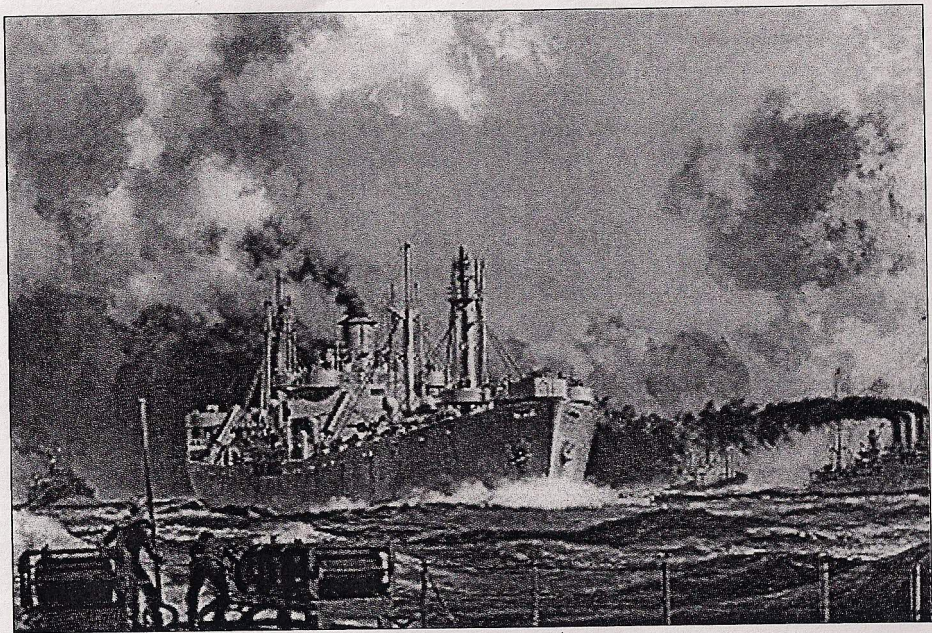






Timburskipið á Húseyjarsandi

Mig langar til að biðja ykkur að fylgja mér aftur til stríðsáranna, en þau eru mér mjög hugstæð og efalaust mörgum öðrum sem eru á svipuðum aldri og ég. Kafbátahernaður hófst fyrst í fyrri heimsstyrjöldinni og til að mæta þeirri ógn sem honum fylgdi fundu Bretar upp á því að fylkja skipum í skipalestir (convoy) og þótti það gefast vel til varnar kafbátum.

Þessi aðferð var aftur tekin upp í seinni heimsstyrjöldinni af bandamönnum, svokölluðum. Reyndar var þessi aðferð einnig notuð af Bretum í Falklandseyjastríðinu en er nú ekki talin henta lengur eftir tilkomu kjarnorkukafbáta.

Þegar skipum var fylkt í skipalestir var algengasta stærð skipalestar 45 farmskip, það er að segja níu raðir með fimm skipum í hverri röð. Þótt þessi aðferð væri notuð til að koma vistum og vopnum milli landa, fylgdi þessu ýmislegt óhagræði, svo sem það að velja þurfti saman skip í lestirnar vegna þess að hægengasta skipið réð hraða lestarinnar. Svo var árekstrarhætta nokkur sem gat stafað af slæmu skyggni og sjógangi.

Libertyskipið John Brown í skipalest út af austurströnd Bandaríkjanna í apríl 1944. Málverk eftir John Stobart.

Þótt ég nefndi 45 skipa lestir sem algengasta formið af skipalestum var það síður en svo alhlítt, stundum voru fleiri og stundum færri, einkum þegar hluti lestar fór, til dæmis til íslenskrar hafnar, þótt aðal-
lestin færi áfram til Rússlands. Þarna gef ég mér að lestin sé á leið frá Bandaríkjunum til Rússlands.

Stjórnandi skipalestar var staðsettur á skipi í miðju fyrstu raðar. Merki gaf hann frá skipi sínu ýmist með merkjaflöggum eða ljósum. Hann skipaði þannig fyrir um að lestin beygði, færi í krákustiga, hægði á sér eða sigldi fulla ferð. Skip sem reyndust of hægeng þegar til kastanna kom voru skilin eftir í nálægri höfn. Sem dæmi þar um má nefna olíuskipið El Grillo sem lagt var í Seyðisfjarðarhöfn á stríðsárunum þar til því var sókkt af þýskum flugvélum 10. febrúar 1944. En það er önnur saga.

Nú er komið að því að segja frá Timburskipinu á Húseyjarsandi. Það skip var eitt af svokölluðum Libertyskipum.

