

Nýr Fylkir RE 171 kemur til landsins 6 júní 1958.

Konráð Rúnar
Friðfinnsson tók saman
3 desember 2014

Formáli.

Þegar slys ber að höndum og eitthvað gerist sem engin maður getur með neinu móti vitað fyrirfram um og heldur ekki með neinum hætti forðast er ekki við neinn að sakast þegar óvænt atvik á sér stað sem veldur skaða og fjártjóni, þó mannlíf sleppi. Slysni bara ske. Akkúrat þetta gerðist örlagaríka daginn í lífi áhafnar gamla Fylkis RE 161 sem 14 nóvember 1956 dró á eftir sér botnvörpu eins og aðra daga sem skip þetta var á veiðum við strendur landsins. En breytingin þennan tiltekna dag var að í vörpuna kom má segja, afrakstur seinni heimstyrjaldar, og birtist mannskapnum í formi ógnvaldar sem var sæfarendum styrjaldaráranna vel kunnugur og fyrirkomið vítt og breytt um höfin og sett þar gagngert til að granda, splundra og eyða því sem fór þar um og var afskaplega erfitt að koma auga á og harla erfitt að verjast. Við erum hér að tala um tundurdufl.

Færa má rök fyrir því að tundurduflið sé mikið fantabragð hvort sem er í höndum bandamanna eða andstæðinga. Þau eru lúmsk og liggur hálfpartinn í leynd eins og uppspennt gildra fyrir ugglausa skepnu sem blindandi gengur beint í hana. Og allt er búið fyrir henni. Ekki svo að skilja að höfundur líki manneskju við skepnu. Svona skeður í stríði og þegar miskunnsemin fýkur út um gluggann og harkan ein fær öll völd.



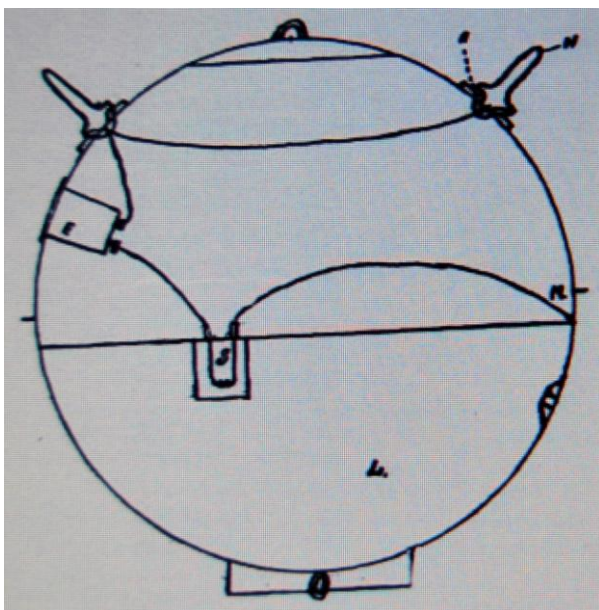
Tundurdufli eytt á Melrakkaslétu. Mikill sprengikraftur hér á ferð.

Eftir að styrjöldinni lauk í maí árið 1945 var gríðarlegur fjöldi slíkra dufla enn eftir í sjónum. Íslendingar fengu sinn skammt af þessum duflum og voru þau höfð til varnar skipalestunum sem komu hér við á leið sinni yfir Atlandshafið til Múrmansk í Rússlandi og Evrópu. Hvalfjörðurinn var einn staðurinn sem skipum varsafnað saman á og var þar oft mikill fjöldi skipa og hálfgerður frumskógur á að líta.

