

Skibet, der førte dansk flag og danske nationalitetsmærker, havde passeret Færøerne den 17. juni... Ivigtuts fører, Kaptajn F. Hansen, har forklaret, at han var gået til køjs, efter kort forinden at have set Vidarø tværs. Middagsobservationen den 18. juni blev foretaget af 2den styrmand Strømberg og gav 62° 17' nordlig bredde. Klokkeren 4.30 om eftermiddagen tog 1ste Styrmand en længdeobservation, mens kaptajnen aflæste kronometeret. Det gjaldt jo om at få sikkerhed for, at man ikke løb ind i den farlige spærrezone. Ved midnat, da Iviglut blev stoppet af en tysk undervandsbåd, var positionen 62° 8' nordlig Br. og 0° 8' vestlig Længde. 2den styrmand havde vagten og forklarede, at han fik øje på undervandsbåden, som uden at give noget som helst signal affyrede fire skud mod Iviglut hvorefter den dykkede. Maskinen blev straks stoppet og sejlene brasret bak (red: man tog vinden ud af sejlene). Kaptajnen blev varskoet, frivagten purret ud (red. vækket) og jollen hurtigt sat i vandet, bemanded med styrmand Ibsen og to mand for at ro over til undervandsbåden med skibspapirerne, når den viste sig. Først efter en halv times forløb kom periskopet til syne agten for skibet, og man roede straks henimod det, men ubåden sejlede videre, til den kom tværs af Iviglut på bagbords side, og i det samme affyredes uden varsel en torpedo, som dog til alt held gik under skibets køl. Man var klar over, at det gjaldt livet, og i en fart sættes styrbords redningsbåd i vandet. Man ville også have sat bagbords båd ud, men nåede det ikke, for kort efter, at torpedoen var affyret, kom ubåden op og begyndte at beskyde skibet med granater. Inden alle endnu havde nået at komme i båden, var Iviglut blevet ramt tre gange, og under bestræbelserne for at komme fri af skibet, var båden flere gange ved at blive ramt. Da besætningen uden uheld var kommet et stykke bort fra skibet, fordelte man sig i de to både, så der kom 9 mand i redningsbåden og 7 i jollen. Alt imens vedblev ubåden at skyde på Iviglut, og fra klokken 6.55 til klokken 8.10 affyredes ca. 75 granater mod det smukke gamle skib, før det endelig bøjede sig for den væbnede overmagt og sank. Så forsvandt ubåden efter vel udført arbejde og overlod de skibbrudne til deres skæbne. Der blev nu sat sejl på redningsbåden, og jollen taget på slæb. Vejret var fint... .. i jollen måtte man ro med to årer, så farten blev naturligvis ikke stor, men i sorgen over at have mistet det gode gamle skib var det den reddede besætning en stor opmuntring, at ingen havde sat livet til. Onsdag den 20. var det stille vejr, og man roede nu i begge både. Der var stadig intet skib at se. Torsdag morgen friskede det op med nordlig vind, og sejlet blev sat på redningsbåden, mens man i jollen hjalp til med årerne. Det faldt i med regnbyger, og de reddede mænd blev gennemvåde. Endelig fik de om eftermiddagen øje på en sejler i læ og styrede ned mod den. Bådene blev frigjort fra hinanden, for at redningsbåden kunne nå skibet først. Den nåede frem ved 6-tiden, og jollen en halv time senere. Sejleren var den svenske fiskekutter Sunbeam af Grynsund, og her fik de skibbrudne den bedst tænkelige behandling, tørre klæder, mad og lune køjer. En halv time senere blæste det op fra sydøst med storm og diset vejr, som dog klarede i løbet af natten. Klokkeren 5 Morgen den 22. juni nåedes Florø, hvor Ivigtuts besætning blev indlogeret på et hotel, indtil hjemrejsen kunne finde sted. En sådan beretning lyder måske ikke af meget, gengivet med søfolks jævne ord, men de mennesker, der selv har oplevet krigens tragedier på havet, forstår den nervøse spænding, krigsårenes sømænd var udsat for, når de så deres skib blive sendt til bunds og siden kæmpede for at redde det dyrebareste, de ejede: Livet!

(fra: Den danske sømand under de to verdenskrige 1914-1918 og 1939-1945, Samlerens Forlag, 1946. Bearbejdet)