Það er fyrst af því að segja hér austanlands að þegar þeir Húseyjarmenn fóru á stjálmiðvikudagsmorguninn 17. mars 1944, eftir að hafa innbyrt hinn daglega árbít, varð þeim gengið út að gá til veðurs. Þegar þeir litu út á Héraðsfloann blasti við þeim eitthvert ferlíki, sem þeir urðu að glöggva

sig betur á. Þeir fóru yst út á Sand og er þar var komið sáu þeir að hálfur skipsskrokkur var fastur á grynningum í um það bil 60 metra fjarlægð frá landi. Bóndi fór í síma og hringdi til sýslumanns Norður-Múlasýslu, Hjálmars Vilhjálmssonar á Seyðisfirði, og tilkynnti honum fund sinn og að þeir Húseyingar færu á strandstaðinn til að bjarga timbri undan sjó en það var farið að reka á sandana og fjörur um allan Héraðsflóa. Þegar betur var að gætt reyndist þetta vera framhluti skips sem skotið hafði verið í sundur með tundurskeyti. Stefni skipsins sneri upp í ölduna (NNA) og fram af því lá vír líkt og það lægi fyrir festi. Það hallaðist nokkuð á bakborða og var því hærra upp úr sjó séð úr Hjaltastaðarþinghá.

Sýslumaður hafði síðan samband í síma við hreppstjórnann í Tunguhreppi, Björn Hallsson á Rangá, og bað hann að fara á strandstað og fól honum að meta hvort farið skyldi með strand þetta sem vogrek, þar til vitað yrði hvort bandamenn ættu skipið. Föstudaginn 19. mars fór hreppstjóri út í Húsey. Þegar hann kom á vettvang var herskip sem setuliðsstjórnin sendi í þann veginn að fara frá strandinu. Fjórir menn höfðu verið sendir um borð í skipshlutann til að kanna flakið. Setuliðsstjórnin tilkynnti að því loknu sýslumanni að hún tæki strandið undir sína umsjá þar sem hún væri eigandi skipsins. Í skýrslu hreppstjórans til sýslumanns kvað hann „skipið hlaðið timbri og 2 forrými þess heil.“ Áður en hreppstjóri yfirgaf þá Húseyinga fól hann þeim að bjarga öllu timbri ef meira ræki og að sjá um hið bjargaða. Tilkynnti hann svo daginn eftir sýslumanni gerðir sínar í síma.

Skip þetta reyndist vera bandarískt að nafni Richard Bland og sem næst því nýtt. Því var hleypt af stokkunum í Bethlehem-Fairfield Shipyard skipasmíðastöðinni í New Jersey í apríl 1942. Smíðanúmer þess var

2015. Þessi skipasmíðastöð smíðaði alls 385 Libertyskip og var hún jafnframt sú skipasmíðastöð í Bandaríkjunum sem smíðaði fyrsta Libertyskipið. Skip þessarar gerðar voru búin ýmsum gerðum véla en Richard Bland var með vélar frá Worthigton Pump & Machinery Corporation í Harrison N.J. Í jómfrúrfærð sinni sigldi skipið í skipalest sem fékk heitið P Q 17. Sú skipalest samanstóð af 35 skipum, þ. e. 7 raðir með 5 skipum í hverri röð, þegar hún fór frá Íslandi í júní 1942. Tuttugu og þremur skipum úr þessari lest var sökk, þar af voru fjögur Libertyskip, sjö slík voru í lestinni í upphafi ferðar og voru þau öll nýsmíðuð.

Skipalestin PQ 17 fór frá Hvalfirði í júní 1942 á leið til Múrmansk en Richard Bland komst ekki áfram með henni þar sem skipið strandaði (hér við land?) en ekki hefur tekist að afla nánari upplýsinga þar um. Þann 5. mars var skipið statt í Norður-Íshafinu á leið frá Rússlandi (Múrmansk?). Varð það fyrir skemmdum af völdum tundurskeytis frá þýska kaþbátinum U-255, en þó ekki það miklum að það gæti ekki haldið ferð sinni áfram. Skipið var sagt með timburfarm sem átti að fara til Loch Ewe í Skotlandi.

Var skipinu þá stefnt til Íslands (Akureyrar?) en fimm dögum síðar, 10. mars var sami kaþbátur aftur kominn í námunda við Richard Bland, sem þá var statt 35 mílur út af Langanesi á stað 65 gráður, 53 mínútur norður og 14 gráður, 10 mínútur vestur. Þýski kaþbáturinn sendi aftur annað tundurskeyti sem sprakk er það fór í gegnum þriðju lest með þeim afleiðingum að skipið brotnaði í tvennt. Afturhlutinn sökk en framhlutinn flaut og er talið að fylgdarskip hafi reynt að draga framhlutann en að dráttarvírinn muni hafa slitnað í afspyrnu norðanáhlaupi er þá gekk yfir Norður- og Austurland.

Skipshlutann rak síðan stjórnlaust suður

með Austurlandinu. Veðrið gekk smámsaman meira til norð-austurs og varð það til að beina honum nær landi og að lokum inn Héraðsflóann. Hann strandaði eins og fyrir segir á grynningum í ca 60 metra fjarlægð frá Húseyjarsandi rétt austan Lagarfljótsóss sem þá var, og er oft sameiginlegur Jökulsárósi.

