

Ef horft er til heimilda í fornum ritum fer lítið fyrir daglegu amstri forfeðra okkar annað en að vega mann og annan. Ekki er að sjá að þeir hafi eytt miklum tíma við bátasmíðar frekar en önnur hversdagsleg verk. Þess er þó getið í Íslendingasögum að Skallagrímur Kveldúlfsson er sagður „skipasmiður mikill“ og lét flytja til sín rekavið. Í Hergilsey í Breiðafirði er Gísli Súrsson sagður hafa smíðað skip og vera flestum öðrum hagari við þá iðju. Króka-Refur fær vegleg ummæli sem skipasmiður en þá er eiginlega upptalið það sem Íslendingasögurnar veita um þessa mikilvægu starfsgrein okkar því ekki gátu landsnámsmenn án skipa verið frekar en við í nútímanum.

Rekaviður hefur líklegast verið aðalefniviðurinn í báta allt frá landnámi og fram á síðustu öld. Heimildir eru hinsvegar álíka rýrar um bátasmiði í Fornbréfasafninu og í Íslendingasögum. Það detta þó inn af og til upplýsingar sem færa stoðir undir að rekaviður hefur verið helsti efniviðurinn við bátasmiðina.

Fyrstu teikningar af íslenska bátum með einhverri nákvæmni voru gerðar í leiðangri Joseph Banks á 18. Öld. Jón Ólafsson Grunnvíkingur hafði vissulega dregið upp bátsmynd nokkrum áru áður en hún var meira gerð til útskýringar á hinum fjölmörgu heitum við smíði bátsins.

Fyrstu heimildir um innfluttan við til bátasmiða er í enskum tollskýrslum frá fyrri hluta 15. aldar að inn voru flutt byrðingsborð. Í kaupskýrslu frá 1619 og mörgum sem eftir koma er getið um bátavið en oft var um það lítið magn að ræða að það hefur engan veginn dugað til viðhalds á bátafлотanum. Oft var þessi innflutningur það lélegur að gæðum að hann var ekki nothæfur í báta. Ólafur Olavius segir í riti sínu frá 1778 að landsmönnnum „þykir rekaviðurinn miklu betri til bátasmiða en sá úrkastsóhroði af við, er þeir fá frá Kaupmannahöfn og Noregi“.

Ekki er vitað um fjölda árabáta hér á landi fyrr en 1770 að skráðir voru 1869 bátar alls. Víst er talið allar þessir bátar hafi verið súðbyrðingar. Nákvæmari skrá var gerð um 1840 þegar 3017 árabátar voru taldir. Stærri bátum eins og tólf- og teinæringum fjölgaði verulega á tímabilinu en mest fjölgaði fjórrónum og minni bátum en þeir voru 1625 við þessa talningu.

1869 var næst gerð bátaskrá hér á landi. Skútuöldin var ný gengin í garð og bátum fjölgaði ekki nema um rúmlega 100 og þá mest tveggja manna för. Tímabilið 1869 til 1905 langar mig að beina sjónum mínum að. Á tímabilinu fækkar árabátum um 1175, sem er nú töluvert. Skútuútgerðin stóð með blóma á tímabilinu og tók til sín fjölda manna sem áður nýttu sér árabátinn til fiskveiða og skýrir hina miklu fækkun á tveggja manna förum. Svo er það vélvæðingin sem setur sitt mark á árabátafjöldann. Menntu voru fljótir að bregðast við og kasta árunum og setja vél í vertíðarskipin, samanber Stanley fyrsti íslenski vélbáturinn. Stanley var sexróið áraskip eins og það var kallað á Vestfjörðum. Fljótlega var farið að laga bátanna að þessari nýng. Bátasmiðir voru fljótir að laga smíði sína að þessum nýja veruleika og fram komu mismunandi bátslag sem helgaðist af smíðnum og þeirra aðstæðum og hyggjuviti.

Bátar eldri en frá árinu 1950 eru forngrípjar samkvæmt lögum um menningarminjar. Á skipaskrá í dag eru skip og bátar sem náð hafa þessum virðulega aldri um 15 talsins. Í lögunum er þessi þáttur í arfleið okkar í skötulíki, svo ekki sé meira sagt.

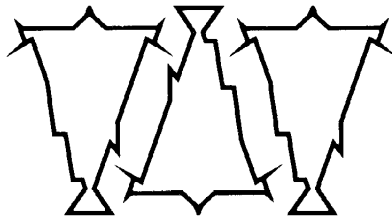
Í þriðju grein laganna er tíundað að fornminjar, eru annars vegar forngrípjar og hins vegar fornleifar. Forngrípjar eru lausamunir 100 ára og eldri, sem menn hafa notað eða mannaverk eru

BYGGÐASAFN VESTFJARÐA

Turnhúsinu - Neðstakaupstað - Ísafirði

Sími: 456 3291, 456 3293. Netfang: byggðasafn@isafjordur.is

Kennitala 660463-0119



á og fundist hafa í eða á jörðu eða jökli, í vatni eða sjó. Skip og bátar frá því fyrir 1950 teljast til forngrípa.

