

Capten Harry Roberts, Moelfre 1886-1976

Dr Huw Lewis Roberts #4063

Ganed fy nhaid Harry Roberts ym Moelfre, Ynys Môn, yn 1886. Ef oedd y pumed o wyt h o blant, saith o fechgyn ac un ferch. Fel y mwyafrif o wyr y pentref, morwyr oedd ei dad a'i daid, ac fel pedwar o'i frod yr, i'r môr aeth Harry. Dyma dipyn o'i hanes yn ystod blynnyddoedd cyntaf y ganrif ddiwethaf, yn ogystal â dau o'i frod yr, John, yr hynaf a aned yn 1876, a Lewis, yr ieuengaf a aned yn 1897.

Yn 15 oed yn 1901, ymunodd Harry fel 'hogyn' â smack fechan, gyda John ei frawd yn feistr arni. Ymhen pum mlynedd roedd wedi gweithio ei ffordd i fyny i fod yn feistr ar ketch fechan, y 'Sarah', (isod) yn tradio hyd arfordir Gogledd Cymru, gan amlaf yn llwytho i gefyl a throl ar draeth, rhwng dau lanw.



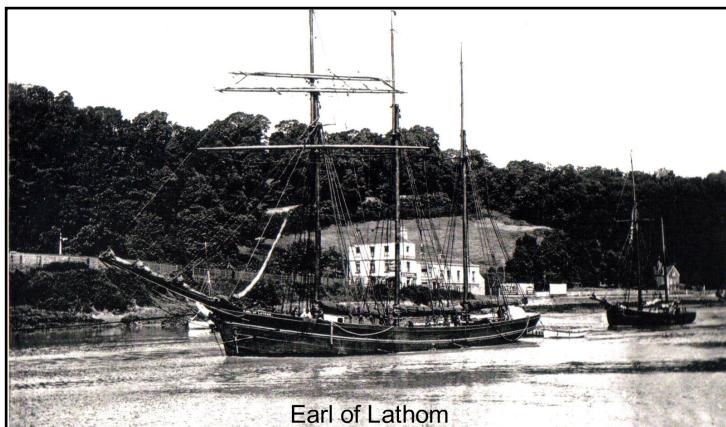
Yn 1908, treuliodd amser yn Lerpwl yn gweithio am ei docyn 'mate' ond, fel llawer o feistri llongau hwylio bychain arfordirol, doedd ganddo ddim ticed 'capten'. Cyn cael cyfrifoldeb am long, rhaid oedd pasio'r 'clwb' - clwb Insiwrans lleol, gan ateb cwestiynau manwl ymarferol gan bedwar neu bump o gapteiniaid profiadol.

Bu'n feistr ar sawl schooner o Connahs Quay, hyd at 1912, pan basiodd y clwb i fod yn feistr ar yr *Earl of Lathom*, sgwner tri mast. Llong nobl, wedi'i hadeiladu yn 1885, yn 95 troedfedd o hyd, yn debyg iawn i'r 'Kathleen & May' a adeiladwyd yn yr un iard, ac sydd yn dal i hwylio hyd heddiw. Tra-

dio o gwmpas Prydain, gogledd Ffrainc a'r Almaen ydoedd. Priododd Harry â merch o'r pentref, Lizzie, hithau yn ferch i capten, a threulio eu mis mêl ar yr *Earl of Lathom* yn 1912. Yn y llun gwelir hi yn cael ei thou i fyny'r Avon tua Bristol, llong wrth gwrs yn hollo ddi-beiriant, fel yng ngeiriau J Glynn Davies yn ei gân 'Llongau Caernarfon' - 'toc daw stemar bach i'w thou'. Daliwr sylw ar y cwch bach rhywo gwyn tu ôl iddi, daw yn bwysig yn nes ymlaen yn yr hanes. Bu Taid yn feistr arni am dair blynedd ond erbyn dechrau 1915, y Rhyfel Mawr yn 6 mis oed, ac heb orffen erbyn y Nadolig, penderfynodd, fel oedd y tueddiad cyffredinol, i symud i stemar. Ond yn syth daeth capten arall o Foelfre ar yr hen sgwner, Thomas Owen Jones, un o gyfoedion ysgol Taid, ac wrth gwrs, fel oedd y patrwm, y mwyafrif o'r criw o 4 neu 5 yn hanu o ardal Moelfre. Ar y 5ed o Fai 1915 roedd yn hwylio ger arfordir de Iwerddon, o Connah's Quay i Limerick efo llwyth o frics.