Ekki er furða þótt nokkuð ræki af timbri þar sem þriðja lest var alveg opin, en sumt af timbrinu var skemmt þar sem tundurskeytið hafði sprungið aftast í lestinni.

Meirihlutinn af timbrinu var plankaviður af ýmsum þykktum og breiddum en þó var nokkuð af borðviði og þótti körlum þau ómerkileg þar sem þau stóðust engin þau mál sem þeir voru vanir. Fréttir bárust frá Langnesingum að samskonar við ræki í land beggjavegna Langaness, þrátt fyrir það að á þeim slóðum þyki viðarreki ekki fréttæfni.

Fyrstu menn af Héraði til að vitja skips voru Stefán Jónsson frá Torfastöðum í Jökulsárhlíð og Norðmaður að nafni Erling Stebekk en hann var úr norska sjóhernum.

Á stríðsárunum reisti norskri sjóherinn (Den Konglige Norske Marine), sem reyndar var deild úr breska sjóhernum (Royal Navy), skála stutt frá bænum að Ketilsstöðum í Hlíð og höfðu Norðmenn þar varðstöð frá árinu 1940 til 1944. Lengst af voru þar tveir menn en þegar frá leið var þar aðeins einn maður. Varðskýli höfðu þeir annað úti við Ker þaðan sem þeir gátu fylgst með skipaferðum og mátti þaðan oft sjá og heyra sjóorrustur.

Stefán og Erling komu í Húseyjarsandi

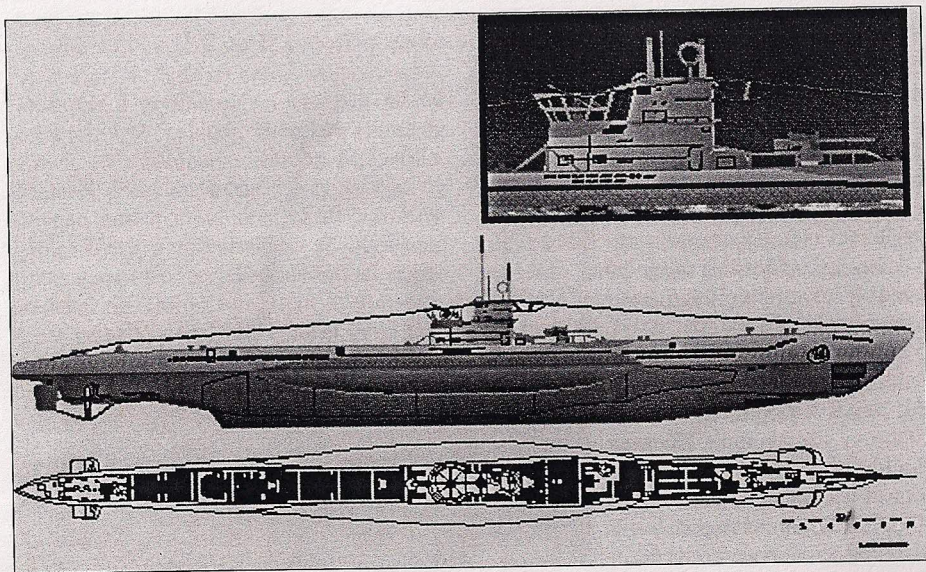


Timburskipið á strandstað.

Ljós.: Ragnar Magnússon.

dögum eftir strandið og syntu þeir frá Húseyjarsandi út í flakið og var það talið þó nokkuð afrek, fyrst að synda í ísköldum sjónum um hávetur og svo að klifra upp í flakið. Að vísu voru slitin stöng og vírar utan á síðum þess. Þeir höfðu ekki langa dvöl þar en fóru þó um allt flakið en til þess var förin farin að Erling gæti gefið yfirmönnum sínum skýrslu um flakið. Yfirmenn hans voru í breska sjóhernum sem hafði aðsetur á Seyðisfirði. Þótt bandaríski herinn tæki við vörnum Íslands af breska hernum, og aðstöðu þeirri sem þeir höfðu komið sér upp, afhentu Bretarnir ekki flota-höfnina á Seyðisfirði og dvöldu þar til stríðsloka.

Það þótti mikið hreystiverk að synda út



Kafbáturinn U-255 var smíðaður í Wegesacker Werft, Bremen-Vegesack. Hann var sjósettur 21. desember 1940. Hann fór sína jómfrúrförð 29. nóvember 1941. Skipherrna var Kptlt. Reinhart Recke (riddarakross-beri) og var hann enn stjórnandi hans í þeirri ferð sem hann skaut á Richard Bland. Um þetta leyti tilheyrði U-255 11. flotadeild (Flotilla) þýska kafbátaflotans, en sú flotadeild hafði þá aðsetur í Bergen í Noregi. U-255 var framvörður 19 kafbáta á þessum tíma. Honum tókst á líftíma sínum (29. nóv. 1941 til 13. des. 1945) að sökkva 12 skipum, þar af var bandarískur tundurspillir, USS Leopold (1200 tonn). Samtals voru þessi 12 skip 55.073 tonn að stærð.