Sambandi íslenskra sjóminjasafna urðu þess áskynja að ekki var stafkrókur um skip eða báta við vinnslu laganna. Blásið var í herlúðra og fjölmargar ábendingar komu úr þeirra ranni. Það verður að segjast eins og er að alþýðu- og strandminjar almennt hafi verið hornreka hjá opinberum aðilum og minjavörslunni og margsinnis verið bent á að engu líkara sé að þjóðin hafi haft sitt viðurværi við að nudda sér upp við biskupssetur, embættismenn og óðalsbændur.

Skektur fjórrónar og minni eru ekki til í dag svo dæmi sé tekið. Um aldamótin 1900 voru á annað þúsund þannig skektur í landinu sem var mikilvægasta verkfæri til bjargræðis öldum saman.

Þetta skeytingaleysi er því miður enn við lýði. Þjóðminjasafni Íslands er ekki gert kleift að halda utan um sína báta - og var sennilega gert að loka Sjóminjasafni Íslands í Brydepakkhúsinu í Hafnarfirði árið 2004. Sama ár og safnið opnaði sali sína við Suðurgötu í Reykjavík eftir áralangt viðgerðarferli með fastri sýningu, sem ber hinn metnaðarfulla titil: Þjóð verður til – menning og samfélag í 1200 ár.

Andvaraleysi ríkir gagnvart alþýðumenningu þjóðarinnar og menningarpólitískt taktleysi. Birtingarmynd þess er hvað skýrust í þeim tilraunum sem gerðar hafa verið til að skapa fjárhagslegan grundvöll fyrir varðveislu báta með opinberu fjármagni. Jóhann Ársælsson skipasmiður og þingmaður Vesturlands var einn ötulasti baráttumaður fyrir verndun báta á meðan hans naut við á þingi. Með Jóhanni, lögðu veturinn 1999–2000, fimm þingmenn allra flokka fram frumvarp til laga um að Próunarsjóður sjávarútvegsins fengi það viðbótarhlutverk að veita byggðasöfnum og sjóminjasöfnum styrki til varðveislu skipa og báta. Tillagan var síðan samþykkt, með breytingum, af Alþingi með 49 samhljóða atkvæðum. Með þingsályktuninni var ríkisstjórninni falið að undirbúa tillögur um hvernig staðið skyldi að varðveislu gamalla skipa og báta og móta í því sambandi reglur um fjármögnun sem Próunarsjóður sjávarútvegsins tæki m.a. þátt í.

Ekkert gerðist.

Aftur var reynt árið 2005 með karpi þegar próunarsjóður sjávarútvegsins var lagður niður og Jóhann flutti eftirminninlega ræðu bátum til verndar. Og svo aftur 2011 með þverpólitískri tillögu til þingsályktunar um varðveislu og viðhald gamalla skipa og báta.

Ekkert gerðist.

Það eru hins vegar söfnin í kringum landið sem hafa staðið vaktina. Bátar í eigu þeirra eru um 190. Þetta eru bátar af ýmsum gerðum og flestir þeirra súðbyrðingar - ekki eru allir sem ná þeirri vegtyllu að vera forngrípur.

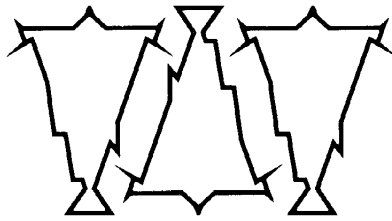
Fer ég nú aðeins yfir það sem ég þekki gleggst. Byggðasafn Vestfjarða blés til veisluhalds árið 2002 þegar 100 ár voru liðin frá vélvæðingu í íslenskum sjávarútvegi. Af því tilefni var ákveðið að gera upp vélbátinn Gest frá Vigur sem kom til safnsins fjórum árum áður og hafði þá staðið hnípin og beið örlaga sinna á fjörukambinum fyrir utan safnið. Ekki var vitað um eldri fulltrúa íslenskra báta frá frumbersku vélvæðingarinnar. Var því ákveðið að gera upp bátinn og koma

BYGGÐASAFN VESTFJARÐA

Turnhúsinu - Neðstakaupstað - Ísafirði

Sími: 456 3291, 456 3293. Netfang: byggðasafn@isafjordur.is

Kennitala 660463-0119



honum í það horf að hægt væri að sigla honum og varðveita á sjó. Gestur er elsti sérsníðaði vélbátur hér á landi smíðaður árið 2006 með lagi teinærings.

