade Runners*, bls. 120-122.
 - 21 Sama heimild, bls. 120-122; Roskill: *The War at Sea*, II, bls. 205, 369; Van der Vat: *Atlantic Campaign*, bls. 329, 349-350; Dagbók BdU, 16.-25. mars og 8.-25. apríl 1943; Beesly: *Very Special Intelligence*, bls. 233; Hinsley og fleiri: *British Intelligence, II*, bls. 544-555.
 - 22 Dagbók BdU, 15. maí, 10.-15. september 1943, 15.-30. mars, 26. maí-14. júní og 19. ágúst-1. nóvember 1944; Rohwer og Hummelchen: *Chronology of the War at Sea 1939-1945*, bls. 206, 289, 297.

Flug Þjóðverja – loftvarnir

Breska yfirherráðið í London lagði ekki ríka áherslu á að koma upp loftvörnum hér á landi í fyrstu. Þjóðverjar réðu ekki yfir flota langfleygra sprengjuflugvéla og landið lá á mörkum þess svæðis sem flugvélar þeirra náðu til. Hættan á loftárásum var því ekki talin mikil. Curtis hershöfðingi bar þó ugg í brjósti, en yfirmenn hans mátu þörfina fyrir loftvarnabyssur og orrustuflugvélar meiri annars staðar svo sem á Gíbraltar og Bretlandseyjum sjálfum eins og lýst er í fimmta kafla. Samþykktu þeir þó að senda átta stórar loftvarnabyssur til landsins sumarið 1940 til varnar Reykjavík.

Ákvörðun flotastjórnarinnar um að koma sér upp flug- og flotabækistöðvum á Íslandi breytti upphaflegum markmiðum með hernámi landsins og krafðist mun meiri viðbúnaðar en áætlanir um að hindra Þjóðverja í að nýta sér aðstöðu á landinu höfðu gert einar og sér. Því var ákveðið að senda fleiri byssur til landsins árið 1941 eftir því sem framleiðsla á þeim leyfði. Skyldu þar vera, auk stóru byssanna sem voru með 3,7 þumlunga hlaupvídd, smærri og hraðskeyttari byssur af Bofors-gerð með 20 mm hlaupvídd sem hentuðu betur gegn lágfleygum flugvélum í návígi. Skyldi alls 36 stórum byssum og 28 Boforsbyssum komið fyrir á helstu athafnasvæðum hers og flota, þar á meðal átta af hvorri gerð í Hvalfirði.

Óskum um orrustuflugvélar til loftvarna var tekið með svipuðum

hætti eins og rakið er einnig í fimmta kafla. Ákvörðun um að senda orrustuflugvélar af Hurricane-gerð til landsins var fyrst tekin eftir að flotastjórnin hafði lýst ótta sínum um að aukin skipaumferð við landið og fjöldi skipa á herskipalæginu í Hvalfirði kynni að freista Þjóðverja til loftárása. Komu tíu Hurricane-flugvélar til landsins sumarið og haustið 1941, en voru sendar aftur til Bretlands í árslok, enda þeirra þá ekki þörf eftir komu 33. orrustuflugsveitar bandaríska flughersins hingað til lands í ágúst.¹

Þótt flug Þjóðverja hér við land væri ekki mikið í fyrstu átti það eftir að aukast og varð talsvert umfangsmikið á árunum 1942 og 1943. Söfnun á upplýsingum um aðstæður, viðbúnað og fyrirætlanir óvinarins eru ómissandi sérhverjum herforingja og mikil vinna og fyrirhöfn lögð í að afla sem gleggstra upplýsinga sem að gagni mættu koma. Þýski flugherinn gerði út flugvélar frá flugvöllum við Stavangur, Þrándheim og víðar í Noregi til að afla veðurupplýsinga sem voru ómissandi fyrir veðurspágerð, en alþjóðlegt samstarf um að skiptast á svo hernaðarlega mikilvægum veður upplýsingum lá niðri í styrjöldinni. Hann hélt einnig uppi umsvifamiklu könnunarflugi til að skyggjast um hagi óvinarins, leita að og gera árásir á skip bandamanna. Skortur á langfleygum flugvélum háði þó þessari starfsemi. Uppbygging þýska flughersins fyrir styrjöldina einskorðaðist að mestu

við að veita stuðning hernaðaraðgerðum á landi og hafði þróun langfleygra sprengju- og eftirlitsflugvéla setið á hakanum. Var Focke Wulf 200 Condor-flugvélum flugfélagsins Lufthansa, sem sett höfðu met í langflugi á fjarlægum flugleiðum skömmu fyrir stríð, fljótlega breytt til þessara nota og fleiri smíðaðar sérstaklega til hernaðar. Verulega skorti þó á að þessar flugvélar væru nógu sterkbyggðar og hraðskreiðar eða vel vopnum búnar til hernaðar, sérstaklega eftir að loftvarnir skipalesta voru auknar.

Mest bar á þessari tegund flugvéla hér við land ásamt Junkers Ju-88 og Heinkel He-111 meðaldrægum sprengjuflugvélum sem útbúnar voru til langflugs. Var hlutverk þeirra að afla upplýsinga um veðurfar og skipaferðir. Þá var nokkuð um að fylgst væri með uppbyggingu heraflans hér á landi.

Sökum þess að flugvélarnar drógu ekki miklu lengra en til Íslands fullhlaðnar eldsneyti gátu þær ekki borið mikinn sprengjufarm í þessum ferðum. Talsvert var þó um árásir á skip við strendur landsins, einkum fyrir Austurlandi, en árásir á skotmörk á landi frekar fátíðar. Var þar helst um að ræða skotárásir á vita og afskekktar herstöðvar, en sprengjuárás var fyrst gerð á miðunarstöð breska flughersins við Höfn í Hornafirði 2. ágúst 1942.

Strax eftir hernám Noregs hófu sveitir úr veðurathugunar- og spádeild þýska flughersins störf í landinu og veðurkönnunarflug. Höfuðstöðvar þessarar starfsemi voru á Værnesflugvelli í Brándheimi, en útibú var rekið í Banak fyrir botni Posangerfjarðar um 130 km frá norðurodda Noregs. Flugdeildin

sem annaðist þetta starf notaði He-111 og Ju-88 flugvélar til starfans og í fyrstu var flogið frá Værnes yfir Færeyjar, til Íslands og þaðan aftur til Noregs. Frá því um haustið 1941 var flogið reglulega til Jan Mayen og til baka og næstu tvö sumur var stundum flogið frá Værnes, til Jan Mayen og þaðan til Banak og sömu leið til baka eftir hvíld í Banak. Flugvélar með aðsetur í Banak flugu þaðan til Bjarnareyjar og Ísafjarðar á Svalbarða og þaðan ýmist vestur að lengdargráðu 0 og heim eða austur að 30. gráðu austur-lengdar og heim. Þá var flogið frá Banak í austurátt til eyjarinnar Ostrov Vaygach suðaustur af Novaya Zemlya og þaðan í norðurátt og yfir suðurhluta Novaya Zemlya á heimleiðinni. Flogið var í 100-3.000 m hæð og á 300-500 km fresti var flugið lækkað niður að sjávarmáli og loftþrýsti- og vindgildi mæld. Áður en snúið var heim á leið úr slíku flugi var venjan að fara í 6.000 m hæð til mælinga. Veðurfræðingar önnuðust mælingarnar og voru þeir einnig oft í för með öðrum könnunarflugvélum sem leituðu skipalesta. Var þannig leitast við að halda uppi sem víðtækustum athugunum, en þær skiptu miklu máli fyrir veðurspágerð í Evrópu með tilliti til hernaðaraðgerða. Þjóðverjar komu á fót mönnum og ómönnum veðurathugunarstöðvum á Norðaustur-Grænlandi, Svalbarða, Vonareyju og Franz Jósefslandi auk þess sem þýski flotinn hélt úti skipum og kafbátum til veðurathugana á norðurslóðum og Norður-Atlantshafi um lengri eða skemmri tíma í senn og lögðu þar sjálfvirkum veðurathugunarbaujum.

Þýsku flugmönnum ungu sem



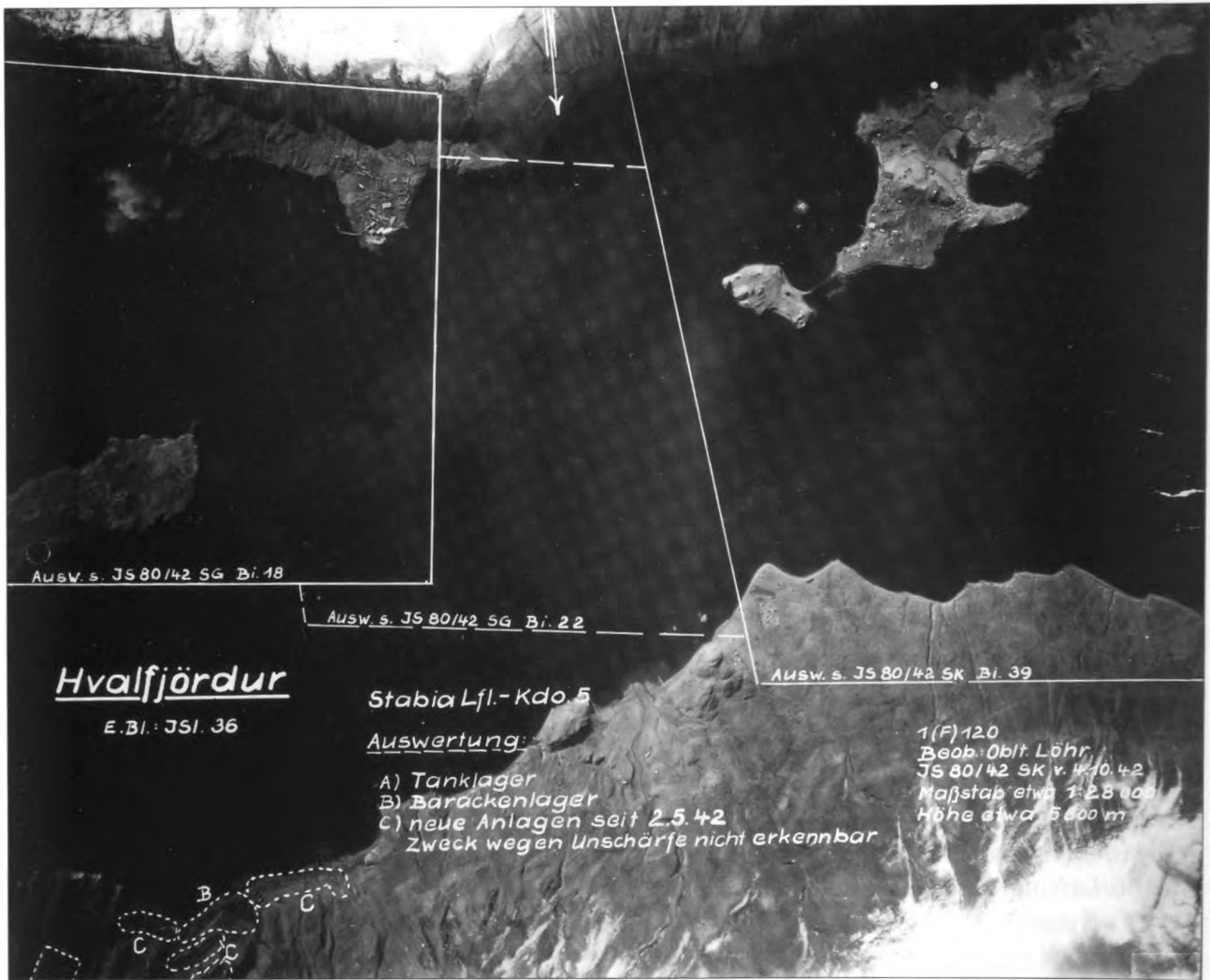
fengu það verkefni að fljúga þessa löngu, viðburðarsnaudu og oft erfiðu leiðangra á hjara veraldar þótti í fyrstu lítið til koma. Þeir vissu að allt erfiðið var ekki líklegt til að afla þeim frægðar eða frama á borð við starfsbræður þeirra sem flugu mun styttri ferðir og oft með auðsæjum árangri og samsvarandi viðurkenningu á vígvöllum styrjaldarinnar. Þeir áttuðu sig þó fljótt á mikilvægi þessa starfs og lögðu sig í líma við að skila sem gleggstum upplýsingum úr hverju flugi. Þegar best lét voru allt að því sex flugvélar á lofti til veðurathugana á norðurslóðum daglega, en talið er að frá sumrinu 1941 til haustsins 1944 hafi að minnsta kosti tvö slík flug verið flogin daglega að meðaltali.²

Könnunarflug var stundað frá Sola-flugvelli við Stavangur yfir Skotland, Orkneyjar og Færeyjar á

Ju-88 vélum 1. (F) 120. könnunarflugsveitarinnar sem þangað kom fljótlega eftir hernám Noregs. Fékk flugsveitin einnig það verkefni í ágúst 1942 að fljúga könnunarflug til Íslands. Fyrsta flug Þjóðverja sem vitað er um hingað til lands var flogið í veðurathugunarskyni upp að Austurlandi 14. júlí 1940. Ljósmyndaflug var fyrst flogið á He-111 flugvél yfir Reykjavík og Kaldaðarnes 3. nóvember sama ár. Myndir sem teknar voru úr slíkum flugvélum með venjulegum handmynda­vélum voru ekki nógu góðar til að gefa skýra mynd af fjölda skipa í höfnum og á skipalægi og var fljótlega farið að fljúga með sérútbúna­ loftljósmyndavélar í þessu skyni.

Hugo Löhr var liðsforingi í flugsveitinni og hafði umsjón með töku loftljósmyndanna sem notaðar voru við söfnun upplýsinga um skipaferðir bandamanna. Hann sagði að

Draumur þýskra flugmanna var að ná myndum sem þessari af skipalæginu. Myndin er tekin úr bandarískri flugvél 16. október 1942. Handan við Þyrilsnes liggur móður­skip tundurspillanna. Flotkvíin liggur nær landi að sunnanverðu og breskt orrustuskip undan Hvítanesi. Olíuskipin tvö nær á myndinni gáfu skipum eldsneyti á læginu. Neðst á myndinni er olíustöðin á melunum vestan Bláskegg­sár og ofan við Litlasand. (NARA 80-G-319980)



Loftmynd sem Hugo Löhr tók af herskipalæginu í Hvalfirði í hönnunarflugi sínu fjórða október 1942. Búið er að skilgreina og merkja það helsta sem myndin sýnir svo sem eldsneytisgeymana og skálahverfin á Litlasandi og Miðsandi. Hvítu rammarnir afmarka svæði sem stækkuð voru sérstaklega út úr myndinni til frekari greiningar. (Hugo Löhr)

á þeim tíma sem hann kom að þessari starfsemi frá ágústmánuði 1942 til júlímánaðar árið eftir hefði árangur flugsins verið nokkuð góður, tekist hefði að fljúga átta sinnum yfir landið vestanvert og sex sinnum yfir Austfirði, en í lokin hefði verið orðið of hættulegt að fljúga yfir landið sökum öflugra loftvarna.

Flugvélararnar sem sveitin notaði á þessum tíma voru af gerðinni Ju-88 D, tveggja hreyfla og með þriggja manna áhöfn, flugmanni, loftskeytamanni og varðbergsmanni. Talsverðar breytingar voru gerðar á upprunalegri gerð Ju-88 flugvél-

anna til að létta þær sem mest og koma fyrir í þeim aukaeldsneytisgeymum og myndavélum. Flogið var á 330 km hraða til landsins og bar flugvélin 5.300 lítra af bensíni, þar af 1.800 lítra í sérstökum vængtönkum úr krossviði sem mátti sleppa undan vængjunum á flugi. Þetta eldsneyti gat enst til 10 stunda flugs við bestu aðstæður. Aðstæður voru þó alls ekki alltaf eins og best varð á kosið. Varð að haga fluginu eftir veðri og varnarviðbúnaði óvinarins og hvorugt var hægt að áætla fyrir fram með nokkurri vissu. Mjög misjafnt var því hversu mikið eldsneyti fór í hverja ferð.

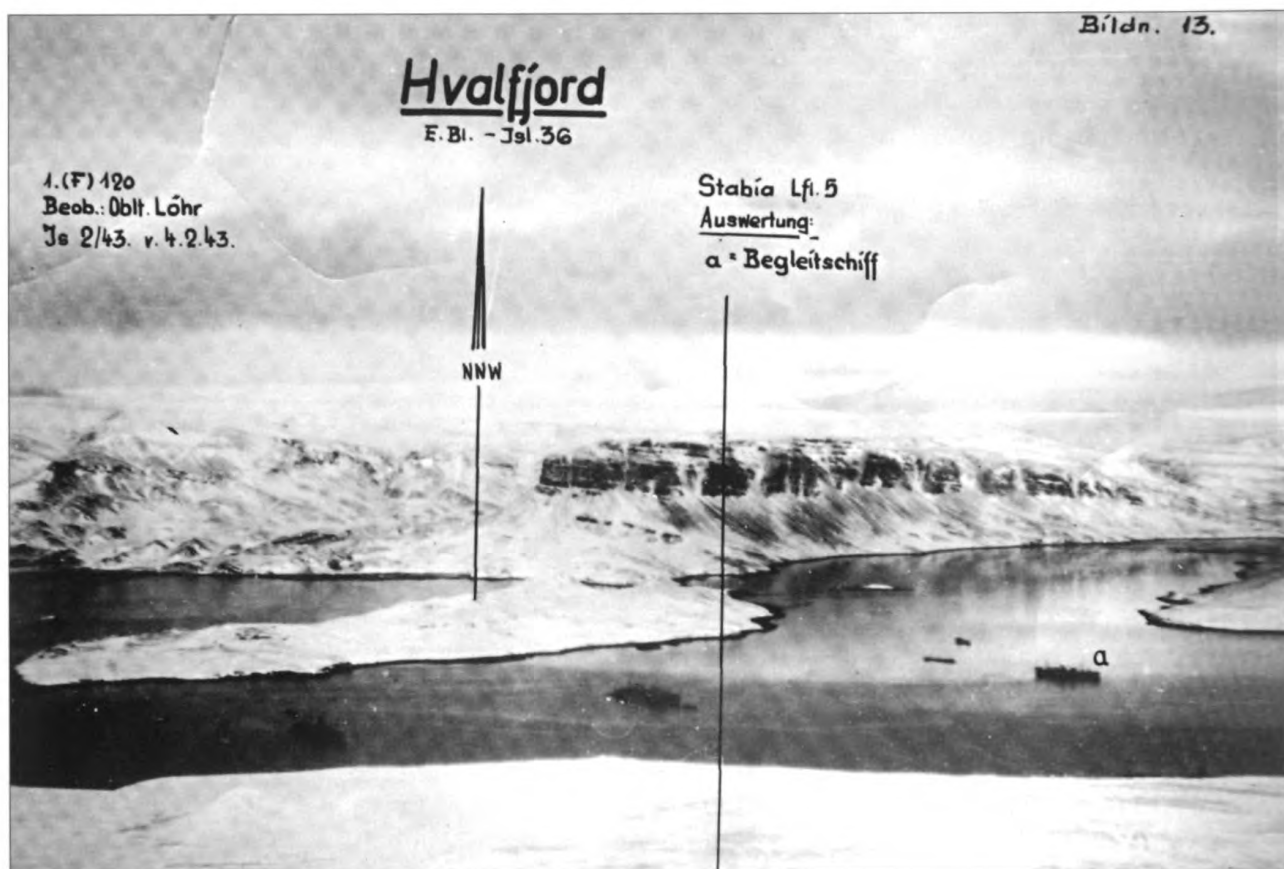
Reynt var að spara eldsneytið eins og kostur var á fluginu að „skotmarkinu“ en þegar komið var inn á það svæði sem kanna átti og búast mátti við loftvörnum á var hraðinn aukinn verulega til öryggis. Ein flugvél sveitarinnar varð eldsneytislaustr haustið 1942 á leið frá Íslandi og fórst er hún átti 100 km ófarna til Sola. Til varnar orrustuflugvélum hafði áhöfnin tvær 7,9 mm vélbyssur. Á heimleiðinni var gjarna flogið á 440 km hraða enda vélin þá orðin mun léttari. Loftmyndir voru venjulega teknar úr 5-7.000 m hæð.

Þegar komið var til baka voru filmurnar framkallaðar í snatri og upplýsingar um hvað þær gáfu til kynna sendar æðri stöðum þar sem þær komu að gagni við gerð heráætlana. Löhr sagði að áhersla hefði verið lögð á að meta umfang siglinganna til Rússlands, einkum þegar ljóst var að árásir á þær næðu ekki tilætluðum árangri, svo áætla mætti betur styrk Sovétríkjaanna á austurvígstöðvunum. Þjónaði ljósmyndaflugið yfir Vesturland einkum þessum tilgangi en fluginu yfir Austurland var jafnframt ætlað að segja til um hvort merki væru um að herskip söfnuðust þar saman til innrásar í Noreg. Hann sagði einnig að njósn hefði ávallt borist af þessum ferðum þeirra til Íslands og Bretlandseyja. Þar kunna að hafa verið að verki breskir dulmálsérfræðingar sem lásu oftast greiðlega úr dulmáli sem þýski flugherinn notaði í loftsketasendingum sínum. Því var ólíkt farið með þýska flotann sem notaði flóknara kerfi og liðið gátu vikur og mánuðir á milli þess sem tókst að ráða dulmál hans. Fjarskipti voru ávallt nokkur vegna hvers flugs, en loftvarnasveitir og skip í Noregi urðu að vita hve-

nær og hvar vænta mætti vinveittra flugvéla. Þá eru vísbendingar um að Bretar hafi hlustað sérstaklega eftir loftsketasendingum t.d. veðurathugunarflugvéla á norðurslóðum, sökum þess hversu veðurskeytin voru einföld og stöðluð og til þess að fylgjast með því hvort dulmál flughersins breyttist.

Löhr sagði ferð sína 4. febrúar 1943 hafa verið síðustu árangursríku ljósmyndaferð Þjóðverja hingað til lands í stríðinu. Óbrotin skýjahula var yfir vestanverðu landinu en þeir fundu örlítið gat yfir Reykjavík sem þeir stungu sér beint niður um og komu úr skýjum beint yfir Reykjavíkurflugvelli. Tók hann nokkrar myndir á handmyndavél sína en flugvélin flaug niður í allt að 10 metra hæð á leið sinni til Hvalfjarðar. Þegar þangað var komið flugu þeir lágt yfir endilöngum Reynivallahálsi og gægðust stutta stund upp yfir fjallsbrúnina svo sá niður á herskipalægið í innanverðum firðinum. Í skýrslum breska og bandaríska hersins segir að ratsjárstöðin á Reynisfjalli hafi orðið vör við ferðir vélarinnar klukkan 11.59 um 40 sjómílu austur af Vík. Átján mínútum síðar heyrðist til hennar suðvestur af Kaldaðarnesi og stuttu síðar sást hún hringsóla austan við Reykjavík. Í Hvalfirði sást til hennar fljúga yfir innanverðan fjörðinn og var skotið að henni tveimur skotum úr loftvarnabyssu. Orrustuvélum sem sendar voru á loft tókst ekki að finna hana og síðast heyrðist til vélarinnar austan við Þingvallavatn.

Löhr sagði að mikilli skothríð hefði verið beint að flugvélinni og í ljósi reynslu sinnar hefði hann ekki leyft frekari flug til landsins til loftmyndatöku úr venjulegri hæð.



Síðasta mynd Löhrs af skipalæginu í Hvalfirði tekin í lágflugi yfir Reynivallahálsi 4. febrúar 1943. Glöggt má sjá báðar búðir loftvarnaskyttanna á Þyrilsnesi og olíutankana handan fjardarins. Flutningaskip sem liggur inn undir Brynjudalsvogi hefur verið auðkennt sem fylgdarskip. Fyrir midri mynd sést hins vegar móðurskip tundurspillanna. (Hugo Löhr)

Hann hefði í staðinn samþykkt lágflug með suðurströndinni og að Botnssúlum þar sem klifrað væri í 1.200 m hæð í skamma stund á meðan teknar væru myndir á handmyndavél og síðan haldið sömu leið til baka í lágflugi. Samkvæmt skýrslu Bandaríkjahers um atburð þennan flaug vél Löhrs vestur yfir Suðurland og var yfir Landeyjum klukkan 12.17. Nokkrar orrustuflugvélar höfðu verið sendar á loft til móts við þýsku flugvélin, en þær fóru á mis við hana yfir Þjórsá þar sem henni tókst að leynast á milli skýjalaga. Lá þreföld skýjahula í um 1.000, 2.000 og 5.000 metra hæð og ótakmarkað skyggni á milli þessara laga. Jafnframt segir þar að flugvélin hafi snúið í átt til Hvalfjarðar er hún var stödd yfir Hólmsheiði nokkru

austan við Reykjavík. Ljósmyndir þær sem Löhr tók í ferðinni gefa þetta einnig til kynna. Verður að telja að hann hafi misminnt um ferðir sínar þennan dag og e.t.v. ruglað saman flugferðum.³

Lengri könnunarflug allt til Grænlands var stundað á FW-200 Condor-flugvélum flugdeildarinnar KG /40 (Kampfgeschwader) í Vaernes í Þrándheimi. Þaðan var einnig flogið í langferðir út á Atlantshaf, 5.000 km leið vestur fyrir Írland og til Frakklands. Var flogið milli þessara staða í tveimur áföngum með hvíld á milli. Flugmenn þessara véla voru áhugasamir um árásir á skip á ferðum sínum og fluttu venjulega með sér sprengjur í því skyni. Flugferðir til Grænlands og Íslands tóku 12 til 14 klukkustundir. Gjarna var flogið norður til

222

Jan Mayen og suður með ísröndinni og þaðan vestur fyrir land. Flugvélarnar voru búnar ratsjá og var flogið leitarflug í hringi í 500 metra hæð. Þegar skipalest var fundin norður af landinu tóku við Blom & Voss Bv-138 flugbátar nær Noregi sem fylgdu henni eftir austur og leiðbeindu He-111 tundurskeytaflugvélum og Ju-88 sprengjuflugvélum frá Stafangri, Þrándheimi, Bardufoss og Banak í Norður Noregi í skotfæri.

Roderich Cescotti hershöfðingi var ungur liðsforingi í höfuðstöðvum þýska flughersins í Ósló. Hann tók stundum þátt í flugferðum á He-111 og FW-200 flugvélum. Hann minntist þess að hafa flogið slíka ferð til Íslands á Condor-flugvél 12. ágúst 1943. Flugvélin var búin ratsjá af FuG 200 Hoentwiel-gerð sem var algeng gerð ratsjár til leitar að skipum úr lofti. Lagt var upp frá Vaernes og flogið um Grænlandsund. Tók flugferðin 12 klukkustundir og 35 mínútur. Ratsjárstöðin á Skálum á Langanesi varð vör við ferðir óþekktrar flugvélar á austurleið í um 100 sjómílna fjarlægð til norðvesturs. Kann þetta að hafa verið flugvél þeirra félaga, F8-LL úr flugsveitinni I/KG 40.

Cescotti minntist þess einnig að hafa fengið skipun um að gera loftárás á flugmóðurskip sem flugvél 120. könnunarflugsveitarinnar hafði orðið vör við á Austfjörðum í byrjun september árið áður. Æfði hann sprengjukast í Þrándheimsfirði á He-111 H6 flugvél með fjórum 250 kg sprengjum úr 6.000 metra hæð 8. september. Ráðgerði hann að leggja upp daginn eftir eða hinn næsta frá Örlandet í hina 1.145 km löngu flugferð og gera árás sína á flugmóðurskipið úr



austurátt undan rísandi sólu. Sleppa átti öllum fjórum sprengjunum í einu úr 5.000 m hæð í þeirri von að skipið yrði ekki til þess að veita skipalestum frekari flugvéla-vernd. Áætlaði hann að ferðin tæki þrjár og hálf klukkustund til Íslands og lítið eitt styttri tíma til baka og að til þess þyrfti hann 3.745 lítra af bensíni. Var nú ekkert að vanbúnaði, en kvöldið áður en lagt skyldi upp í ferðina bárust boð frá könnunarflugsveitinni þess efnis að skipið væri farið frá Austfjörðum og fundist ekki. Varð ekkert af þessari áhættusömu árásarferð sem gera skyldi um vegalengd sem var nærri hámarksflugdrægi vélarinnar og án aukaeldsneytistanka.⁴

Sprengjuárásir voru gerðar á skip í Seyðisfirði og víðar. 5. september 1942. Varpaði þýsk flugvél tveimur sprengjum að skipum á firðinum án þess að þær hæfðu skotmarkið, en ekki tókst betur til en svo að önnur sprengjan lenti á fjörukambinum og slasaði börn sem þar voru að leik og skemmdi hús. Þennan dag fóru fram skipti á herliði Breta og Bandaríkjamanna á Seyðisfirði

Langdræg könnunarflugvél af Focke Wulf Fw-200 Condor-gerð. Flugvélar þessar voru hannaðar sem langdrægar farþegaflugvélar. Var þeim breytt til hernaðarnota og aukaeldsneytisgeymum komið fyrir í farþegarýminu. Flugvélararnar voru vopnaðar vélbyssum og fallbyssum og báru auk þess sprengjur undir vængjunum. (Bernhard Jope)



Þýskar flugvélar gerðu oft árásir á skip á flugi sínu með ströndum landsins. Myndin er tekin úr Condor-flugvélinni F8+CL og sýnir árás vélarinnar á togarann Surprise frá Hafnarfirði 26. apríl 1942 er hann var staddur ásamt öðrum togara 160 sjómílur suðaustur af Vestmannaeyjum. (Úr skýrslu áhafnarinnar, Bernhard Jope)

er farþegaskipið Duchess of Bedford sem flutti Bandaríkjamennina austur tók bresku hermennina á brott. Morguninn eftir þegar skipið var á leið til Reyðarfjarðar í sömu erindagerðum réðst flugvél að því með sprengjukasti í mynni Reyðarfjarðar en hæfði ekki. Var mikið um ferðir þýskra flugvéla við Austurland þennan dag. Ein þeirra varpaði fjórum sprengjum sunnan og utanvert í Seyðisfirði, fjarri byggð. Er líklegt að flugmaðurinn hafi verið að losa sig við sprengjufarminn áður en hann legði upp í langt og erfitt flug heim á leið.

Flugmóðurskipið sem Roderich Cescotti æfði sig til að varpa sprengjum á var H.M.S. Avenger sem kom til Seyðisfjarðar fimmta september eða aðfaranótt þess sjötta til fylgdar við PQ-18 sem þá var fyrir vestan land á norðurleið. Hélt skipið frá Seyðisfirði að kvöldi 8. september, eins og sagt er frá í 14. kafla, daginn sem flugmaðurinn ungi æfði sprengjukastið í Þrándheimsfirði.

Fjöldi þýskra flugvéla var á flugi við Ísland í ágúst og september í leit að skipalestum. Flugsveit Bernhards Jopes, I/ KG 40 í Værnes sendi ein og sér þrjár til fjórar flugvélar daglega á þessar slóðir í leit að QP-18 sem lét úr höfn í Skotlandi 2. september. Auk flugvéla sveitarinnar voru þar flugvélar annarra sveita einnig á ferðinni, en tilkynnt var um fjölmargar flugvélar við landið allt þetta haust og oft á dag. Þrátt fyrir þennan mikla viðbúnað varð ferða skipalestarinnar ekki vart fyrr en 8. september norður af landinu. Þann dag flugu tvær Condor-flugvélar I/KG 40 yfir Hvalfjörð. Fjórar flugvélar sveitarinnar höfðu verið sendar til landsins þennan dag, en ein varð frá að hverfa vegna vélarbilunar. Þriðja vélin flaug yfir Austfirði um kvöldið og kom auga á verndarskipin sem lagt höfðu upp frá Seyðisfirði skömmu áður. Skiptust báðar fyrrnefndu flugvélar á skotum við bandarískar orrustuflugvélar og löskuðust, en komust undan í skýjum.⁵

Þá vörpuðu þrjár FW 200 flugvélar 5 sprengjum 10. febrúar 1944 að breska olíuskipinu El Grillo sem lá í firðinum og sá flotanum fyrir olíu og birgðum. Féllu þrjár sprengjur nærri skipinu og löskuðu svo að stefnið sökk til botns, en skuturinn flaut. Var það ráð tekið að sökkva skipinu alveg að kvöldi sama dags eftir að hluta farmsins hafði verið dælt úr því. Engan mann sakaði.⁶

Það var einmitt gegn slíkum árásum á skipalægið í Hvalfirði sem loftvarnasveitir breska stórskotaliðsins hófu að búa um sig í firðinum vorðið 1941. Fyrir síðari heimsstyrjöld samanstóð breski herinn af sveitum atvinnuhermanna sem störfuðu í Bretlandi og á ýmsum stöðum í

breska samveldinu og svæðisbundnum varaliðssveitum í Bretlandi. Varaliðið kom saman til æfinga á kvöldin og um helgar auk reglubundinna tveggja vikna æfinga ár hvert. Svo var um stórskotaliðssveitina 249 Heavy Anti-Artillery Battery sem Bill Chapman gekk til liðs við árið 1937. Sveitin var þá venjuleg stórskotaliðssveit búin fallbyssum úr fyrri heimsstyrjöld og voru þær dregnar af hestum til ársins 1936. Er ófriðarský tóku að hrannast upp í Evrópu árið 1938 var fjölgað í varaliðinu og aukin áhersla lögð á loftvarnir. Fékk liðssveit Chapman nýtt hlutverk og var þjálfuð í meðferð stórra loftvarnabyssna og var nú kennd við Berkshire.