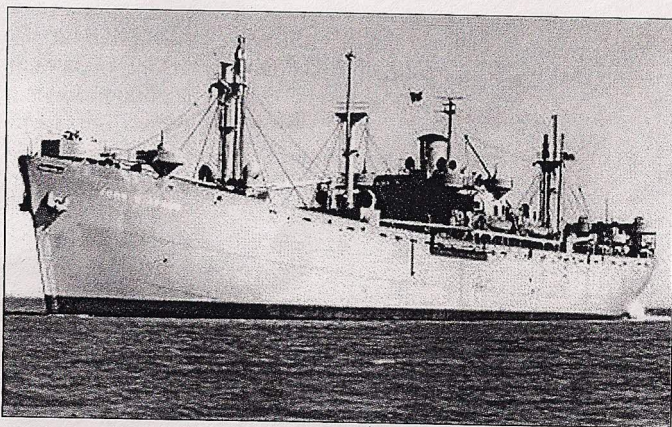
Ellefta flotadeild athafnaði sig mestan tímann (frá 15. maí 1942 og fram í sept. 1944) í Norður-Íshafinu og þá aðallega gegn PQ skipalestunum. U-255 var af gerðinni VIIC en af þeirri gerð smíðuðu Þjóðverjar 52 báta. Við uppgjöf Þjóðverja í maí 1945 var farið með U-255 til Loch Eriboll og sökk 13. desember 1945 ásamt ca 100 öðrum kafbátum (norður af Bretlandseyjum).

í skipið en þó enn meira að synda aftur í land. Það var á móti stríðum straumi Fljótanna enda reyndi það mjög á Norðmanninn, sem var ekki vanur volkinu í köldum sjónum blönduðum jökulvatni um hávetur, enda fór það svo að Stefán þurfti að hjálpa Erling síðasta spölinn í land. Það vildi þeim til happs að Húseyingar voru staddir úti á Sandi með hest og sleða. Var Erling komið upp á sleðann og förinni flýtt heim í Húsey, þar var vel tekið á móti þeim. Hlúð var sérstaklega að Erling sem hressstítt bæði fljótt og vel.

Nokkrum dögum síðar komu hermenn úr bandaríska hernum á Reyðarfirði á vélbátnum Birki SU 519 frá Eskifirði. Unnu þeir tvo daga við að losa byssur og spil af flakinu og koma því um borð í Birki. Að því loknu sigldu þeir með feng sinn til Reyðarfjarðar og sáu ekki meira í námunda við skipsflakið.

Það mun ekki hafa verið mikil umferð í kringum flakið næstu vikurnar að undanskildum ferðum þeirra Sleðbrjótsbræðra, Geirs og Sigurðar Stefánssona, en þeir ku hafa skroppið út í flakið á árabáti sem

Björgvin Vigfússon á Ketilsstöðum lánaði þeim. Fyrsta ferðin sem þeir bræður fóru var eingöngu könnunarleiðangur, aðeins lit-ið á strandið í nálægð og lítið var um „björg-un“ í þeirri ferð enda höfðu þeir engin verk-færi með sér. Þeir munu þó hafa hirt nokkrar spýtur á floti og haft þær með í land og greitt með þeim bátslánið.



Systurskip Richard Bland, eitt af 385 Libertyskipum sem smíðuð voru í Bethlehem-Fairfield Shipyard skipasmíðastöðinni í New Jersey.

Það var svo ekki fyrr en 3. maí sem Borgfirðingar fóru í sinn fyrsta könnunarleiðangur. Klifruðu þeir upp stjórnbordssíðuna þótt örðugra væri það en að klifa upp bakbordsmegin. En þeir vissu af hermönnum á Ketilsstöðum og voru ekki í neins leyfi við væntanlega „björgun“. Þegar um bord var komið var flakið kannað, meðal annars var verkstæði bátsmanns heimsótt en það var frammi í stafni.

Talið var að þeir hafi haft einhverja minjagripa með sér í land sem var þó ekki orð á gerandi. Þórður Jónsson frá Borgarfirði kveðst hafa séð útbúnað innan á byrðingi skipsins sem hann telur að muni hafa verið til varnar segulmagnstundurduflum, voru það járnstokkar sem í voru blýhúðaðir rafstrengir.

Eftir þessa fyrstu ferð Borgfirðinganna, sem aðeins var könnunarleiðangur, réðu þeir ráðum sínum um hvernig staðið skyldi að „björgun“ timbursins úr Richard Bland. Kom þeim saman um að þegar vel viðraði við Héraðssand borgaði sig betur að róa til timburs en fiskjar.