Leitað var til strandamannanna Ragnars Jakobssonar og Guðmundar Óla Kristinssonar um endurgerðina. Gestur var illa farinn og feyskinn og ekki hlotið nema lágmarksviðhald um árabil. Það var ákveðið að taka bátinn spýtu fyrir spýtu. Það er fúin spýta tekin og ný spýta smíðuð eftir henni og sett í staðin. Minjavarslan setti hér stórt spurningarmerki. Er Gestur ekki nýr bátur? Sagan segir okkur hinsvegar annað. Bátar hafa alla tíð verið smíðaðir margsinnis upp. Eftir óhapp, eða eftir slakt viðhaldi og af mörgum öðrum ástæðum.

Eitt er það sem halda verður til haga í þessum ríka menningararfi. Eins og búast má við þá kemur þjóðtrúin verulega við sögu bátasmíðanna. Við viðgerðina á Gesti var ekki tekin nein áhætta í þeim efnum. Rekaviður af ströndum var að mestu notaður við viðgerðina. Það þótti sjálfsgöð aðgæsla að skilja eins mikið eftir úr hinum upphaflega bát þótt hann hafi verið margendurbyggður, því það er siður til farsældar.

Elsta dæmið um þetta er í bréfi Jóns Árnasonar frá 1728. Í munnmælum á Vestfjörðum er haft eftir hinum mikla bátasmið Hallvarði Hallssyni á Horni að ekki skyldu þau skip farast sem hann hafði gert meðan spýta frá sér væri í þeim.

Hér slær þjóðarsálin og er hollt að rifja hana upp örstutt. Fura og greni voru helstu viðartegundirnar við bátasmíðarnar hér á landi, þó komu margar aðrar tegundir til og þótti full ástæða til að hafa gát á þeim viði sem hjátrúin taldi til óheilla við smíðarnar. „Reynirinn dregur til botns en einirinn heldur á floti“ var haft á orði á Vestfjörðum en þó þurfti að varast manndrápsviðinn öðru fremur. Þinur og selja höfðu það vafasama orðspor að vera blóðeik eða blóðreflaviður. Bátasmiðir viðhöfðu ýmsar kúnstir við bátsviðinn áður en hafist var handa við smíðina. Kunnur bátasmiður við Djúp kannaði hvert tré sem ætlað var til smíðinnar með að höggva lítinn spón úr trénu og kanna flotþol hans. Ef illa flaut var um manndrápsvið að ræða. Annað dæmi er um Hornstrendinginn Hermann Sigurðsson bónda og bátasmið, hann hjó spón úr hverju tré í eld og sneiddi hjá þeim spýtum sem létu illa í eldinum. Þessi vísindi eru okkur framandi í dag en ríkur þáttur í arfleið okkar.

Byggðasafn Vestfjarða á 15 skráða báta. Af þeim eru 12 súðbyrðingar og allir forngripir nema tveir. Nú er svo komið að sjö bátar af 15 eru varðveittir á sjó. Aðrir eru í ferli yfirhalingar og eru þar mislangt komnir. Að auki fóstur Byggðasafn Vestfjarða tvo merka súðbyrðinga í eigu Þjóðminjasafns Íslands. Það eru Þór frá Keldu við Mjóafjörð í Djúpi, um hann er fátt vitað og Ögra úr Ögurvíkinni, sexæringur, smíðaður um 1880-1890 af Kristjáni Kristjánssyni bónda og skipasmið í Þúfum í Reykjafjarðarhreppi.

Það má segja að við stofnun safnsins árið 1942 og fyrsta skráða grip þess hafi tónninn verið gefinn. Það er sexæringurinn Ölver, vestfirskur bátur með öllum fargögnum. Ölver hefur verið þungamiðjan í áhrifaríkri sýningu verbúðarlífsins í Ósvör í Bolungarvík og var í aðalhlutverki í heimildarmyndinni um Verstöðina Ísland sem Erlendur Sveinsson kvikmyndagerðarmaður stýrði.

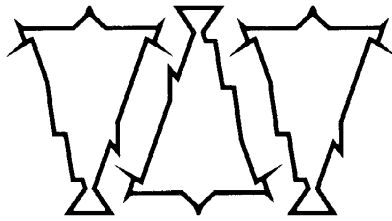
Ölver var smíðaður í Bolungarvík árið 1941 af Jóhanni Bjarnasyni, bátasmið og fyrrum árabátaformanni þar í bæ. Báturinn er smíðaður að ósk Bárðar G. Tómassonar, skipaverkfræðings. Ölver er sagður frekar rýr burðarbátur en léttur og lipur undir árum og

BYGGÐASAFN VESTFJARÐA

Turnhúsinu - Neðstakaupstað - Ísafirði

Sími: 456 3291, 456 3293. Netfang: byggðasafn@isafjordur.is

Kennitala 660463-0119



talsverður siglingabátur undir seglum. Báturinn er 8 metrar að lengd og um 2 metrar að breidd og dýptin er 65 sm..