Amser digon hesp oedd Kapitänleutnant Walther Schweiger, a'i griw, ar yr U20, wedi ei gael wrth wneud eu ffordd tua Môr Iwerddon, wedi dod 'north about' o'r Almaen ac i lawr arf-ordir gorllewinol Iwerddon. Yn 30 oed, o deulu parchus o Berlin, roedd wedi ymuno â llynges ei wlad yn 18 oed, wedi disgrifiadur yn ei yrfa, ac yn gapten yr U20 yn 1914.

Pnawn distaw a dipyn yn niwliog oedd y 5ed o Fai, y pump aelod o griw yr Earl of Lathom yn eitha segur ac yn chwibianu am awel. Dychmygwch y braw, pan o'r gwyll, cododd yr U20 o'r dyfroedd. Yn y cyfnod yma o'r rhyfel cadwai y mwyafrif o'r U boats at be' elwid yn 'Prize Rules', gan roi rhybudd o ychydig funudau i griw llong fasnach, ddi-arfog, ddianc mewn cwch bach cyn i'r llong gael ei suddo.



Earl of Lathom

Sgrialodd Tom Jones a'i griw o hogia Moelfre i'r cwch bach rhywo gwyn, gorfol rhoi papurau'r llong i'r U boat ac yna rhywo i ffwrdd tra saethwyd yr hen sgwner a'i suddo hi a'i llwyth o frics i waelod y môr.

Bu Tom Jones a'i griw yn lwcus a chael eu hachub gan gwch pysgota ymhen ychydig o oriau. Clywais hanesyn amdanyst ym y cwch rhywo. Cyn y rhyfel bu trâd prysur rhwng Porthmadog a'r Almaen, Hamburg yn enwedig. Roedd Tom Jones wedi prynu watch boced yno ers blynnyddoedd ac yn meddwl y byd ohoni. Yn ei siomiant a'i wyltineb am golli ei long, hyrddiodd y watch i'r môr, gan ddweud nad oedd byth eisiau gweld dim byd 'blydi Jerman' eto!

Ni wastraffodd Kapitänleutnant Schweiger dorpedo ar yr hen sgwner, ond ddau ddiwrnod yn ddiweddarach defnyddiwyd un torpedo i suddo un o longau mwyaf y cyfnod, llong White Star Cunard, y 'Lusitania' efo colled o dros fil o fywydau, yn cynnwys dros gant o Americanwyr. Suddodd o fewn



Kapitänleutnant Walther Schweiger

deunaw munud, gydag ail ffrwydrad yn fuan ar ôl y cyntaf, yn debyg oherwydd llwch glo i'r boiler, ond bu cryn gwestiynu oedd hi yn cario arfau a ffrwydron rhyfel. Heb os, bu'r digwyddiad yn ffactor bwysig i ddwyn perswâd ar yr Unol Daleithiau i ymuno â Phrydain a Ffrainc yn erbyn yr Almaen.

Ffarweliodd Taid â llongau hwylio yn nechrau 1915, fel gwnaeth sawl morwr arall yn ystod y Rhyfel. Heblaw am Borthmadog, roedd adeiladu llongau hwylio arfordirol wedi dirwyn i ben erbyn tua 1880, a cholledion oherwydd y rhyfel yn cael effaith fawr ar nifer y sgnwers a'r ketches arfordirol. Erbyn 1917 roedd ymgrych llongau tanfor yr Almaen wedi dod â Phrydain ar ei

All the News That's Fit to Print."

The New York Times.