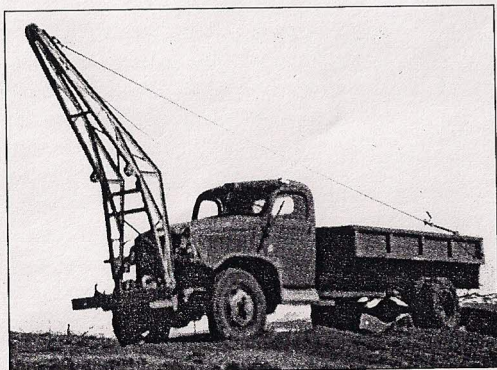
Nú hófst „björgunin“ af eins miklum krafti og veður leyfði, bæði frá sjó og landi.

Hjaltastaðarþinghármenn söfnuðu liði og náðu þó nokkru í land. Þeir reru út með tóg og bundu saman planka í fleka sem karlar uppi á sandi toguðu til sín.

Borgfirðingar hlóðu trillur sínar og sigldu með timbrið heim. Þegar best viðraði og vel stóð á falli hnýttu þeir timbur saman í fleka og drógu þá heim.

Svo var það dag nokkurn snemma í júní að Borgfirðingar höfðu róið til timburs að til þeirra kom stór bátur, Stella NK 64, og var þar kominn Guðmundur Sigfússon kaupmaður frá Neskaupstað. Hann bauð Borgfirðingum að flytja fyrir þá timbur til Borgarfjarðar. Var nú keppst við að hlaða Stellu og að því loknu var einn Borgfirðingur sendur með Stellu til Borgarfjarðar en hinir hlóðu trillur sínar og að svo búnu héldu þeir heim. Stella sigldi til Borgarfjarðar og setti manninn í land en sigldi síðan með timbrið til Neskaupstaðar.

Eftir þessa uppakomu var boð látið út ganga þess efnis að öllum væri óheimilt að hirða spýtur úr Richard Bland því að eigendur timbursins væru: Kaupfélag Borgarfjarðar, Borgarfirði, Kaupfélag Héraðsbúa,



Hertrúkkur Vignis Brynjólfssonar.

Ljósm. frá Ásdísi Þórðardóttur.

Reyðarfirði og Guðmundur Sigfússon kaupmaður, Neskaupstað. „Eigendurnir“ fóru fljótlega upp úr þessu að láta heyra í sér. Þeir hótuðu „björgunarmönnum“ stefnu, skiluðu þeir ekki timbrinu eða greiddu fyrir það. Þorsteinn Jónsson, kaupfélagsstjóri, hringdi til dæmis í Geir á Sleðbrjóti og bar upp á hann stuld á timbri og hótadi honum stefnu. Geir aftur á móti hélt því fram að það timbur sem komið væri í Sleðbrjót hefði allt rekið á Sleðbrjótssand og kvaðst ekki þurfa að skila honum reka af þeim sandi. Seinna hittust þeir Geir og Þorsteinn niðri á Reyðarfirði og vildi Þorsteinn þá að þeir mættust óstefindir hjá sýslumanni en Geir kvaðst ekki mæta óstefindur en stefndur skyldi hann mæta honum. Féll Þorsteinn þá frá málinu.

Á Borgarfirði urðu viðskipti trillukarla og kaupfélagsstjórnar eins og segir í fundargerð stjórnar Kaupfélags Borgarfjarðar frá 20. febrúar 1945, í 5. grein: „Formaður (Þorsteinn Sigfússon, Sandbrekku) lagði fram erindi frá nokkrum Borgfirðingum, sem flutt höfðu timbur úr strandskipinu við Jökulsárós (sem er að nokkrum hluta eign K.B.E.), þar sem þeir krefjast þess að Kaupfélagið sanni þeim eignarrétt sinn að skipinu og timbrinu.“

Út af erindi þessu gerði fundurinn svofellda ályktun:

„Þar sem ekki er verslunarvenja að krefja verslanir um eignarheimild á vörum þeim er þær versla með eða því er þær hafa með höndum, og lögum samkvæmt eru verslanir bókhaldsskyldar og því aðgangur að því bókhaldi fyrir hin opinberu stjórnvöld hvenær sem þau sjá ástæðu til, þá sér fundurinn ekki ástæðu til að verða við ofangreindri kröfu. Hins vegar vill fundurinn benda hlutaðeigendum á það að ef þeir véfengja eignarrétt félagsins á timbrinu, geta þeir leitað sér upplýsinga hjá sýslumanni Norður-Múlasýslu, sem mun geta gefið upplýsingar um eignarheimildina.

Að sjálfsögðu felur innkaupasamningurinn ekki í sér nein ákvæði um það hvort kaupfélagið greiði stóran eða smáan hlut fyrir björgun á timbrinu.“ Framkvæmdastjóra var falið að birta hlutaðeigendum ályktun þessa.