Í stríðslok voru sum þessara dufla enn föst við keðjurnar og ankerið og sátu föst í botni og auðvelt verk að fjarlægja og gera óvirk. Önnur voru viljandi látin reka þar sem straumar voru þekktir í von um að þau bærst til ákveðinna svæða. Verst voru duflin sem slitnuðu upp og engin vissi neitt um hvar væru niðurkominn. Þau voru öllu erfiðari viðureignar og nánast ógerningur fyrir nokkurn mann að vita hvar þau væri að finna né í hve miklu magni þau enn rækju um höfin né hve mörg af þeim hefðu sokkið til botns og hve mörg ónýtt og ekki lengur ógn. Í stríðslok og nokkur ár þar á eftir ríkti hálfgerð ófremdarástand á höfunum þó sem betur fer fátítt væri að tundurdufl þessi grönduðu skipum. Þó dæmi þess og er Fylkisslysið eitt þeirra. Alltént þá bárust ekki margar fréttir af slíku og er í sjálfu sér merkileg tilhugsun sé horft tilgríðarlegs magnsins í umferð sem aldrei fundust en voru samt rekandi um á höfunum í allavega ásigkomulagi. Flest af þeim sukku til botns. Enn í dag (2014) eru dufl að reka á land og enn að koma upp í vörpum togara og báta og eru mörg af þeim enn að fullu virk. Þó slíkar fregnir heyri orðið til undantekninga. Það merkilega við málið er að tundurdufl sem finnast áratugum eftir að hafa farið í sjóinn eru ennþá virk og lífhættuleg. Við sjáum að líftími duflanna er ægilangur.

Þau tundurduflin sem sukku bárust með straumum hafsins og gátu oltið langan leið eftir botninum. Eitt slíkt tundurdufl varð í vegi botnvörpunar sem Fylkir RE 161 dró á eftir sér 14 nóvember 1956 til að fanga í fisk en fékk dálítið annað upp sem kom honum niður á hafsbotn. Sumir áhafnarmeðlimir Fylkis RE glímdu við meiðsli í nokkrar vikur og kannski mánuði eftir slysið þarna í Þverálnum.

Áður en við förum yfir í umfjöllun um komu nýja Fylkis RE 171 skulum við skoða teikningu af tundurdufli frá árinu 1939 sem Sjómannablaðið Víkingur birti á síðum sínum það ár.



Tundurdufl eru hylki með sprengiefni, sem ætlast er til að springi í eða á vatni og sjó. Tundurdufl eru venjulega lögð í hernaðarlegu augnamiði, ýmist til eyðingar herskipum óvinaþjóðar eða í hlutleysis skyni, til þess að loka siglingaleiðum. Venjulega er tundurduflum lagt föstum, en þó er þeim stundum sleppt og þá oft mörgum í einu festum saman tveim eða fleiri. Er það helst gert þar sem straumar eru þekktir, og er ætlast til að tundurduflin reki til ákveðinna staða. Tundurdufl geta verið kúlu-, peru- eða keilulaga og eru úr járni eða stáli.

Hleðslan er venjulega skotbómull, sem er sérstaklega hreinsuð bómull, vætt í sýrum, þurrkuð og söxuð. Einnig er hleðslan stundum önnur sprengiefni, t. d. Trotyl, Trinol eða Novit. Sprengingin verður af neista eða glóð, sem annaðhvort er framleitt með rafmagni, efnablöndun eða með slagkveikju. Myndast þessi neisti oftast við högg á duflin, en þó eru stundum leiðslur frá athuganastöðvum í landi að duflunum og má þaðan láta þau springa. Tundurdufl geta legið á botni og er þá alltaf leiðsla í þau úr landi, eða, og það er tíðast, að þau fljóta. Oftast er þeim þá lagt með vírstreng við akkeri, oft kubblaga. "

Togarin Fylkir RE 171.



6 júní 1958 kom nýr togari til landsins með sama nafni og hann sem fórst í Þverálnum í nóvember 1956 en kominn með nýja einkennisstafi RE 171. Útgerðin er hin sama og heitir, eins og togarinn Fylkir. Þessi togari er heldur minni en hinn og mældist 644 tonn, á móti 677 tonnum eldra skipsins. Nýi Fylkir er glæsilegt skip og í svipuðum stærðarflokki og aðrir íslenskir nýsköpunartogarar voru á þeim tíma en lestarýmið þó meira en algengt var í þann tíð, eða 17500 rúmfet. Miklir fiskimenn og aflamenn þurfa enda stórar lestar til að koma öllum aflanum fyrir í hverjum túr. Þótti Auðunn Auðunsson einkar lunkinn, eins og stundum var sagt um aflasæla togaraskipstjóra, við að finna fiskinn og veiða og þekktur í flotanum að þessu leiti og átti sína toppa þar eins og margir aðrir á sinni tíð gerðu og urðu landsþekktir af og gildi hvort sem var um nótaskipstjóra, togaraskipstjóra sem og suma bátaskipstjóra sem þóttu bera af í veiðunum. Höfundur man eftir einum skipstjóra sem stundaði handfæri á bát sínum gerðum út frá Reykjavík sem stundum var í fréttum vegna góðs fiskirís. Andrúmið var svolítið annað árið 1958 en nú. Víst er um það.