THE WEATHER

LUSITANIA SUNK BY A SUBMARINE, PROBABLY 1,000 DEAD; TWICE TORPEDOED OFF IRISH COAST; SINKS IN 15 MINUTES; AMERICANS ABOARD INCLUDED VANDERBILT AND FROHMAN; WASHINGTON BELIEVES THAT A GRAVE CRISIS IS AT HAND

SHOCKS THE PRESIDENT
Washington Deeply Stricken by Disaster and Fears a Crisis

BULLETS AT WHITE HOUSE
When Roads Then Closed, but Is Since on the Return's Course

HUROR OF CONGRESS CALL
Last of Lunatic Recalls from "Terror of the Atlantic" Days

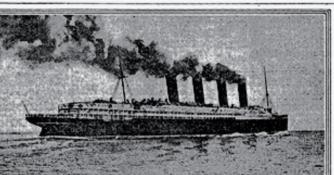
CAPITAL FULL OF RUMORS
Reports That Lives May Be Lost Were Before Actual War

Rumors Call It An Act of Peace

"I do not know enough of the situation to say whether it makes any further comment necessary," he said.

"I can only repeat what I said before, that the Lusitania was attacked.

"I do not know enough of the situation to say whether it makes any further comment necessary," he said.



THE LOST CUNARD STEAMSHIP LUSITANIA
Cunard Office Here Besieged for News;
Loss of the Lusitania Fills London With Horror and Utter Amazement

Admiralty Pan-Europe
On River Clyde

LONDON, May 8.—It is believed that the submarine which torpedoed the Lusitania was an American.

"I do not know enough of the situation to say whether it makes any further comment necessary," he said.

"I can only repeat what I said before, that the Lusitania was attacked.

"I do not know enough of the situation to say whether it makes any further comment necessary," he said.

SOON READ TAKEN ABOARD

Several Hundred Survivors at Queenstown and Kinsale

STEAMBOAT DISASTER

One Thousand Deaths in the
Dreadful Liner's Sink. Another
into the Engine Room.

BOATS PROBABLY LOWERED

Not Ship Given So Quickly
Many Must Have Gone with Her
Officers Reported Saved.

ATTACKED IN BROAD DAY

Passenger of Submarine-Hunting
Ship Said to Have Seen the
Ship Left New York

Nhaid, fel meistr ei long, ac yn gyfrifol am ei griw, yn gorfod wynebu y tri teulu yn eu galar, ar ddychwelyd adref i Foelfre.

Pwy tybed oedd yn gyfrifol am osod y mines ger Arklow? Un o nodweddion yr Almaenwyr oedd eu dymgwch i gadw cofnodion cywir am y cyfnod yma. Wedi peth ymchwil, mae'n fwy na thebyg mai yr U75, dan ofal Oberleutnant Johannes Lohs (isod) oedd yn gyfrifol. Ganed ef yn 1889 heb fod



gliniau bron. Wedi Brwydr Jutland yn 1916, er y colledion erchyll i lynges Prydain, bu gwarchae effeithiol i gadw llynges yr Almaen o'r môr. Yr U boats oedd yr unig arf oedd gan yr Almaen, ond yn dod yn arf eitha llwyddiannus. Rhwng Chwefror ac Ebrill 1917, suddwyd dros 500 o longau masnach Prydeinig, ar gyfartaedd o 13 bob dydd, tua diwedd Ebrill.

Nid ond wrth ddefnyddio torpedo neu wn dec oedd yr U boat yn creu dinistr. Adeiladwyd math o long danfor yn arbenigol i osod 'mines', 'Mine laying U boat', oedd yn gallu gollwng y 'mine' efo angor concrete ar waelod y môr a gwifenn i'w chadw o dan wyneb y dŵr. 'Contact mines', oedd ynt; ddaeth 'magnetic mines' ddim tan yr Ail Ryfel Byd. Yn naturiol, y lle mwyaf effeithiol i osod y mine oedd ardaloedd lle roedd llongau yn hwyllo, er enghraifft, yng nghyffiniau mynediad i harbwr prysur fel Lerpwl. Ym Môr Iwerddon, ger arfordir dwyreiniol

Iwerddon, mae patrwm o fanciaw tywod yn rhedeg gyferbyn â'r arfordir. Ar ddystyll y llanw, nid oedd digon o ddyfnder dŵr dros y banciau, ac felly roedd y sianelau rhygddyd yn ffodd naturiol i longau hwyllo. Yma wrth gwrs oedd y lle delfrydol i osod 'minefield'.