Í 3. grein sama fundar segir að fundurinn ákveði að 3.000 króna framlag „félagsins til lendingar bóta skuli greiddar úr „Strandtimburreikningi“.“ En í svo nefndum Timburkaupareikningi frá árinu 1944 sést ofangreind upphæð færð til skuldar þann 31/12 1944, með skýringu, „Lendingabætur c/o Borgarfjarðarhreppur“.

Fléiru var „bjargað“ úr flakinu en timbri og þar helst að telja ýmsa málma. Að undanskildu járnri var nokkuð af dýrari málum svo sem blýi og eir. Eins og áður er komið fram í viðtali við Þórð Jónsson frá Borgarfirði voru stokkar fullir af blýhúðum eirköplum innan á byrðingnum niðri við neðra þilfar hringinn í kring í flakinu og rúmlega það, þar sem dræsur löfðu aftur úr stokkunum í sjó niður.

Það sagði mér Bragi Þ. Sigurðsson frá Sólbakka í Borgarfirði, nú til heimilis á Saudárkróki, að hann hefði farið nokkrar ferðir með föður sínum, Sigurði Jónssyni,

og Árna Einarssyni frá Hólalandi, og hafði hann með sér járnsgög og fleiri verkfæri í því augnamiði að hirða góðmálma og að hans sögn eignaðist hann sinn fyrsta pening fyrir sölu á þessum málum. Þeir feðgar gerðu sökkur úr blýinu og brenndu einangrunina utan af eirvínnum og bræddu síðan eirinn og seldu hann stóru smiðjunum í Reykjavík, Héðni og Hamri. Stóra gatið sem skorið var á síðu flaksins telur hann að hermennirnir

sem hirtu byssurnar hafi skorið. Aftur á móti hafi faðir hans skorið gat á neðra þil-farið til að komast að timbrinu í neðri lestum.

Kunnugt er mér um leiðangur sem farinn var til að ná í smíðajárn og ætla ég að birta hér orðréttu sögu Ástvaldar A. Kristóferssonar af æfintýraferð hans og Péturs Blöndal bróður hans og gef ég honum orðið.

„Sumarið 1948 þegar eg fór að vinna með Pétri bróður mínum við járnsmíðar hér á Seyðisfirði voru aðstæður til slíkrar starfsemi að ýmsu leyti erfiðar. Eitt af vandræðunum var stöðugur skortur á efni. Stálframleiðsla heimsins var öll í molum eftir stríðið og innflutningur á nánast öllu efni til iðnaðar háður innflutningsleyfum. Samkeppni var því hörð um það litla sem fáanlegt var af járn og öll spjót höfð úti í þeirri baráttu. Steinþór Eiríksson var þá byrjaður með verkstæði á Egilsstöðum og var hann að sjálfsögðu í sömu stálvandræðum og við.

Síðla sumars 1950 kom það upp í samráði við Steinþór að úti við Héraðssanda lægi strandað skip, eða réttara sagt skipshluti, frá stríðsárunum. Þetta var flutningaskip sem að mig minnir varð fyrir tundurdufli eða tundurskeyti frá kaþbáti norður við Langanes og hreinlega skarst sundur í miðju. Vegna þess að skipið var fulllestað af timbri sökk framhluti þess ekki heldur velktist fyrir vindi og sjóum suður með landi og hafnaði uppi á Héraðssöndum. Þar var hluti timburfarmsins hirtur bæði úr skipsflakinu og sem reki á fjörum. Nú hafði Steinþór fengið þá hugmynd að fara um borð í skipsflakið með logskurðartæki og skera niður það sem hægt væri af skroknum ofansjávar og komast þannig yfir smíðajárn sem ekki væri háð neinum skömmunarseðlum eða opinberum leyfum. En þar sem hann var vanbúinn bæði af tækjum og mannafla vildi hann fá okkur í samvinnu um þetta fyrirtæki. Þetta varð svo að ráði að snemma hausti 1950 var látið til skara skríða. Við Pétur fórum báðir í þetta og sem fararskjóta höfðum við gamlan Dodge Weapon, ættaðan frá hernum, sem við höfðum fyrir nokkru eignast. Þessi bíll, sem alla jafna gekk undir nafninu „Gudda“, var fjórhjóladrifinn 3/4 tonna vörubíll með nokkuð góðu húsi yfir pallinum. Þar komum við fyrir tækjum okkar og tólum. Fyrst og fremst gasskurðartækjum og nokkrum birgðum af gas- og súrlöskum; sleggjur og slaghamra og spennijárn og járnkarla og sömuleiðis plötubvingur og vírstroffur, tóg og taliur. Síðan að sjálfsögðu svefnpoka og einhverjar matarbirgðir, því hugmyndin var að þetta tæki einhverja daga.