Félagarnir í 249 Battery voru skrifstofumenn, bankastarfmenn, bílstjórar og verkamenn en sjálfur starfaði Chapman við fasteignasölu er styrjöldin braust út. Sveit hans var kölluð til vopna í lok septembermánaðar og falið að verja hergagnaverksmiðju í norðurhluta London þótt hún hefði einungis litlar vélbyssur enn sem komið var. Sveitin var smátt og smátt búin 3,7 þumlunga byssum og hafði hlotið þjálfun í notkun þeirra er orrustan um Bretland hófst sumarið 1940. Voru þeir félagar þá komnir aftur á heimaslóðir og vörðust árásum er þýskar flugvélar stunduðu að degi til. Þjóðverjar hófu síðar að gera næturárásir og þótt ratsjár væru enn of frumstæðar til að beita mætti þeim til að beina loftvarnabyssum af mikilli nákvæmni að sprengjuflugvélunum þótti þeim félögum það nokkur huggun að þeir skyldu þrátt fyrir allt geta veitt nokkurt viðnám.

Í marsmánuði árið 1941 fengu þeir félagar skipun um að sigla til



Íslands. Kom fyrsti hópur liðsins til Reykjavíkur 24. mars ásamt liðsmönnum 52 Light Anti-Aircraft Battery sem fluttu tvær 40 mm Bofors-byssur sínar upp í Hvammsvík og Hvítanes 29. mars. Bill Chapman og félagar tóku sér fyrst stöðu á Kópavogshálsi þar sem nú er Hamraborg. Búðir sínar á hálsinum nefndu þeir Skeleton Hill eða Beinból eftir skreið og þorsk hryggjum sem nóg var af á trönum í grenndinni og þeim fannst lykta illa. Af hæðinni höfðu þeir góða sýn yfir Fossvog og Skerjafjörð þar sem Sunderland-flugbátar breska flughersins og sjóflugvélar Norðmanna athöfnuðu sig. Þaðan stálust þeir einnig stundum til að kíkja á landsmenn, einkum konur, sem fækkuðu gjarna klæðum á björtum sumardögum, með öflugum miðunarkíkjum sem vitanlega var ætlað allt annað hlutverk.

Hluti liðsins hélt með byssur sínar upp í Hvammsvík í byrjun maí og þaðan yfir að Hrafneyri, en síðustu liðsmenn 249 Battery fóru

Flugstjóri vélarinnar, Waterbeck að nafni, varpaði tveimur sprengjum að togaranum sem hann taldi vera vopnað eftirlitsskip og taldi sig hafa hæft hann. Svo var þó ekki en mikið rót og titringur myndaðist við skipið. Flugvélin sneri aftur á sömu slóðir 50 mínútum síðar og sá áhöfn hennar þá einungis einn togara á svæðinu og ályktaði að Surprise hefði sokkið. (Úr skýrslu áhafnarinnar, Bernhard Jope HG)



Bresk 3,7 þumlunga loftvarnabyssa í skotstöðu af sömu gerð og þær sem voru í Hvalfirði. Skotliði er tilbúinn við byssuna að hlaða hana nýrri kúlu og annar stendur reidubúinn með þá þriðju. Vel þjálfuð áhöfn gat skotið 6 skotum á mínútu. Myndin er tekin 25. júlí 1942 í Camp Brighton sem stóð í landi Grundar þar sem nú er Jörfi á Álftanesi. (NARA 111-SC-146920)

af Kópavogshálsi um miðjan júlí og komu sér fyrir á Þyrilsnesi. Höfuðstöðvum liðsins ásamt fjórum byssum þess var valinn staður utan við Hvammshóla og voru tvö útibú á Þyrilsnesi og Hrafneyri með tvær byssur hvort. Ratsjártæki höfðu þeir engin og máttu reiða sig á hefð-

bundin miðunartæki sem byggðust á sérstökum sjónaukum sem mældu hæð og fjarlægð til skotmarksins.

Bill Chapman starfaði við loftvarnabyssurnar á Þyrilsnesi. Þar var varðstaða allan sólarhringinn þrátt fyrir að lítið hefðu þeir getað aðhafst gegn árásarflugvélum að nóttu til því engir voru ljóskastarnir. Það kom þó ekki að sök því Þjóðverjar voru ekki líklegir til að geta gert næturárásir á skipalægið. Byssurnar voru nánast nýjar og gátu skotið nærri þrettán kílóa sprengikúlum sínum upp í 30.000 feta hæð sem er álíka og sú hæð sem þotur nútímans ferðast jafnan í. Þá mátti einnig beita byssunum á skotmörk á jörðu niðri og drógu þær þá um 18 kílómetra leið.

Fyrir Íslandsförina höfðu þeim félögum verið fenginn vetrarklæði og annar búnaður sem að gagni mætti koma. Vetrarklæðin voru hvítir, sveiþykkir ullarsokkar og



Sjónaukar og miðunartæki tengd reiknivél mældu hæð og fjarlægð skotmarksins og gáfu til kynna hraða þess og stefnu. Byssuliðarnir fengu fyrirmæli um í hvaða átt byssunni skyldi beint svo að kúlan flygi í veg fyrir flugvélinu líkt og þegar veiðimaður skýtur fugl á flugi. Sprengikúlurnar voru búnar kveikibúnaði sem stjórnaðist af klukku og var flugtimi kúlunnar stilltur sjálfvirkir samkvæmt boðum frá miðunartækjunum. Staflar af 25 lítra bensínbrúsum sem fylltir hafa verið sandi mynda skjól gegn sprengibrotum umhverfis byssustæðin og Bren-vélbyssa er til taks til varnar gegn steypiárás á byssustæðið. Camp Brighton 25. júlí 1942. (NARA 111-SC-146917)



Hraðskeytt 40 mm Bofors-loftvarnabyssa. Myndin sýnir bandaríska skotliða í Camp Farm norðaustan við Reykjavíkflugvöll, skammt frá Vatnsmýrarvegi fimmtánda desember 1942. Fremst á myndinni er sjálfvirkt miðunartæki og í baksýn er Landspítalinn. Byssur af þessari gerð gátu skotið allt að 460 skotum á mínútu, en einungis upp í 7.500 feta hæð. Landhelgisgæslan bjó skip sín samskonar byssum árið 1990 gegn landhelgisbrjótum. (NARA 111-SC-360873)

stígvél, ullarvettlingar og húfa auk þykkar og mikillar kuldakápu sem gerð var úr þremur lögum af þykkum dúk. Kápan gerði sitt gagn gegn kuldanum en hindraði að sama skapi nánast alla hreyfingu. Þá fengu þeir þykka hvíta, svefn-poka, sem voru fljótir að breyta um lit við notkun, auk stutthleyptriffils og annars venjulegs búnaðar til hermennsku.

Eins og áður sagði voru það liðsmenn 52 L AA Battery sem fyrstir komu í Hvalfjörð. Komu þeir byssum sínum fyrir á Hvítanesi, Þyrilnesi og í Hvammshólum, en síðar á Hvammshöfða. Þeirra hlutverk var að takast á við óvinaflugvélar er steypu sér lágt niður að skotmarkinu. Bretar nefndu búðir sínar og byssustæði í Hvammshólum Castle Hill eða Kastalahæð, en Hvammshöfða kölluðu þeir Hvammsey. Búðir þeirra Chapmans og féлага á Þyrilnesi nefndust Crow's Nest eða Krákuhreiðrið og Hrafneyri var þýtt beint sem Raven's Ness. Er Bandaríkjamenn tóku við þessum bæki-

stöðvum síðar virðast þeir hafa ruglast eitthvað á nafngiftinni eða ætlað að staðla hana því þeir nefndu búðirnar á Hrafneyri Ravens Nest, eða Hrafnshreiðrið. Að öðru leyti létu hvorir tveggja staðarnöfn halda sér, nema yst á Hvítanesi þar sem Bandaríkjamenn síðar hófu að kalla loftvarnabyssustæðið Rocky Point eða Grjótodda og tvö 40 mm byssustæði á Miðsandi nefndu þeir Camp Brown og Camp Thomas.

Fyrstu vikurnar bjuggu þeir félagar í tjöldum sem haldið var niðri með stórum steinum sem nóg var af í grenndinni. Það kom þó ekki í veg fyrir að tjaldbúðirnar legðust saman nótt eina í miklu roki og rigningu. Er byssurnar bárust tók við mikið verk að koma þeim fyrir á steinsteiptum undirstöðum sínum á ofanverðu nesinu. Félagarnir voru einangraðir frá mannabyggð og vísan sem gekk meðal bresku hermanna í Reykjavík um þær mundir hefði vel átt við þá: „This bloody land of bloody cuss, no

Ahafnir skipa í Hvalfirði voru ávallt á varðbergi gegn óvinaflugvélum. Loftvarnaskyttur á tundurspillinum U.S.S. Kearny við byssur sínar í desember 1941. Skipið hallar mikið á bakborða þar sem það liggur til viðgerðar utan á móður-skipi sínu U.S.S. Vulcan. Í baksýn er móðurskip breskra verndarskipa, H.M.S. Hecla. (NARA 80-G-464101)



bloody trains, no bloody bus and no one cares for bloody us – in bloody Iceland“. En þeir voru ánægðir með hlut sinn þrátt fyrir allt. Á meðan þeir dvöldu á höfuðborgarsvæðinu höfðu þeir gjarna verið lánaðir verkfræðisveitunum sem unnu að lagningu Reykjavíkurflugvallar. Stritið við að brjóta grágrýti með stórum sleggjum og aka því í hjólbörum á sinn stað var afar óvinsælt meðal skotliðanna sem litu á það sem þrælabúðavinnu. Á Þyrilsnesi þurftu þeir að vísu að standa sólarhringsvakt við byssur sínar allt árið um kring, enda lítillar viðvörunar að vænta ef óvinaflugvélar gerðu vart við sig, en það var allt annað en stritið við flugvallargerðina. Þótt sveitinni væri ætlað að verja breska flotann með byssum sínum átta var þeim til efs að þeir væru harðskeyttari en minnsta beitiskip breska flotans á firðinum.

Er vetur settist að stytta menn sér stundir við spurningakeppnir af ýmsu tagi, fyrirlestra og nám í bréfaskóla og íþróttakappleiki.

Hnefaleikakeppnir voru haldnar undir stjórn eins liðþjálfans sem verið hafði í fastahernum á Indlandi fyrir stríð. Þá var leikið rugby og hlaup voru stunduð daglega milli klettanna á Harðarhæð og bjuggu skotliðarnir ungu lengi að þessari líkamsþjálfun sem yfirmönnum þeirra hugnaðist að halda þeim við. Jólin liðu með heimatilbúinni skemmtan, en auk alls þessa varð auðvitað að sinna aðkallandi skyldustörfum, sem voru svo sem ekkert vinsæl, eins og að hreinsa byssukúlurnar, sem fylltu heilan bragga þarna á nesinu, og hætti til að ryðga í röku sjávarloftinu.

Bill Chapman taldi að þrátt fyrir frumstaðar aðstæður og fásinni á Þyrilsnesi hefðu flestir félagar hans fundið til einhverskonar væntumþykju til staðarins áður en lauk. Mikil umsvif voru í firðinum og þótt bresku dátunum færi ekki mikið fram í að þekkja þýskar flugvélar hófu þeir fljótt að geta borið kennsl á herskipin sem þangað lögðu reglulega leið sína. Í fyrstu var þar einungis floti Breta-



Orrustuskipafloti Breta og Bandaríkjamanna í Hvalfirði 3. október 1941. Fyrir miðri mynd eru herbúðir á Þyrilsnesi. Loftvarnabyssur voru einnig á Hvítanesi, Hvammshöfða, Hrafneyri og utan við Hvammsvík. (NARA 80-G-463642)

konungs á ferð og í nesinu mátti stöðugt greina lúðra- og flautuþyt glymja á milli fjallanna er gunnfáninn var hylltur eða aðrar hefðbundnar athafnir fóru fram á skipsfjöl. Hann minntist sérstaklega áfallsins sem þeir félagar urðu fyrir er þeir heyrðu að Hood hefði verið sökkt og gleðinni sem fylgdi fréttunum um að Bismarck hefði hlotið sömu örlög. Fannst honum það hræðileg tilhugsun, eftir á að hyggja, hvernig þeir syrgðu sjóliðana á Hood en fundu ekkert til með liðsmönnum þýska flotans. Stuttu síðar sneru sum skipanna, sem þátt tóku í viðureigninni, aftur til Hvalfjarðar með gunnfána við hún og lúðraþyt hljómsveita stóru skipanna. Þá sáu þeir hvar breskir sjóliðar reynslusigldu þýska kafbátinum U-570, sem bresk flugvél hertók suður af landinu og nú nefndist H.M.S. Graph, fram og aftur á firðinum með breska fánann við hún áður en þeir lögðu upp í siglingu heim til Bretlands með herfang sitt. Skömmu síðar breyttust hljóðin í firðinum er

„Boogie Woogie Bugle Boy of Company D“ þeirra Andrews-systra hóf að hljóma í gjallarhornum bandaríska flotans í bland við lúðrablastur breskra landgönguliða.

Loftvarnaskytturarnir í Þyrilsnesi áttu mjög vinsamleg samskipti við áhafnir skipa í firðinum sem oft komu í land til að spila knattspyrnu á litlum velli sem þeir félagarnir höfðu rutt. Þáðu sjóliðarnir oft hressingu í mótuneyti skotliðanna og fyrir kom að hljómsveitir af skipunum komu og léku fyrir félagi sína í landi. Til endurgjalds var skyttunum stundum boðið í stuttar sjóferðir á herskipunum. Bill Chapman minntist þess að hafa farið í sólarhrings eftirlitsferð með tundurspillinum H.M.S. Wheatland. Þótti honum mikið til koma að sigla á miklum hraða til hafs og ekki síður til fæðisins sem var mun betra á skipsfjölnum en hann átti að venjast í landi. Sérstakt samband myndaðist milli þeirra félaganna og áhafnar kanadíska tundurspillisins H.M.C.S. Skeena sem heimsótti þá í hvert sinn sem skipið átti leið til

*Tundurspillirinn H.M.S.
Success á leið út af her-
skipalæginu 4. október
1941. Loftvarnabyssu-
stæði og herbúðir á
Hrafneyri í baksýn.
(NARA 80-G-463646)*



Hvalfjarðar. Kanadamönnum rann til rifja skorturinn á lífsgæðum í nesinu og voru engir eftirbátar Bandaríkjamanna í örlæti sínu. Lögðu þeir sig eftir að færa félögum sínum þar ýmislegt sem nóg var af að hafa í nýja heiminum svo sem bækur, tímarit, grammófón og allar nýjustu plöturnar. Vinátta sem þannig var stofnað til á Þyrilsnesi entist í mörg ár eftir stríðið og matarsendingar héldu lengi áfram að berast frá vinum í Kanada til Bretlands þar sem ríkti mikill skortur. Afdrif H.M.C.S. Skeena urðu þau að skipið strandaði á vestur-enda Viðeyjar og eyðilagðist í óveðri 24. október 1944 og fórust 15 menn úr áhöfninni.

Chapman hélt heim til Bretlands í leyfi í árslok 1941. Þar kvað við annan tón en í Þyrilsnesi þar sem menn höfðu ekki enn skotið að andstæðingnum en fylgdust með gangi stýrjaldarinnar í Norður-Afríku og loftárásum á heimaborgir sínar í útvarpi. Þá sáu þeir nánast daglega merki um stýrjöldina á verndarskipum skipalestanna sem leituðu í fjörðinn, stundum löskuð

og oft klakabrynjuð eins og gler-skip í flösku. Þá fengu nokkrir félaganna sem bjuggu í Liverpool leyfi til heimferðar þegar heimili þeirra höfðu verið jöfnuð við jörðu í loftárásum. Í einu tilviki hafði nánast öll fjölskyldan farist.

Er dag tók að lengja bårust sögu-sagnir um að þeir yrðu brátt leystir af hólmi af Bandaríkjamönnum. Sá dagur rann loks upp að nokkrir Bandaríkjamenn úr 61. strandvarnasveitinni komu til Hvalfjarðar til að kynna sér aðstæður og læra á bresku byssurnar sem þeir notuðu þar til þeirra eigin byssur komu til landsins miklu síðar. Bandaríkjamennirnir gengu enn með bresku stálhjálmana úr fyrri heimsstyrjöldinni og með háar legghlífar og gamla Springfield-riffla. Almennt séð þótti Bill Chapman þeir vera betur búnir en Bretar. Einkennisfatnaður þeirra og búnaður var þægilegri, þótt hann væri ef til vill ekki eins sterklegur, og verktækni og tækjabúnaður var allur fremri þeim er Bretar bjuggu við. Þó mátti búast við að þeir bandarísku ættu erfiðara með að semja sig að



Búðir 249 HAA Battery á Þyrilsnesi, ofar, og 52 LAA Battery, neðar, ber við skut orrustuskipsins King Georg V 4. október 1941. (NARA 80-G-643647)

aðstæðum hér á landi, alls óvanir skorti. Það kom þó ekki að sök því þeir virtust hafa allt sem hægt var að hugsa sér. Þessir fyrstu bandarísku skotliðar sem komu í Þyrilsnes voru atvinnuhermenn með langa reynslu að baki. Þar sýndist vera kominn þverskurður af bandarísku þjóðinni og var m.a. einn hreinræktaður indíáni í hópnum.

Þeir Bill Chapman og félagar

höfu nú að kenna starfsbræðrum sínum á byssurnar og skutu nokkrum skotum upp í fjall til að sýna að þær virkuðu. Bandaríkjamennirnir voru vel þjálfaðar skyttur og fljótir að læra venjur og síði breska stórskotaliðsins. Þeir bjuggu við sama kost og hinir bresku starfsbræður þeirra sem var um margt frábrugðinn og síðri en það sem þeir áttu að venjast að heiman þar sem ekk-



Kanadískir sjóliðar af H.M.C.S. Skeena gera sér glaðan dag með félögum sínum í Þyrilsnesi. Bill Chapman er þriðji frá vinstri í fremri röð. (William Chapman)



Breskir og bandarískir skotliðar í Þyrilsnesi sumarið 1942. Aftari röð frá vinstri: George Metcalf frá Liverpool, Hoss Howard, Corporal Dash, indíáninn Pecore og Bill Chapman með ameríska vinnuhúfu. Miðröð: Hoepner með breska húfu, Rotterman og Black. Fremst: Lacey og Swede Hanlon með húfu bresks skotliða. (William Chapman)

ert skorti. Kjúklinga og steik höfðu Bretarnir t.d. ekki séð í mörg ár, en Bandaríkjamennirnir létu það ekki á sig fá. Þótt Bretarnir hefðu haft eitt og annað smávegis sem þeir gátu pantað úr verslun hersins, sem þó hafði ekki útibú á Þyrilsnesi, var það lítið í samanburði við það sem bandarísku kollegarnir gátu pantað úr sinni verslun. Þar var nóg af bandarískum sígarettum, vindlum og öðru tóbaki, Babe Ruth og Hershey-súkkulaðistöngum, hreinlætisvörum sem þeir bresku höfðu aldrei séð og nælonsokkum svo eitt-hvað sé nefnt. Stóð ekki á þeim bandarísku að deila þessum gæðum með bresku félögum og pöntuðu þeir fyrir þá það sem hugurinn girntist. Ekki þarf að taka fram að þeir síðarnefndu birgðu sig ræki-lega upp fyrir heimferðina til Bretlands.

Heimferð þeirra félaga dróst þó nokkuð á meðan beðið var komu meginliðafla 61. strandvarnasveitarinnar. Dag nokkurn fengu þeir

heimsókn bandaríks hershöfðingja sem gerði liðskönnun í nesinu. Allar skytturnar voru í sínu besta þússi á gljáburstuðum skóm og eftir að hafa kannað heiðursvörðinn skoðaði hershöfðinginn byssustæðin og herbúðirnar. Að því loknu kallaði hann liðsmennina saman, og haldi þeim á hvert reipi og sagðist aldrei hafa séð neitt eins vel útlítandi á öllum sínum ferli í Bandaríkjaher. Þeir félagarnir voru auðvitað í skjúnunum yfir árangrinum, en það varði þó aðeins í einn dag. Daginn eftir fengu þeir heim-sókn síns eigin yfirmanns, ofursta sem var yfir 12. stórskotaliðssveitinni, og sá fann nú ýmislegt sem honum ekki líkaði. Var það einkum ástand niðurfallaða í eldhúsi búðanna og baðhúsinu sem þeir höfðu reist sér með ærinni fyrirhöfn. Hefur heimili Bills Chapmans eflaust síðan getað státað af hreinustu niðurföllum í heimaborg hans.

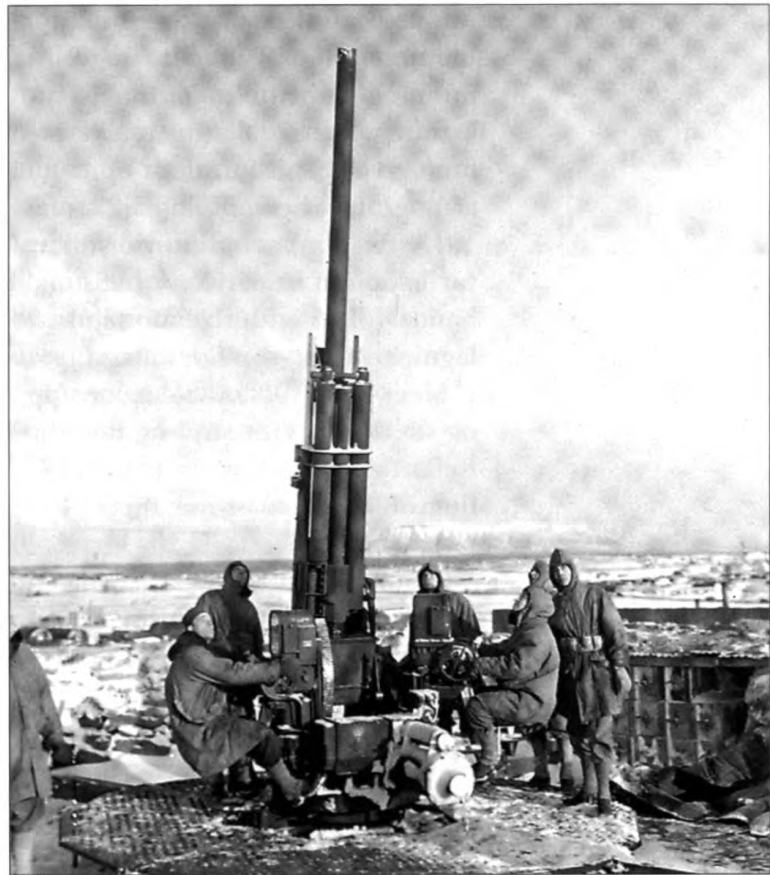
Loks rann upp sá dagur að farþegaskipið Queen of Bermuda, sem breytt hafði verið til að flytja hermenn, sigldi inn Hvalfjörð með hina bandarísku starfsbræður þeirra og flutti Bill Chapman og félagar aftur til Bretlands. Nokkrir félaganna fengu önnur störf er leið á styrjöldina, en 249 Battery barðist í Normandí, Hollandi og Belgíu og endaði feril sinn í Wilhelmshaven í Þýskalandi eftir lok styrjaldarinnar.⁷

Bandaríkjamenn tóku við loftvarnabyssum Breta í Hvalfirði í ágúst 1942. Voru þar á ferð liðsmenn 495. strandvarnasveitarinnar (Coast Artillery Battalion), en 749. loftvarnasveitin (AAA Gun Battalion) tók við af þeim haustið 1943, er fyrrnefnda liðið hélt af landi brott, og starfaði í Hvalfirði og víðar til ársins 1944. Á sama

tíma tók 977. loftvarnasveitin (AAA Automatic Weapons Battalion) við 40 mm Bofors-byssunum í firðinum og rak þær flestar fram á sumar árið 1944. Skipti urðu einnig á liðinu að Útskálahamri sumarið 1942 þar sem Bandaríkjamenn tóku við vörnum kafbátagirðingarinnar með 90 mm byssum sínum sem einnig mátti beita gegn skipum. Um sama leyti kom annar stórskotaliðsflokkur sér fyrir í sama tilgangi með samskonar byssur handan fjarðarins að Klafastöðum. Nokkrar tilfærslur voru á loftvarnaliði Bandaríkjamanna, en í nóvembermánuði 1944 voru allar loftvarnasveitir sem eftir voru í Hvalfirði fluttar til Keflavíkur nema herflokkurinn að Útskálahamri.⁸

Eins og áður er getið fluttu Bandaríkjamenn orrustuflugsvæit til Reykjavíkur strax í ágúst 1941. Þá voru þar fyrir Hurricane-flugvélar breska flughersins, en nokkrum flugvélum Bandaríkjamanna var komið fyrir á Kaldaðarnesflugvelli. Þessar vélar voru af gerðinni P-40 Tomahawk sem voru orðnar nokkuð úreltar á þessum tíma. Fékk sveitin nokkrar flugvélar af gerðinni P-39 Aircobra til viðbótar snemma á árinu 1942 og voru nokkrar vélar sveitarinnar staðsettar í Kaldaðarnesi og á Kassos-flugvelli sem ruddur hafði verið á Melgerðismelum í Eyjafirði, en flestar í Reykjavík.

Haustið 1941 áætluðu Bandaríkjamenn að senda fleiri flugsveitir til landsins þ. á m. sveitir stórra sprengju- og eftirlitsflugvéla. Flugvellirnir í Reykjavík og Kaldaðarnesi voru engan veginn fullnægjandi vegna smæðar og þrengsla. Ákveðið var að leggja tvo flugvelli í námunda við Keflavík. Skyldi annar



völlurinn gerður fyrir orrustuflugsvæit til loftvarna á Faxaflóasvæðinu og hinn fyrir stórar sprengjuflugvélar og skyldi hann vera stærri.

Var hafist handa við gerð minni vallarins, sem nefndist Patterson, í ársbyrjun 1942. Fljótlega var ljóst að vegna styrjaldarinnar við Japana yrðu Bandaríkjamenn ekki aflöguferir með langfleygar flugvélar, en jafnframt varð ljóst mikilvægi stórs flugvallar á Íslandi til millilendingar herflugvéla sem færu um nyrðri leiðina yfir Atlantshafið um Nýfundnaland, Grænland og Ísland. Gerð stærri flugvallarins, sem nefndist Meeks, hófst í júlí 1942. Tvær brautir Patterson-flugvallar voru rétt tilbúnar í ágúst til að taka við flugvélum 8. flughersins sem byrjað var að ferja til Englands snemma í júlí það ár. Í fyrstu frost-

90 mm loftvarnabyssa Bandaríkjahers, eins og þær sem komið var fyrir í Hvalfirði og víðar, í skotstöðu í Camp Hadley Ridge á Réttarholti í Reykjavík 10. mars 1943. Bandaríkjamenn notuðu ratsjár til að miða loftvarnabyssum sínum auk hefðbundinna miðunartækja. Byssum af þessari gerð var einnig beitt til strandvarna. (NARA 111-SC-172679)

um um haustið gaf yfirborð flugbrautanna sig á Patterson-flugvellinum og einbeittu menn sér þá að lagningu stærri vallarins um veturinn og var hann formlega opnaður af Bonesteel hershöfðingja 23. mars 1943. Er framkvæmdum við völlinn var lokið um sumarið var hafist handa við að endurbæta og ljúka lagningu Patterson-flugvallar.

Meeks-flugvöllur var skírður upp og stækkaður eftir stríð og nefndur Keflavíkurflugvöllur, en Patterson-flugvöllur var síðast notaður í júní 1945.

Á Suðurfjörutanga við Hornafjörð var komið upp landingarstöðu fyrir flugvélar og stóð til að leggja þar varanlegan flugvöll fyrir orrustuflugvélar sem þannig gætu tekist á við þýskar flugvélar sem vöndu komur sínar til Austfjarða og gerðu árásir á skip fyrir Austurlandi. Þá kom til tals að leggja varaflugvöll nærri Húsavík vegna ferjuflugsins og annan á Egilsstöðum og yrði þar staðsett ein flugsveit orrustuflugvéla. Áætlað var að til að reka og tryggja öryggi slíks flugvallar þyrfti tæplega 900 hermenn. Engin þessara áætlana kom þó til framkvæmda, en flugbrautin á Suðurfjörutanga var notuð nokkuð, einkum sem varaflugvöllur.

Mikil flóð urðu í Ölfusá í mars 1943 og skemmdist Kaldaðarnesflugvöllur svo mikið að hætta varð notkun hans. Voru flugvélar þær sem þaðan flugu fluttar til Reykjavíkur- og Patterson-flugvallar. Á Kaldaðarnesflugvelli voru tvö flugskýli og var nú annað þeirra flutt til Meeks-flugvallar um sumarið þar sem það var notað fyrir Liberator-flugvélar breska flughersins sem flugu þaðan, er skilyrði voru slæm í Reykjavík, og hitt skýlið til

Reykjavíkurflugvallar þar sem það var nefnt skýli nr. 2. og síðar notað af Landhelgisgæslunni.

Í júlí- og ágústmánuði árið 1942 hafði 27. orrustuflugsveit bandaríska hersins viðdvöl hér á landi á leið sinni til Bretlands með 8. flughernum. Var óttast að Þjóðverjar reyndu að trufla ferjuflugið með árásum og skyldi flugsveitin vera til taks af þeim sökum. 50.

orrustuflugsveitin kom til landsins í ágúst sama ár og hafði aðsetur sitt á Patterson-flugvelli uns hún hélt af landi brott í febrúar 1944. Í apríl 1943 réðu 33. og 50.

orrustuflugsveitin yfir 23 vélum af gerðinni P-38F Lightning, 17 P-39D Aircobra-vélum, 24 P-40C og 12 af gerðinni P-40K-1 Tomahawk, eða samtals 76 flugvélum. 33. flugsveitin fékk P-47 Thunderbolt-flugvélar árið eftir og var þeim flogið frá Patterson-flugvelli til stríðsloka.⁹

Ljóst var að orrustuflugvélar og loftvarnabyssur einar sér dygðu skammt ef verjast ætti loftárásam. Öflugt eftirlitskerfi sem gæfi tímanlega viðvörun um ferðir óvinaflugvéla og fjarskiptakerfi voru skilyrði þess að beina mætti orrustuflugvélum í veg fyrir óvinaflugvélar áður en þær næðu til skotmarksins og gera loftvarnaskyttum viðvart. Ratsjárstöðvar voru reistar víða á landinu í þessu skyni auk þess sem strandverðir skyggndust eftir flugvélaferðum með ströndum fram og inn til landsins. Breska herstjórnin hafði strax árið 1935 hafist handa um að koma upp ratsjárstöðvum í Bretlandi. Hvíldi mikil leynd yfir þessari tækni, sem þrátt fyrir að vera tiltölulega ófullkomin, skipti sköpum í orrustunni um Bretland sumarið 1940. Sem endurgjald samkvæmt láns- og leigusamningum

miðluðu Bretar Bandaríkjamönnum snemma af þekkingu sinni á þessu sviði og endurbættu þeir síðarnefndu þessa tækni og fjöldaframleiddu fyrir bandamenn.

Var breski flugherinn að ljúka við uppsetningu ratsjárstöðva á Valhúsaheð á Seltjarnarnesi, í landi Vorsabæjar á syðri bakka Varmár í Ölfusi og á ofanverðu Reynisfjalli við Vík í Mýrdal er Bandaríkjamenn komu til landsins sumarið 1941. Tók bandaríski flugherinn fljótlega við rekstri þessara stöðva og reisti auk þeirra stöð á Víghól í Kópavogi, sem flutt var í febrúar 1942 og rekin skammt frá barmi Almannagjár fyrir ofan Þingvöll þar til í nóvember 1943, aðra á Þórkötlustaðanesi við Grindavík, sem flutt var upp á fjallið Þorbjörn í apríl 1942, þá þriðju á Stórhöfða í Vestmannaeyjum, sem flutt var á Núpafjall í Ölfusi haustið 1943, fjórðu stöðina undir Vestra-Horni, á Vattarnesi við Reyðarfjörð, þá fimmtu að Skálum á Langanesi og sjöttu stöðina á Siglunesi. Auk ratsjárstöðvarinnar á Þorbirni voru tvær aðrar stöðvar reknar á Suðurnesjum á síðustu tveimur árum styrjaldarinnar, önnur að Litla-Hólmi í Leiru og hin ofan við Ytri-Njarðvík.