Daeth fy Nhaid yn gapten ar stemar newydd yn 1917, y 'Lynburn', yn perthyn i Workington. Dengys isod ei chwaer long, y 'Wynthburn' a fu'n tradio tan yr Ail Ryfel Byd. Sylwer ar y 'bridge' hollol agored, oedd yn nodweddiantol o stemars bach y cyfnod yma.



Ar 29 o Awst roedd y Lynburn ar fordaith o Cork i Workington efo llwyth o goed, pit props, i'w defnyddio ym mhyllau glo Cumbria. Ym Môr Iwerddon, ychydig i'r de o Arklow, roddynt yn dilyn sianel rhwng y banciau pan chwythwyd y llong i fyny. Roddynt wedi taro mine. Chwythwyd tri aelod o'i chriw oddi ar y 'bridge' agored i'r môr, un ohonynt oedd Taid, ond fe fu wyth arall foddi. Yn eu mysg roedd tri o fechgyn Moelfre, Lewis Roberts, 20 oed yr ail 'fate', brawd bach Taid, Owen Evans, 19 oed, eu cefnder [oedd yn prawd i daid yr hanesydd morwrol, y diweddar annwyl Rob Evans] ac Owen Williams 17 oed.

Llwyddodd Taid a'r ddu arall gadw'n fyw drwy ddal gafael ar y coed a chwythwyd i'r dŵr ac ar ôl rhai oriau fe'i hachubwyd gan Fad Achub Wicklow, dynion hynod o ddewr oedd yn barod i fynd allan i ganol 'minefield' i achub llongwyr. Dychmygwch fy

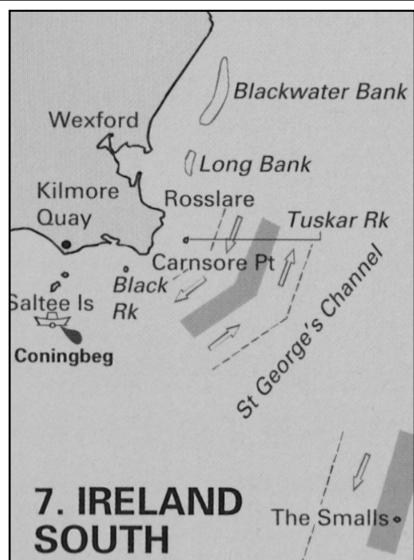
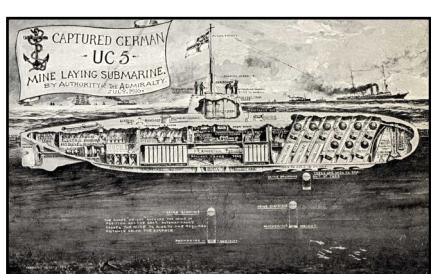
ymhell o Dresden yn Saxony, dros 200 milltir o'r môr. Ei swydd gyntaf oedd athro ysgol ond ymunodd â'r llynges yn 1909, ac erbyn 1915, roedd yn feistr ar yr U75. Yn drefnus a manwl, cadwod gofnod o'i waith ar siartiau yn dangos yn ofalus lleoliad pob mine. Gwnai hyn drwy nodi pellter ac ongl o'i gilydd, ac yn yr esiampl yma, oddi wrth y South Arklow light vessel, oedd yn amlwg yn ddefnyddiol i'r ddwy ochr yn y gyflafan. Dyma lle gorffenodd oes y Lynburn ac wyth o'i chriw.