Síðan var haldið upp yfir Fjarðarheiði og út á Héraðssanda. Við vissum að Steinþór var farinn nokkru á undan okkur og fundum slóð eftir hann út á sandinn skammt norðan við Selfljótið. Slóðin lá þar allt austur að sjó og síðan norður með fjöruborðinu allt norður að ósum Héraðsvatna og Jökulsár. Þær komu þarna saman í einum ósi bak við

dálitinn sandtanga. Og þarna nánast í miðjum árflaumnum, um það bil tvö til þrjú hundruð metra uppi í ósnum, lá skipsflakið og sneri lestum móti beljandi ánni. Skipið stóð nokkurnveginn rétt á kilinum en hallaði þó dálítið frá okkur til norðurs. Steinpór var þarna kominn og hafði þegar kannað aðstæður. Með honum í för var Vignir Brynjólfsson og komu þeir á stórum hertrukk sem Vignir átti og höfðu með sér litla áraskektu. Trukkurinn var með spil á framstuðaranum og hugmyndin var að strengja vír af spilinu út í frammastrið á skipinu, sem stóð uppi að mestu, og draga flöskurnar eftir vírnunum út í skipið og síðan járníð sömu leið til baka.

Fyrsta mál var því að fara út í skipið með tóg og draga út vírin og festa hann í skipið. Steinpór hafði einhverja reynslu af að fara með bát í árstraumi og hafði þegar farið eina ferð út í skipið. Hann var því sjálfkjörinn stýrimaður en við Pétur bara farþegar. Svo stóð á að lágsjávað var og því bullandi útfall til viðbótar við þungan og stríðan árstrauminn. Við drösluðum því bátskelinni fyrst góðan spöl upp með fljótinu til að eiga fyrir rekinu og svo var lagt í hann með Steinpór undir árum. Jafnskjótt og komið var út í strenginn rauk báturinn á fljúgandi ferð og stefndi beint upp í gapandi ginið á skips-skrokknum, sem var sundurtættur og undinn og snúinn eftir heljarafli sprengingarinnar. Eg man enn hvernig eg horfði með skelfingu á þetta skrímsli koma þjótandi á móti okkur, alveg sannfærður um að mín biði hér hroðalegasti dauðdagi.

En Steinpór glotti bara stórkarlalega og hafði greinilega gaman af. Og viti menn. Þegar báturinn átti nokkra metra ofarna að skipinu snarstoppaði hann vegna frákastsins og Steinpór mátti róa af öllum mætti til að ná flakinu. Allt gekk síðan eftir áætlun. Við drógum vírin út og festum hann í mastrið. Festum einnig upp blökk í skipið og settum lausa blökk á vírin með dráttartaug í land og yfir föstu blökkina í skipinu. Til þess að draga lausu blökkina að og frá skipinu höfðum við komið Guddunni fyrir við hlið truksins og notuðum hana fyrir spil. Við tékkuðum hana upp á búkka, tókum dekkið af öðru afturhjólinu og notuðum felguna fyrir spilkopp. Með því að hafa bíllinn ýmist í áfram- eða afturábak gír gátum við dregið lausu blökkina bæði út í skip og að landi og þetta gekk eins og í sögu.

Við drógum gastækin og önnur verkfæri út í skip og byrjuðum að skera. Skipið lá það djúpt í vatni og sandi að gólf millilestarinnar var rétt ofan vatns. Við gátum því komist að skilrúmunum í lestinni og dekki og einhverjum yfirbyggingum ofan dekkis.

Frekar var þetta seinunnið. Járnið var þakið ryði og málningarleifum og það var vont að skera það. Það tók okkur nálægt viku að nota upp þær gasbyrgðir sem við höfðum og veðrið var leiðinlegt þegar á leið, rigning og vindur og brimgarðurinn náði inn að skipinu. En við vorum líka komnir með töluverða hrúgu af járnadrasli.

Síðasta morguninn var svo hvasst og mikið öldurót við skipið að ekki var viðlit að komast út að því á bátskriflinu. Við drógum okkur því út í stroffu á dráttarblökkinni og drifum í að hala í land það sem eftir var af lausu járn og síðan verkfærin. Þegar við vorum að draga í land síðasta gashylkið fór eitthvað úrskeiðis og hylkið losnaði úr dráttarblökkinni og hvarf í öldurótið. Það var ekki laust við að við höfðum með hálfgerðum hrolli á eftir því í hafið, röðin var sem sé komin að okkur að fara í land. Um annað var ekki að ræða og við Pétur drifum okkur í þetta og skildum Steinpór einan eftir.

Eftir að veðrið versnaði um morguninn var útséð að við myndum ekki ná í land vírnum af trukkspilinu sem festur var í mastrið á skipinu en Steinþóri fannst það ekki ná nokkurri átt að skilja líka eftir blökkina sem fest var í skipið. Hann hafði því ákveðið að losa hana og láta okkur draga hana í land á lausu blökkinni. Þegar við Pétur vorum komnir í land klifraði hann upp á smáþrep á mastriinu þar sem blökkinn var fest, losaði hana og festi við dráttartogið, sem hann hafði losað frá lausu blökkinni og við drógum draslið í land.