Ratsjárstöðvarnar fyrir norðan og austan voru útvarðarstöðvar og áttu að gefa tímanlega til kynna umferð þýskra flugvéla sem stefna kynnu í átt til suðvesturhorns landsins. Fljótt var þó ljóst að þetta reyndist erfitt í framkvæmd sökum erfiðleika í fjarskiptum. Liðið gat ein og hálf klukkustund frá því að óvinaflugvélar varð vart fyrir norðan eða austan land þar til tilkynningin hafði borist til stjórnstöðvar loftvarna sem fyrst var í Hickam-

búðunum í Ártúnsbrekku, síðar í Tinker-búðunum í Rauðhólum og frá 1944 á Keflavíkurflugvelli. Einnig sýndi það sig að þýsku flugvélunum var í lófa lagið að fljúga utan sviðs ratsjanna og var stöðvunum á Vestra-Horni, Vattarnesi, Skálum og Siglunesi lokað í árslok 1943 og byrjun árs 1944, enda hafði þá dregið verulega úr flugumferð Þjóðverja og ekki að vænta alvarlegra loftárása.

Þrátt fyrir að erfitt reyndist að halda uppi ratsjárefirliti með flugi Þjóðverja yfir landinu og leiðbeina orrustuflugvélum að skotmarkinu, með tækni þess tíma, áttu ratsjárstöðvar þátt í að granda fjórum af fimm flugvélum Þjóðverja sem skotnar voru niður við Ísland í stríðinu. Skortur á ratsjá í flugvélunum sjálfum var erfiðasti þátturinn í þessu starfi og urðu flugmennirnir að reiða sig á að koma með berum augum auga á óvinaflugvélar sem þeim var vísað á af jörðu niðri. Eins og flugmenn þekkja er það afar erfitt í óravídd himinsins, einkum og sér í lagi innan um ský sem gjarna er nóg af á þessum slóðum. Orrustuflugvélar voru margoft sendar á loft í veg fyrir þýskar flugvélar en fundu ekki þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir og leiðbeiningar frá ratsjárstöðvum á jörðu niðri.¹⁰

Fyrsta þýska flugvélin var skotin niður yfir Faxaflóa 14. ágúst 1942. Vart varð við vél þessa, sem var Focke Wulf Fw 200 C-4 Condor F8+BB frá flugsveitinni I/KG 40, austur af Vík í Mýrdal þar sem hún kom fram á ratsjá klukkan 9.21 um morguninn og stefndi í vesturátt. Klukkan 10.00 gerði flugvélin árás á skipalest 30 sjómíllur suður af Grindavík en hélt þaðan fyrir



Pallur sá er Churchill forsætisráðherra Breta stóð á á horni Suðurlandsbrautar og Langholtsvegur við hersýningu í ágúst 1941. Myndin er einstök fyrir þá sök að hún sýnir í bakgrunni fyrstu ratsjá á Íslandi sem landgöngulið Bandaríkjaflota kom fyrir til að miða með loftvarnabyssum sínum á Réttarholli. Hefur myndin farið fram hjá ritskodurum sem gættu þess að myndir teknar til einkanota sýndu ekki hernáðarmannvirki og tækjabúnað og einkum afstöðumyndir af slíkum mótífum. (Harry A. Traffert)

Reykjanes og Garðskaga og inn á Faxaflóa þar sem P-38 og P-40 flugvélar 33. og 27. orrustuflugsvaitanna mættu henni. Grönduðu Elza E. Shahan og J.K. Shaffer henni með skothríð um klukkan 11.00, 8-10 sjómílar norður af Gróttu. Sprakk flugvélin og hrapaði í sjóinn með allri áhöfn. Var það fyrsta óvinaflugvélin sem Bandaríkjamenn skutu niður í Evrópu í síðari heimsstyrjöldinni.

Hinn 18. október sama ár varð vart við flugvél I (F) 120. könnunarflugsvaitar Hugos Löhrrs, Junkers Ju-88D A6+EH, yfir Borgarnesi sem stefndi í suðvesturátt. Voru flugvélar 33. flugsveitarinnar sendar á loft frá Reykjavík og lenti þeim Shaffer lautinant á P-39 flugvél sinni og hinum þýsku saman yfir Þingvöllum. Reyndi flugmaður þýsku flugvélarinnar, Heinz Godde yfirlautinant, að fela sig í skýjum þegar vél hans hafði orðið fyrir skotum, en ekki vildi betur til en svo að flugvélarinnar rákust saman og eyðilagði hreyfill orrustuvélarinnar stél þeirrar þýsku. Náði Shaffer naumlega að lenda á Reykjavíkur-

flugvelli, en vél Godde hrapaði í Svinaskarði milli Esju og Skálafells og fórst hann með félögum sínum tveimur. Hlutar úr flugvélinni féllu til jarðar í Grafardal í Kjós.

Sex dögum síðar varð vart við nokkrar óþekktar flugvélar á flugi við landið. Var talið að a.m.k. tvær Ju-88 og tvær Fw-200 flugvélar hefðu flogið yfir Hvalfjörð þennan dag. Klukkan 7.47 um morguninn varð í ratsjá vart við Condor-flugvélin F8+EK frá 2/KG 40 flugsveitinni á flugi skammt austan við Botnssúlur. Flug vélin þar fram og aftur um stund en hélt síðan út yfir Kjósina og yfir Kjalarnes. Flug hún í hringi í skjóli skýja sem voru í um 800 metra hæð þennan morgun, þ.e. vel yfir fjallatoppum, vestur af Gróttu. Hefur áhöfn vélarinnar efalaust verið að kanna skipalægið í Reykjavík með ratsjá sem var af Rostock-gerð og fyrirrennari FuG 200 Hoentwhiel-ratsjárinnar sem áður er nefnd. Fjórar orrustuflugvélar voru sendar á loft frá Reykjavíkurflugvelli um klukkan átta og héldu tvær í átt til Akraness en hinar hringsóluðu yfir Reykjavík. Urðu orrustuflugvélarinnar, sem ekki voru búnar ratsjá eða blindflugstækjum, að halda sig undir skýjahulunni og sáu því ekki til þýsku flugvélarinnar.

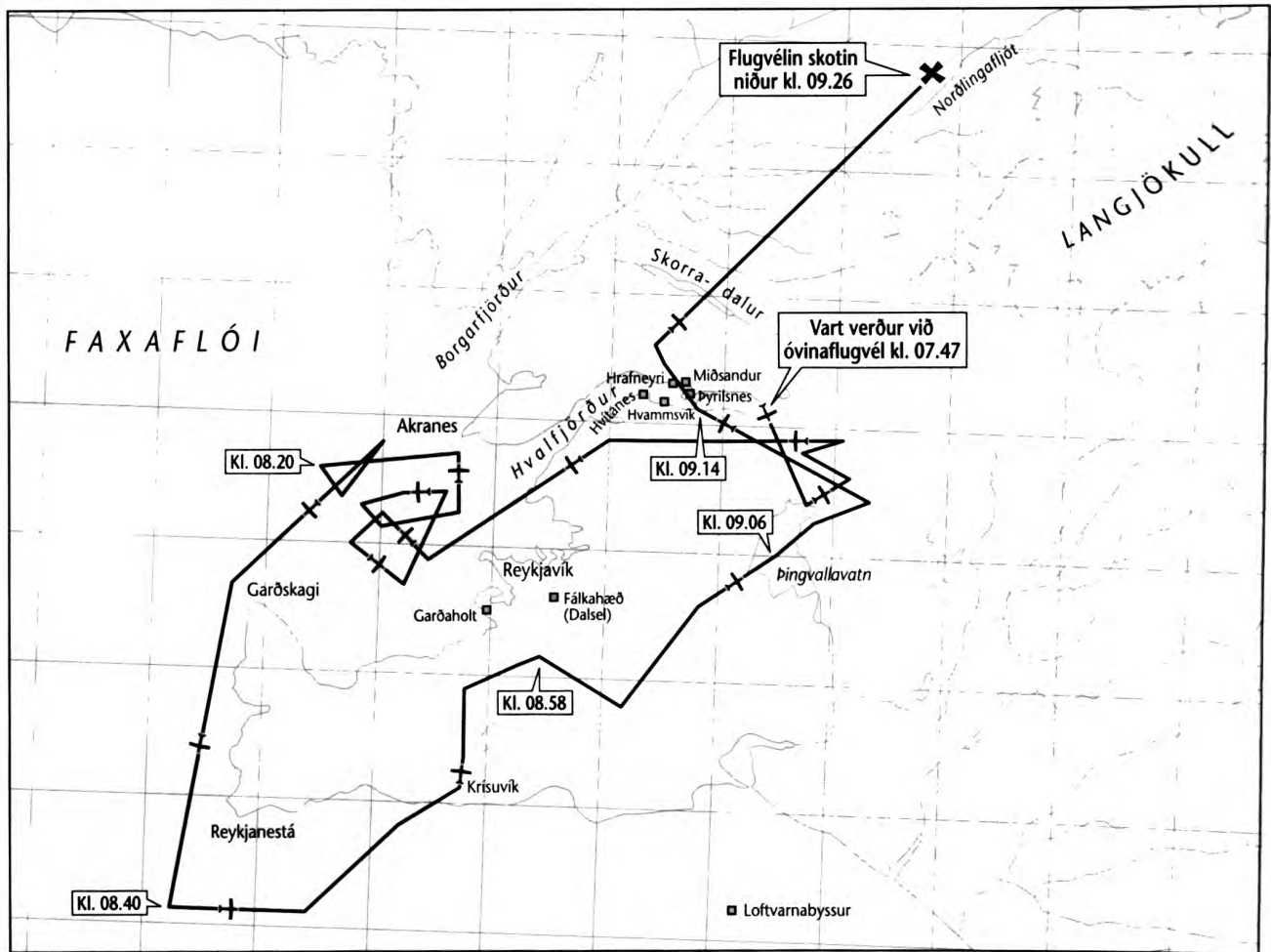
Skyggni fór nú versnandi og var orrustuflugvélunum skipað að lenda klukkan 8.21. Fjórum mínútum síðar sást á ratsjá hvar Condor-flugvélin hélt áleiðis fyrir Garðskaga og Reykjanes og þaðan í austur og norðausturátt áleiðis til Reykjavíkur. Beygði hún til norðausturs norðan við Kleifarvatn og til suðausturs yfir Helgafelli klukkan 8.58. Loftvarnaskyttur á Arlington Hill, sem var á Fálkahæð þar

sem nú er Flúðasel í Breiðholti, skutu átta skotum af 6 km færi úr fjórum þriggja þumlunga byssum sínum og tvær 3,7 þumlunga byssur í Tilloit-búðunum á Garðaholti skutu fjórum skotum að vélinni. Hún var þá í 8 til 9 þúsund feta hæð og var nokkuð farið að birta til inn til landsins. Loftvarnabyssunum gæti hafa verið stýrt af ratsjá. Tveimur mínútum síðar sneri flugvélin til norðausturs aftur og var yfir Þingvallavatni klukkan 9.06. Þá höfðu fjórar orrustuflugvélar verið sendar á loft aftur til að elta óvinafélina og sáu þær til hennar 10 sjómílur norðvestur af Þingvöllum. Klukkan 9.12, er flugvélin birtist yfir brún Þrándarstaðarfjalls á leið sinni norðvestur yfir Hvalfjörð var skotið að henni 25 skotum úr 40 mm Bofors-byssu á Þyrilsnesi og af skipum á firðinum. Landgönguliðarnir, sem voru til varnar olústöðinni á Söndum, skutu einnig að henni úr 20 mm Oerlikon-byssum sínum er hún flaug þar hjá. Um sama leyti voru fleiri orrustuflugvélar sendar á loft frá Reykjavík, en 3,7 þumlunga byssur á Þyrilsnesi skutu fjórum skotum að vélinni klukkan 9.14 og samskonar byssur á Hrafneyri tveimur skotum tveimur mínútum síðar er flugvélin var að hverfa norður yfir Brekkukamb í 2.400 metra hæð. Skömmu síðar náðu flugmenn 33. orrustusveitarinnar þeir M.J. Ingelido og T.F. Morrison, þýsku flugvélinni á P-39 Aircobra-flugvélum sínum og hófu að skiptast á skotum við hana. Tókst flugmönnum Condor-flugvélarinnar að skýla sér í skjýjum af og til á leið sinni í norðausturátt yfir Skorradal, Lundareykjadal, innanverðan Reykholtaldal og Hálsasveit.

Friðjón Árnason var níu eða tíu ára gamall og bjó á Skálpastöðum í Skorradal er þetta gerðist. Hann hafði brugðið sér út á hlað þennan morgun og heyrði þá skyndilega háar vélardrunur innan og austan við bæinn. Þessum dyn fylgdi jafnframt ógurleg skothríð. Sá hann stóra, dökka flugvél fljúga norður yfir dalinn frekar lágt yfir hálsunum, ekki í mikilli hæð, og fylgdu tvær litlar flugvélar á eftir henni. Heyrði hann þung skot sem hleypt var af sjaldnar og mynduðust þá reykjarbólstrar í kringum þýsku vélina. Hefur það verið skytta Condor-flugvélarinnar að skjóta sprengikúlum að orrustuflugvélunum. Hurfu flugvélarinnar sjónum norður yfir hálsinn, en eldur varð laus í öðrum væng Condor-vélarinnar og hrapaði hún til jarðar skömmu síðar á innanverðum Fljótstunguhálsi norðan við Norðlingafljót á móts við Surtshelli. Fórst þar flugstjórinn, Heinrich Aloys Godde yfirlautinant, og áhöfn hans, samtals sjö menn, en einn þeirra var úr könnunarflugsveit Hugos Löhrs.

Condor-flugvélin F8+KE var ein fimm flugvéla flugsveitarinnar I/KG 40 sem sendar voru til könnunarflugs yfir og norður af landinu fimm dögum fyrr. Engar skýrslur er að finna í safni Bernhards Jopes yfir flug sveitarinnar 24. október, en önnur Condor-flugvél flaug yfir Hvalfjörð samkvæmt gögnum Breta og Bandaríkjamanna að kvöldi sama dags.

Ratsjárstöðvar Bandaríkjamanna fylgdust með þýsku flugvélinni þennan morgun. Vegna hvassviðris var loftnet einnar ratsjárstöðvarinnar bundið niður, en þegar ljóst var að óvinaflugvél væri á ferð var öll-



Ferill þýsku flugvélarinnar sem skotin var niður yfir Borgarfirði 24. október 1942. (GÓI, FKE)

um ratsjárstöðvum skipað að vera á varðbergi. Ratsjárstöðvunum gekk þó misvel að fylgjast með ferðum flugvélarinnar og misstu af henni á köflum eins og ekki var óalgengt á þessum fyrstu árum ratsjártækninnar.

Flak þýsku flugvélarinnar fannst ekki fyrr en tveimur dögum síðar og flutti Stefán Jónsson, bóndi í Kalmanstungu, leitarflokk bandarískra hermanna yfir Norðlingafjöt. Voru líkin fjarlægð úr flakinu og jarðsett að Brautarholti á Kjalarnesi fjórum dögum síðar.

Ralph W. Hauenstein majór starfaði í upplýsingadeild (intelligence) höfuðstöðva Bandaríkjahers í Reykjavík. Hann kom á staðinn með flokk manna í leit að mikil-

vægum gögnum og búnaði í flaki flugvélarinnar. Fundu þeir þar tækjabúnað sem Hauenstein taldi hafa getað verið ratsjárþúnað og bók með dulmálslyklum flugvélarinnar. Var fundur bókarinnar talinn svo mikilvægur að Hauenstein var sendur með hana með flugvél til Bretlands þar sem hann afhenti hana starfsbræðrum sínum í yfirherstjórn Bandaríkjahers í Evrópu. Tækjabúnaðinn kvað hann hafa verið afhentan breska flughernum í Reykjavík til rannsóknar.¹¹

Flug Þjóðverja hélt áfram um haustið og var einnig talsvert um að þeir flygju hér við land til haustsins 1943. Hinn 24. apríl það ár skutu James McNulty og Harry

Stengle úr 50. orrustuflugsvæit Bandaríkjahers niður yfir Faxaflóa aðra Junkers 88 flugvél 120. flugsvæitarinnar í Sola. Lenti hún í hrauninu á Strandarheiði ofan við Vatnsleysuströnd. Flugvélinni, sem bar einkennisstafina A6+HC, flaug Karl Bruck lautinant. Loftskiptamanni vélarinnar, Anton Mynarek að nafni, tókst að bjarga sér í fallhlíf og var hann fyrsti þýski flugmaðurinn sem bandarískir hermenn tóku til fanga í styrjöldinni í Evrópu. Hinir þrír í áhöfn flugvélarinnar fórust. Hugo Löhr var enn við stjórn loftljósmyndatöku flugsvæitarinnar, en var í leyfi í Berlín er þetta gerðist. Sagðist hann aldrei myndu hafa samþykkt þetta flug og alls ekki bætt fjórða manningum, sem var veðurfræðingur, við áhöfnina sökum aukinnar þyngdar og hættunnar sem hann taldi stafa af loftvörnum Bandaríkjamanna.¹²

Fimmta ágúst sama ár var tilkynnt um ferðir óþekktrar flugvélar frá ratsjárstöðinni á Siglunesi. Dick Holly og William Bethea, flugmenn á P-38 orrustuflugvélum 50. flugsvæitarinnar voru á eftirlitsflugi frá Kassos-flugvelli á Melgerðismelum, og fundu skömmu síðar Condor-flugvél III/KG 40 flugsvæitarinnar, F8+FL, undir stjórn Karls Holtrups yfirliðþjálfara, skammt austan Gríms-eyjar og grönduðu henni þar. Sjö manna áhöfn vélarinnar, sem lagt hafði upp frá Værnes um morguninn, komst í björgunarbát og var tekin höndum af bandarískum hermönnum sem sóttu hana á báti frá ratsjárstöðinni á Siglunesi og komu um borð í breskt herskip.

Flugvélar bandamanna á Íslandi skiptust mun oftár á skotum við þýskar flugvélar í grennd við landið og má gera ráð fyrir að fleiri vélar



hafi farist á leið heim til Noregs eftir slíka viðureign þótt ekki verði það fullryt. Það er þó staðreynd að flug Þjóðverja á þessum slóðum var mjög erfitt og margar flugvélanna áttu ekki afturkvæmt úr slíkum leiðöngurum. Þeirra á meðal var Heinkel He-111 flugvélin sem fórst í Krossanesfjalli við utanverðan Reyðarfjörð vorið 1941 með allri áhöfn og einnig Junkers Ju-88 flugvél sem nauðlenti vegna vélarbilunar við Leirhöfn á Melrakka-sléttu vorið 1945. Áhöfn hennar komst lífs af.

Haustið 1943 lögðust ferðir þýskra flugvéla við Ísland af um tíma enda þá farið að halla undan fæti fyrir Þjóðverjum, loftvarnirnar markvissari og þýsku flugsvæitirnar uppteknar á öðrum vígstöðvum. Í árslok 1943 var ekki talið að vænta mætti mikils af þýska flughernum á þessum slóðum sökum flugvéla-skorts og minnkandi umsvifa, þótt vænta mætti áframhaldandi könnunarflugs öðru hverju.¹³

Ralph W. Hauenstein og félagar með dulmálsbókina við brak Condor-flugvélarinnar. 28. október 1942. (NARA 111-SC-219319)

Heimildir:

- 1 Bittner: *The British Occupation of Iceland*, bls. 332-342, 388-400.
- 2 Dr. Rupert Holzapfel: „Die Tätigkeit des Deutschen Wetterdienstes der Luftwaffe in der Arktis während des Krieges.“ *Berichte des Deutschen Wetterdienstes in der US-Zone Nr. 12*. (Bad Kissingen 1959), bls. 129-134; Sami höfundur: „Deutsche Polarforschung 1940/50.“ *Polarforschung*, Heft 2, 1951; Dr. Hans G. Macht: „Meteorologische und fliegerische Erfahrungen von deutschen Wettererkundungsflügen in der Arktis, 1941-1944“. *Polarforschung*, Heft 1, 1951; Werner Schwerdtfeger og Franz Selinger: *Wetterflieger in der Arktis 1940-1944*. (Stuttgart 1982), bls.16-26.
- 3 Hugo Löhr: Viðtal við höfund 2. júní og bréf 1. júlí 1990; J.R. Smith og Antony L. Kay: *German Aircraft of the Second World War*. (London 1972), bls. 405; Hörður Geirsson: Handrit í vörslu höfundar; NARA RG 338: IBC Record of Events; Sama: BOX 68, 370.2 Operation Reports, Combat 1943: Report of Hostile Air Activity, 4 February 1943; AIR 24/773: Royal Air Force Iceland Weekly Intelligence Summary No. 83; Þorvaldur Bragason: Loftmyndaflug og loftmyndir þýska flughersins af Íslandi maí - október 1942. Áfangaskýrsla 1, Landmælingar Íslands, Reykjavík; Landmælingar Íslands: Loftljósmyndir frá Hugo Löhr; Dr. Jurgen Rohwer, Þýskalandi: Bréf til höfundar 11. desember 1993.
- 4 Roderick Cescotti, fyrrverandi hershöfðingi, Þýskalandi: Bréf til Hugos Löhrs í Þýskalandi 16. ágúst 1985 og bréf til höfundar 29. nóvember 1993; Hörður Geirsson: Handrit í vörslu höfundar; Smith og Kay: *German Aircraft of the Second World War*, bls. 200 -207.
- 5 Hörður Geirsson: Handrit í vörslu höfundar; Bernard Jope, Þýskalandi: Skýrslur um einstök flug flugsveitarinnar I/KG 40. Afrit í vörslu höfundar; NARA RG 338: IBC Record of Events;
- 6 Sama heimild; MoD Naval Historical Branch, London: Shipping Casualties Section - Trade Division, skýrsla um S.S. El Grillo, sökkt 10. febrúar 1944, dags. 9. mars 1944.
- 7 WO 176/288 og 289: Iceland Force Operation Location Statements; WO176/309: 12 Heavy Anti-Aircraft Regiment War Diary; WO 176/312: 52 Light Anti-Aircraft Battery War Diary; William E. Chapman: Bréf til höfundar 23. nóvember 1993;
- 8 U.S. Air Force Historical Institute: Iceland Base Command War Diary; NARA RG 407, Records of the Adjutant General's Office 1917- Box 39 og 40: Station Lists 1942-1953 2/28/53HQ/Iceland Base Command 11/10/43; NARA RG 338 BOX 47-48, 314.7: 977th AAA Automatic Weapons Battalion History 17. febrúar 1944 og 134th AAA Group History 1944-1945.
- 9 Conn, Engelman og Fairchild: *Guarding the United States and its Outposts*, bls. 532-535; U. S. Air Force Historical Institute, Maxwell AFB: The Army Air Force in Iceland 1941-1947; NARA RG 338, IBC, BOX 91: Keflavik Project Report, November 1941-September 1943; Sama BOX 95, 686 Army Air Base Aviation 1943: Army Air Bases and Aviation Fields, INDEGL and Húsavík Fields. Proposed Fields in Iceland; NARA RG 18 USAAF Foreign Files, Iceland, 400-B, 2 May 1942-26 October 1942: Major General George Strattemeyer, Chief of the Air Staff til Assistant Chief of Staff for Plans, 11. september 1942; Sama: Commanding General Army Air Force, Memorandum for the Air Staff, A-4, Provision of 6 Aerodromes in Iceland, 12. júní 1942.
- 10 U.S. Air Force Historical Institute, Maxwell AFB: 556th Signal Aircraft Warning Battalion History, 1941-1945.
- 11 NARA RG 338 BOX 68, 370.2 Operation Reports, Combat: Hostile Air Activity, October 24, 1942. Dags. 28. október 1942; Sama: IBC Record of Events; Hörður Geirsson: Handrit í vörslu höfundar; Sami: Óútgefin samantekt um Fw-200 sem fórst nærri Fljótstungu 24. okt. 1942; Gernard Jope: Skýrslur um flug I/KG 40; U.S. Air Force Historical Institute: 556th Signal Aircraft Warning Squadron History 1941-1945; Sama: History, 342 Composite Group; Walter Hohenstein: Bréf til Hinriks Steinssonar 15. maí 1997; Sami: Bréf til höfundar 10. júní 1997 og samtal 4. júní 1997.
- 12 Hugo Löhr: Viðtal við höfund 2. júní og bréf 1. júlí 1990; U.S. Air Force Historical Institute: The Army Air Forces in Iceland 1941-1947; NARA RG 338 Box 68, 370.2 Operations Reports, Combat 1943: Activities, 5th Infantry Division personnel connected with destruction of enemy plane, 28. apríl 1943.
- 13 Sama heimild; 556th Signal Aircraft Warning Squadron History 1941-1945; Hörður Geirsson: Handrit í vörslu höfundar; Arctic Air Battle. FlyPast, nóvember 1997; NARA RG 338 Box 67: Summary No. 15, Enemy Situation at the End of Period, 17. október 1943.

Kafbátahernaður Þjóðverja við Ísland

Gjarna hefur verið talið að fiskimið landsmanna hafi verið vettvangur margra örlagaríkra atburða og tíðra sjóorrustna milli bryndreka hinna stríðandi þjóða. Bar talsvert á skipaumferð, einkanlega á árunum 1939-1943 og fylgdu skotdrunur og ljósagangur. Reki af ýmsu tagi og torkennilegir hlutir svo og mannslík sem hafstraumar báru að landi báru þessu vitni.

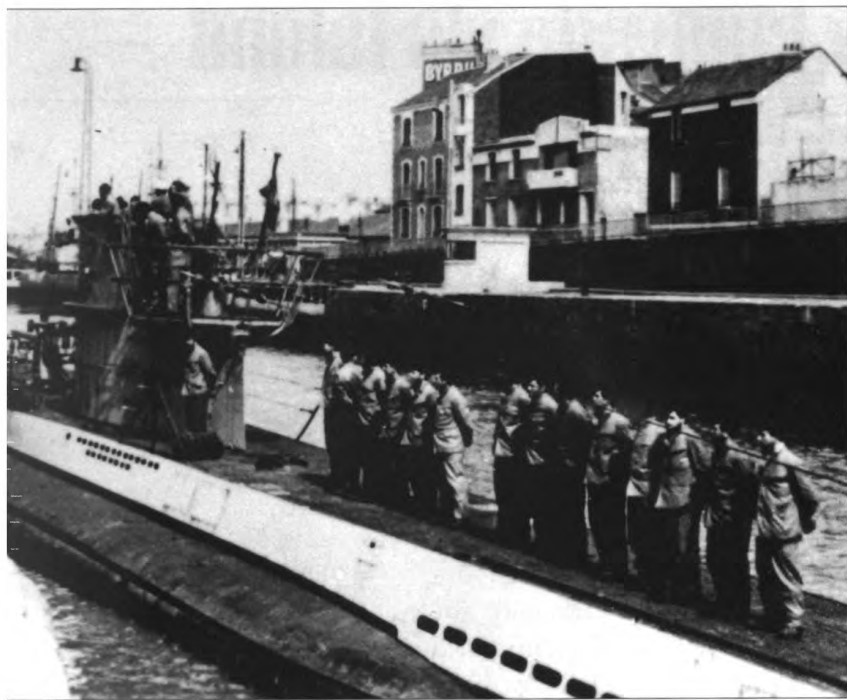
Staðreyndin er hins vegar önnur ef að er gáð. Víst urðu þar örlagaríkir atburðir, en ekki í þeim mæli er oft hefur verið talið. Eins og áður hefur verið getið stunduðu Bretar eftirlit með siglingum hafnbansbrjóta og óvinaskipa með ströndum landsins frá upphafi styrjaldarinnar. Grönduðu þeir nokkrum skipum á þessum slóðum á fyrstu tveimur árum ófriðarins.¹

Ekki sló í brýnu með herskipum á þessum slóðum ef undan er skilin ferð Bismarcks vorið 1941. Kafbátar lögðu ógjarna leið sína á þessar slóðir, enda eftirtekjan ekki talin fyrirhafnarinnar virði nema til að afla upplýsinga um veður og legu hafiss til stuðnings skipum er hugðust brjótast um Grænlandsund. Blóðvellir kafbátanna lágu sunnar í höfum og austar, sérstaklega er skipalestir hófu að sigla til Rússlands, þar sem skotmörkin voru fleiri og styttra á miðin. En með allri þeirri skipaumferð sem varð í nágrenni landsins fór ekki hjá því að þýskir kafbátar legðu leið sína þangað og gerðu usla allt upp undir landsteina.

Fyrsta skipti sem þýskur kafbátur

kom til Íslands eftir að styrjöldin skall á var 19. september 1939 er U-30, undir stjórn Fritz Lemps, kom til Reykjavíkur með særða menn. Kafbáturinn hafði sókk breska farþegaskipinu Athenia, sem kafbátsforinginn tók fyrir hjálparbeitiskip, vestur af Írlandi 3. september. Fimmtánda sama mánaðar varð kafbáturinn fyrir árás tveggja flugvéla af flugvélamóðurskipinu Ark Royal. Grandaði áhöfn kafbátsins báðum flugvélunum með loftvarnaskothríð og tók tvo flugliða til fanga. Þrír kafbátsmenn særðust í viðureigninni og fékk foringi þeirra leyfi þýsku flotastjórnarinnar til að sækja þeim aðhlynningu til Reykjavíkur þar sem einn hinna særðu varð eftir.²

Sökum hættunnar sem kafbátum stafaði af óvinaaðgerðum á hinni löngu leið til athafnasvæða sinna velti stjórn þýska kafbátaflotans fyrir sér þeim möguleika að koma upp aðstöðu til að þjóna þeim í fjarlægum, hlutlausum löndum og á skipum sem veitt gátu þessa þjónustu á höfum úti. Óttaðist breska flotastjórnin þennan möguleika og var á varðbergi. Í októbermánuði höfðu Þjóðverjar gert ráðstafanir til að kafbátar fengju þjónustu í afskekktari höfn á norðvesturströnd Spánar. Þá skráði Dönitz flotaforingi í dagbók sína hinn 11. október að verið væri að útbúa flutningaskipið Ammerland til að þjóna kafbátum og að fyrirhugað væri að koma skipinu fyrir í heppilegum firði á Íslandi með vélarbilun að yfirskini. Ekki var minnst frekar á



*U-552 í franski höfn.
Kafbáturinn sókkti
Reykjaborgu að kvöldi 10.
mars og U.S.S. Reuben
James 2. nóvember árið
1941. (U-Boot Archiv
1632/4/4)*

Þessa fyrirætlan sem kom ekki til framkvæmda af óþekktum ástæðum. Líklegast má telja ástæðuna þá að kafbátaflotinn þurfti ekki að sækja mjög langt út á Atlantshaf á þessum tíma og fall Frakklands vorið eftir færði kafbátaflotanum langþráðar bælistöðvar við Atlantshaf. Kafbátar komu ekki aftur til Íslands fyrr en í aprílbyrjun 1940 er U-37 fylgdi hjálparbeitiskipinu Atlantis norður og vestur fyrir landið á leið þess í víking í suðurhöfum.

Í febrúar 1941 hófu þýskir kafbátar að athafna sig grunnt suður og suðvestur af landinu til að takast á við skipalestir sem þá var farið að stefna svo norðarlega. Leituðu kafbátar að skipalestum á þessu svæði og var U-108 falið að kanna skipaumferð grunnt suður af landinu.

Í byrjun marsmánaðar 1941 var fimm kafbátum skipað leitarsvæði miðja vegu milli Íslands og Írlands þar sem ætla mátti að helst væri að vænta skipalesta á leið til Bretlands.

Einn þessara báta, U-552, undir stjórn Erics Topps, var í sinni fyrstu árásarferð. U-37, sem Asmus Nicolai Clausen stjórnaði, hafði þá verið við veðurathuganir mun vestar en fékk skipun um að leysa U-108 af hólmi í eftirlitslínunni. U-74, sem kom frá Þrándheimi, var skipað nyrst í línuna. Sjöunda mars urðu nokkrir kafbátanna varir tveggja skipalesta á svæðinu og tókst að sökkva nokkrum skipum úr annarri þeirra.