Ar ddechrau'r erthygl soniwyd am dri brawd, Harry, fy Nhaid, Lewis ei frawd bach a fu foddi a hefyd John, yr hynaf. Treuliodd John y rhyfel yn feistr stemar fechan, y' Kempock, ond a suddwyd gan U boat yn 1918. Ond mae tro yng nghynffon y stori yma. Gwelir pwt o erthygl (gweler y dudalen nesaf) yn y Clorianydd, papur newydd lleol Sir Fôn ac Arfon, Gorffennaf 1918 o dan y penawd -

ANRHYDEDD I FORWR.

Er nad oedd colledion y llynges fasnach cynddrwg â'r ffosydd yn Ffrainc a Gwlad Belg, heb os, ychydig iawn o deuluoedd pentrefi arfordirol Cymru ddaeth o'r Gyflafan heb niwed. Gwelir enwau y tri a gollwyd ar y Lynburn ar Gofeb yng Nghapel Carmel Moelfre, ymysg deg o forwyr eraill [ac un milwr].

Pa adran, tybed, o unrhyw wlad yn y gwrthdaro, oedd y mwyaf peryglus? Y gwrir plaen oedd fod bywyd llongwr mewn llong danfor y lleiaf diogel o bell ffordd. Allan o 375 U boat, collwyd 202



MOELFRE.

ANRHYDEDD I FORWR. — Tra y mae pentref tawel Moelfre wedi cael ei rhan yn helaeth o brofedigaethau a dioddef yn achos y rhyfel, yn neillduol ar y mor,—trwy ymosodiadau diistrifol submarines a ffrwydriadau mines y gelyn—da iawn gennym gael cofnodi un testyn llawenydd mawr yn yr anrhydedd a enillwyd gan un o'n meibion dŵr yn ddiweddar. Ychydig wythnosau yn ol ymosodwyd ar long Cadben John Roberts, Mor Avelon, Moelfre, gan submarine, a thrwy wrdebi, ac o dan arweiniad Cadben Roberts, derhywiwyd y chalenge, ac ymladdwyd mor ddewr a medrus, fel, er iddi gael ei suddo ei hunan, yr oedd cyn hynny wedi aniallogi y gelyn fel y bu yn rhaid iddo roddi ei hunan i fyny i patrol boat Prydeinig, a ddaeth o hyd iddo cyn hir. Wedi ymchwiliad manwl i'r achos gan awdurdodau y Llywodraeth, a ganlyn oedd y dyfarniad:—“The King has been pleased to approve of the award of the D.S. Cross to Captain J. Roberts, in recognition of his services. My Lords consider his ship made a very plucky defence.” Am ddug o'r gloch bore Sadwrn, Mehefin 29ain, trwy orchymyn Brenhinol, yr oedd Cadben a Mrs Roberts yn ymdangos yn Buckingham Palace i derbyn gan y Brenin v “Groes” sydd yn glod i'r Cadben a'i deulu, ac yn anrhydedd i Moelfre. Well done, Cadben Roberts.—Morwr Arall.

ohonynt. O'r 17mil o ddynion arnynt, lladdwyd dros bum mil, bron un mewn tri, ystadegau gwaeth na'r ffosydd.

Beth, tybed, ddigwyddodd i'n cym-

eriadau yn yr erthygl?

Bu Walther Schweiger, a fathwyd, 'Baby Killer', wedi'r *Lusitania*, yn llewyrchus efo'r U20, ac yn ddiweddarach yr U88, gan lwyddo i suddo tua 50 llong. Ond ni welodd ddiweddy Rhyfel. Ym mis Medi 1918 mae'n debyg fod yr U20 wedi taro mine ger arfordir Ffrainc. Ni welwyd yr un o'i chriw.

Tebyg oedd hanes Johannes Lohs, gyrrfa lwyddiannus o suddo dros 70 o longau, ond diweddy tebyg iawn i Schweiger, drwy i'w long, yr U57, daro mine mis Awst 1918. Golchwyd ei gorff i'r lan yn yr Iseldiroedd.