Að lokum vil ég aðeins greina frá öðrum súgbyrðingum sem Byggðasafn Vestfjarða fóstrar. Jóhanna frá Dynjanda í Jökulfjörðum smíðaði Falur Jakobsson í Bolungarvík árið 1929. Rúmlestafjöldi Jóhönnu er rétt tæp 3 tonn úr eik og furu. Smíður Jóhönnu, Falur Jakobsson af Hornströndum fæddur árið 1872. Jóhanna er gott dæmi um trillu af minni gerðinni fyrir aðstæður í Ísafjarðardjúpi. „Falsbátarnir“ þóttu afbragðs sjóskip og einstaklega fallegir. Þeir voru léttbyggðir en verulega styrktir í smíðinni með mun þéttari, en grennri böndum, en almennt tíðkaðist. Lögum og gerð bátanna miðaðist við að hægt væri að taka þá á þurrt eftir hvern róður, var þetta nauðsynlegt þar sem hafnleysur voru. Burðarmagn þeirra var furðumikið og var eftir því tekið. „Þessir léttbyggðu og botnmiklu súgbyrðingar skoppuðu ofan á, á hverju sem gekk“, segir í Einars sögu Guðfinnssonar í Bolungarvík

Jóhanna er gott dæmi um hver örlög báta verða við það að standa á kambi í nokkur ár. Á kampionum fyrir yfirhalningu fékk Jóhanna bestu umönnun á meðan hún dvaldi þar en þrátt fyrir það liðu ekki mörg ár að bera fór á fúa og skrokkurinn allur að gisna og rifna.

Hermóður var einnig smíðaður af Fali Jakobssyni árið 1928. Hermóður er um 4 brúttólestir.

Eljan frá Nesi er smíðuð í Grunnavík árið 1942 og er höfundarverk bræðranna Magnúsar, Sigurðar og Jóhanns Elíassona. Hann er smíðaður úr rekaviði og sýnir handbragð hagleiksmanna sem smíðuðu sér bát þegar tóm gafst frá striti dagsins.

Gunnar Sigurðsson ÍS 13 er smíðaður í skipasmíðastöðinni Bátalóni í Hafnarfirði árið 1974 og er úr furu og eik skráður um 13 tonn. Tugir báta af þessari gerð voru smíðaðir ýmist frambyggðir eða afturbyggðir. Í dag eru ekki nema örfáir eftir og flestir þeirra standa umkomulausir á sjávarkampum víðsvegar um landið. Tilfelli bátalónsbátanna endurspeglar kannski á átakanlegan hátt andvaraleysi okkar á þessum málaflökki.

Að auki eru Tóti enn einn Falsbáturinn smíðaður 1930. Óvíst er um örlög hans úr því sem komið er. Það er snúið að meta varðveislugildi hans því safnið á tvo aðra Falsbáta í góðu ásigkomulagi. Hver og einn er hinsvegar með sínu sniði og ólíkt hannaðir. Tóti er fyrsti bátur Einars Guðfinnssonar í Bolungarvík og upphafið að hans stóruútgærð.

Rán er í viðgerðarferli hjá hagleikssmið á Þingeyri. Ekki hefur verið hægt að þoka því verki áfram vegna fjárskorts. Þar er smíður Jakob Falsson skipasmiður sonur Fals. Rán er smíðuð 1955 og er mjög sérstök með svokallað hleradekk, þ.e. báturinn er ódekkadur en hægt er að loka miðrúmi bátsins með þar til gerðum hlerum sem svo er skálkað fast. Enn eitt útlitið í fjölbreytileika bátasmiðinnar.

Það er trú mín ef Vitafélagið ásamt öflugum baráttufólk á Norðurlöndum ná því markmiði að norrænar hefðir við smíði súgbyrðings verði settar á lista hjá UNESCO yfir huglægar menningararfæri og íslensk ríkið girði sig í brók og komi að þessu með afgerandi hætti þá má bjarga því sem bjarga verður.

Október 2017.

Jón Sigurpálsson

BYGGÐASAFN VESTFJARÐA

Turnhúsinu - Neðstakaupstað - Ísafirði

Sími: 456 3291, 456 3293. Netfang: byggðasafn@isafjordur.is

Kennitala 660463-0119