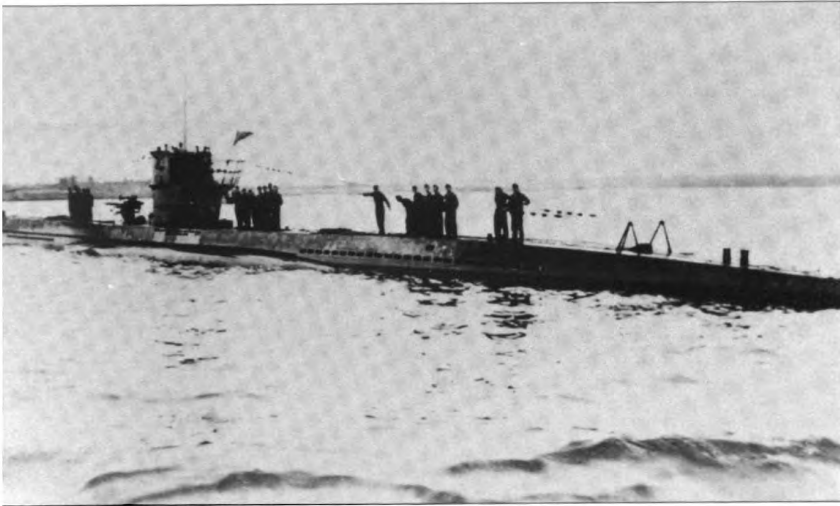
Nokkur íslensk fiskiskip áttu leið um þetta svæði og urðu þrjú þeirra fyrir árásum. Árásirnar á línuveiðar-ana Pétursey og Fróða og togarann Reykjaborg 10.-12. mars fylltu landsmenn óhug og hryllingi og leiddu af sér miklar vangaveltur og óteljandi sögusagnir. Hafa árásirnar verið fordæmdar sem ástæðulausar morðárásir þýskra kafbátsmanna á saklausa, íslenska sjómenn sem ekkert höfðu sér til sakar unnið umfram það að leitast við að færa sjálfum sér og landsmönnum björg í bú. Ef grannt er skoðað sést að málið er vart svo einfalt. Þjóðverjar áttu í hatrammi styrjöld við Breta sem hernumið höfðu Ísland og höfðu andstæðingarnir sett hafnbann hvor á annan. Fylgdi því viðvörðun og áskilinn réttur til þess að granda sérhverju skipi, þótt frá hlutlausri þjóð væri, sem hætti sér inn á svæðið. Bannsvæði Þjóðverja náði að vísu ekki enn til Íslands, en takmarkaðist af línu sem dregin var í suðvesturátt miðja vegu milli Íslands og Færeyja að skurðpunkti með Vestmannaeyjar í norðri og Suðureyjar í austri. Hafði upphaflegt hafnbannssvæði þeirra umhverfis Bretlandseyjar verið stækkað á þennan hátt 10. apríl vorið áður eftir að Þjóðverjar réðust inn í

Noreg og hertóku Danmörku í leiðinni. Í styrjöld þar sem engu var eirt var mælikvarðinn á árangur hvors aðila um sig sá fjöldi skipa sem sökkt var og sá skaði sem slíkar aðgerðir ollu óvininum beint eða óbeint.

Að kvöldi 10. mars var stærsti togari Íslendinga, Reykjaborg RE-64 á siglingu í söluferð með ísaðan fisk til Fleetwood um 460 sjómílur suðaustur af landinu og 140 sjómílur norður af Barra Head í Skotlandi. Kafbáturinn U-552 hafði verið á þessum slóðum um nokkra hríð. Síðla dags kom skipherrann auga á skipsmöstur úti við sjóndeildarhring í sjónpípu sinni. Virtist honum þar fara um 1.000 lesta skip sem sigldi í krákustígum í suðausturátt. Samkvæmt leiðarbók kafbátsins kafaði hann þremur og hálfri klukkustund síðar eða klukkan 20.05 að þýskum tíma og hafði þá skip í sigtinu sem kafbátsforinginn taldi vera um 1.000 lestir að stærð og vopnað stutthleyptri fallbyssu. Klukkan 20.52 skaut hann einu tundurskeyti að skipinu á 400 metra færi en það sprakk ekki. Kveikt var á siglingaljósnum skipsins sem þó virtust deyfð. Klukkan 21.15 kom kafbáturinn úr kafi og hóf eftirför. Tungl óð í skýjum og fylgdi kafbáturinn skipinu eftir í öruggri fjarlægð án þess að til hans sæist. Klukkan 23.14 sótti kafbáturinn hratt í átt til skipsins og foringi hans gaf skipun um að skjóta að því af fallbyssu kafbátsins. Loftskeytamaðurinn fékk skipun um að fylgjast með því hvort skipið sendi út neyðarkall og fyrsta skotið reið af á 800 metra færi. Annað skotið hæfði mastrið sem féll við og þar með talstöðvarloftnetið. Við þriðja skotið bilaði fallbyssan og gaf þá

kafbátsforinginn mönnum sínum skipun um að beita 20 mm loftvarnabyssum kafbátsins til að koma í veg fyrir að áhöfninni yxi kjarkur og reyndi að flýja eða berjast. Var nú skothríðin látin dynja á skipinu og brátt komst fallbyssan í lag aftur þótt ekki væri hægt að hleypa af henni sjálfvirkt. Hittu kafbátsmenn illa með henni sökum veltings. Við tíunda skot úr fallbyssunni sáu kafbátsmenn hvar eldur gaus upp á miðju skipinu. Breytti kafbátsforinginn nú um stefnu en vélbyssurnar héldu áfram að ausa skotum yfir skipið og hæfðu gufuketilinn svo það stöðvaðist. Gat kafbátsforinginn þess í leiðarbók sinni að á meðan árásin stóð hefði áhöfn skipsins ekki beitt fallbyssunni í skut þess. Brátt biluðu báðar vélbyssur kafbátsins og stöðvaðist skothríðin við svo búið. Þá er þess getið að um klukkan 23.40 hafi skipið sokkið en engir skipbrotsmenn hafi sést, enda hafi lífbáturinn farið í það við fyrstu skotin frá kafbátinum. Af leiðarbók kafbátsins má ráða að foringi hans hafi hvorki gert sér grein fyrir því að hér væri íslenskur togari á ferð, né að skipið væri óvopnað.

Rannsóknir breska flotans og breskra og þýskra sagnfræðinga eftir stríðið hafa leitt í ljós að þarna hafi verið lýst árásinni á Reykjaborg. Kemur hún heim og saman við lýsingu skipbrotsmanna en tveir menn björguðust af skipinu á hálf-sundurskotnum fleka. Þrettán menn fórust í árásinni. Er atburði þessum ítarlega lýst m.a. í bókinni „Þrautgóðir á raunastund, II“, en hér birtist í fyrsta sinn lýsing kafbátsforingjans á atburðarásinni. Af kafbátinum er það að segja að hann fór í fjórtán árásarferðir og var loks tekinn til notkunar við þjálfun



U-74 réðst á línuveiðarann Fróða með skothríð í skjóli myrkurs að morgni 11. mars 1941 með það fyrir augum að sökkva skipinu. Árásinni var hætt í dögum. (U-Boot Archive 1632/3/2)

nýliða þar til Þjóðverjar sökktu honum sjálfir í stríðslok. Kafbátsfönginginn, Erich Topp, varð einn sigursælasti kafbátsföngingi Þjóðverja. Sökkti hann m.a. bandaríska tundurspillinum U.S.S. Reuben James, sem getið er um í 16. kafla, haustið 1941. Topp varð síðar flotafoingir í vesturþýska flotanum.

Nóttina eftir þennan örlagaríka atburð var kafbáturinn U-74 undir stjórn Eitel-Friedrichs Kentrats um 200 sjómíllur suðaustur af Vestmannaeyjum á vesturleið. Varð hann var við ferðir lítils skips sem ekki sýndi nein þjóðareinkenni og sigldi með deyfðum ljósum. Hóf kafbáturinn skothríð úr fallbyssu en þrátt fyrir hagstæð veðurskilyrði tókst ekki til sem skyldi og fyrsta kúlan sprakk ekki. Gerði kafbáturinn þrjár atlögur að bátnum, þar af tvær með 20 mm loftvarnabyssum, og var árásinni hætt í dögum. Þótti kafbátsföngingjanum einkennilegt að skipið skyldi ekki sýna hveirrar þjóðar það væri og setti spurningarmerki í leiðarabókina við vangaveltur sínar um hvort hér gæti hafa verið tálbeita á ferð sem leiða ætti kafbáta í gildru. Taldi hann enga aðra skýringu að finna á hátterni

skipsmanna. Hafa ber í huga að kafbáturinn hafði gert atlögu að skipalest aðfaranótt 9. mars og mátt þola ítrekaðar djúpsprengjuárásir fylgdarskipa hennar. Gæti sú reynsla hafa vakið tortryggni kafbátsföngingjans og hann brugðist við á þennan örlagaríka hátt. Kentrat lifði stýrjöldina og var aðstoðarmaður flotamálafulltrúa Þýskalands í Tókýó í stríðslok.

Í bók sinni „Axis Submarine Successes“, sem tilgreinir allar árásir þýskra kafbáta í síðari heimsstyrjöldinni, segir höfundurinn, Dr. Jurgen Rohwer sem er einn virtasti fræðimaður á þessu sviði, að U-37 sem gerði árásina á línuveiðarann Pétursey 12. mars hafi einnig gert árásina á Fróða og hefur því verið haldið fram í öðrum ritum um þetta efni. Í bréfi til höfundar þessarar bókar hefur Rohwer hins vegar dregið staðhæfingu sína til baka og vitnað í leiðarbækur U-74 og U-37 sem leiddu í ljós að það var U-74 sem réðst á Fróða. Lýsing kafbátsföngingjans þar kemur heim og saman við lýsingu áhafnarinnar á Fróða, en skipið sneri við, mikið laskað eftir árásina, og náði til Vestmannaeyja með fimm skipverja fallna. Er ítarlega lýsingu skipsmanna á Fróða á þessum atburði einnig að finna í „Þrautgóðir á raunastund“.

Þriðja skipið sem varð fyrir árás á þessum sömu slóðum var línuveiðarinn Pétursey frá Ísafirði. Pétursey var einnig á leið til Bretlands í söluferð með ísfisk. Ólíkt Fróða og Reykjaborgu var enginn til frásagnar um afdrif skipsins og því haldið fram að ef til vill hefði sami kafbátur verið að verki í öll þrjú skiptin. Svo var þó ekki og er einungis leiðarabók kafbátsins sem þarna var

að verki til vitnis um atburðinn. Í henni segir að áhöfn U-37 hafi séð nokkur skip síðdegis 12. mars, þar á meðal tundurspilla eða fylgdarskip sem hafi varpað djúpsprengjum. Klukkan rúmlega sex að kvöldi að þýskum tíma hafi kaþbátsforinginn séð skip sem greinilega var fiskiskip og stefndi í krákustígum í suðausturátt til Bretlandseyja. Það hafi ekki verið þess virði að eytt yrði á það tundurskeyti. Taldi hann sig sjá greinilega togbúnað á afturskipinu og áleit að hér væri á ferðinni dráttarskip sem notað væri til björgunar skipa á höfum úti. Tók hann fram að ekkert væri grunsamlegt við skipið og það óvopnað. Kom kaþbáturinn úr kafi klukkan 18.26 og hóf áhöfnin þegar að skjóta á skipið úr fallbyssu og 37 mm hríðskotabyssu. Segir að fyrsta skotið hafi misheppnast og er tekið fram að áhöfnin hafi haft tækifæri til að sleppa frá borði. Hittu nú skot kaþbátsmanna skipið af miklum þunga og lögðu brúna í rúst. Sáu þeir frammastur skipsins falla fyrir borð. Skot hittu vélarrúmið og gaus þar upp mikill gufumökkuur. Þrátt fyrir að skipið væri allt sundurskotið ofansjávar var erfitt að koma skotum á það neðan sjólinu, en skotin sem hitt höfðu vélarrúmið virtust hafa sett leka að skipinu sem nægði til að það tók að sökkva. Segir síðan í leiðarabókinni: „Tók nú að rökkva. Við færðum okkur nær og sáum þá að hlutleysisfáni Íslands var málaður á kinnung skipsins. Erfitt er að greina bláan lit hans á svörtum skipsskrokknum og rauði og hvíti liturinn er nánast hulinn ryði og skít. Skothríð hætt.“ Var klukkan þá 18.43. Níu mínútum síðar sökk skipið með stefnið á undan á stað



er kaþbátsmenn töldu vera 59 gráður, 33 mínútur norður og 12 gráður, 16 mínútur vestur. Engan björgunarbát sáu þeir en þrír menn sáust á braki úr skipinu. Sigldi kaþbáturinn við svo búíð á tólf mílna ferð til suðausturs.

Kaþbátsforingjanum var greinilega brugðið og skrifaði strax til réttlætningar í leiðarabókina að þar eð skipið hefði siglt í krákustígum í átt til Bretlands og ekki haft flagg uppi hafi verið rétt að skjóta á það þótt það væri enn utan hafnbannsvæðisins. Þá kvað hann togbúnaðinn sem hann sá á aftanverðu skipinu benda til þess að íslensk hjálparskip, eða skip sem sigldu undir hlutleysisfána Íslands í þeirri von að ekki yrði skotið á þau, væru notuð til að aðstoða skip á þessum slóðum. Taldi hann styrkja þessa niðurstöðu að þeir skyldu hafa séð samskonar skip áður á sömu stefnu. Ekkert frekar kemur fram um afdrif skipbrotsmannanna þriggja í leiðarabók kaþbátsins.

Þak stýrishúss Péturseyjar fannst á reki undan Garðskaga í septem-

U-37 kemur til hafnar í Lorient í Frakklandi 7. janúar 1941. Í næstu ferð sinni, sem jafnframt var síðasta árásarferð bátsins, sökkta áhöfn hans Pétursey með skothríð að kvöldi 12. mars. 1941. (U-Boot Archive 724-31)

ber sama ár. Var ljóst af byssukúlu-
brotum, sem fundust í því, hvað
gerst hafði. Þær raddir heyrðust að
Bretar kynnu sjálfir að hafa verið
að verki er ráðist var á skipin þrjú.
Var tilgáta þessi studd af frásögn
áhafnarinnar á togaranum Geir RE-
241 sem kafbátur stöðvaði 16. mars
er hann var staddur 27 sjómílum
undan Barra Head í Skotlandi. Var
þar á ferð breski kafbáturinn
Torbay, N-79, á eftirlitsferð, en
nýmálaður, íslenskur fáni á síðum
djúprists togarans hafði vakið grun-
semdir yfirmanna kafbátsins. Bar
áhöfnin á Geir fyrir sjó-og verslun-
ardómi Reykjavíkur 22. mars að
yfirmaður af kafbátinum hefði sagt
hann hafa stöðvað svipað skip deg-
inum áður, málað í sömu litum, en
það hefði reynst vera vopnaður,
þýskur togari og hefði kafbáturinn
sökkt honum fyrir vikið. Í dagbók
bresku flotastjórnarinnar kemur
fram að enginn fótur sé fyrir
sögunni.

Svo virðist sem þýsku kafbátsfor-
ingjunum hafi verið ókunnugt um
siglingar íslenskra fiskiskipa til Bret-
lands á þessum tíma. Að minnsta
kosti sýnist skýring Clausens kaf-
bátsforingja vera nokkuð langsótt
hefði hann vitað að íslensk fiskiskip
stunduðu þessar siglingar. Clausen
fórst með áhöfn sinni er bandaríski
tundurspillirinn Mackenzie sökkti
kafbáti hans, U-182, á sunnanverðu
Atlantshafi 16. maí 1943. Af U-37
er það að segja að hann var tekinn
til æfinga eftir að hafa farið í ellefu
árásarferðir, en ferðin þegar hann
sökkti Pétursey var sú síðasta. Þjóð-
verjar sökktu bátinum í stríðslok.³

Skömmu eftir þessa atburði lagði
þýski yfirflotaforinginn, Raeder, til
við Hitler að hafnbannsvæði þeirra
skyldi lengt allt til Grænlands vegna

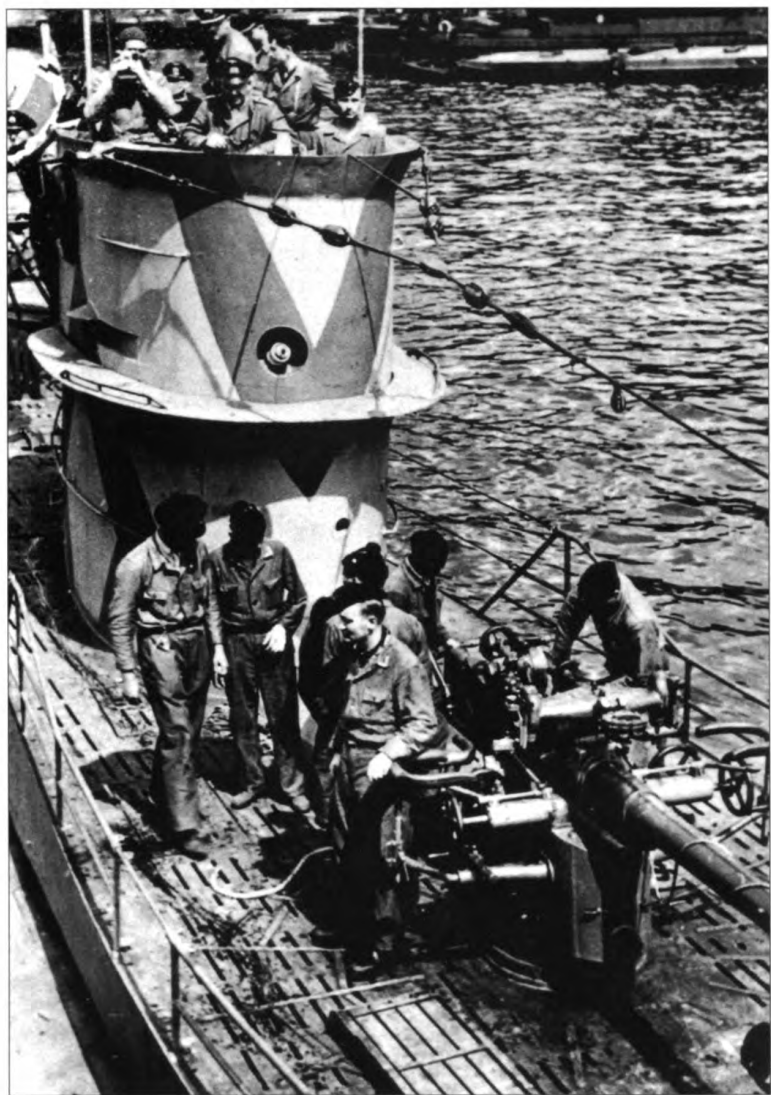
fregna sem hann hefði um að
bandarísk skip, líklega í fylgd
bandarískra herskipa, hefðu viðdvöl
á Íslandi þar sem bresk verndarskip
tækju við fylgd þeirra til Bretlands
enda önnuðu hafnir á Íslandi ekki
umskipun í svo stórum stíl. Þetta
þýddi að skipum Bandaríkjamanna,
þótt hlutlausir væru, yrði í engu
hlíft við árásum fremur en öðrum,
enda Ísland utan þess svæðis sem
Bandaríkin skilgreindu sem mörk
Vesturálfu. Samþykkti Hitler þessa
ráðagerð og var tilkynnt um stækk-
un bannsvæðisins 25. mars 1941.
Var Ísland þar með komið á
bannsvæði Þjóðverja og leyfilegt að
ráðast fyrirvaralaust á öll skip á
svæðinu frá Norðursjó að landhelg-
ismörkum Grænlands. Bandaríkja-
forseti færði skilgreind mörk
Vesturálfu austur fyrir Ísland
skömmu fyrir komu Bandaríkjahers
til landsins eins og lýst var í 8. kafla
og ekki kom til þess að þýskir kaf-
bátar skytu á bandarísk skip fyrr en
um haustið.⁴

Íslensk stjórnvöld sendu stjórn-
völdum í Þýskalandi harðorð mót-
mæli við árásum á hlutlaus, íslensk
skip sem sænsk stjórnvöld afhentu
Þjóðverjum 23. apríl. Fékk utan-
ríkisráðuneytið þýska flugher og
flota málið til umsagnar og varð
niðurstaðan sú að sökum þess að
Ísland væri hersetið af Bretum yrði
að líta á Íslendinga sem fjandmenn
Þjóðverja á sama hátt og Bretar litu
lönd hersetin af Þjóðverjum. Þá
vísaði flotastjórnin til upplýsinga
þeirra sem vitnað er í hér að ofan
úr leiðarbókum U-74 og U-552 þar
sem segir að skipin hafi ekki borið
sig að sem hlutlaus væru og annað
jafnvel verið vopnað fallbyssu. Við
það sat og ekkert svar var gefið við
mótmælum stjórnvalda, enda Ís-

land opinberlega orðið óvinaland og þar með mátti sökkva íslenskum skipum án viðvörunar.⁵

Í byrjun apríl færðu þýsku kaþbátarnir athafnasvæði sitt vestur að 34. gráðu vestur lengdar. U-108 fékk þá fyrirmæli um að kanna svæðið vestur af landinu. Sökkta kaþbáturinn hjálparbeitiskipinu Rajputan með tundurskeyti þar sem það var við gæslustörf vestur af Snæfellsnesi 13. apríl og hélt sig því næst vestur af Faxaflóa til 23. apríl án þess að verða fleiri skipa var.

Vélbáturinn Hólmsteinn frá Þingeyri fór í róður aðfaranótt 31. maí 1941 út af Dýrafirði. Var honum sökkta með fallbyssuskothrið af kaþbátinum U-204 sem sendur hafði verið til að kanna skipaferðir vestur og suðvestur af landinu í sinni fyrstu ferð. Hélt kaþbáturinn sem leið lá djúpt norður fyrir land að Ísröndinni úti fyrir Vestfjörðum og var undan Straumnesi um hádegisbil 30. maí. Sigldi hann suður með Vestfjörðum en Ísröndin var sumstaðar í aðeins 10 sjómílna fjarlægð frá landi. Stíllt veður var, en þoka. Að kvöldi sama dags barst skeyti frá flotastjórninni um að báturinn skyldi taka eldsneyti úr birgðaskipinu Belchen suður af Grænlandi að þremur dögum liðnum. Klukkan 1.20 um nóttina, þ.e. 23.20 að kvöldi að íslenskum tíma sá kaþbátsforinginn, Walter Kell, skip úti við sjóndeildarhringinn í vest-suðvesturátt. Við nánari athugun sýndist honum að hér væri tvímastrað fiskiskip á ferð en skyggni var slæmt með köflum og sá hann skipið að hluta til í hillungum. Kafaði kaþbáturinn við svo búið og hélt til vesturs. Klukkan 4.35 um morguninn sýndi dýptarmælir kaþbátsins snögglega 20 m dýpi þar sem áttu að



vera 70 m. Ákvað kaþbátsforinginn þá að fara upp á yfirborðið, enda sjókort hans ekki mjög nákvæm af þessum slóðum. Ekkert var að sjá á yfirborðinu en skyggni hafði nú versnað og kom kaþbáturinn úr kafi klukkan 4.41. Rétt í þann mund greiddist snögglega úr þokuslæðunni og blasti þá fiskibáturinn við í tveggja til þriggja sjómílna fjarlægð. Stefndi hann í átt að kaþbátinum en sneri síðan til lands. Segir síðan í leiðarabókinni: „Ég verð að álykta að til mín hafi sést og þar eð upp um ferðir bátsins hefur komist ákveð ég að sökkva honum.“ Ekki

Áhöfn U-204 við fallbyssu kaþbátsins sem grandaði Hólmsteini aðfaranótt 31. maí 1941. (U-Boot Archiv 1632/4/1)

247

segir frekar af atburði þessum utan þess að skráð er að skothríð hafi verið hafin klukkan 5.15 og báturinn sokkið fimmtán mínútum síðar. Ekkert fréttist af ferðum mb. Hólmssteins, sem var nýr 17 lesta bátur, utan þess að lóðir hans og tveir lóðabalar fundust og sýndu greinileg merki skothríðar. Fjórir ungir menn fórust með bátnum.

U-204 hélt áfram að kanna Ís-röndina vestur af landinu þennan dag, en setti stefnuna fyrir Hvarf um miðnættið til fundar við birgðaskip sitt. Sökkti báturinn einu öðru skipi í þessari ferð en Walter Kell og áhöfn hans hlutu sömu örlög undan Tangier í Marokkó um haustið og þeir höfðu búið vestfirsku sjómönnum þessa örlagaríku vornótt. Vélbáturinn Hólmssteinn var minnsta skipið sem þýskur kaubátur grandaði í styrjöldinni.⁶

Þá var es Hekla skotin í kaf á leið til Halifax 29. júní sama ár. Þar var að verki Reinhard Suhren á kaubátnum U-564.

Hinn 9. júní hafði Dönitz flotaforingi sent tvo báta norður fyrir land að ósk flotastjórnarinnar sem áætlaði að senda herskip þessa leið. Taldi Dönitz að þær aðgerðir gætu fært mönnum hans möguleika á bráð undan Vestfjörðum. Annar bátanna, U-559, skemmdi sjónpípu sína í árekstri við Ísjaka og varð að halda áleiðis til Frakklands enda viðgerðar ekki að vænta í Noregi. Fyrirsát kaubátanna færðust sunnar og austar um sumarið er skipalestunum var stefnt sunnar. Voru þá margir kaubátar suður af landinu og tilkynntu um mun meira flugvélaeftirlit en þeir höfðu átt von á. Kemur það heim við opnun Reykjavíkurflugvallar og aukna fluggæslu með skipaleiðunum á þessum tíma.

Klukkan 13.57 að þýskum tíma 27. ágúst barst skeyti sem ekki var á dulmáli frá foringja kaubátsins U-570 sem sagðist liggja undir flugvélaárás undan Dyrhólaey og vera ófær um að kafa. Kaubáturinn átti í erfiðleikum með að nema loftskeyti og því ekki hægt að hafa frekara samband við hann. Voru aðrir kaubátar sendir honum til aðstoðar. U-82 tilkynnti daginn eftir að honum hefði ekki tekist að finna bátinn en orðið var mikillar flugumferðar á svæðinu. Ekki var nema von að svo tækist til því U-570 sem var í sinni fyrstu árásarferð, gafst upp fyrir Hudson-eftirlitsflugvél frá Kaldaðarnesi sem tekist hafði að laska kaubátinn með djúpsprengjum er hann var að koma úr kafi og kallaði til nærstödd skip. Var kaubáturinn tekinn í tog þegar áhöfn hans hafði verið bjargað og hann dreginn á land á Hafnarskeiði milli Þorlákshafnar og Ölfusár. Þar var dyttað að bátnum og hann dreginn til Hvalfjarðar þar sem hann var gerður sjóhæfur. Sigldi hann undir bresku flaggi og nafninu H.M.S. Graph til Bretlands. Var þetta mikill fengur í baráttunni við þýska kaubátaflotann því nú var fyrst hægt að kanna raunverulega hæfni kaubáta af þessari gerð. Leiddi það af sér ýmsar breytingar á aðferðum bandamanna við að takast á við kaubáta. Fréttu Dönitz og félagar hans ekkert frekar af örlögum bátsins fyrr en þeir lásu fréttir um þau í breskum dagblöðum. U-332 var stefnt í ískönnunarleiðangur fyrir Vestfirði í byrjun nóvember að ósk flotastjórnarinnar. Bar ekkert til tíðinda í þeirri ferð.⁷

Sautjándi janúar 1942 bárust kaubátastjórninni upplýsingar þess efnis að 10 kaupskip hefðu haldið

frá Reykjavík daginn áður áleiðis til Aberdeen. Var fjórum kafbátum stefnt í veg fyrir skipalestina og U-132, sem sendur hafði verið til eftirlits og aðgerða undan Reykjanesi fékk skipun um að vera á varðbergi.

Strandgæsla Bandaríkjanna starfar undir stjórn samgönguráðuneytisins, - Department of Transportation. Á ófriðartímum lýtur strandgæslan stjórn Bandaríkjaflota. Meginverkefni strandgæslunnar er eftirlit með ströndum fram, tollgæsla, umsjón með öryggi sæfarenda, svo og að annast leit og björgun. Fljótlega eftir upphaf síðari heimsstyrjaldarinnar, og löngu áður en Bandaríkjamenn urðu beinir þátttakendur í styrjöldinni í desember 1941, var strandgæslan sett undir stjórn flotans sem stundaði eftirlit og veitti vernd skipalestum á stóru svæði á vestanverðu Norður-Atlantshafi.

Voru sjö ný 2.200 lesta úthafseftirlitsskip strandgæslunnar einkar hentug til fylgdar skipalestum á úthafinu sökum langdrægis, hraða, sjóhæfni og vopnabúnaðar. Eitt þessara skipa var tekið í notkun árið 1937 og nefnt Alexander Hamilton eftir fyrsta fjármálaráðherra Bandaríkjanna.

Skipið annaðist eftirlit á yfirlýstu hlutleysissvæði Bandaríkjanna á vestanverðu Norður-Atlantshafi frá upphafi átakanna í Evrópu haustið 1939. Á því voru einnig stundaðar veðurathuganir, en strandgæslan hélt úti tveimur skipum í þeim tilgangi djúpt undan austurströnd Bandaríkjanna. Var það ekki vinsælt starf meðal strandgæslumanna. Veðurskipin voru staðsett með 600 sjómílna millibili og það sem fjær

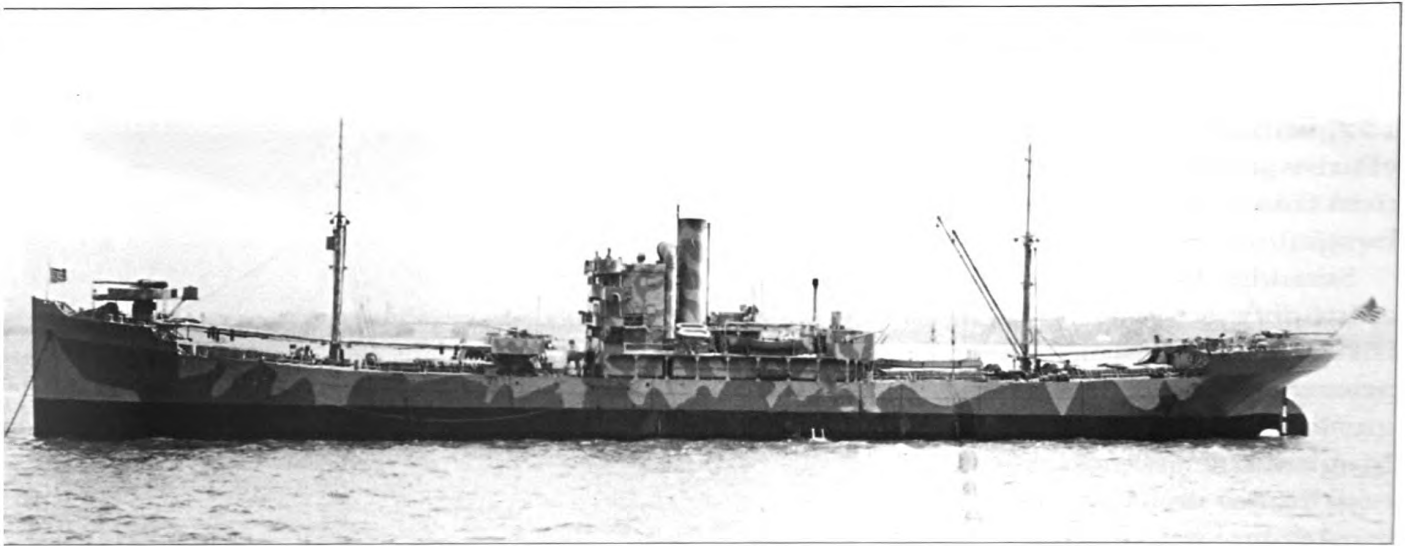


var hélt sig um 1.500 sjómílnur austur af Boston þar sem álíka langt er til lands á Bermúdaeyjum, Nýfundnalandi, Íslandi og Asoreyjum. Úthaldið stóð í þrjár vikur að jafnaði auk ferða sem tóku nokkra daga til viðbótar. Þarna voru skipin allnærri átakasvæðunum á hafinu og fyrir kom að áhafnir þeirra yrðu vitni að átökum eða björguðu skipbrotsmönnum af skipum sem sökkt hafði verið.

Skömmu eftir árásina á Perluhöfn í desember 1941, er bein þátttaka Bandaríkjanna í styrjöldinni hófst, fékk áhöfn Alexanders Hamiltons það hlutverk að fylgja skipalestum yfir hafið til Bretlands ásamt systurskipum þess, Campbell og Ingham. Í áhöfn skipsins voru rúmlega 200 manns sem margir hverjir voru nýliðar.