Er i John Roberts oroesi'r Rhyfel heb anaf, bu farw bum mlynedd yn ddiweddarach, yn 47 oed, pan aeth ei long ar dâr.

Bu Harry, fy nhaid, ar y môr tan ddechrau'r Ail Ryfel Byd, a chan fod fy Nhad ar y môr, ef oedd y dyn yn fy



Taid - Capten Harry Roberts

mywyd drwy fy mhlentyndod ym Moelfre. Efo fo yr oeddwn yn cael dysgu trin cwch, codi abwyd, pysgota, gwneud matiau llongwr a chael fy nifetha!

Bu fyw tan oedd yn 90 oed. ■

Captain Harry Roberts

My grandfather, was born in Moelfre in 1886, of a seafaring family, and like four of his seven brothers, went to sea at the turn of the 20th Century on small coastal sailing vessels. He was master of a small ketch, the 'Sarah', at the age of 20, trading locally around the Welsh coast, often loading and discharging cargo to horse and cart on sandy beaches between tides. By 1912 he took command of the 'Earl of Lathom', a handsome 3 masted topsail schooner, built in 1885 and trading further afield around Britain and northern Europe. He had fond memories of her, he and his new wife, Lizzie [a captain's daughter] spent their honeymoon on board in 1912. Early in 1915, however, like many contemporaries, he moved from sail to steam, but one of his old schoolmates from Moelfre, Thomas O. Jones, took charge of his ship.

On 5 May 1915 the 'Earl of Lathom', sailing off southern Ireland, was sunk by gunfire of the U20, the commander, Walther Schweiger, reluctant to waste a torpedo on an old sailing ship. Respecting 'Prize Rules' convention, the crew were given five minutes to escape in a rowing boat and fortunately survived. The U20 did however discharge a torpedo two days later, to sink the liner 'Lusitania' with the loss of over 1000 lives, including over 100 US citizens, a significant factor influencing US entry to the War.

In spite of the German Grand Fleet being confined to harbour following the Battle of Jutland in 1916, British merchant shipping losses by U boats was crippling. Over 500 merchant ships were sunk between February and April 1917. Significant losses were incurred by mines and by 1916 specialized mine laying U boats had been developed. Minefields were laid in areas of busy shipping lanes, for instance in the deeper water channels between fairly shallow sand banks along the eastern coast of Ireland.

By 1917 Harry Roberts was master of a small coasting steamer, the 'Lynburn', with its 'salt caked smoke stack' and open bridge. On 29th August it was steaming from Cork to Whitehaven in the Irish Sea, with a cargo of pit props. A few miles south of Arklow it sank in a few minutes following an explosion. It had hit a mine. Three members of the crew, who happened to be on the open bridge, were thrown into the water and managed to survive by clinging onto floating pit props. After several hours they were rescued by the brave crew of the Wicklow lifeboat. My grandfather was one of the three survivors but eight men were drowned. Amongst them was his youngest brother, Lewis, aged 20, his cousin Owen Evans aged 19 [brother of the grandfather of the maritime historian, the late Robin Evans], and another boy

from Moelfre. Imagine Harry's harrowing return to his village to face the three bereaved families.

Resulting from meticulous and detailed German record keeping, research has identified the U75 as the mine laying U boat responsible for the Arklow minefield, its commander being 29 year old Johannes Lohs, who subsequently was responsible for sinking over 70 ships.

Harry and Lewis's eldest brother John, born 1876, was also a seaman. He was master of a small steamer, the 'Kempock' until 1918. Following a skirmish with a U boat, the Kempock was sunk, but not before it managed to damage its attacker. The U boat was subsequently sunk by a naval vessel, but its crew saved. Captain John Roberts was, as a result, awarded the DSC for his actions.

U boat crews carried the highest attrition rate of any branch of the military in WW1, almost 1 in 3 did not survive. Both Walther Schweiger of the U20 and Johannes Lohs of U75 had been killed by 1918. John Roberts survived the War but died in 1923 when his ship caught fire. Harry, my grandfather, however lived to be 90 and was to me a father figure when I was a boy, as my own father also spent