Lengd nýja Fylkis er 166 1/2 fet,- breidd 32 fet og dýpt,- 17 fet. Aðalvél er 8 strokka dísilvél af gerðinni Werkspoor sem gefur af sér 1400 hestöfl og með snúningshraða upp að 245 snúninga á mínútu. Ganghraði Fylkis í reynsluför var 14,2 sjómíllur. Meðalhraði yfir hafið frá Englandi til Reykjavíkur, þar sem skipið var smíðað, var 11 1/2 sjómíla. Vél skipsins var talin eyðslugrönn og var olíueyðslan á sólahring tvo og hálf tonn á sólahring og þótti gott. Til nýjunga í flotanum taldist að aðalvél Fylkis RE keyrði rafal sem nægði fyrir allt skipið. Þetta

merkti að ekki var þörf á að vera með ljósavél í gangi á sjálfum veiðunum og á meðan aðalvél gekk.

Að sjálfsgöðu var Fylkir búinn öllum nýjustu og bestu siglingartækjum sem völ var á. Eins og gíróáttavita og sjálfstýringu, ratsjá, tveim dýptarmælum, fisksjá og ýmsum öðrum búnaði sem talið er að fiskiskip þurfi að vera með til að svara kalli tímans. Flest tækin sem skipið kom með voru smíðuð af Englendingum og var Fylkir fyrsta íslenska skipið sem smíðað var eftir stríðið sem búin var slíkum Enskum tækjum að stærstum hluta og tilheyrði brúnni.

Á skipinu er einn björgunarbátur sem rúmar alla skipsáhöfnina og auk þess gúmmíbjörgunarbátar sem gætu rúmað tvær skipsáhafnir ef til þess kæmi. Greinilegt er þegar málið er skoðað svo löngu seinna að skipsskaðinn tveim árum fyrr í Þverálnum er hafður með í reikningnum og mönnum enn ofarlega í huga með nýja skipið og er kemur að þessum mikilvæga þætti björgunarbúnaðinum, sem ekki var alltaf hafður neitt sérlega ofarlega í huga sjómanna á þessum árum, svo einkennilegt sem það annars er. Svona var þetta nú samt og kemur ágætlega fram er gamli Fylkir fórst og vart var hægt að koma bátunum út vegna þess að skrúfgangar og annað var allt fast af auðvitað hirðuleysinu. Allt svona er ekki lengur liðið í skipaflota íslendingu. Sem má þakka fyrir.



Fylkir er smíðaður í Beverley á Englandi og sömu skipasmíðastöð og á sama sleðanum og gamli Fylkir var hafður á byggingartíma sínum. Skipstjóri nýja Fylkis er Auðunn Auðunsson.

Blaða- og fréttamönnum var boðið að skoða skipið eins og algengt er um ný skip sem hingað komu í fyrsta skipti og útskírði skipstjóri að togari þessi væri nokkuð breiðari en algengt væri um togara af þessari stærð og vitnaði máli sínu til stuðnings til atviks út af Horni og mikils sjóslyss sem þar varð, er tveir Breskir togarar fórust og var annar Breski togarinn nýbyggður og talið að óstöðugleiki togranna hafi valdið skaðanum. Menn læra af reynslunni og reyna að koma í veg fyrir endurtekningu með nýjum skipum sem byggð eru. Stöðugleiki Fylkis RE var því aukinn.

Þá tók Auðunn fram möppu og sýndi blaðamönnum. Í möppu þessari kom fram með nákvæmum hætti hvernig togarinn hegðar sér undir margskonar hleðslu. En að slík mappa fylgdi með nýjum skipum var ekki hið venjulega í Breskum skipasmíðum og því nýmæli að láta slíkt plagg fylgja með skipi en gerðist með Fylki, til frekari glöggvunar skipstjórnendum sem með þessum hætti gátu betur áttað sig á sínu skipi og hvað megi bjóða því varðandi til að mynda alla sjóhæfni. Sem vitaskuld er mikilvægur þáttur. Við sjáum að hér eru skynsamir menn á ferð sem vilja leyfa reynslunni að kenna sér sína lexíu og því augljóst að nýi Fylkir RE 171 hefur verið afskaplega vandað og traust skip frá fyrstu tíð.