Fyrsta verkefni Alexanders Hamiltons af þessu tagi var að fylgja 45 kaupskipum í skipalestinni HX-170 frá Nýfundnalandi áleiðis til Bretlands ásamt einum nýjum

U-570 hertekinn í sinni fyrstu árásarferð undan Suðurlandi. Breski togarinn Northern Chief er kominn á vettvang. Northern Chief var síðar seldur Patreksfirðingum og gerður út þaðan undir nafninu Gylfi BA-77. Myndin er tekin úr breskum Catalina-flugbáti og hangir djúpsprengja í festingum sínum undir vængnum. (IWM C-2966)



Herflutningaskipið U.S.S. Yukon stundaði flutninga á hælivörum til Íslands. Skipið slapp tvisvar frá árásum þýskra kafbáta á Faxaflóa. (Leonard R. Wilson)

tundurspilli og tveimur gömlum og lystisnekkju sem breytt hafði verið til þessara nota. Snekkjan heltist fljótt úr lestinni og brátt skall á óveður sem geisaði um allt norðanvert Atlantshaf, náði hámarki hér á landi 15. janúar og olli mikilli eyðileggingu eins og áður er getið. Í óveðrinu urðu gömlu tundurspillarnir tveir viðskila við skipalestina sem tvístraðist. Strandgæsluskipinu og tundurspillinum sem eftir var tókst þó að sameina skipin á ný og skila þeim heilum í hendur breskra verndarskipa um 100 sjómílum undan Bretlandseyjum. Þar sneru Alexander Hamilton og tundurspillirinn við og tóku stefnuna til Íslands.

Ekki höfðu skipin farið langt er fyrirmæli bárust um að finna og draga birgðaskipið U.S.S. Yukon, sem var með bilaða vél, til Íslands. Birgðaskipið fannst og eftir allmikið erfiði tókst áhöfn Alexanders Hamiltons að ná því í tog. Veðrið gekk niður um síðir, en tundurspillirinn sem var skipunum til verndar var orðinn eldsneytislítil. Annar tundurspillir, U.S.S. Gwyn, leysti hann af hólmi. Gert var ráð

fyrir að dráttarbátur tæki við Yukon þegar komið væri upp undir vestanvert landið en þar stafaði veruleg hætta af kafbátum á þessum tíma.

Eftir rúmlega sex sólarhringa barning var komið upp að Reykjanesi. Að kvöldi 28. janúar taldi áhöfn tundurspillisins Gwyn sig verða vara við ferðir kafbáts og varpaði að honum djúpsprengjum. Skömmu eftir hádegi daginn eftir tók breski dráttarbáturinn Frisky við dráttartauginni af Alexander Hamilton undan Garðskaga.

Án vitundar manna um borð í skipunum, sem hlökkudu til að ná loks til hafnar eftir margra sólarhringa volk, hafði foringja þýska kafbátsins U-132, Ernst Vogelsang, nú tekist að komast í gott skotfæri. Klukkan 13.12 þennan örlagaríka dag, er Alexander Hamilton jók ferðina og stefndi í átt til hafnar, varð skipið fyrir tundurskeyti kafbátsins. Skipin voru þá stödd um það bil átta sjómílur, 310 gráður réttvísandi frá Garðskaga.

Við sprenginguna eyðilögðust bæði vélar- og ketilrúm skipsins og fórust þar sjö menn samstundis og margir slösuðust illa, flestir af

brunasárum, er sjóðheit gufa streymdi úr kötlum skipsins. Rafmagn fór strax af skipinu sem stöðvaðist og seig djúpt í sjóinn. Athygli áhafnar tundurspillisins Gwyn og annarra nærstaddra skipa beindist öll að kafbátum sem búast mátti við að gerði aðra atlögu á hverri stundu og dráttarbáturinn hraðaði sér sem mest hann mátti með aflvana birgðaskipið til hafnar.

Skipstjórinn ákvað fljótlega að setja hina slösuðu í fjóra björgunarbáta, sem sloppið höfðu við eyðileggingu, ásamt mönnum sem gætu annast þá í þeirri von að þeir mættu bjargast frá dauðadæmdu skipinu sem búast mátti við öðru tundurskeyti þá og þegar. Þegar skammdegismyrkrið seig yfir biðu rúmlega 100 menn þess er verða vildi um borð í skipinu en bátarnir með hina slösuðu lögðu frá.

Þetta var sú sýn sem blasti við áhöfnum þriggja línubáta af Suðurnesjum sem komu aðvifandi á landleið. Voru þar á ferð Freyja úr Njarðvík, Haki frá Vogum á Vatnsleysuströnd og Alda frá Seyðisfirði sem gerð var út frá Keflavík. Þarna sást sökkvandi herskip með mikla slagsíðu, tundurspillir sem varpaði djúpsprengjum og fór mikinn og þrír litlir lífbátar, yfirfullir af mönnum sem virtust sumir stórslasaðir. Einn báturinn var hálf-fullur af sjó og öðrum hafði hvolft og voru menn þar á kili.

Sjómennirnir hófu þegar að bjarga skipbrotsmönnum. Ekki var hlaupið að því verki þar sem margir hinna slösuðu voru alvarlega brunnir svo fara varð með þá af stakri varfærni og veður fór ört versnandi. Vegna ágjafar varð að koma öllum fyrir neðan þilja og fylltist fljótt lúkar, stýrishús og vélar-



rúm. Á Freyju var mönnum komið fyrir í afturlestinni sem gjarna var notuð undir bjóðin þegar illa viðræði. Þeim sem verst voru haldnir var komið fyrir í kojunum sex í lúkarnum og á lúkarsgólfinu. Freyja var 22 lestir að stærð, smíðuð í Frederikshavn í Danmörku árið 1930. Var þetta fyrsta vertíð Óla Guðmundssonar sem formanns. Svo þröngt var í stýrishúsinu að formaðurinn gat vart snúið stýris-hjólinu.

Björgunarbáturinn var tekinn í tog, enda voru engin björgunartæki fyrir svo mikinn fjölda um borð. Óli varð að gera upp við sig hvert hann ætti að fara með mennina og varð að ráði að halda til Reykjavíkur, þrátt fyrir að berja þyrfti á móti veðrinu nokkuð langa leið, enda þar helst að vænta víðeigandi læknishjálpar handa hinum slösuðu. Hinir bátarnir tveir héldu inn

Strandgæsluskipið Alexander Hamilton var smíðað til gæslustarfa á úthafinu. Skip bandarísku strandgæslunnar störfuðu undir stjórn flotans í stýrjöldinni og úthafsgæsluskipin fengu það hlutverk að vernda skipa-lestir. (NHC NH 57788)

til Keflavíkur sem var miklu styttri leið. Annaðist læknir í Keflavík hina slösuðu og heimamenn hlúðu að skipbrotsmönnum á heimilum sínum á meðan þeir biðu flutnings til Reykjavíkur síðar sama kvöld. Bandarískir hermenn frá Útskálum gengu fjörur í grenndinni og aðstoðuðu heimamenn með skipbrotsmennina ásamt mönnum úr verkfræðideild hersins í Camp Nikel sem unnu að gerð Keflavíkurflugvallar. Lawrence D. Bradley, einn skipbrotsmanna, minnst þess að skipstjórinn á bátnum sem bjargaði honum tók þá heim til sín þar sem kona hans gaf þeim einhverja bestu máltíð sem hann hafði fengið, þykka kjötsúpu og rúgbrauð. Leysti hún hann auk þess út með forlata ullarsokkum þegar hann var sóttur.

Þegar bátarnir héldu til lands með skipbrotsmennina flaut strandgæsluskipið enn og margt manna beið björgunar um borð. Virtist sem skipstjóri tundurspillisins gerði sig líklegan til að leggja að flakinu. Ferðin inn til Reykjavíkur tók Freyju fimm og hálf klukkustund. Ganghraði hennar var um tíu hnútar við bestu aðstæður. Ferðin sóttist miklu hægar í sjó vindstígum á móti með bátinn drekkhlaðinn fiski og 36 skipbrotsmönnum sem fylltu hvern krók og kima. Björgunarbáturinn slitnaði fljótt aftan úr og fór þar eina björgunartækið fyrir alla þessa menn. Einkum var ferðalagið óþægilegt þeim slösuðu. Ungur yfirmaður af strandgæsluskipinu stóð í stýrishúsinu og gaf eftirlitsskipum sem þeir mættu á leiðinni um flóann til kynna með merkjarlampa hverjir þar færu og töfðust þeir því ekki við að gera grein fyrir ferðum sínum á leiðinni sem var venjan.

Við komuna til Reykjavíkur tóku sjúkrabílar frá hernum við skipbrotsmönnum og fluttu þá á bandaríska herspítalann í Laugarnesi þar sem gert var að sárum hinna slösuðu. Þangað voru einnig fluttir allir skipbrotsmennirnir frá Keflavík síðar um kvöldið. Áhöfnin á Freyju hélt umsvifalaust til Njarðvíkur til að landa, enda komið að því að halda í næsta róður. Alls voru 213 menn á strandgæsluskipinu. Af þeim fórust 26, þar af létust sex síðar af sárum sínum. Þrír voru lífshættulega slasaðir, en lifðu, og sjö voru alvarlega slasaðir. Suðurnesjabátarnir þrír björguðu áttatíu og þremur skipverjum af Alexander Hamilton þennan örlagaríka dag.

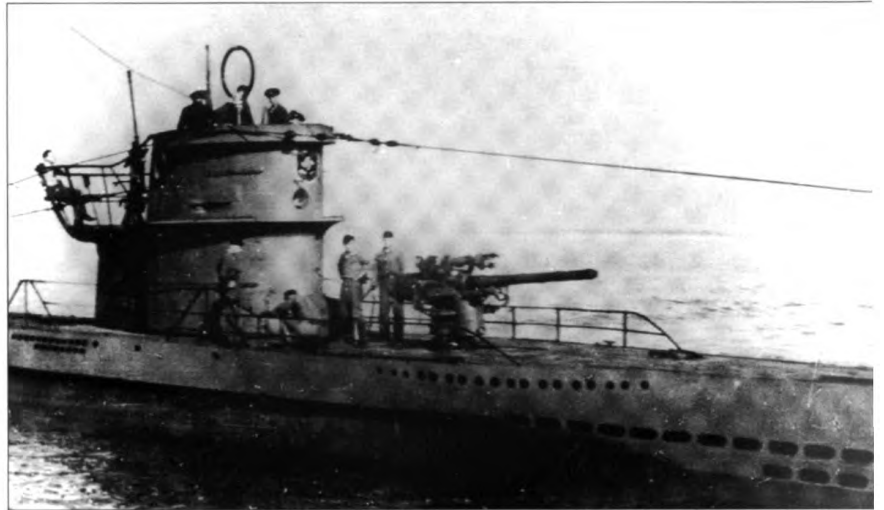
Tundurspillirinn Gwyn, sem var staddur nokkru aftan við skipin er tundurskeytið hæfði Hamilton, brá hart við og sigldi í átt til hins laskaða skips í leit að kafbátum. Sigldi hann umhverfis strandgæsluskipið og leitaði kafbátsins með hljóðsjá. Þaðan hélt hann í norðvesturátt að Yukon og beygði síðan til vesturs. Var Vogelsang, sem var á suðvesturleið, nú kominn í gott færi og skaut einu tundurskeyti úr skutröri sínu að tundurspillinum, en það geigaði. Margir tundurspillar úr Hvalfirði og Reykjavík leituðu kafbátsins auk U.S.S. Gwyn langt fram á nótt með aðstoð flugvéla, en án árangurs. Skipstjórinn á Gwyn gerði fljótlega hlé á leitinni, þegar öruggt þótti, lagði að flaki strandgælskipsins og tók skipbrotsmennina frá borði. Var þeim skilað um borð í birgðaskipið U.S.S. Vulcan í Hvalfirði morguninn eftir, en þangað voru einnig fluttir félagar þeirra sem Suðurnesjabátarnir björguðu og ekki reyndust alvarlega slasaðir.

Strandgæsluskipið hélt á floti og

um kvöldið gerðu þrír dráttarbátar ítrekaðar tilraunir til þess að taka það í tog. Þar á meðal var dráttar-báturinn Frisky, sem skilað hafði birgðaskipinu heilu og höldnu til hafnar. Veður og myrkur komu hins vegar í veg fyrir að þetta tækist fyrir en á ellefta tímanum um morguninn þegar Frisky tókst að koma taug í skipið. Hafði dráttarbáturinn dregið skipið, sem hrakið hafði langa leið undan veðrinu um nóttina, um það bil 18 sjómílna leið í átt til Hvalfjarðar þegar því hvolfði skyndilega um klukkan 17.15.

Ferli strandgæsluskipsins Alexander Hamiltons lauk loks er bandaríski tundurspillirinn Ericsson sökkta því með fallbyssuskotum klukkan 19.10 föstudaginn 30. janúar 1942. Hvílir það á 50 faðma dýpi, um tuttugu og eina sjómílu norð-norðvestur af Garðskaga. U.S.S. Ericsson varð fyrir því óhappi 13. febrúar að sigla niður vélbátinn Græði RE-76 á eftirlitsferð undan Gróttu. Einn skipverji á Græði fórst.

Alexander Hamilton var fyrsta skipið sem bandaríska strandgæslan missti í síðari heimsstyrjöldinni og fyrsta bandaríska herskipið sem sökkt var á Atlantshafi eftir að Bandaríkin drógust inn í stríðið. Til stríðsloka hélt bandaríska strandgæslan úti skipum til eftirlits og verndar skipalestum við Grænland og Ísland. Systurskip Alexanders Hamiltons, Bibb og Ingham, sinntu meðal annars þessu starfi og höfðu oft viðkomu í Reykjavík og Hvalfirði eins og lýst er í 13. kafla. Af kafbátum er það að segja að hann dvaldi á sömu slóðum til loka janúarmánaðar. Þau urðu örlög U-132 og foringja hans, Ernsts Vogel-

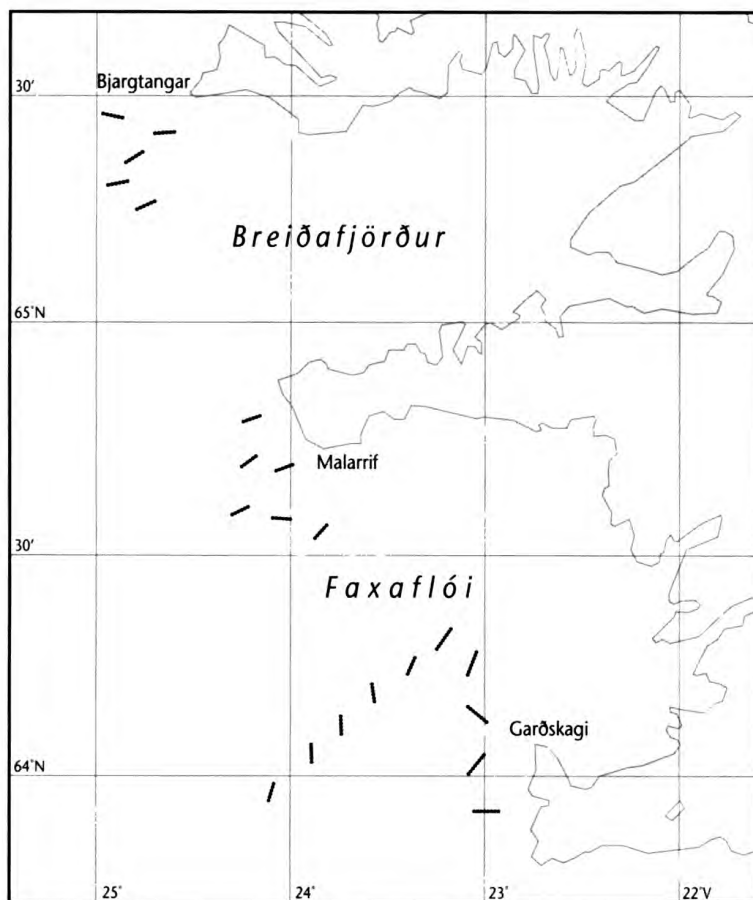


U-132 sökkta Alexander Hamilton með tundurskeyti undan Garðskaga 29. janúar 1942. (U-Boot Archive)

sangs, að hann fórst í nóvember með allri áhöfn suðaustur af Hvarfi að því að talið er af völdum geysimikillar sprengingar sem varð neðansjávar skömmu eftir að kafbátur sökkta sprengjuflutningaskipi.⁸

Félag skipbrotsmanna af Alexander Hamilton og strandgæsla Bandaríkjanna heiðruðu eftirlifandi skipverja af Suðurnesjabátunum þremur fyrir björgunarafrek þeirra hálfri öld síðar við athöfn í Reykjavík í maí 1992.

Í febrúar var þremur kafbátum stefnt til landsins og kannaði einn þeirra, U-352, Austfirði en hélt síðan til eftirlits undan Garðskaga. U-455 og U-435 héldu sig við Austfirði út mánuðinn. Næsta áfall í siglingum undan strönd landsins varð er norska flutningaskipið Fanefjeld frá Bergen týndist með manni og mús á leið frá Bíldudal til Ísafjarðar að kvöldi 8. apríl 1942. Var þar að verki kafbáturinn U-252 er tveimur dögum áður hafði sett njósnara á land á Langanesi. Njósnarinn, Ib Árnason Riis, var af dansk-íslensku foreldri og bjó hér á landi í æsku. Greip hann til þess ráðs að taka að sér þetta starf, og



Þýsk tundurdufl á siglingaleiðum undan Vesturlandi (GÓI)

hlaut sérstaka þjálfun í Þýskalandi, í þeim tilgangi að komast til Íslands. Gaf hann sig strax fram við yfirvöld hér og gerðist gagnnjósnari Breta með góðum árangri. U-252 hélt að því búnu norður og vestur fyrir land áleiðis til árása á skipalestir suður í hafi. Komst kafbáturinn í færi við Fanefjeld undan Deild og sökktili því með tundurskeyti. Var þetta fyrsta og eina árársför þessa kafbáts og Fanefjeld eina skipið sem hann grandaði því fimm dögum síðar varð kafbátsins vart í ratsjá korvettunnar H.M.S. Vetch, sem ásamt öðru fylgdarskipi, H.M.S. Stork, tókst að sökkva honum með manni og mús eftir nokkra viðureign suðvestur af Írlandi. Var þetta í fyrsta sinn sem hin nýja örbylgjuratsjá kom við sögu er kafbáti var grandað.⁹

Í júlílok 1942 fengu U-254 og U-609 skipun um að halda á svæðið vestur af Faxaflóa til að kanna ferðir næstu skipalestar á eftir PQ-17. Rakst U-609 þar á bandarískt orrustuskip í fylgd tundurspilla á leið inn Faxaflóa, en tókst ekki að koma á skipin skotum. Í sextánda kafla er lýst ferðum þriggja annarra kafbáta úti fyrir Vestfjörðum í september.

Dönitz flotaforingi lýsti áformum sínum varðandi siglingarleiðir undan vesturströnd landsins í dagbók kafbátaflotastjórnarinnar 30. september. Segir hann þar að þessi fyrsta tilraun til að herja á Rússlandsskipalestir á þessum slóðum hafi mistekist, enda erfitt um vik að sumrinu sökum langs sólargangs og sterkrar flugvélaferndar. Þrátt fyrir það hafi stöku kafbáti tekist að leynast í nágrenni við Reykjavík lengi í senn. Ráðgerði hann að halda áfram að senda einn og einn bát á þessar slóðir þegar dimmdi með nýju tungli. Þá er njósn bærisk af siglingu næstu skipalestar gæfisk væntanlega tækifæri til að senda fleiri báta á þessar slóðir að því tilskildu að þeir kæmu úr heimahöfn.

Síðari hluta október hvarf togarinn Jón Ólafsson á leið sinni úr söluferð til Bretlands. Kafbáturinn U-383 var á ferð djúpt suður af Ingólfshöfða að morgni 24. október. Kremer kafbátsforingi sá þá til ferða skips á norðvesturleið sem hann taldi vera íslenskt og um 1.500 lestir að stærð. Skaut hann tundurskeyti að skipinu skömmu fyrir hádegi og sökk það umsvifalaust. Sáu kafbátsmenn engin merki um 13 manna áhöfn skipsins en mikið af fiskkössum flaut þar sem skipið sökk. Aldrei spurðist neitt til

Íslands um afdrif skipsins og þess réttilega til getið að því hefði verið grandað. Kremer fórst með áhöfn sinni er bresk flugvél sökkta kabátnum á Biskajaflóa 1. ágúst árið eftir.¹⁰

Í tilraunum sínum til að trufla siglingar skipa frá Íslandi til Rússlands ákvað þýska flotastjórnin að leggja tundurdufl á siglingarleiðum skipalestanna við vestan- og austanvert landið. Fékk kabáturinn U-117, sem sérstaklega var gerður til lagningar tundurdufla, þetta hlutverk. Lagði kabáturinn farmi sínum, 66 segulduflum, í ellefu sex dufla röðum á víð og dreif á siglingaleið undan Austfjörðum 27. september. Í næstu ferð sinni lagði báturinn sama fjölda grunnt suðvestur af Snæfellsnesi og Látrabjargi 27. og 28. október. Seguldufl þessi voru af nýrri gerð sem bandamenn höfðu ekki komist í kast við áður. Breska flotastjórnin í Reykjavík hafði gert ráð fyrir þessum möguleika og þá búist helst við að Þjóðverjar legðu tundurduflum undan Garðskaga. Þá er það nokkuð víst að Bretar höfðu pata af þessum tundurduflalögnum því þeir sendu flotadeild sjö tundurduflaslæðara til landsins í byrjun október. Slæddu skipin fyrst á siglingaleiðum fyrir Austfjörðum það sem eftir var mánaðarins og virtist starf þeirra vekja sérstakan áhuga þýskra flugvéla sem mikið voru á ferðinni. Hélt flotadeildin því næst til Reykjavíkur og slæddi á skipaleiðum allt norður fyrir Vestfirði. Tundurduflaslæðarar voru áfram við þessi störf á árinu 1943.

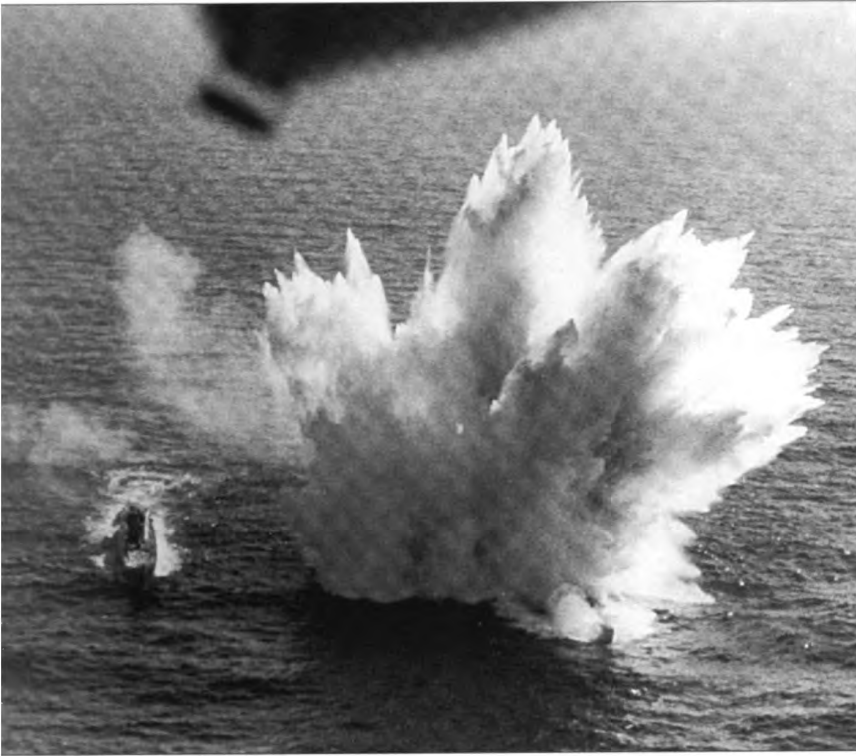
Ekki urðu þeir varir við þýsku duflin sem eins og áður sagði voru lögð nokkur saman í stuttum línunum. Þá voru þau búin klukku-



búnaði sem sökkta þeim 80 dögum eftir að þeim var lagt. Töldu Þjóðverjar að kæmu tundurdufl ekki að notum fljótlega eftir lagningu þeirra væri ekki að vænta mikils árangurs og væri því rétt að þau yllu ekki truflun á aðgerðum kabáta þeirra til lengri tíma.

U-119, systurskipi U-117, var falið að leggja tundurdufl að nýju við Ísland í febrúar 1943. Lagði kabáturinn 66 duflum í sex og átta dufla röðum vestur af Garðskaga, þar sem talið var að búast mætti við skipum á leið djúpt úr suðvestri og grynna frá Reykjanesi og fyrir Garðskaga, 20.-21. febrúar. Voru tvö þessara dufla slædd upp um tuttugu sjómílum vestur af Garðskaga 18. mars. Ráðstafanir voru strax gerðar til að kanna hversu víðfeðm þessi tundurduflagirðing væri, en án árangurs nema hvað eitt duflanna sprakk við slæðingu um 10 sjómílum norðar. Frekari slæðing var árangurslaus, en Bretar áttu bággt með að skilja tilganginn með

Foringi og áhöfn U-117 í höfn. Kabáturinn var af gerðinni XB sem var sérstaklega útbúin til tundurduflalagna með 66 dufl í sex lóðréttum rennum í framanverðum bátnum. Kabáturinn fór í tvo leiðangra með tundurdufl til Íslands og systurskip hans, U-119, eina. (U-Boot Archive II/68)



Kafbátar af gerðini XB voru einnig notaðir til að gefa öðrum kafbátum eldsneyti og vistir á hafi úti. Flugvélar bandaríska flugmóðurskipisins U.S.S. Card fundu U-117 úti á miðju Atlantshafi 7. ágúst 1943, er dulmálsskeyti höfðu gefið til kynna hvar hann myndi gefa U-66 eldsneyti til heimferðar, og vörpuðu sprengjum að þeim. Myndin sýnir hvar sprengja grandar U-117. U-66 slapp í það sinnið en hlaut sömu örlög vorið eftir. (NARA 80-G-221767)

256

lagningu þeirra á þessum slóðum, nokkuð fjarri venjulegri skipaleið. Þeir höfðu þó heppnina með sér þegar eitt þýsku tundurduflanna fannst rekið á Snæfellsnesi í lok maí. Var það rannsakað gaumgæfilega og þar eð ekki fundust fleiri við slæðingu var gert ráð fyrir því að klukkubúnaðurinn hefði grandað þeim er 80 dagar voru liðnir frá lagningu þeirra.

Nú gætu menn freistast til að halda að komin væri skýring á örlögum togarans Max Pembertons sem fórst í slæmu veðri í janúar 1944 undan sunnanverðu Snæfellsnesi. Á það skal bent að talsverður fjöldi þýsku duflanna hefur komið í veiðarfæri skipa á þeim tíma sem síðan er liðinn og bera þau öll merki þess að klukkubúnaðurinn hafi sökkt þeim. Verður því að áætla að þeim hafi ekki verið um að kenna, enda lögðu Þjóðverjar

ekki slíkum duflum oftast við strendur landsins.¹¹

Í sextánda kafla er einnig getið könnunarleiðangra þriggja kafbáta um Grænlandssund vorið 1943. Þá fóru þrjú bátar um sundið í júlí, ágúst og september. Skemmdust þeir allir af völdum hafíss og urðu að snúa til hafnar. Bannaði kafbátastjórnin að fleiri bátar færu þessa leið á meðan ís væri svo nærri landi. Þá setti kafbáturinn U-279 njósnara í land á Austfjörðum 18. september. Var það Pétur Thomsen ljósmyndari í sömu erindagerðum og Ib Riis árið áður og gerðist hann einnig gagnnjósnari Breta. Premur dögum eftir að Pétur gekk á land fékk U-279 fyrir-mæli um að hætta við að setja hann í land þar eð fréttir hefðu borist um að bandamenn hefðu vitneskju um að njósnurum Þjóðverja væri laumað hér á land. Ekki var þó gert ráð fyrir því að boðin bærust kafbátum í tíma enda varð raunin sú, en hann hélt suður í haf þar sem honum var sökkt nokkru síðar.¹²

Engar kafbátaferðir voru farnar til Íslands þar til í janúar 1944. Var U-260 þá sendur til Faxaflóa í von um að koma mætti skipum þar að óvörum en enginn kafbátur hafði verið þar um langa hríð. Kafbátsforinginn tilkynnti um ferðir sínar á Faxaflóa 2. febrúar og kvartaði undan því að komast ekki í færi við skip sökum þess að flóinn væri fullur af fiskibátum sem allir sigldu með fullum ljósum og enn fremur væri byggðin á ströndinni uppljómuð. Kvað hann auk þess vera mikla umferð flugvéla sem lentu og tækju á loft, en væru ekki á eftirlitsflugi á flóanum. U-260 fékk síðan skipun um að taka sér stöðu suður í hafi til veðurathug-

ana og hélt þaðan heimleiðis um miðjan febrúar. Þá fór U-448 norður Grænlandssund á heimleið í mars og lónaði fyrir Vestfjörðum 16.-23. mars. Tilkynti kabátsforinginn að ekki væri lengur hægt að fara fyrir Horn að degi til. Sá hann engin skip, einungis fiskibáta, og taldi sig verða varan við ratsjár-sendingar úr landi, eins og lýst er í kafla 16.

Næsti bátur sem skyldi athafna sig á Faxaflóa var U-744, en honum var sökkt á leiðinni til landsins í lok febrúar. Haustið 1944 var farið að beita kabátum búnum öndunarbúnaði á grunnsævi þar sem þeir höfðu ekki athafnað sig lengi. Var þetta tilraun Dönitz flotaforingja til að trufla og dreifa kröftum bandamanna eftir fönngum, enda vonlaust orðið að sækja að skipalestum á hafi úti. U-244 kom í aðra för sína til landsins í byrjun September. Á fyrstu 18 dögum mánaðarins varð hann aðeins var tveggja lítilla skipalesta og sá lítið til ferða eftirlitsskipa. Hins vegar var mikil flugvélaumferð með ströndinni og umhverfis Keflavíkurlflugvöll. Þá hindraði fjöldi fiskibáta kabátinn í að nota öndunarbúnað sinn í kafi. Lá báturinn í tólf daga norðvestur af Garðskaga án þess að verða við skipaferðir. Hélt U-244 heim síðari hluta september.

U-979 var á sömu slóðum og tókst báðum kabátunum að komast í færi við skipalest undan Garðskaga 22. september. Var þar aftur komið birgðaskipið U.S.S. Yukon sem fylgdarskipið Alexander Hamilton hafði dregið til landsins í febrúar 1942. Tókst Meermeyer, foringja U-979, að hitta skipið með tundurskeyti. Áhöfnin á Yukon var hins vegar ekki viss um hvort um

tundurskeyti eða tundurdufl hefði verið að ræða og komst inn til Reykjavíkur á löskuðu skipinu. Slapp kabáturinn úr greipum verndarskipanna og hélt heimleiðis.

Rúmum mánuði síðar tók U-300 sér stöðu undan Garðskaga í bið eftir bráð. Skipalestin UR-142 lagði upp frá Loch Ewe í Skotlandi í byrjun nóvember. Í lestinni voru fimm kaupskip og fylgdu þeim fimm lítill verndarskip eins og tíðkaðist á þessari leið. Skipstjórinn á es. Goðafossi Eimskipafélags Íslands, Sigurður Gíslason, hafði stjórn skipalestarinnar með höndum. Víða hefur verið fjallað rækilega um örlög Goðafoss og óþarft að tíunda þá atburðarás hér. Verður hér lögð áhersla á að skýra aðra þá þætti þessa hörmulega atburðar sem ekki hefur verið fjallað um áður, svo sem aðgerðir kabátsmanna á U-300 sem sökkti skipinu og örlögum þeirra tveggja skipa sem einnig mættu örlögum sínum þennan dag.

Er skipalestin var komin upp undir Reykjanes aðfaranótt 9. nóvember var komið slæmt veður og fór versnandi. Fannst skipstjóranum óráðlegt að fara með skipalestina um Reykjanesröst við þær aðstæður og gaf fyrirskipun um að snúa til aust-suðausturs upp í veðrið. Var skipunum beitt upp í vindinn í nokkrar klukkustundir þar til er birta tók um morguninn og veðrið að lægja. Kom þá í ljós að skipalestin hafði tvístrast og höfðu sum skipanna ekki numið ljósmerkjasendingar Goðafoss um að stöðva ferðina þá um nóttina. Breska olíuskipið Shirvan var eitt þessara skipa og hafði það haldið áfram fyrir Reykjanes og sigldi fyrir Garðskaga í kafaldsbyl um klukkan tíu um morguninn.