Síðan festi hann stroffu í lausu blökkina, settist í hana og lét sig vaða fram af syllunni. Vírinn var festur það hátt uppi í mastriinu að hann hallaði verulega niður framan af leiðinni til lands og Steinþór rauk því af stað eins og ör af boga en síðasta spólinn varð hann að draga sig áfram eftir vírnum. Við önduðum stórum léttara þegar við höfðum hann upp á þurru landi en honum fannst þetta stórgaman allt saman. Steinþór var í eðli sínu mikill æfintýramaður og var fyrst í essi sínu ef hann þurfti að fást við eitthvað verulega glæfralegt og tvísýnt og virtist þá gjörsamlega óttalaus.

Við tókum svo saman þjónkur okkar og höldum heim á leið. Það efni sem við öfluðum okkur þarna með ærinni fyrirhöfn þætti lélegur fengur í dag og færi áreiðanlega beint á brotajárnsaugana. En á sínum tíma var þetta happafengur og kom allt að góðum notum. Auk þess var þetta hálfgerð ævintýri og ágæt tilbreyting frá daglega amstrinu.

Á leiðinni heim yfir sandinn lentum við Pétur í dálítið spaugilegum kringumstæðum. Trukkurinn, og með honum Steinþór og Vignir, fór nokkru á undan okkur og við þræddum síðan slóð þeirra eftir sandinum. Trukkurinn var þunghlaðinn af járnadrasli og gerði djúpa slóð í sandinn. Guddan okkar var líka vel hlaðin og þræddi af sjálfu sér slóðina löturhægt á fyrsta gir. Nú er það svo að sjórinn ber margt forvitnilegt upp á sandana og við Pétur stóðumst ekki alla þá dýrgripir sem við þóttumst sjá í kringum okkur. Við stukkum báðir út og létum Gudduna um að rölja áfram, en hlupum sjálfir út á sand í fjársjóðsleit.

Þurr sandur er afar þungfær farartækjum á hjólum en blautur sandur aftur á móti býsna fastur fyrir og langt um léttari yfirferðar. Og allt í einu varð fyrir Guddunni blautur og fastur sandkaflir og hún tók á sprett eins og kálfur á vordegi. Við tókum auðvitað sprettinn á eftir henni en við vorum ærið þungfærir, mikið klæddir og í klofstígvelum. Það mátti hreint ekki tæpara standa. Þegar við loksins náðum bílskömminni vorum við svo gjörsamlega úttaugaðir að við gátum rétt skrðið upp í sætið stynjandi og bölvandi. Á eftir var þetta reyndar ágætur lokahnykkur á skemmtilegu ævintýri.“

[Eftir áður óbirtu handriti Ástvaldar A. Kristóferssonar]

En ekki var endalaust hægt að „bjarga“ úr Richard Bland. Smásaman grófst hann í sand. Ekki er heldur vitað til að hinir svokölluðu eigendur farmsins hafi gert út leiðangra til að hirða „eign“ sína. Aftur á móti munu þeir hafa skattlagt þá sem

„björguðu“ timbri. Húseyjarbændur munu þó hafa fengið björgunarlaun af því timbri sem rak upp á þeirra land.

Það mun svo hafa verið á haustmánuðum 1962 sem skipið hvarf sjónum

manna. Það brimar oft við Héraðssand og verður þá mikið um sandflutninga þegar þannig viðrar á ósinn og flytur sandinn til um nokkra tugi og jafnvel nokkur hundruð metra. Þegar skipshlutinn endanlega hvarf í sandinn mun ósinn hafa grafið undan honum og hann oltið.

En hver veit nema einhvern tíma eigi hann eftir að sjást aftur og þá kominn á fast land. Enginn veit hver áhrif það kann að hafa á Löginn og Héraðssanda þegar landdrekkingjendum hefur tekist að flytja flest austfirsk jökulvötn í Löginn. Né heldur hver veðurfasleg áhrif það kann að hafa á gróður og mannlíf á Héraði.

Ég vil að endingu þakka öllum þeim sem aðstoðuðu mig við samantekt þessa

efnis: Árna Halldórssyni og eiginkonu hans, Stefánný Níelsdóttur frá Húsey, en hún gaf mér mynd af flakinu, Geir Stefánsyni á Sleðbrjót þakka ég alla aðstoð. Stefáni Jónssyni frá Torfastöðum, Ragnari Magnússyni og Erni Þorleifssyni frá Húsey, Guðmari Ragnarssyni frá Hóli, Guttormi Sigbjarnarsyni frá Rauðholti svo og Borgfirðingunum Ármanni Halldórssyni, Sigurði Ó. Pálssyni, Þórði Jónssyni, Sigursteini Jóhannssyni, Sólbakkabræðrum; Braga og Jóni Sigurðssonum, Hilmari Snorrasyni, skipstjóra og skólastjóra Björgunarskóla Slysavarnafélagsins, svo og öllum þeim öðrum sem hafa frætt mig um þetta efni.