Einn af þeim sem komu um borð í Fylgi nýjan var háttvirtur Fjármálaráðherra sem á þessum tíma er Eysteinn Jónsson: " Sem mun trúlega ákveða að hve miklu leyti hin nýju gjaldeyrisákvæði skuli taka til byggingarkostnaðar þessa glæsilega skips, sem senn mun halda á karfaveiðar fyrir innanlandsmarkaðinn. " eins og segir orðrétt í frétt um málið frá þessum tíma. Gjalddeyrihöft eru engin ný bóla í landinu. Þau hafa áður gilt hér.

Eitt sem vakti athygli blaðamanns var hve brúin á Fylki var lítil og talsvert minni en gildi á öðrum togurum íslenskum. Og benti mái sínu til stuðnings á nokkra Bæjarútgerðartogarana. Auðunn sagði að vegna þessa þyrfti ekki að hafa hreyfanlegt stýri í brúnni, því að auðveldlega sæist frá stýri þegar verið væri að toga. Hér talar reynslan sínu máli.

Skipverjar gamla Fylkis RE 161 hittast 40 árum eftir slysið.



Mynd: Fremri röð frá vinstri: Árni Konráðsson háseti, Rafn Kristjánsson háseti, Auðunn Auðunsson skipstjóri, Þorbjörn Þorbjörnsson bátsmaður.

Mynd: Aftari röð frá vinstri: Guðmundur Guðlaugsson háseti, Jóhannes H. Jónsson háseti, Friðbjófur Strandberg háseti, Valdimar Einarsson 2. stýrimaður, Magnús Jónsson háseti, Indriði Indriðason háseti, Njáll Guðmundsson háseti, Ólafur Halldórsson háseti, Hafsteinn Gunnarsson háseti og Ari Jóhannesson háseti.

Ekki er öllu hér með lokið um samantektina af Fylkir RE 161 því í frétt í Morgunblaðinu sem út kom 22 nóvember 1996 er sagt frá (líklega 14 nóvember árið 1996) að menn sem voru á skipinu er það sökk í Þverálnum 1956 hafi komið saman á Lækjarbrekku til að minnast þess þar að 40 ár væru liðin frá því að hildarleikurinn gerðist sem stofnaði lífi allrar áhafnarinnar í háska og engin fær heldur þrætt fyrir að hafi verið neitt annað en raunveruleiki þessara manna á þeim degi og að málið fyrir alla um borð hafi verið neitt annað en grafalvarlegt. Áreiðanlegt er að samfundirnir hafi verið hinir gleðilegustu. Einnig má fastlega reikna með að sumir úr áhöfninni hafi ekki hist í áratugi eins og gengur og gerist hjá mönnum í hvort sem er í þessum bransa eða öðrum.

Lokaorð.



Auðun Auðunsson fyrrverandi skipstjóri, fæddist á Minni-Vatnsleysu í Vatnsleysustrandarhreppi í Gullbringusýslu 25. apríl 1925. Hann lést á Landakotsspítala 8. janúar 2005. Auðunn var með Fylkir 1956.



Sæmundur Auðunsson fæddist 17 október 1917. Hann lést 30 desember 1977. Í árslok 1966 hætti Sæmundur framkvæmdastjórastarfi hjá Fylkisfélaginu, sem þá hætti togaraútgerð, og réðist í ársbyrjun 1967 sem framkvæmdastjóri til Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar og gegndi því starfi til haustsins 1970. (Þess má til gamans geta að Sæmundur var forstjóri Bæjarútgerðarinnar í Hafnarfirði er höfundur fór í fyrsta sinn á Maí GK 346 um vorið 1970 og mann vel eftir þessum heiðursmanni.)



Gunnar Hjálmarsson stýrimaður og skipstjóri er fæddur að Hlíð í Álftarfirði 15 september 1915. Útför hans fór fram 27 maí 1994 og fór útförin fram í Fossvogskirkju. Gunnar Hjálmarsson var í 3 ár með togarann Narfa frá Reykjavík og þrettán ár með togarann Egill Skallagrímsson. Gunnar var 1. stýrimaður á Fylki 1956. Myndin er tekin í mars 1974.