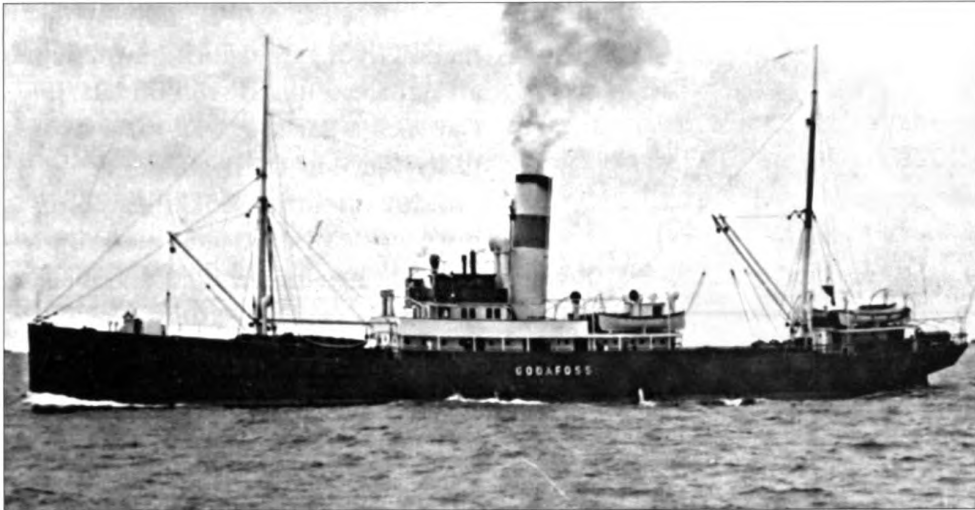
Olíuskipið Shirvan var 6.000 brúttórumlestir að stærð, smíðað árið 1925. Skipið hafði nýlega verið endurbyggt og var í reglulegum ferðum með bensin og gasolíu frá Bretlandi til Íslands. 38 manns áhöfn var á skipinu auk 9 skotliða er mönnuðu byssur þess. 17 menn fórust. Myndin er tekin í Halifax 4. október 1943. (NMM P24037)

Fritz Hein, foringi kaþbátsins U-300, hafði haldið sig undan Garðskaga og inni á Faxaflóa frá 26. október og verið mestan þann tíma í kafi. Báturinn var útbúinn öndunarbúnaði sem rekinn var upp á yfirborðið líkt og sjónpípa og mátti þannig láta dísilvélar hans ganga og hlaða rafgeymana neðansjávar. Klukkan 9.58 að staðartíma birtist Shirvan í sjónpípu kaþbátsins sem sendi skipinu tvö tundurskeyti skömmu síðar.

Thomas L. Reid var annar stýrimaður á Shirvan. Hann var á leið úr klefa sínum í sturtu er tundurskeyti hitti bakborðssíðu skipsins nánast beint undir klefanum sem hann hafði rétt yfirgefið. Sprengingin olli gífurlegum usla, en sökum þess að skipið var með farm af gasolíu í stað flugvélabensíns í þessari ferð, sprakk það ekki strax í loft upp, en mikill eldur breiddist út um skipið framanvert. Stýrimaðurinn átti í erfiðleikum með að finna leið út á þilfarið sökum elds og braks en komst loks út um neyðarútgang ásamt tveimur öðrum. Skipstjórinn, Patton að nafni,

skipaði Reid að fara fram á skipið og sækja menn sem þar voru. Er hann sneri aftur hafði björgunarbátur hans verið sjósettur og voru menn hans komnir í hann. lét hann sig síga niður í bátinn, sem var vélknúinn og lagði frá. Reid óttaðist að skipið kynni að springa þá og þegar og stefndi sem lengst frá því. Kröpp alda var og hafði báturinn einungis farið stutta vegalengd er fylla kom inn fyrir borðstokkinn og drapst á vélinni. Var rekakeri þá sett út og máttu skipbrotsmennirnir hína léttklæddir í kafaldsbyl og ágjöf þar til þeim er eftir lifðu var bjargað um borð í norska fylgdarskipið Honningsvaag undir kvöld. Þeir félagar voru þó öllu heppnari en skipsfélagar þeirra í hinum björgunarbátum sem sjósettur var.

Er Goðafoss var staddur nokkrar sjómílar norðvestur af Garðskaga sigldi skipið fram á brennandi olíuskipið. Allangt frá því flaut björgunarbátur í beinni stefnu Goðafoss og kallaði skipstjórinn áhöfn sína þegar á þilfar og gaf skipun um að stöðva skipið og bjarga skipbrots-



Es. Godafossi var sökkt undan Garðskaga 10. nóvember 1944. (Virkið í norðri III)

mönnunum. Á skammri stundu var nítján skipverjum af Shirvan bjargað um borð í Godafoss og þeim veitt aðhlyning í reyksal skipsins, en margir voru illa á sig komnir af brunasárum. Hélt skipið við svo búið fyrir Garðskaga í átt til Reykjavíkur.

Kafbátsforinginn sem sá að olúskipið virtist ekki ætla að sökkva hafði sent því þriðja tundurskeytið sem geigaði eins og annað þeirra tveggja sem skotið var í upphafi. Þá sendi hann skipinu fjórða skeytið sem hæfði skipið og sökk það við. Átta mínútum síðar, er klukkan var 12.25 sér hann farþegaskip á siglingu á austurleið fyrir Garðskaga og býr sig undir að ráðast á Godafoss sem hann bar ekki kennsl á. Skaut kafbátsforinginn tundurskeyti í veg fyrir skipið úr 6 sjómílna fjarlægð rúmlega hálf tíma síðar. Tundurskeytið hæfði Godafoss miðskips bakborðsmegin líkt og Shirvan og sökk það á örfáum mínútum. Með skipinu fórust 24 Íslendingar og 17 af þeim nítján skipbrotsmönnum sem bjargað hafði verið af olúskipinu. Þá fórst breskur merkjamaður sem var um borð í Godafossi í þessari ferð.

Mikil leit var gerð að U-300 þennan dag en honum tókst að leynast og fór meðal annars niður á 40 m dýpi og féllu djúpsprengjur nærri honum.

Er fréttist til lands um morguninn að Shirvan hefði orðið fyrir árás kafbátsins var breski dráttarbatúrin Empire Wold, sem var í þjónustu breska flotans í Reykjavík, sendur á vettvang til aðstoðar. Týndist skipið með allri áhöfn þennan dag og ályktaði flotastjórnin að hann hefði einnig orðið kafbátinum að bráð. Leiðarbók U-300 getur hins vegar ekkert um að fleiri árásir hafi verið gerðar þennan dag. Hefur kafbátinum þó jafnan verið kennt um að hafa sökkt dráttarbatnum.¹³

U-300 hélt áleiðis til Stavanger í lok nóvember og U-979 tók við vaktinni undan Garðskaga öðru sinni. Varð honum ekki ágengt að þessu sinni en flugvélar sem settar höfðu verið til sérstaks eftirlits með svæðinu urðu hans nokkrum sinnum varar. Hélt kafbáturinn heim á leið í lok desember, en U-244, sem fara átti um Grænlandssund og leysa hann af hólmi, varð að snúa við til Noregs með bilaða öndunarpípu.



Áhöfnin á U-979 með foringja sínum Meermeyer. Kabáturinn fór í þrjár árásarferðir til Íslands og sökkti einu skipi Á Faxaflóa og laskaði tvö. (U-Boot Archiv 1632/5/2)

Um miðjan febrúar 1945 ályktaði kabátastjórnin að þrátt fyrir fá fylgdarskip og litla flugvélafernd væri erfitt að athafna sig á Faxaflóa vegna fjölda fiskiskipa sem þar væru jafnan á ferð. Þrátt fyrir að kabátar hefðu elt skip upp í landsteinna hefði þeim ekki orðið ágengt af þessum sökum.

Kabátar héldu þó uppi sinni fyrri iðju að trufla siglingar sem víðast. U-1064 sökkti Dettifossi undan Bretlandsströnd 25. febrúar 1945 og U-907 var á sveimi undan Suðurnesjum í janúar og febrúar, en hafði ekki erindi sem erfiði. Þá

var U-1044 þar á ferð í febrúar og mars. Gerði kabátstjórnin atlögu að skipalestinni UR-155 undan Garðskaga þar sem hún var á leið til Reykjavíkur frá Bretlandi að kvöldi 28. febrúar. Sökkta kabáturinn kaupskipinu Alcedo með tundurskeyti. Þrír menn fórust. Þriðja mars var Ernst þar aftur á ferð og sökkta breska togaranum Southern Flower grunnt út af Garðskaga.

Meermeyer kom enn til landsins á kabáti sínum U-979 í apríl. Annan maí komst hann í færi við breska togarann Ebor Wyke þar sem hann var að slæða tundurdufl ásamt öðrum togara sjö sjómílur norður af Garðskaga. Sökkta hann togaranum með tundurskeyti. Ebor Wyke var sem fyrr segir síðasta breska herskipið sem sökk var í styrjöldinni. Hafði skipið stundað tundurduflaslaðingar og skipafylgd með ströndum landsins af og til frá því sumarið 1940.

John Milnes var í áhöfn togarans og sagði hann að þeir hefðu rétt verið búnir að snúa til lands á lokalegg slaðingarinnar. Voru flestir úr áhöfninni niðri í káetunni í framlest skipsins að drekka rommskammtinn fyrir hádegismatinn um klukkan 11.30 þegar tundurskeytið hæfði skipið. Sprakk það nánast í tætlur og sagði Milnes það hafa orðið sér til lífs að hann stóð við stigann upp á þilfarið og náði að hlaupa upp eins og örskot og upp á hvalbakinn um það bil sem skipið sökk undan honum. Sagði hann það satt vera að á slíku augnabliki væri sem allt lífshlaup manns rynni hjá augum manns. Togarinn sem var að slæða með Ebor Wyke þennan dag, Clavella, bjargaði skipbrotsmanninum og var hann sá eini sem komst af.

Tveimur dögum síðar komst U-979 aftur í færi og nú við olíuskipið Empire Unity á Faxaflóa. Var skipið í skipalest á leið til Bretlands eftir að hafa losað olíufarm í Hvalfirði. Í skipalestinni voru auk þess Lagarfoss og Fjallfoss og tvö önnur erlend skip í fylgd þriggja vopnaðra togara. Skaut Meermeyer tundurskeyti að skipinu sem laskaðist en sökk ekki, enda ekki með farm um borð. Var það dregið inn til Hvalfjarðar. Togararnir hófu þegar að leita kafbátsins og kom áhöfnin á Northern Spray auga á sjónpípu hans skammt undan. Rétt í þann mund er djúpsprengjunum var sleppt fann áhöfn togarans hvar botn hans skrapaðist eftir skrokki kafbátsins og leki kom að hljóðsjárflefanum í botni skipsins. Komst kafbáturinn undan og var enn staddur undan Garðskaga þegar styrjöldinni lauk 8. maí og skipun barst um að gefast upp og halda heim til Þýskalands. Þegar þangað kom tók kafbátsforinginn það ráð að sigla bátinum í strand á eyggi Amrun og sprengja hann þar í stað þess að afhenda hann bandamönnum. Var hann dreginn fyrir herrétt fyrir vikið. Af togaranum Northern Spray, sem stundað hafði vernd skipalesta frá upphafi, er það að segja að hann sótti lengi á Íslandsmið eftir styrjöldina eins og hinir sáputogararnir, systurskip hans, en strandaði undir Grænuhlíð árið 1964 og eyðilagðist.¹⁴

Þótt Ísland væri ekki þátttakandi í þessum hildarleik, fór þjóðin ekki varhluta af afleiðingum hans og varð vitni að mörgum atburðum er áttu sér stað svo að segja við bæjar-dyrnar og upp undir landsteinum. Alls fórust rúmlega 300 íslenskir sjómenn á stríðsárunum. Sjómenn

stunduðu veiðar af kappi enda gnægð fisks og nægur markaður fyrir hann í Bretlandi. Ástand skipastólsins var þó bágborið eftir langvarandi kreppuástand fyrir stríð og ný og betri skip ófánleg. Þessa miklu sókn á illa búnum skipum svo og verulega auknar siglingar með aflann um hættuslóðir styrjaldarinnar verður að taka með í reikninginn þegar mat er lagt á mannskaða á þessum árum. Könnun á innlendum heimildum og gögnum stríðsþjóðanna um skiptapa og árásir á skip leiðir í ljós að rúmlega 100 íslenskir sjófarendur hafi látið lífið af hernaðarvöldum heima og erlendis. Þetta er nokkuð lægri tala en oft hefur verið haldið fram, en samt sem áður hartnær álíka mannskaði í hlutfalli af stærð þjóðarinnar og sumar stórþjóðir urðu fyrir á vígvöllunum. Íslendingum auðnaðist að bjarga hundruðum skipreika sjómanna annarra þjóða og fjölmargir skipbrotsmenn leituðu hafnar hér á landi. Þá má segja að með siglingum sínum á fiskimiðum á Faxaflóa hafi íslenskir sjómenn lagt lóð á vogarskálina þótt á óbeinan hátt hafi verið. Þannig löttu þeir þýsku kafbátana sem þar lágu fram á síðasta dag stríðsins til dáða án þess þó að vita um þennan hlut sinn í hildarleiknum á hafinu.¹⁵

Heimildir:

- 1 Sjá: Brice: Axis Blockade Runners of World War II; Þór Whitehead: Stríð fyrir ströndu. (Reykjavík 1985), XXVII. kafli.
- 2 Dagbók BdU; Rohwer og Hummelchen: Chronology of the War at Sea, bls. 1-2; „Hugur stríðsfangans er jafnan á Íslandi“, Morgunblaðið 6. maí 1990.
- 3 Dagbók BdU; NARA RG 242, örfilmur nr.

- T1022/2972, 2981 og 3040: Leiðarbækur U-552, U-74 og U-37; Horst Bredow, U-Boot Archiv, Cuxhaven: Bréf til höfundar 11. júní 1997; Dómsmálaráðuneytið, dagbók 16, nr. 51 og 63: Útskrift úr sjó- og verslunardómi Reykjavíkur; ADM, númer óþekkt: Admiralty War Diary 19. og 20. mars 1941 og leiðarbók H.M.S. Torbay 16. mars 1941. Afrit í vörslu höfundar; Rohwer: *Axis Submarine Successes*, bls. 45-46; Steinar J. Lúðvíksson: *Þrautgóðir á raunastund, II*, bls. 170-184.
- 4 Führrer Conferences on Naval Affairs, bls. 183-184.
 - 5 Sendiráð Þýskalands í Reykjavík: Bréf til höfundar 12. september 1996 með ljósritum úr skjalasafni þýska utanríkisráðuneytisins varðandi þetta mál.
 - 6 Horst Bredow, U-Boot Archiv, Cuxhaven: Bréf til höfundar 9. júní 1996 með ljósriti af leiðarbók U-204, 30. maí - 2. júní 1941; Dagbók BdU; Rohwer: *Axis Submarine Successes*, bls. 54; Steinar J. Lúðvíksson: *Þrautgóðir á raunastund, II*, bls. 187-188
 - 7 Dagbók BdU.
 - 8 NARA óþekkt skjalanúmer: Record of Proceedings of a Court of Inquiry Convened on Board the U.S.S. Texas... To inquire into the torpedoing and subsequent loss of the U.S. Coast Guard Cutter Alexander Hamilton. 31. janúar 1942. Afrit í vörslu höfundar; Rohwer og Hummelchen: *Chronology of the War at Sea*; NARA RG 242, örfilma nr. T 1022 2835: Leiðarbók U-132; NHC: N.O.B.I. War Diary; NARA RG 338: IBC Record of Events; Óli Guðmundsson skipstjóri: Viðtal við höfund í maí 1992; Lawrence D. Bradley: Viðtal við höfund í maí 1992; Auk þess viðtöl við nokkra önefnda sjóliða á Alexander Hamilton í Reykjavík í maí 1992.
 - 9 Sama heimild, bls. 89; Dagbók BdU, 3.-18. apríl 1942; Howse: *Radar at Sea*, bls. 277; Ásgeir Guðmundsson: *Gagnnjósnari Breti á Íslandi*. (Reykjavík 1991), bls. 72-82; John C. Masterman: *The Double Cross System in the War of 1939 to 1945*. (Yale 1972), bls. 114; Rohwer: *Axis Submarine Successes*, bls. 89.
 - 10 Dagbók BdU; NARA RG 242, örfilma nr. T1022 2889: Leiðarbók U-383. Steinar J. Lúðvíksson: *Þrautgóðir á raunastund, II*, bls. 29.
 - 11 Dagbók BdU; NARA RG 242, örfilmur nr. T1022-2934 og 2975: Leiðarbækur U-117 og U-119; ADM 199/761: ACIC, Report of Proceedings, 30. júní 1943; R.M. Coppock MoD DNSD: Bréf til höfundar með nákvæmri staðsetningu þýsku tundurduflalagnanna; Gylfi Geirsson, stýrimaður hjá Landhelgisgæslunni: Viðtal við höfund í apríl 1995.
 - 12 Dagbók BdU; Masterman: *The Double Cross System*, bls. 114; NARA RG 338 IBC BOX 64: 350.09 Counter Intelligence 1943; Ásgeir Guðmundsson: *Gagnnjósnari Breti á Íslandi*, bls. 172-180.
 - 13 NARA RG 242 örfilma T1022 3040: Leiðarbók U-300; Steinar J. Lúðvíksson: *Þrautgóðir á Raunastund, III*, bls. 89-104; Hljóðritasafn IWM 11613/4: Frásögn Thomas L. Reid.
 - 14 NARA RG 242 örfilma T1022 3900: Daily U-Boat Summary; NARA RG-338: IBC Record of Events; NHC: N.O.B.I. War Diary; Dagbók B.d.U; Harry C. Hutson: *Grimsby's Fighting Fleet*. (Grimsby 1990), bls. 60; Rohwer og Hummelchen: *Chronology of the War at Sea*, bls. 332, 339, 345; Rohwer: *Axis Submarine Successes*, bls. 186-187, 191-192, 195. John Milnes: Samtal við höfund 2. apríl 1997.
 - 15 Ásgeir Jakobsson: *Óskars saga Halldórssonar, Íslandsbersi*. (Reykjavík 1994), bls. 200-204; *Árbækur Slysavarnafélags Íslands 1939-1945; Alþingistiðindi*, 1945 D, bls. 569-570. Þá er stuðst við Rohwer: *Axis Submarine Successes* og Gunnar M. Magnúss: *Virkið í norðri, III*.

Varnarviðbúnaður – Kjalarnes, Akranes og Borgarnes

Breski herinn lagði í fyrstu megináherslu á að koma í veg fyrir að Þjóðverjum tækist að setja herlið á land á Íslandi en það töldu þeir raunhæfan möguleika árið 1940. Er kom fram á árið 1941 breyttist mat manna á hættunni. Með mikilli aukningu hergagnaflutninga frá Bandaríkjunum um Ísland mætti búast við því að Þjóðverjar legðu áherslu á að reyna að trufla þessa flutninga með strandhöggsaðgerðum, loftárásum eða jafnvel innrás.¹

Curtis hershöfðingi miðaði varnir sínar við hernaðarlega mikilvæg svæði sem öll höfðu það sameiginlegt að þar var hafnarastaða, möguleiki á gerð flugvalla eða starfsemi sjóflugvéla og vegarsamband við aðra staði landsins. Þessi svæði voru Suðvesturland, Húnaflói, Eyjafjörður og Austfirðir. Hershöfðinginn taldi Reykjavík og svæðið þar í kring lykिलinn að vörnum landsins sökum hafnar- og flugvallaraðstöðu. Var lögð áhersla á sterkar varnir á því svæði. Á Norðurlandi var viðbúnaðurinn í meðallagi, en tiltölulega lítill á Austurlandi sem fjarst lá og þar sem samgöngur við aðra staði voru lélegar.

Landinu var skipt niður í þrjú varnarsvæði: Suðvestursvæðið náði yfir Reykjavík, Seltjarnarnes, Hafnarfjörð og Reykjanesskagann sunnan Suðurlandsvegur, vestursvæðið náði, frá Ingólfshöfða, vestur og norður um að Skagatá og norðaustursvæðið austur og suður um frá Skagatá að Ingólfshöfða. Þessum svæðum var síðar skipt upp í smærri svæði og Bandaríkjamenn

hagræddu þessu skipulagi smám saman að sínum varnaráætlunum.

Höfuðstöðvar sínar setti Curtis upp í Alabaster-búðunum við Ártún innan við Elliðaárstöðina. Herbúðir af ýmsum stærðum voru reistar víðs vegar um landið. Þessar búðir voru hverfi bogadreginna skála sem fljótlegt var að reisa og Bretar nefndu Nissen. Landsmenn kölluðu alla hermannaskála bragga. Braggar Bandaríkjamanna voru nokkuð frábrugðnir að gerð og gengu almennt undir nafninu Quonset. Helsti munur þeirra var sá að Nissen-braggar voru meira tunnula, þ.e. hliðarnar hvelfdust inn við grunninn. Þá voru bandarísku braggarnir af fleiri en einni gerð, þ. á m. var ein með lágum, beinum veggjum og meira var um glugga á hliðum. Þá hlóðu Bandaríkjamenn gjarna torfi og grjóti upp með hliðum bragganna til að styrkja þá og koma í veg fyrir dragsúg. Nokkrar aðrar gerðir bygginga voru reistar eftir því sem þörf var á og efni fánlegt fyrir hina ýmsu starfsemi svo sem eldhús, baðhús og vörugeymslur af mörgum gerðum. Bretar tóku í upphafi margar byggingar í Reykjavík og víðar í sína þjónustu. Má þar nefna Þjóðleikhúsið, sem var í smíðum, Laugarnesspítalann, skóla og önnur stórhýsi. Sumum þeirra var skilað aftur fljótlega, eftir því sem herbúðir risu undir starfseminu, en öðrum ekki fyrr en í stríðslok.

Búðir breska fótgönguliðsins í Reykjavík og nágrenni voru helstar, í Sogamýri, og Hálogalandi, í



Álafoss með Camp Ontario, McArthur og Lambton Park í baksýn sumarið 1941. (Harry A. Traffert)

Laugarnesi, við Háteigsveg og Bústaðaveg innan við Öskjuhlíð, á Skólavörðuholti, Seltjarnarnesi, Hvaleyrarholti í Hafnarfirði og að Görðum á Álftanesi. Stórskotaliði, sem búið var 88 mm fallbyssum sem skutu 25 punda sprengikúlum til stuðnings fótgönguliði, var komið fyrir við Elliðaár, í Sogamýri og Hafnarfirði. Stærri fallbyssum var komið fyrir á Hvaleyri við Hafnarfjörð og á Seltjarnarnesi til strandvarna. Stórar, 3,7 þumlunga loftvarnabyssur voru á nokkrum stöðum umhverfis borgina auk smærri byssna umhverfis Reykjavíkurflugvöll.

Á vestursvæðinu var mestur viðbúnaður í Mosfellssveit og í nágrenni Hvalfjarðar og Kaldaðarness. Fótgönguliði var komið fyrir í búðum víða í Mosfellssveit og nágrenni og voru höfuðstöðvar þess í Lumleybúðunum við Brúarland. Aðrir helstu staðirnir voru Baldurshagi við Suðurlandsveg, Reykjaskóli í Hrótafirði og Blönduós. Víða

annars staðar höfðu hinar ýmsu þjónustudeildir hersins aðsetur.

Stórskotaliði var komið fyrir á Álafossvæðinu og í Baldurshaga, en á þeim stöðum voru stærstu fótgönguliðssveitirnar. Stórskotalið var einnig í Borgarnesi, Reykjaskóla og á Blönduósi. Höfuðstöðvar norðaustursvæðisins voru á Akureyri. Þar og í Eyjafirði var fótgönguliðið fjölmennast á þessu svæði. Utan Akureyrar höfðu fótgönguliðsflokkar aðsetur á mörgum stöðum í Eyjafirði og annars staðar á Norðurlandi og Austurlandi en voru margir fámennir. Strandvarnabyssur voru á Hjalteyri við Eyjafjörð, í Seyðisfirði og Reyðarfirði og stórar loftvarnabyssur á Akureyri og Seyðisfirði.

Í Hrótafirði, Eyjafirði og Reyðarfirði voru tundurduflalagnir. Þær vaktu stórskotalið sem átti að skjóta á innrásarskip sem rækjust á duflin á leið sinni inn firðina. Í Seyðisfirði var auk þess tundurduflalögn sem stjórnað var úr landi þannig að duflin mátti sprengja ef óboðin skip næðu að komast í gegnum ytri varnirnar líkt og í Hvalfirði.

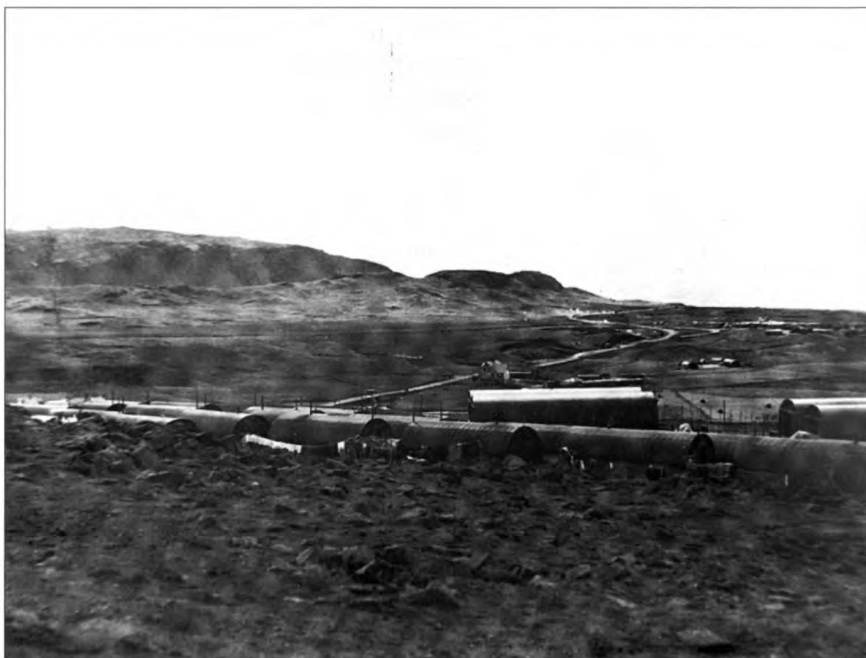
Í mars 1941 hafði breski landherinn samtals 23.505 manns á Íslandi. 10.268 voru í Reykjavík og Hafnarfirði, 6.688 á vestursvæðinu, þar af 1.297 í Borgarnesi, 5.252 á norðvestursvæðinu, þar af 3.448 í Skagafirði og Eyjafirði, 885 á Seyðisfirði og nágrenni og 876 á Reyðarfirði og nágrenni. Flugher og floti var falið að enda starfsemin á þeim vettvangi ekki enn komin í það horf sem síðar varð.

Höfuðstöðvum bandaríska landgönguliðsins var komið fyrir í Lumley-herbúðunum að Brúarlandi í Mosfellssveit. Eitt herfylki flutti í

Victoria Park og MacArthur-búðirnar á vesturbakka Varmár í Mosfells- sveit, annað herfylki í búðir í Baldurshaga við Suðurlandsveg og þriðja herfylkið dvaldi um tíma í Hálogalandsbúðunum þar sem nú er Glæsibær í Reykjavík, en flutti í september að Brautarholti á Kjalar- nesi. Aðrir staðir sem landgöngu- liðarnir komu sér fyrir á voru Dals- mynni á Kjalarnesi og Akranes, en loftvarnabyssum þeirra var komið fyrir á Álftanesi, við Reykjavík-ur- flugvöll, Úlfarsfell og víðar.

Bandaríska landgönguliðið er úrvalslið flotans, sérstaklega þjálfað til landgöngu og hernaðaraðgerða í fjarlægum löndum. Fyrsta land- göngustórfylkið var þar engin undantekning. Það var tiltölulega vel vopnum búlið og þjálfað þrátt fyrir að flestir liðsmenn hefðu ein- ungis starfað í eitt ár undir merk- um þess. Liðið hafði á að skipa, auk fótgönguliðs, lítilli sveit léttra skriðdreka af Stuart M-3 gerð, sem búnir voru 37 mm fallbyssu og létt- brynvarðir en hraðskreiðir, stór- skotaliðsherfylki búnu 75 mm fallbyssum, loftvarnafylki búnu þriggja þumlunga loftvarnabyssum og ratsjám og lítilli sveit brynvar- inna bíla sem búnir voru þungum vélbyssum. Þessum herafli var nú komið fyrir í varnarkerfi breska hersins undir yfirstjórn breska hers- höfðingjans, Curtis.

Varnir Curtis miðuðust við að mæta innrás í landið, sem þó var talin ósennileg er kom fram á haustið 1941. Öllu meiri hætta var þá talin stafa af loftárásum og strandhöggsaðgerðum, en ólíklegt þótti að Þjóðverjar reyndu slíkt á landsbyggðinni nema samhliða árás á Reykjavíkursvæðið, enda þar flest það að finna sem þeim gæti komið



til góða að ráðast á. Taldi Curtis því varnir Reykjavíkur grundvöllinn að vörnum landsins alls. Vatnsenda- hæð var talin skipta meginmáli í vörnum borgarinnar, en í grennd hennar mættust Vesturlandsvegur, Suðurlandsvegur og leiðir til Suður- nesja og Þingvalla. Þaðan mátti sækja fram móti aðvífandi árásarliði eftir áður nefndum leiðum.

Af augljósum ástæðum leist bandaríska flotanum ekkert vel á að svo gott lið ílentist við hersetu á Íslandi þegar þörfin var næg annars staðar á bardagahæfu liði, enda gerðu áætlanir í upphafi ráð fyrir því að 25.000 manna landher leysti bæði breska landherinn og bandarísku landgönguliðana af hólmi í september 1941. En fljótt skipast veður í lofti og áður en landgönguliðarnir höfðu stigið fæti á Íslandsströnd hafði brottflutningi verið frestað. Landherinn skyldi sendur hingað smátt og smátt í um 5.000 manna hópum og strax og heildarfjöldi Breta og Bandaríkja- manna næði 30.000 skyldi brott-

Séð yfir Camp White Horse með Brúarland og Lágafell í baksýn. Camp Lumley og Yeomanry House til hægri. (Harry A. Traffert)

flutningur Breta hefjast í 5.000 manna hópum. Var þetta réttlætt með erfiðleikum í uppbyggingu og þjálfun landhersins svo og skorti á aðstöðu á Íslandi og skipum til svo umfangsmikilla flutninga á stuttum tíma.

Þó svo að bresku herforingjarnir væru ekki sérlega upprifnir yfir þessari breytingu þá þótti Churchill þessi málalok síður en svo slæm. Sókn Þjóðverja í Norður-Afríku hafði dvínað í bili og einnig hættan á innrás í Bretland sökum herferðar Hitlers á hendur Sovétmönnum. Mátti því mæta þörfinni við Miðjarðarhaf með herliði staðsettu í Bretlandi. Er mesta hættan í Mið-austurlöndum var liðin hjá fékk hann þá hugmynd að þjálfa herlið í skíða- og fjallahernaði með hugsanlegar aðgerðir í Noregi í huga. Taldi hann bestar aðstæður til slíkrar þjálfunar á Íslandi og því skyldi breski herinn þar hljóta slíka þjálfun. Að fengnum þessum fyrirskipunum mæltist herstjórnin í London gegn því að herinn á Íslandi yrði leystur af hólmi fyrr en vorið 1942 svo þjálfa mætti hann um veturinn.

Liðsafl bandaríska landhersins sem valinn hafði verið til Íslandsferðar var að meginuppistöðu fimmta fótgönguliðsherdeildin ásamt stuðningsfylkjum og loftvarnasveitum undir stjórn Charles H. Bonesteels hershöfðingja. Fimmta herdeildin var, ásamt þeirri fyrstu, eina bardagahæfa herdeild Bandaríkjamanna á þessum tíma og vitnar það um hversu rík áhersla var lögð á að öryggi Íslands væri tryggt. Það kom í hlut landgönguliðanna að reisa íbúðarskála fyrir herinn, en alls var talið að 1.830 skála þyrfti til að hýsa allan herafl-

ann sem fyrstu áætlanir gerðu ráð fyrir að sendir yrðu til landsins og mörg hundruð birgðaskemmur að auki. Notuðu Bandaríkjamenn breskt efni til skálabygginga sem þegar var komið til landsins og fluttu inn það sem á skorti auk þess sem þeir fluttu í herbúðir Breta eftir því sem þeir síðarnefndu hurfu á brott.

Brýnust þörfin var talin á orrustuflugvélum til loftvarna og varð að ráði að 33. orrustuflugsvæitin, búin 30 P-40 orrustuflugvélum og þremur æfingaflugvélum skyldi send tafarlaust til landsins ásamt stuðningssveitum, en á þessum tíma var bandaríski flugherinn deild í landhernum líkt og fótgönguliðið. Þessi fyrsti hópur hersins, sem í voru 1.217 manns, tók land í Reykjavík að morgni 6. ágúst 1941. Nýjasta flugmóðurskip flotans, U.S.S. Wasp, flutti flugsveitina frá Norfolk og hófu flugvélar sig á loft af skipinu er það var stutt um 40 sjómílur undan Reykjanesi og lentu á Reykjavíkflugvelli. Var þetta í fyrsta sinn sem flugvélar flughersins voru fluttar með slíkum hætti. Liðsmönnum flughersins var komið fyrir í Tripoli-herbúðunum á Melunum, nærri Reykjavíkflugvelli. Annar hópurinn, sem samanstóð af 10. fótgönguliðssveitinni, 46. stórskotaliðsfylkinu, verkfræðisveit og spítalasveitum ásamt Bonesteel hershöfðingja og hans starfsliði, samtals um 5.000 manns, kom til landsins aðfaranótt 16. september.

Þessum fyrstu sveitum bandaríska landhersins var komið fyrir í nokkrum herbúðum í Mosfellssveit sem landgönguliðarnir höfðu nýlokið við að koma upp, en Bonesteel hershöfðingja kom sér fyrir í bresku

Tadcaster-herbúðunum sem stóðu þar sem nú er Rauðagerði í Reykjavík. Voru þær endurskírðar Camp Pershing. Höfuðstöðvar fimmtu herdeildarinnar voru í Baldurs-haga, en Bonesteel hershöfðingi flutti höfuðstöðvar sínar, Iceland Base Command, í Alabaster-búðirnar við Elliðaárvirkjun þegar breski hershöfðinginn, Curtis, hélt af landi brott 22. apríl 1942. Tók Bonesteel þá við yfirstjórn bresku hersveitanna sem eftir voru í landinu. Voru Alabaster-búðirnar nú nefndar Camp Pershing en Tadcaster-búðirnar hlutu nafnið Camp Curtis til heiðurs breska hershöfðingjanum og voru þessi nöfn við lýði til stríðsloka.

Til hagræðingar voru bandarísku landgönguliðarnir, sem lutu stjórn flotans, settir undir stjórn Bonesteels hershöfðingja. Bandaríkjamönnum var falið að verja svæðið umhverfis Hvalfjörð sem markaðist í norðri af Hvítá í Borgarfirði, frá ósum að Hvítárvöllum, þaðan austur í Ok og suður til Þingvalla og áfram í suðvestur að Vatnsenda-hæð og til sjávar í Gufunesi. Það kom í hlut landgönguliðanna að verja strandlengjuna, en loftvarnabyssur þeirra voru áfram til varnar við Reykjavíkurbörn og Reykjavíkflugvöll auk þeirra bresku. Bandaríski landherinn tók við byssum beggja er þeir héldu á brott árið 1942.

Bandarísku orrustuflugvélnar á Reykjavíkflugvelli höfðu það hlutverk að kljást við óvinaflugvélar og einnig að veita landhernum stuðning.

Haustið 1941 voru um 26.800 hermenn til varnar svæðinu umhverfis Reykjavík og Hvalfjörð, en Bonesteel taldi það ekki nægjanlegt. 39.800 hermenn þyrfti til að tryggja öryggi þessa svæðis og varn-



ir landsins alls krefðust samtals um 67.000 manna.

Þó svo að upphaflegar áætlanir hefðu breyst á þann veg að breska herliðið skyldi allt leyst af hólmi vorið 1942, var ákveðið að fram færi málamynda heimflutningur á bresku herliði þá strax um haustið að ósk Roosevelts forseta. Fyrir valinu varð 12. Worchestershire-herfylkið sem staðsett var á norðvestur-svæðinu, þ.e. í Hrutafirði, á Blönduósi og í Borgarnesi. Í desember og janúar var 70. fótgönguliðsstórfylkið flutt heim til Bretlands ásamt stuðningssveitum, samtals um 4.400 menn, og komu bandarískar stuðningssveitir úr 5. herdeildinni í þeirra stað.

Árás Japana á bandarísku flota-stöðina á Hawaiiþeyjum 7. desember setti allar fyrri áætlanir úr skordum. Lögð var áhersla á að fá landgönguliðið á Íslandi leyst af hólmi á undan bresku hersveitunum og fór eitt herfylki af landinu 31. janúar en hin tvö voru leyst af hólmi er 2. fótgönguliðssveit hersins kom til landsins í mars ásamt

Yfirmenn upplýsinga-deildar (intelligence) 5. herdeildarinnar í Baldurs-haga virða fyrir sér kort af Hvalfirði 15. júlí 1942. (NARA 111-SC-142625)

stórskotaliðssveitum og skriðdreka-sveit sem búin var léttum Stuart-skriðdrekum eins og landgöngu-liðið. Samtals voru í þessum sveitum um 6.600 manns.

Bein þátttaka Bandaríkjanna í styrjöldinni hafði áhrif á allar áætlanir varðandi Ísland eins og áður hefur verið nefnt. Stimson, hermálaráðherra Bandaríkjanna, lagði hart að forsetanum að endurskoða afstöðu sína gagnvart Íslandi og kalla herinn heim, en forsetinn var á öðru máli vegna mikilvægis landsins fyrir flotann og verndun skipalestanna yfir hafið og mælti með að varnir landsins yrðu frekar styrktar af þeim sökum.

Snemma í apríl héldu um 1.100 Bretar af landinu og er um 4.200 manna lið úr 11. fótgönguliðssveitinni ásamt 19. stórskotaliðsfylkinu bandaríska kom til landsins 18. apríl var bandaríska herinn orðinn fjölmennari en sá breski. Fjórum dögum síðar hélt Curtis hershöfðingi Breta heimleiðis ásamt yfirmönnum 49. fótgönguliðsdeildarinnar og öllum mannafla 147. fótgönguliðsstórfylkisins, sem tilheyrði herdeildinni, og lét yfirherstjórn landhersins á Íslandi í hendur Bonesteel hershöfðingja. Voru þá eftir rúmlega 14.500 breskir hermenn í ýmsum stuðningssveitum á Reykjavíkursvæðinu og í 146. fótgönguliðsstórfylkinu sem var til varnar á Norður- og Austurlandi. Í her Bandaríkjanna voru rúmlega 26.000 manns.

Megnið af þeim bresku hermönnum sem eftir voru hélt til síns heima um sumarið og haustið eftir. Í október hafði bandaríska herinn hér rúmlega 37.000 manns, en eftir voru um 1.200 breskir hermenn sem sinnu ýmsum þjónustustörfum

fyrir breska flotann og flugherinn og Bandaríkjamenn í Reykjavík. Héldu síðustu liðsmenn breska landhersins heim sumarið 1943, en floti og flugher urðu um kyrrt þar til eftir stríðslok.

Bandaríkjaher á Íslandi, landher og flugher, hafði hér 39.305 manns þegar flest var í júní 1943. Bonesteel hershöfðingi breytti svæðis-skipun liðsins lítillega, en í aðalatriðum var fyrirkomulag varnanna hið sama og hjá Bretum. Á suðvesturhorninu voru rúmlega 80% mannaflans, en mun minni viðbúnaður á Norður- og Austurlandi. Fótgönguliði og stórskotaliði var komið fyrir í búðum austan við Reykjavík, í Mosfellssveit, við Hafnarfjörð og Suðurlandsveg, en flugher og loftvarnabyssusveitir ásamt stuðningssveitum höfðu aðsetur í Reykjavík og víðar. Alls voru herbúðir Bandaríkjanna um 300 vítt og breitt um landið.

Ekki fór hjá því að með svo mikinn herafla á svo afskekktum stað sem á Íslandi yrði að koma upp fullkominni heilbrigðisþjónustu, enda spítalar vart fyrir hendi nema fyrir landsmenn sjálfa. Bretar komu sér upp spítölum og tóku í sína þjónustu Laugarnesspítalann, sem reistur var sem holdsveikraspítali skömmu fyrir aldamót, og heimavist stúdenta við Háskóla Íslands, Gamla-Garð. Þá reistu þeir sína eigin spítala í Mosfellssveit og í Eyjafirði, en þeir voru fyrst með spítalaskip á Akureyri og komu sér síðan fyrir að Hrafnagili. Einnig voru þeir með sjúkraskýli víðast hvar þar sem herliðið hafði komið sér fyrir.

Er Bandaríkjamenn komu til landsins gerðu þeir ráð fyrir að afföll af heilsufarsáætlaðum yrðu 5%

eins og reiknað var með annars staðar. Reyndin varð þó önnur. Ekki urðu teljandi afföll sökum hernaðaraðgerða og lítið um veikindafaraldra. Heilsufar hermanna var yfirleitt mjög gott, en fjölmörgum skipbrotsmönnum sem fylgdarskip skipalesta færðu að landi var veitt aðhlyning og hjúkrun. Bandaríski herinn reisti spítala eða sjúkraskýli á flestum þeim stöðum þar sem þeir komu herliði sínu fyrir líkt og Bretar. Stærstu spítalar þeirra voru að Helgafelli og Álafossi í Mosfellssveit, þar sem herinn var fjölmennastur. Þá spítala höfðu Bretar látið reisa í upphafi. Þá tóku þeir við rekstri Laugarnesspítala, en hann brann til kaldra kola vorið 1943.

Helgafellsspítalinn var stærstur þessara herspítala með 1.000 sjúkrarúmum. Bretar hófu byggingu hans en Bandaríkjamenn stækkuðu og var spítalinn eitt stórt og nánast sambyggt skálahverfi sem stóð á mótum Vesturlands- og Þingvallavegar í mynni Mosfellsdals. Fjöldi sjúkrarúma bandaríska hersins var í samræmi við fjölda hermanna í landinu á hverjum tíma, eða frá 750 upphaflega upp í 2.600 sem var hámarkið í október 1942, en var komið niður í 400 um mitt ár 1944.

Áður er minnst á flutning á særðum og sjúkum hermönnum frá Evrópu til Bandaríkjanna um Keflavíkurlugvöll seinni hluta stríðsins. Samtals fóru þannig 19.589 sjúklingar um völlinn á tímabilinu 1. janúar 1944 til 1. júlí 1945. Ekkert er hæft í þeirri útbreiddu skoðun að herspítalar á Íslandi hafi átt að þjóna hermönnum sem særðust á meginlandi Evrópu eftir innrás bandamanna í Normandí. Hlutverk

þeirra var eingöngu að sinna heraflanum í landinu sem náði hámarki veturinn 1942-1943 en dróst hratt saman næsta sumar og haust er stór hluti liðsins hélt til Bretlands eins og áður er lýst. Fylgdi hjúkrunarlið hersins í kjölfarið og sinni sjúkum og særðum hermönnum þar í landi og á meginlandi Evrópu eftir innrásina, en eftir stóðu víða tómir hermanskálar sem þjónað höfðu sem sjúkradeildir um skamma hríð.²

Kjalarnes

Í þriðja kafla, sem fjallar um varnir Hvalfjarðar, er greint frá hernámi Kjalarness, Akraness og Borgarness á fyrsta ári hernámsins. Segir þar af fyrstu dvalarstöðum, tilgangi og umsvifum herliðsins á þessum slóðum.

Eins og að ofan er getið var þriðja herfylki sjöttu landgönguliðsveitarinnar, 3rd Bn, 6th Marines, skipað til starfa á Kjalarnesi og Akranesi síðari hluta septembermánaðar 1941. Bretar höfðu þá dvalið í Brautarholti og Arnarholti frá upphafi hersetunnar árið áður. Í Brautarholti dvöldu þeir í íbúðarhúsinu á bænum og reistu nokkra bragga á kirkjugarðshólum. Skammt þaðan er jörðin Arnarholt sem Thor Jensen hafði keypt af Ólafi Bjarnasyni, bónda í Brautarholti, og reist þar sumarfjós fyrir kúr sínar af Korpúlfsstaðabúinu sem haldið var til beitar þar að sumrinu. Þar höfðu Bretar komið sér fyrir og reist skála. Þá höfðu þeir reist skála sína við Lykkju og kölluðu það hverfi Camp Mounds. Byssur sínar á Músarnesi höfðu bresku landgönguliðarnir flutt á brott þegar félagar þeirra úr stór-



Landgönguliðar við liðshönnun í Arnarholti haustið 1941. (Tom Atkins)



Bandarískur landgönguliði í varðskúr sínum við hliðið að Camp Saurbær í Dalsmynni. (Tom Atkins)

skotaliðinu höfðu komið sér fyrir með stærri byssur við Dalsmynni.

Tóku nú Bandaríkjamenn við þessum stöðvum nema strandvarnabyssunum í Dalsmynni. Bresku liðsforingjarnir höfðu hreiðrað um sig í fjósinu og innrétað það sem klúbb og mótuneyti. Hafði einn þeirra, sem stundað hafði leiktjaldamálun, málað veggina og skreytt svo líktist breskri þorpskrá. Þjónaði fjósið áfram sem samastaður liðsforingja.

Hermennirnir önnuðust varðstöðu í vígi á Brautarholtsborg og víðar á Kjalarnesi. Nokkrir félagar þeirra höfðu aðsetur í skálaverfi stórskotaliðsins í Dalsmynni, Camp Saurbær, og skiptust á um að dvelja við varðgæslu í Tíðaskarði þar sem reistir höfðu verið nokkrir skálar og vegartálmar í þessu skyni. Flokkur landgönguliða í Arnarholti, búinn þremur brynvörðum bílum, annaðist eftirlit á Vesturlandsvegi.

Hinn 26. janúar urðu skipti á liðinu er annað herfylki tíundu fót-

gönguliðssveitar Bandaríkjahers, 2nd. Bn. 10th. Infantry, tók við af landgöngliðunum. Settist 30 manna flokkur að í Brautarholti, 485 menn í Arnarholti, 30 að Lykkju, 240 í Dalsmynni og 30 í Tíðaskarði. En dvöl þeirra á Kjalarnesi varð stutt. Mánuði síðar var ákveðið að sameina sveitir 10. fótgönguliðsins og fengu landgönguliðarnir sem eftir voru hérlandis það verkefni að leggja til tæplega 500 manna liðsafla til að taka við varðgæslunni um skamma hríð uns þeir héldu af landinu 9. mars. Í þeirra stað komu 620 liðsmenn 2. herfylkis annarrar fótgönguliðssveitarinnar. Er kom fram á sumar 1940 voru umsvif Breta orðin veruleg í Brautarholti. Vígirtu þeir bæinn og grófu skotgrafir víða á nesinu, bjuggu sér varnarvígi þar sem vel sá yfir. Ólafur Bjarnason bóndi og Ásta Ólafsdóttir kona hans bjuggu stórbúi í Brautarholti. Höfðu þau meðal annars mjaltavélar í fjósinu og aðra tækni sem varla sást á þessum tíma. Mikill menningarbragur var á heimilinu og var oft erlent vinnufólk þar við störf og erlend tungumál heimilisfólkinu því nokkuð töm ólíkt því sem víða annars staðar gerðist til sveita á þessum árum. Tóku þau hjón það ráð að leigja breska hernum íbúðarhús sitt og fluttu með fjölskyldu sína niður að Klébergi. Fór fjölskyldan á milli á bifreið sinni til heyskapar og annarra bústarfa. Vinnumenn dvöldu þó áfram á bænum og voru í fæði hjá Bretum. Fæðið þótti ekki gott utan brauðið og sultan sem þeir bresku höfðu nóg af. Flutti Ólafur aftur í bæinn um haustið er Bretar höfðu byggt yfir sig í Arnarholti og sex bragga á kirkjuhólnum í Brautarholti.

Páll Ólafsson, sonur þeirra og síðar bóndi í Brautarholti, mundi vel komu Bretanna vorið 1940. Höfðu nokkrir hermenn komið á bílum frá bílastöð Steindórs til að kanna aðstæður síðari hluta hernámsdagsins. Um kvöldið kom flokkur landgönguliða með langferðabíl úr Reykjavík og falaðist eftir leyfi til að tjalda á túninu. Var þeim bent á bæjarhúsin í Arnarholti sem stóðu auð og hringt í Thor Jensen og beðið um leyfi fyrir þá til að vera þar um nóttina. Var það auðsótt.

Ólafur talaði ensku og varð brátt kunnugur yfirmönnum herliðsins og átti við þá góð samskipti. Árekstrar við hermennina voru fátíðir og leystir fljótt og vel er þeir komu upp, enda var Ólafur ákveðinn í viðskiptum sínum við yfirmenn hersins og naut virðingar þeirra og trausts fyrir vikið. Er Bandaríkjaher kom á Kjalarnes á öndverðu árinu 1942 minnkuðu umsvif herliðsins við bæinn en þeir höfðu þeim mun meiri viðbúnað í Arnarholti og Dalsmynni og var heimilisfólkið í Brautarholti því ekki í eins nánu sambandi við herliðið og áður.

Robert V.A. Harra var ungur liðsforingi í 25. strandvarnasveit Bandaríkjahers sem kom til landsins vorið 1942. Var hann í 58 manna hópi sem kom á undan hinum í febrúar til þess að kynna sér viðbúnað breska stórskotaliðsins. Vorið eftir var honum falið að stjórna stórskotaliðsflokki B, sem mannaði bresku strandvarnabyssurnar á Hvaleyri við Hafnarfjörð, en skömmu síðar var ákveðið að hætta notkun þeirra og flytja liðsmennina til Kjalarness. Lögðu Harra og menn hans veg frá bæn-



um og niður á nesið og reistu sér þar skálahverfi skammt utan við Kjalarnesborgir sem þeir nefndu Camp Corregiedor. Stórskotaliðsflokkur B var vopnaður 90 mm byssum sem beita mátti jafnt gegn skipum og flugvélum og var þeim stjórnað með ratsjərbúnaði auk hefðbundinna miðunartækja.

Kvöld nokkurt í október 1942 komu bandarískir yfirmenn að máli við Ólaf bónda og báðu um að mega grefta lík þýskra flugliða í kirkjugarðinum í Brautarholti. Bretar vildu ekki að Þjóðverjarnir væru grafnir með föllnum hermönnum bandamanna í Reykjavík. Sögðust þeir vera búnir að fara víða og hefðu alls staðar farið bónleiðir til búðar. Virðist sem sóknarnefndir hafi verið smeykar við að leyfa greftrun óvinahermanna í kirkjugörðum sínum. Hafði greftrun Þjóðverjanna dregist nokkuð af þessum sökum og var málið komið í hálfgerð óefni. Ólafur, sem var formaður sóknarnefndar, ákvað að

Þýski grafreitirinn í Brautarholti 18. nóvember 1942 er tíu þýskir flugliðar höfðu verið jarðsettir þar. Í baksýn er skálahverfið, kirkjan og íbúðarhúsið í Brautarholti. (NARA 111-SC-150877)

Bandarískir varðmenn skyggnast til Hófsvíkur og Kollafjarðar frá byrgi sínu á toppi Brautarholtsborga á Kjalarnesi vorið 1942. Á hægri hönd er Músarnes. (NARA III-SC-144228)



við svo búið mætti ekki standa og leyfði að líkin yrðu jarðsett í garðinum. Stækkuðu Bandaríkjamenn garðinn og girtu hann mjög snyrtilega. Eftir stríð komu Þjóðverjar að Brautarholti og færðu þakkir fyrir legstaðinn. Alls voru jarðsettir 10 þýskir flugliðar í garðinum sem fórust er þremur flugvélum þeirra var grandað á árunum 1942 og 1943. Bein Þjóðverjanna voru grafin upp og flutt í Fossvogskirkjugarð árið 1958 þar sem öllum þýskum flugliðum sem fórust hér við land var þá valinn hinsti legstaður.

F.W. Webster, lautinant í breska stórskotaliðinu, kom til Íslands síðari hluta vetrar 1941. Hann var frá Aberdeen í Skotlandi, hafði þjónað í fyrri heimsstyrjöldinni og var orðinn 44 ára gamall er hann var kallaður aftur til vopna 1940. Webster var sendur til starfa við strandvarnabyssurnar í Dalsmynni. Hann var eins og fleiri Bretar hissa á nýtískubragnum á Reykjavík og öllu vöruúrvalinu sem þeir áttu ekki að venjast heima fyrir eftir eins og hálfis árs styrjöld. Einkennilegast þótti honum og félögum hans að

spranga um borgina alla uppljómaða á kvöldin, en það höfðu þeir ekki séð í Bretlandi um langa hríð.

Webster var strax ljóst að fallbyssurnar í Dalsmynni þjónuðu mikilvægu hlutverki. Oft varð að skjóta viðvörunarskotum að skipum sem ekki höfðu tilkynnt eftirlitsstöðinni á Seltjarnarnesi um ferðir sínar áleiðis til Hvalfjarðar. Morgun einn, stuttu eftir komu sína, fékk hann skipun frá höfuðstöðvum sínum á Seltjarnarnesi um að stöðva skip sem hafði ekki tilkynnti um ferðir sínar og stefndi til Hvalfjarðar. Kallaði Webster menn sína umsvifalaust að byssunum og miðaði á skipið. Sá hann þá hvar tvö stór skip sigldu út flóann nokkru utar og varð hann að fresta skotinu af ótta við að það kynni að geiga og lenda á öðru hvoru þeirra. Biðin olli honum nokkurri spennu enda styttist óðum í að hið óþekkta skip sigldi hjá og varð stöðugt að breyta miðun byssanna. Loks var talið óhætt að skjóta og lenti viðvörunarskeytið, sem var sex þumlunga fallbyssukúla fyllt sandi í stað sprengiefnis, eins og til var ætlast um 100 metrum framan



Bandaríkjaher tók við bresku 6 þumlunga strandvarnabyssunum í Dalsmynni vorið 1942. Byssurnar hafa verið búnar hlífum líkt og byssurnar á herskipi. Þeim skyldi beint gegn aðvifandi óvinaskipum og drógu allt að 12 kílómetra leið. (NARA III-SC-242293)

við skipið með miklum boðaföllum. Sér til skelfingar sá yfirmaður skotliðanna hvar kúlan fleytti kerlingar og lenti langt uppi á landi handan fjarðarins í miklum ryk- og moldarmekki skammt ofan við einn bæjanna undir Akrafjalli. Í sjónauka sínum sá hann enga hreyfingu á bænum og ályktaði sem svo að líklegast hefði enginn tekið eftir hversu slysalega hefði viljað til. Af skipinu er það að segja að skipstjórinn var snöggur að stöðva ferðina og gera grein fyrir ferðum sínum með réttum ljósmerkjum.

Webster þótti menn sínir nokkuð niðurdregnir eftir langa veru í fásinninu og hóf þegar að hressa þá við og bæta aðbúnað þeirra eins og kostur var. Lyftist brátt brúnin á skotliðum hans er þeir fóru að geta haft ofan af fyrir sér með skemmtunum af ýmsu tagi og skroppið reglulega í dags- og helgarferðir til Reykjavíkur. Webster starfaði síðar við strandvarnabyssurnar á Reyðarfirði, en stórskotaliðsflokkur D úr 25. bandarísku strandvarnasveitinni, undir stjórn félaga Roberts Harra, tók við af 184.

strandvarnasveit Breta í Dalsmynni í apríl 1942. Sumarið eftir flutti flokkur C úr hersveit aðsetur sitt úr Engey að Útskálhamri.

Um 120 menn voru í þessum stórskotaliðsflokkum, en auk þeirra var um 100 manna flokkur úr 50. stórskotaliðssveit, Field Artillery Bn, í Dalsmynni. Hélt þessi skipan nokkuð óbreytt þar til í júlílok 1943 er annað fótgönguliðsherfylkið hélt af landi brott. Í stað þess komu liðsmenn þess tuttugasta og níunda og dvöldu um 200 þeirra í Arnarholti. Þá breyttist skipan stórskotaliðsins á Kjalarnesi í október. Tuttugasta og fimmta strandvarnasveitin var endurskírð 748. loftvarnasveit og rekstri strandvarnabyssnanna í Dalsmynni var hætt. Fótgönguliðssveitin í Arnarholti hvarf á brott í nóvember og voru þá einungis eftir skotliðarnir við Brautarholtsborg á Kjalarnesi og að Útskálhamri. Að Útskálhamri var eftirliti með kafbátagirðingunni haldið áfram með einni byssu og ljóskastara til stríðsloka í maí 1945, en skotliðarnir á Kjalarnesi héldu á brott vorið 1944.⁵



Hermenn við vegartálma á veginum skammt utan við Akranes. (Auður Sæmundsdóttir)

Akranes

Breskt og bandarískt herlið dvaldi á Akranesi frá fyrsta degi hernáms og fram á sumar 1945. Komu þar við sögu breskir og bandarískir landgönguliðar og fótgöngulið, liðsmenn breska og bandaríska flughersins og sjóliðar Bretakonungs sem önnuðust strandvörslu. Liðinu var ætlað að verja Akraneshöfn og nærliggjandi strandlengju fyrir hugsanlegu strandhöggs- eða fallhlífarliði Þjóðverja. Strandverðir breska flotans önnuðust eftirlit með skipaferðum og liðsmenn flughersins ráku radióstefnuvita og miðunarstöð.

Viku eftir að bresku landgönguliðarnir hernámu Akranes kom undirfylki (Rifle Company) um það bil. 130 fótgönguliða úr fimmta herfylki West Yorkshire hersveitarinnar, 1/5 Battalion, West Yorkshire Regiment, og leysti þá af hólmi og setti meðal annars upp strandvarðastöð við vitann niðri á Breið. Skotgrafir voru grafnar úti á Grenjum og varðstöðvum var komið upp víða umhverfis bæinn og höfnina. Her-

sveitin hafði verið kölluð til vopna skömmu fyrir stríð og hafði tekið þátt í baráttunni gegn Þjóðverjum í Noregi skömmu fyrir komuna til Íslands.

Þessi liðssveit hvarf á brott um miðjan september og við tók samskonar liðssveit úr 10. herfylki Durham Light Infantry Regiment sem hafði höfuðstöðvar í Borgarnesi, enda tilheyrði Akranes varnarsvæði herliðsins í Borgarnesi fyrsta árið. Samtímis tóku fimm sjóliðar við strandvörslunni.

Herliðið á Akranesi tók sér fyrst bólstað í bænum. Þjuggu hermennirnir fyrst í tjöldum á Bakkatúni og víðar og hófu að reisa íbúðarskála við Njarðargötu, Vesturgötu og niður við Lambhúsasund. Þá tóku Bretar einnig laus hús á nokkrum stöðum í bænum, þar á meðal skólan og skátaheimilið, og einnig sváfu þeir í hlöðum. Gamla húsið í Görðum, sem notað var sem líkhús Akurnesinga tóku þeir í sína þjónustu og leigðu hæð að Vesturgötu 19 sem var skrifstofa og aðsetur yfirmanna. Hófu þeir brátt að reisa stórt skálahverfi í landi Garða þar sem síðar varð golfvöllur bæjarins. Nefndust þessar herbúðir Camp Cleveland. Þá risu nokkrir braggar niðri við hafskipabryggjuna.

N.M. Palmer var í sjúkraliðssveit sem tilheyrði 147. stórfylkinu og var falið að fylgja Yorkshire-mönnum til Akraness. Hann og félagar hans komu sér fyrir með læknastofu í bragga og þjuggu þeir í öðrum hluta hans. Sinntu þeir þar öllum algengum kvillum. Eyrnabólgur voru algengar og var talið að þær gætu stafað af rokinu sem Bretar áttu ekki að venjast. Þá var mikið um húðútbrot sem hermennirnir virtust fá af sementsrykinu í



Heiðursvörður Yorkshire-strákanna býr sig undir að taka á móti Gort lávarði, formanni breska yfirherráðsins, á hafskipabryggjunni er hann heim sótti breska herafllann á Íslandi í október 1940. (N.M. Palmer)

byggingavinnunni og því að handleika bárujárnsplötturnar sem braggarnir voru klæddir með og smurðar voru feiti og olíu. Sly voru sjaldgæf og meiðsli einungis minni háttar. Að sumrinu stunduðu hermennirnir ungu knattspyrnu á Langasandi og einn og einn lét sig hafa það að taka sundsprett í sjónum þrátt fyrir kuldann. Að vetrinum var algengt að menn tefldu skák. Undruðust Bretar leikni strákanna á Akranesi í þeirri list, en góð kynni tókust með mörgum heimamönnum og rauðakrossstrákunum eins þeir kölluðu þá.

Vorið 1941 var aftur skipt um lið og enn valdist liðssveit úr West Yorkshire Regiment ásamt vinnuflokki bygginga- og iðnaðarmanna, 666 Artisan Works Company, til dvalar á Akranesi. Bob Shepherd frá Selby í Yorkshire sagði Akurnesinga hafa tekið þeim strákunum mjög vel og verið hjálpsamir og áhugasamir um hagi þeirra.

Fótgönguliðsflokkurinn var leystur af hólmi af liðsmönnum undirfylkis B og flokki þriggja brynvagna á beltum úr 12th Battalion,

Worchestershire Regiment í lok ágúst og voru 170 menn í þessum liðsafla.

Hinn 24. september komu 164 bandarískir landgönguliðar til bæjarins á norska skipinu Torden-



skjöld og leystu breska landherinn af hólmi. Var þetta undirfylki fótgönguliða, Rifle Company, og flokksdeild vopnuð vélbyssum úr 3rd Bn 6th Marines. Dvöldu þeir á Akranesi til 26. janúar 1942 er

Gort yfirhershöfðingi og Curtis, hershöfðingi breska liðsins, með Akurnesingum á bryggjunni í október 1940 (N.M. Palmer)



Ungir Akurnesingar á góðri stundu. Anna, Sveina, Hanna og Siggí. (N.M. Palmer)

undirfylki F úr 2nd Bn 10th Infantry Bandaríkjahers leysti þá af hólmi. Í liðsafla landhersins voru 209 menn, en í marsmánuði sama ár var enn skipt um lið og við tók undirfylki E ásamt hluta (Platoon) úr undirfylki H sömu liðssveitar. Þessi liðsafla ásamt ýmsum smáum stuðningsflokkum, samtals um 200 menn, dvaldi á Akranesi í 14 mánuði eða til 25. júlí 1943 er herdeildin var tilbúin til til Bretlandsferðar. Önnur liðssveit úr 29. hersveitinni dvaldi þar í skamman tíma, þar til undirfylki L úr 118th Infantry Regiment tók við um miðjan ágúst með rúmlega 200 manna liðsafla og dvaldi á Akranesi til 1. október, en þann dag hélt bandaríska fótgönguliðið á brott frá Akranesi fyrir fullt og allt.⁶

Borgarnes

Eins og að framan greinir hafði 10. herfylki Durham Light Infantry Regiment höfðustöðvar í Borgarnesi. Herfylki þetta var hluti af 70. stórfylkinu sem leysti af hólmi kanadíska vopnabráður sína í september 1940. Höfðu liðsmenn

þess sloppið frá Dunkirk um vorið eftir ósigur bandamanna í Frakklandi. Voru þetta fyrstu hermennirnir sem settust að í Borgarnesi og var þar miðstöð varna á norðvesturhluta landsins norðan Hvalfjarðarbotns. Var sýslumanninum í Borgarnesi tilkynnt um komu 580 manna herliðs til þorpsins um miðjan ágúst en það kom til landsins 16. september og hélt strax upp í Borgarfjörð. Voru þar í fyrstu höfuðstöðvar liðsins og tvö undirfylki en í október flutti annað þeirra sig um set og hafði þá herfylkið menn sína á Blönduósi, Reykjum og Borðeyri í Hrútafirði og á Akranesi. Samtímis barst liðsauki til Borgarness þegar liðsmenn 388. stórskotaliðssveitarinnar (Field Battery) bættust í hópinn með fallbyssur sínar.

Herliðið hreiðraði um sig í sláturhúsinu og vöruskemmunum í fyrstu uns herskálahverfi voru risin um haustið. Þá tóku þeir samkomuhús Borgnesinga í sínar þarfir og skiluðu ekki fyrr en dvöl þeirra lauk. Bretar reistu skálahverfi á þremur stöðum í þorpinu. Á Svarfhólstúni milli Borgarbrautar og Þorsteinsgötu reis hverfi sem nefndist Derwent Camp. Camp Percy reis á íþróttavelli Borgnesinga við Neðri-Sandvík og Zetland Camp stóð í Skallagrímsdal á móti rafstöð kaupsins. Stórskotaliðið kom sér fyrir í Camp Hopparden sunnan vegamótanna þar sem leiðir greinast upp í Borgarfjörð og vestur á Mýrar. Í Borgarnesi, líkt og annars staðar, voru víða hlaðin byrgi og varnarvígi í holtum og hæðum og léttum loftvarnabyssum komið fyrir. Stóðu þar verðir alla daga, svo sem á bryggjunni í Brákarey. Í varnaráætlun bæjarins, og þar með bryggjunnar, var gert

ráð fyrir árás af sjó á flugbátum og grunnristum skipum eða af landi úr norðvesturátt.

Áttunda júní 1941 steig á land í Reykjavík 12. fótgönguliðsherfylkið sem tilheyrði Worcestershire-hersevitinni og fimm dögum síðar höfðu liðsmenn þess leyst félagasína á Blönduósi, að Reykjum í Hrútafirði og í Borgarnesi af hólmi. Höfuðstöðvum liðsins á norðvestursvæðinu var nú komið fyrir að Reykjum í Hrútafirði. Sem fyrr var eitt undirfylki, Company D, í Borgarnesi ásamt stuðningssveitum og voru þar samtals um 640 menn að meðtöldum stórskotaliðunum í Camp Hoptarden. Í byrjun september urðu aftur skipti á liðinu á Hvalfjarðarsvæðinu, Akranesi og Brautarholti, og orðvestursvæðinu. Fimmta herfylki West Yorkshire hersveitarinnar tók við á NV-svæðinu, þ. á m. í Borgarnesi, með sama liðsafla. Á meðan á dvöl Worcestershire hersveitarinnar stóð í Borgarnesi vildi það til að yfirlíðþjálfari hennar lést í bílslysi og var hann jarðsettur þar.

Douglas Burdon var í fjarskiptadeild 12. herfylkisins og dvaldi í Derwent Camp við Borgarbraut sumarið 1941. Hann kom til Borgarness ásamt nokkrum félögum sínum á skipi og leist þeim ekkert allt of vel á sig þar í fyrstu. Höfðu þeir verið sendir á undan félögum sínum til starfa í fjarskiptamiðstöð Durham Light Infantry við skeytasendingar og skiptiborð hersins sem tengt var Landsímastöðinni í Borgarnesi með þremur línunum. Þeir félagarnir höfðu það helst sér til skemmtunar á vaktinni að spjalla við stúlkurnar á símsstöðinni í Borgarnesi sem töluðu reiprennandi ensku. Kvikmyndahúsið á



staðnum þótti þeim félögum heilt ævintýri og lýstu því þannig að það hefði verið niðurníddur bárujárnskumbaldi áfastur bílaverkstæði sem virtist í engu skárri ástandi. Fengist ekki sæti á fábrotnum trébekkjunum fremst í salnum máttu gestirnir annaðhvort sitja á kössum eða bensínbrúsum sem þeir komu með sjálfir eða standa upp á endann. Örmjóir sólargeislar smugu inn í salinn í gegnum ótal naglagöt á veggjunum. Til að heyra eitthvað í leikurunum gegnum snarkið í sýningarvélinni varð að sperra eyrun rækilega og í hvert sinn sem spóla rann sitt skeið á enda varð hjart í salnum og gera varð hlé á meðan sú næsta var þrædd. Minnti það þá félagana óneitanlega á gamla tíð er þeir sem strákar horfðu á gömlu, þöglu kvikmyndirnar á heimaslóðum, en var óþægilegt ef spennan var mikil. Þeim Burdon og félögum líkaði þó vel dvölin í Borgarnesi, en héldu þaðan til Akraness síðari hluta sumars. Ekki var nema von að þeim félögum þætti fátt til kvikmyndasýninga heimamanna koma. Við

Palmer og félagar hans í hjúkrunardeildinni í skut Laxfoss á leið frá Akranesi. (N.M. Palmer)

komuna til Borgarness haustið áður höfðu þeir bresku hertekið samkomuhús bæjarbúa sem jafnframt var kvikmyndahús staðarins. Var þá tekið það ráð að færa sýningarvélar hússins í húsnæði bifreiðaverkstæðis úti í Brákarey. Aftraði það ekki Bretunum ungu frá því að njóta kvikmyndasýninganna eins og lýst er að ofan, en herinn reisti sjálfur sitt eigið samkomuhús fyrir neðan Kaupfélags-húsið.

Bandaríkjamenn tóku við vörnum norðvestursvæðisins í apríl 1942. Í byrjun apríl tók undirfylki C annarrar fótgönguliðssveitarinnar, sem komið hafði til landsins 3. mars, við vörnunum. Bretarnir sem fyrir voru héldu af landi brott 22. apríl ásamt megninu af því liði sem þá var eftir af breska hernum. Fjórum dögum fyrr hafði ellefta hersveitin, 11th Infantry, stigið á land í Reykjavík. Degi síðar tók þriðja herfylki hennar við af félögum sínum í annarri hersveitinni. Þá kom 145 manna flokkur úr 19. stórkotaliðsfylkinu til Borgarness ásamt 170 manna undirfylki L úr þriðja fylki, 11. hersveitarinnar. Bandaríkjamenn notuðu skálahverfin niðri í kaптúninu lítið, en bjuggu um sig í Camp Hoptgarden. Handan vegamótanna, á Engjaási neðan við Kárastaði, þar sem síðar reis hús Mjólkursamlagsins, reistu þeir annað skálahverfi og nefndu Camp Metras. Þar var komið upp herspítala með 50 legurúmum veturinn 1943, en er voraði var ákveðið að fækka í liðinu og leggja

niður herstöðvarnar á Blönduósi og í Hrútafirði og tók undirfylki L úr 118. fótgönguliðssveitinni við í Borgarnesi. Dvölin var þó skammvinn því liðið flutti til Akraness og dvaldi þar fram í júlí. Lauk þannig herasetunni í Borgarnesi sumarið 1943.⁷

Brottför bandaríska landhersins á Íslandi, sem í voru rétt tæplega 40.000 manns, hófst í ágúst 1943. Þegar stríðsgæfan fór að snúast bandamönnum í vil á árinu 1943 var ekki talin þörf lengur á svo miklum varnarviðbúnaði sem verið hafði á Íslandi. Fimmta fótgönguliðsherdeildin, sem var meginuppistaðan í liðinu, hélt til Bretlands í ágúst til þjálfunar fyrir sóknina á meginlandi Evrópu. Gengu liðsmenn hennar djarflega fram og voru í fararbroddi sóknar þriðja hers Pattons hershöfðingja til stríðsloka. Mannfall var mikið og báru þar beinin margir þeirra ungu manna sem barist höfðu við óblíð náttúruöfl og fásinnið á Íslandi. Nú fækkaði fljótt í herliði Bandaríkjamanna hér sem var komið niður fyrir 10.000 manns í árslok 1944 og í endaðan maí 1945 voru hér einungis 7.663 menn sem flestir störfuðu við rekstur Keflavíkurflugvallar og menn úr breska flughernum sem ráku Reykjavíkurflugvöll. Hurfu síðustu hermennirnir á brott vorið 1947, sex árum eftir hina afdrifaríku ákvörðun Breta um að hernema landið í öryggisskyni sem umturnað hafði íslensku þjóðlífi svo eftirminnilega.

Heimildir:

- 1 Lýsing á umsvifum herja Breta og Bandaríkjamanna og staðsetningu herliðs á Íslandi í þessum kafla er byggð á eftirfarandi gögnum og ritum um þetta efni. Vitnað er nánar í heimildir eftir því sem við á: WO 176/286, 287, 288, 299, 290: Iceland Operation Orders og Force Location Statements; WO 176/10207: Appreciation by General H.O. Curtis 23. júlí 1940 og 25. mars 1941; Sama: Report by Major General H.O. Curtis on the Occupation of Iceland by Iceland Force until 21 apríl 42, 18. júní 1942; ADM 1/16721: ACIC til Secretary of the Admiralty, U.S. Army – Reduction in Strength, 1. júní 1943; Sama: ACIC til Secretary of the Admiralty, Shore Defences of Ports in Iceland, 27. september 1943; NARA RG 338 Iceland Base Command Box 47 og 48: IBC Record of Events 1 Jan-30 Jun 1945, 314.7 Military Histories; Sama: Narrative History, Always Alert. NARA RG 407 BOX 39 og 40: Station Lists 1942-1953, Iceland Base Command (mánaðarlegar skýrslur um mannafla og staðsetningu); USAF Historical Institute: Örfilma nr. A 3076, Iceland Base Command War Diary 1941-1945 með fylgiskjöllum þ. á m. Movement Orders og Operation Orders; U.S. Marine Corps University Archives General O.P. Smith's Papers: O.P. Smit's Diary/Journal; Bittner: *The British Occupation of Iceland 1940-1942*; Hunt: *The United States Occupation of Iceland 1941-1946*; Conn, Engelman og Fairchild: *Guarding the United States and its Outposts*; Donovan: *Outpost in the North Atlantic*.
- 2 Charles M. Wiltse: *Medical Service in the Mediterranean and Minor Theaters. U.S. Army in World War Two, The Medical Department*. (Washington 1966), bls. 9-18.
- 3 Páll Ólafsson bóndi: Viðtal við höfund 9. júlí 1997; Tom Atkins: Bréf til höfundar 29. mars 1996; Robert V.A. Harra: Bréf til höfundar 15. nóvember 1996 og 17. janúar 1997; Handritadeild Imperial War Museum: Major F.W. Webster, Memoir. Sjá frekari heimildir í neðanmálgrein nr. 1.
- 4 Þorsteinn Þorvaldsson: Viðtal við höfund 26. mars og 24. apríl 1997; Sveinn Sæmundsson: Viðtal við höfund 2. apríl 1997; Auður Sæmundsdóttir: Viðtal við höfund 2. apríl 1997; Robert H.P. Shepherd: Bréf til höfundar 8. júní 1996; N.M. Palmer: Bréf til höfundar 27. maí 1996.
- 5 NARA RG 338 IBC 370.2 Operations Reports, Combat: Detachment 12th Bn. The Worchestershire Regiment, Borgarnes, Operations order No. 1, 23. júní 1941; Jón Helgason: *Hundrað ár í Borgarnesi*. (Reykjavík 1967), bls. 278-80; Gunnar M. Magnúss: *Virkið í norðri*, I; N.M. Palmer: Bréf til höfundar 27. maí 1996; Douglas Burdon: Bréf til höfundar 9. september 1997; Lord Birdwood: *The Worchestershire Regiment 1922-1950* (Aldershot), bls. 240-42; Bjarni Bachmann: Viðtal við höfund 28. nóvember 1997. Að öðru leyti vísast til fyrstu tilvitnunargreinar.

280

Digitized by 

Original from
UNIVERSITY OF WISCONSIN

Skammstafanir í tilvísunum og myndatexta

ADM: Admiralty Records. Skjöl breska flotamálaráðuneytisins í breska þjóðskjalasafninu, Public Record Office í Kew við London.

AHB: Ministry of Defence, London, Air Historical Branch. Sögudeild breska flughersins.

AIR: Air Ministry Records. Skjöl breska flughersins í breska þjóðskjalasafninu.

BM: Bundesarchiv, Militärarchiv. Herskjalasafn þýska ríkisins í Freiburg.

IWO: Imperial War Museum, London

NARA: National Archives and Records Administration, þjóðskjalasafn Bandaríkjanna, Suitland Branch í Suitland, MD við Washington.

NHB: Ministry of Defence, London, Naval Historical Branch. Sögudeild breska flotans.

NHC: U.S. Naval Historical Center, Washington, DC. Sögustofnun Bandaríkjaflota.

NMM: National Maritime Museum, London.

WO: War Office Records. Skjöl breska hermálaráðuneytisins í breska þjóðskjalasafninu.

Nafnaskrá

- Admiral Hipper 60, 61, 160, 162, 163, 167
Admiral Scheer 60, 61, 151, 160, 163, 166, 167
H.M.S. Adventure 150, 182
Mb. Aðalbjörg RE-5 75, 76, 208
Aðalvík 63, 177, 185
H.M.S. Agamemnon 181, 182
Akranes 35-37, 40, 41, 44, 49, 274-276
Akureyri 15, 16, 17, 30, 55, 205, 207
U.S.S. Alabama 201
U.S.S. Albemarle 195, 196, 199, 204
U.S.C.G. Alexander Hamilton 137, 249, 250, 253
Alcedo 260
Mb. Alda 251
H.M.S. Alouette 85
H.M.S. Alsey 49
American Robin 171, 172
Ammerland 241
H.M.S. Andania 24
Andrés Andrésón 47
H.M.S. Anson 201
H.M.S. Argus 14, 16, 30, 150
H.M.S. Ark Royal 241
Arkangelsk 149, 150, 168, 171
Arnarholt 37, 263-273
H.M.S. Ashanti 193
Athenia 25, 241
U.S.S. Augusta 202
H.M.S. Avenger 166, 167, 224
Axel Jónsson 69
Álafoss 19, 37, 269
Álftanes 265
Ásta Ólafsdóttir 270
U.S.S. Babbitt 144
Bahaia Blanca 12
Bain, D.R. 188
U.S.S. Bainbridge 133-136
H.M.S. Baldur 73, 88, 89,
Baldurshagi 267
Banak-flugvöllur 218
H.M.C.S. Battleford 128
Bátsmýri 114
Beaufighter 54
Belchen 247
H.M.S. Belfast 205, 213
H.M.S. Berwick 10-13, 60, 69
Beswarick, T.V. 40
Betha, William 239
Bey flotaforingi 206, 207
U.S.C.G. Bibb 253
Bismarck 59-67, 178, 182, 184, 192, 211, 228, 241
Bjarni Guðjónsson 204, 205, 210
Bjarteyjarsandur 113
H.M.S. Blackbird 47
Bláskeggská 104, 109
H.M.S. Blenheim 98, 101, 144
Blönduós 37 267
Bonesteel, Charles H. 234, 266-268
Borgarnes 37, 267, 276-278
Bowhill, Sir Frederick 54
Bradley, Lawrence D. 252
Brautarholt, 35-38, 269-271
Bruck, Karl 239
Brúarland 18
Brynjólfur Jónsson 210
Es. Bug 85
Burdon, Douglas 277
H.M.S. Burnham 133
Búðareyri 16
Bv-138 223
U.S.C.G. Campbell 249
Cescotti, Roderich 223
H.M.S. Challenger 49, 56
Chapman, Bill 225-232
H.M.S. Cheshire 63
H.M.S. Churchill 132-134
Churchill, Winston 18, 50, 53, 55, 77, 78, 82, 94, 96, 155, 164, 165, 169, 266
Cilax flotaforingi 152
H.M.S. Clavella 260
Clausen, Asmus Nicolai 242, 246
Condor 54, 64, 218, 222-224, 235-237
Cornish, John 44
Courtney, Gordon W. 42
Culpepper 109
H.M.S. Cumberland 162
Curry, J.L.M. 177
Curtis, Harry O. 15-17, 31, 53, 217, 265-268
Cutler S.G. 12
Dalsmynni 36-38, 49, 265, 270, 273
Darri 178, 185, 186, 211-215
Darymple-Hamilton 73
U.S.S. Delaware 99
Denison, Alan 98, 99
Denison, Jack 98, 99
Es. Dettifoss 260
Deutschland 24
H.M.S. Dianella 163
Dorman Long & Co. Ltd. 69-73
Draganes 111
U.S.C.G. Duane 144
Duchess of Bedford 224
H.M.S. Duke of York 154, 162, 166, 205, 207
Durham Light Infantry 274, 276
Dýrafjörður 176, 247
Dönitz, Karl 25, 146, 147, 156, 215, 241, 247, 254, 257
H.M.S. Ebor Wyke 38-40, 196, 260
H.M.S. Edinburg 153, 179
Egilsstaðir 30
Einar Sigurðsson 75, 76, 208
Eiríkur Sigurðsson 69
El Grillo 109, 224
H.M.S. Elm 31, 39, 50
Mb. Elsa SH-5 210
H.M.S. Eminent 102
Empire Lawrence 156
Empire Unity 261
Empire Wold 259
Engey 12, 89, 273
Mb. Engey RE-152 209
U.S.S. Ericsson 253
H.M.S. Eskimo 167
Exterminator 118, 172-178, 178
Eyjafjallajökull 55
Eyjafjörður 33, 38, 49, 89, 149, 166, 233, 264
Fairbanks, Douglas, Jr. 190, 191
Fairey Battle 16, 30
Es. Fanefeld 253, 254
Bv. Faraday 13
Faxagarður 86, 88
H.M.S. Fearless 10, 12
Fell í Kjós 69
Ferstikla 161
Es. Fjallfoss 261
Es. Fjordheim 56
Flotkví 100, 101
H.M.S. Fortune 10
Fossá 70

H.M.S. Fossbeck 74
Franconia 13, 15, 49
H.M.S. Freebooter 100
Mb. Freyja 251, 252
Friðjón Arnason 237
Friðrik Sigurbjörnsson 67, 191, 192
Frisky 251, 253
Lv. Fróði 242, 244
H.M.S. Furious 189
H.M.S. Fury 164
Mb. Geir RE-241 246
Gerlach 12
Gestur Gísli Andrússon 47
Giffen, Robert C. 154, 193
H.M.S. Glasgow 10, 213, 214
Gneisenau 24, 61
Godde, Heinrich Aloys 237
Es. Goðafoss 134, 257-259
Graf Spee 24, 60, 184
H.M.S. Graph 229, 248
Gray Ranger 167
H.M.S. Great Admiral 204
U.S.S. Greer 129, 131
Grindavík 235
Grjóteyri 47
Grófarbryggja 86, 88
Gróttta 40, 41, 49
Mb. Græðir RE-76 253
Gröf 43, 205
H.M.S. Guardian 49
Guðjón Símonarson 210
Gunnar St. Gunnarsson 12, 13
U.S.S. Gwyn 250, 251, 252
Bv. Gyllir 13
Hafnarfjörður 32, 38, 41, 264
Bv. Hafstein 12
Hagee Bob 135, 136
Mb. Haki 251
Halifax lávarður 103
Halifax borg 186, 187, 248
Halldór Magnússon 119, 120
Halldór Sigurðsson 178, 179
U.S.S. Hamul 86
Harra, Robert, V.A. 271, 273
Hartenstein 106
Hauenstein, Ralph W. 238
H.M.S. Hazard 159
H.M.S. Hazel 31
Háls 47
Hálsnes 43, 44, 47,
HE-111 65, 218, 219, 223, 239
H.M.S. Hecla 53, 92, 93, 97, 98,
144, 197
Heffron 178

Hein, Fritz 258
Es. Hekla 248
Helgafell RE-280 174
Helgafellspítali 269
Helgi Jónsson 69
Hemming, A.V. 74
Hendrik Ottósson 13
Hennell, Ian A. 132, 133
Hermann Jónasson 15
Hermann Schoemann 153
Hermann Sigurjónsson 208, 210
U.S.S. Herndon 131
H.M.S. Hesperus 215
Hesteyri 64
Bv. Hilmir 203
Hincliffe, Paul 102
Hitler 67, 81, 151, 153, 160, 165,
169, 246, 266
Hjalteyri 38
Hjalti Sigurbjörnsson 35, 191
Hjarðarnes 43
Hnausar 43
Holbrook, Alfred 187
Holly, Dick 239
Holtrup, Karl 239
Holubowicz Romuald P. 156-159,
176, 177
H.M.S. Hood 21, 59, 66, 67, 178,
186, 192, 229
Hornafjörður 218, 234
Mb. Hólmsteinn 247, 248
Hrafnagil 269
Hrafneyri 225-229
Hrútafjörður 32, 37, 38, 89
Hudson 140, 141, 248
Hurricane 54, 217
H.M.S. Hussar 171, 173
Hvaleyri 49, 271
Hvalfjarðareyri 42, 44-46, 49
Hvalfjörður 14, 26, 38, 150, 166,
186, 195, 198-200, 208, 217,
221, 237
Hvammshólar 227
Hvammshöfði 53, 227, 229
Hvammsvík 43, 53, 70, 100, 106,
111-121, 161, 208, 209, 225, 226
Hvammur, Kjós 35, 111, 119
Hveragerði 19
Hvítárvellir 267
Hvítanes 45, 47, 52, 53, 69, 70-72,
76, 98-103, 112, 161, 187, 208,
209, 225, 227
Es. Hybert 177, 178
Ib Árnason Riis 253, 256
H.M.S. Icarus 155
Iceland Base Command 267

U.S.S. Idaho 111, 135, 190, 195, 200
Ingelido, M.J. 237
U.S.C.G. Ingham 118, 144, 249, 253
Mb. Íslendingur 203, 210
H.M.S. Jamaica 166, 205, 207
John Randolph 178
Jope, Bernhard 224, 237
Jóhann Guðjónsson 204, 210
Jón Björnsson 69
Jón Helgason 69
Jón Magnússon 178, 211
Bv. Jón Ólafson 254
Ju-90 218-220, 223, 236-239, 241
Bv. Júní GK-345 50
Kalastaðakot 46
Kaldaðarnes 14, 16, 19, 30, 52, 70,
141, 195, 219, 233, 248, 264
Kalmanstunga 238
Karpvik 109
Kassos flugvöllur 233, 239
Es. Katla 134
Kauffman, James L. 87, 92
U.S.S. Kaweah 197
U.S.S. Kearny 92-96, 139
Keflavík 105, 109, 233-235, 252
Keflavíkurflugvöllur 141, 269
Kell, Walter 247, 248
H.M.S. Kent 173, 175
Kentrat, Eitel-Friedrich 244
Kiðafell, Kjós 35, 67, 192,
King, Ernest 91, 192
H.M.S. King Georg V 154, 166, 193
Kjalarnes 35, 269-273
Klafastaðir 46
Kol og salt hf. 99
Kollafjörður 19, 37
Koningin Emma 85
Kormoran 60, 61
Kópavogur 225, 227, 235
Kraemer 254, 255
Kristín Bergþórsdóttir 49
Kristmundur Þorsteinsson 46
Krossanesfjall 65
Köln beitiskip 166, 167
H.M.S. Laceria 40
H.M.S. Lady Madeleine 171-173, 177
Es. Lagarfoss 134, 261
Lammie, George 15
Lancastria 13, 15, 49
Langanes 223, 235
H.M.S. Larait 102
H.M.S. Lasso 40
Laufagrúnnur 43
Laugarnesspítali 268, 269
Es. Laxfoss 35, 277
Lára Þórhannesdóttir 69

U.S.S. Leary 144
Lemp, Fritz 241
Lewis, Jack 178, 211-213
Litli-Hólmur 235
Litlisandur 103-109, 114
H.M.S. Liverpool 206
Lochnagar 85
H.M.S. London 150, 162
U.S.S. Ludlow 190
Lufthansa 218
Lutzow 160, 189, 201
Löhr, Hugo 219, 221, 222, 237, 239
MacDonald, N.H.S. 26
U.S.S. Mackenzie 246
Magnús Eiríksson 111
Magnús Mariásson 107, 109
Maltby, Robert 74-76
Manchester City 49
Manela 52
Marston, John 78, 82
Massmar 178
Bv. Max Pemberton 256
McNaulty, James 238
Meeks-flugvöllur 233, 234
Meermeyer 257, 260, 261
U.S.S. Melville 144
H.M.S. Menestheus 182, 183
Miðsandur 104-106, 110, 210
Milnes, John 260
U.S.S. Mississippi 111, 190, 191, 200
U.S.S. Monssen 92
Morgan flotaforingi 101
Morris, Albert 47
Morrison, T.F. 237
Mosfellssveit 37, 270
Murmansk 149, 151, 153, 171,
177, 201
Mynarek, Anton 239
Mýrdalssandur 109
H.M.S. Nab Wyke 38, 40
Nauthólsvík 56, 141
H.M.S. Nemesis 89
U.S.S. New Mexico 190
U.S.S. Niblack 137, 192
U.S.S. Nicholson 137, 139
H.M.S. Niger 171-179
H.M.S. Nigeria 162
H.M.S. Nimble 100
Nordkapp 54
Norðurgæslan 21, 24, 26, 49, 181
H.M.S. Norfolk 61-66, 161, 162,
198, 206, 207
Normandí 269
H.M.S. Northern Gem 157, 177
H.M.S. Northern Spray 261
Núpafjall 235

Oddur Helgason 209
Olúfúlagið hf. 104
U.S.S. Overton 134
Ólafur Bjarnason 269, 270
Ólafur Jónsson 46
Óli Guðmundsson 251
Ólóf Gestsdóttir 47
P-38 Lightning 234, 236
P-39 Aircobra 233, 234, 236
P-40 Tomahawk 233, 234, 236
P-47 Thunderbolt 234
Palmer, N.M. 274
Parke, Burton L. 134, 135,
Patterson-flugvöllur 233, 234
Patton hershöfðingi 278
Páll Ólafsson 271
Pétur Thomsen 256
Lv. Pétursey 242, 244, 245
Pickles, Norman 174
H.M.S. Port Quebec 182
Pound, Sir Dudley 163
Poythress L.R. 133
Prince of Wales 63,
Prinz Eugen 59, 61, 62, 66, 151
H.M.S. Punjabi 154
Queen of Bermuda 232
Quill, Humphrey 12
Quincy 190
Raeder flotaforingi 160, 165, 246
H.M.S. Rajputan 247
H.H.S. Ramilles 187, 188
U.S.S. Ranger 61, 203, 205,
Rauðagerði 267
H.M.S. Rawalpindi 24
Ms. Regensburg 212-214
Reid, Thomas L. 258
Reidar Kolsoe 109, 174, 175, 178
H.M.S. Renown 166
U.S.S. Reuben James 97, 131, 133,
244
Reyðarfjörður 32, 33, 38, 89, 224,
235, 240, 264, 273
Reykir í Hrutafirði 37, 276, 277
Reykjanes 59, 66
Reykjavík 14, 16, 17, 19, 26, 29, 32,
33, 40, 41, 47, 51, 53, 64, 70, 81,
85, 89, 99, 105, 109, 111, 136,
140, 142, 149, 153, 166, 173, 174,
178, 195, 198, 205, 217, 219, 225,
233, 241, 246, 252, 253, 263, 264
Reykjaborg RE-64 242, 243
Reykjavíkflugvöllur 221, 228,
234, 237, 248
Reynisfjall 221
Richard Bland 162
Rodina 174

H.M.S. Rodney 208
Rohwer, Dr. Jurgen 244
Roosevelt 78, 82, 94, 97, 153, 155,
165, 169, 267
Roselys 171, 173, 177
Royal Scotsman 85
Royal Ulsterman 85
Sakara 98
Sandskeið 14, 111
Saubær 38, 270
Scapa Flow 21, 61, 154, 161, 162,
194, 198, 200, 201, 203
Scharnhorst 24, 61, 168, 201, 202,
206, 207
Schelling, Robert A. 139, 140
U.S.S. Schenk 144
H.M.S. Scilla 166
H.M.S. Scott 182
Scott, R.J.R. 29, 30, 50, 51, 71
Selfoss 54,
Es. Selfoss 134
Seltjarnarnes 235, 272
Seyðisfjörður 30, 32, 33, 37, 49, 89,
108, 109, 149, 162, 166, 167,
169, 177, 182, 190, 223, 224, 264
Shaffer, J.K. 236
Shahan, Elsa E. 236
H.M.S. Sheffield 206
Shell Petroleum Company 108
Shepherd, Bob 275
Shepherd, Francis 12
Shirvan 258-259
Siglufjörður 32
Siglunes 235, 239
Sigurbjörg Sigurðardóttir 69
Sigurður Gíslason 257
Sigurður Helgason 69, 187
Sigurjón Halldórsson 208, 209
H.M.S. Silver Sword 183
Bv. Sindri 13
Símon Guðjónsson 210
Skagen 85
Bv. Skallagrímur 24
Skálpastaðir 237
H.M.C.S. Skeena 229, 230
Skerjafjörður 14, 140, 195
Skipalestir:
HX-156 133
HX-170 249
HX-233 143, 146
PQ-1 150
PQ-9 199
PQ-12 151, 152, 199
PQ-13 152, 159, 162

- PQ-14 153, 175
PQ-15 153, 154, 171
PQ-16 155, 159, 171, 175, 176, 183
PQ-17 159-171, 183, 191, 254
PQ-18 166, 177, 224
QP-1 150
QP-8 152, 199
QP-10 153
QP-11 153
QP-12 155
QP-13 159, 164, 171, 176, 183
QP-14 167, 183
QP-15 168
RU 126
UR 126
UR-142 257
UR-155 260
Skólavörðuholt 14
Smith, Howard 10
Smith R. 115
Sola-flugvöllur 219, 221, 239
H.M.S. Somali 167
U.S.S. South Dakota 21
H.M.S. Southern Flower 260
H.M.S. Southern Prince 181, 182
U.S.C.G. Spencer 143
Stalín 155, 165, 169
Stefán Eyjólfsson 108
Stefán Jónsson 238
Steingrímur Ólafsson 12, 13
H.M.S. St. Elstan 171, 173-175
Stengle, Harry 239
Stimson 268
H.M.S. Stork 254
Stórhöfði 235
Stuart M-3 265
Sturges, Robert G. 10, 12, 15
H.M.S. Suffolk 60, 63-66, 150
Suhren, Reinhard 248
Sveinn Björnsson 79
Svend Foyen 124
Syros 157, 158
Mb. Sæbjörn SH-91 209, 210
Sæból 172, 178, 186, 212
Teale, Harry C. 187, 188
H.M.S. Thirlmere 102
Thomas, Edward 185
Thor Jensen 269
Tirpitz 67, 151, 152, 160-168,
190, 193, 199, 200, 202, 207,
208
Tíðaskarð 36, 37, 270
Topp, Eric 242, 244
H.M.S. Torbay 246
Tordenskjold 275
Tovey 151, 160, 192, 193, 199, 200
Ms. Tröllafoss 123
U.S.S. Tuscaloosa 111, 162, 190,
200, 202, 203
U-30 241
U-37 242, 244, 245, 246
U-74 242, 244, 246
U-82 248
U-88 167
U-108 241, 247
U-117 255, 256
U-119 255
U-132 249, 250, 253
U-161 214
U-163 214
U-175 143
U-182 246
U-189 214
U-191 214
U-204 247, 248
U-229 214
U-244 257, 259
U-252 254
U-253 183
U-254 254
U-255 183
U-256 215
U-260 256
U-279 256
U-300 257-259
U-332 248
U-352 253
U-383 254
U-435 253
U-448 215, 257
U-455 253
U-541 215
U-552 242-246
U-564 248
U-559 248
U-568 96
U-570 229, 248
U-609 254
U-610 183
U-620 183
U-703 158
U-744 257
U-863 215
U-907 260
U-979 38, 257-261
U-1044 260
U-1064 260
Útskálahamar 38, 45, 49, 49, 273
Útskálar 252
Valgerður Guðmundsdóttir 111,
119, 120
Valhúshæð 41, 43, 49
H.M.S. Varanga 40
Vatnagarðar 14, 56, 82
Vatnsendahæð 267
Bv. Venus 63
Vestmannaeyjar 21, 32, 55, 235
H.M.S. Vetch 254
Mb. Vébjörn ÍS-14 178, 179
Vélsmiðjan Hamar 51
H.M.S. Victorious 151, 152, 162,
189, 193, 204
Vilborg Runólfsdóttir 111
U.S.S. Vincennes 190
Vindheimajökull 55
Vík í Mýrdal 109, 221, 235
Vogelsang, Ernst 250, 253
Vopnafjörður 167
VP-84 142
Vorsabær 235
U.S.S. Vulcan 93, 94, 96, 98, 111,
113, 117, 139, 144, 190, 197, 252
Værnes flugvöllur 218, 222, 224, 239
Wake-Walker 63, 64, 182
Walrus 11, 16, 30
H.M.S. War Bharata 94
Ward, Bert 35, 36, 38
War Shipping Administration 119
U.S.S. Washington 154, 162, 191,
205
U.S.S. Wasp 111, 154, 190, 266
Waters Jr. John M. 116
Webster, F.W. 272
West Nohno 196, 198, 199
H.M.S. Wheatland 167, 229
H.M.S. Whitethorn 31
U.S.S. Wichita 111, 154, 162, 190-
197, 200
Wilcox, John W. 154
U.S.S. Williamsburg 87, 97
Ytri-Njarðvík 235
U.S.S. Yukon 136, 137, 250, 257
Zanstrom 85
Þingvellir 234, 265
Þorkell Ólafsson 46
Þorlákshöfn 248
Þorsteinn Þorvaldsson 105
Þyrilsklif 104, 109
Þyrilsnæs 53, 111, 113, 226, 228,
232
Vs. Ægir 15
Ölfusá 69, 234, 248
Önundur Ásgeirsson 70, 71
Örfrisey 16

89070638093



B89070638093A



