

## NÁMSKEIÐ Í SMÍÐI SÚÐBYRÐINGS Á FLATEYRI - Sigurbjörg Árnadóttir

Á Flateyri býr eldhuginn Birkir Þór Guðmundsson, stjórnarmaður í Vitafélaginu, sem meðal annars smíðar báta eins og forfeður hans hafa gert í gegnum tíðina. En nú vill Birkir að fleiri fái að læra að smíða sér horn þannig að þeir geti átt stefnumót við hafid.

Í vetrarbyrjun stendur hann fyrir námskeiði í bátasmíði á Flateyri og verður Hafliði Aðalsteinsson aðkennari námskeiðsins. Reyndar hefur námskeiðinu verið frestað í tvígang vegna Covid, en þrátt fyrir að það hafi aldrei verið auglýst þá er það fullbókað og komast færri að en vilja. Þátttakendur eru alls staðar af landinu, á öllum aldri og af öllum kynjum. Það er því ljóst að áhugi á því að læra að smíða súðbyrtan bát er mikill og ljóst að vettvanginn vantar til að fólk geti sótt sér nám í bátasmíð.



## SÚÐBYRÐINGUR MEÐ GRINDAVÍKURLAGINU - Sigurbjörg Árnadóttir

Í Grindavík átti fólk sína súðbyrðinga sem höfðu sitt sérstaka lag. Þeir voru djúpristir og þóttu góðir í að mæta úthafsöldunni.

Langt er þó um liðið síðan súðbyrtur bátur með grindavíkurlaginu lá við landfestar í Grindavík og kappróðrabátarnir hafa heldur ekki verið sjósettir síðustu ár. Ólafur Sigurðsson, fyrrum skipstjóri er þó staðráðinn í að blása lífi í þennan þátt grindvískrar menningar. Hann er langt kominn með að safna fé fyrir smíði áttæringis með grindavíkurlaginu sem verður með fullum seglum og mun án efa setja sinn svip á bæinn þegar þar að kemur.

Báturinn verður smíðaður undir handleiðslu Hafliða Aðalsteinssonar og er ætlunin að hann verði fullsmíðaður fyrir sjómanna daginn á næsta ári.

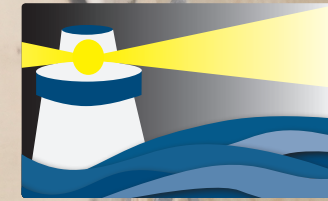


## SÍLDARMINJASAFN ÍSLANDS SIGLUFIRÐI - Sigurbjörg Árnadóttir

Árlegt bátasmíðanámskeið verður haldið vikuna 10. - 14. október nk. og geta áhugasamir skráð sig með því að senda tölvupóst á netfangið anita@sild.is eða hringja í síma 467 1604.

Námskeiðið er ætlað iðnnemum, safnmönnum og öðrum áhugamönnum um bátavernd og verður unnið að viðgerðum gamalla súðbyrðinga í Gamla Slippnum. Hafliði Aðalsteinsson bátasmíður og heiðursiðnaðarmaður ársins 2020 sér um kennslu en Hafliði hefur áralangra reynslu af nýsmíði trébáta sem og viðgerðum gamalla.

Til gamans látum við fylgja umsögn eins nemanda síðasta árs: "Á þessu námskeiði var unnið með höndunum undir leiðsögn meistara, hans Hafliða, og lærlings hans Einars. Einstöku sinnum sækir maður námskeið eða vinnur skólaverkefni sem kennir manni meira en heil önn í hefðbundnu námi. Þetta var einmitt svoléiðis. Takk kærlega fyrir mig!



# Fréttabréf VITAFÉLAGIÐ Íslensk strandmenning

2. tbl 2022

Ágæti lesandi.

Á vormánuðum gengum við mót sumri með fullvissu um að framundan væru ekki einungis ljósar sumarnætur heldur líka bjartir dagar við sjávarsíðuna, þar sem súðbyrtum bátum væri siglt um höfin blá. Styrkir höfðu fengist til að hlúa að nokkrum þeirra sem þörfuðust lagfæringar og eigendur og umsjónarmenn þeirra hrósuðu happi og munduðu verkfærin glaðir í bragði.

Fulltrúar skólamála leituðu þekkingar hjá grannríkjum okkar um hvernig viturlegast væri nú að efla þessa verkþekkingu enn frekar, þannig að komandi kynslóðir geti lært og notið. Handverkið og hefðir við smíði þeirra var jú sett á lista í desember 2021 hjá Menningarmálastofnun Sameinuðu þjóðanna – UNESCO. Meiri heiður er vart hægt að biðja um en að þessi þáttur menningararfsins sé flokkaður undir menningarerfðir mannkyns sem ekki má glatast.

Á heimasíðu stjórnarráðsins má einnig lesa: „Stjórnvöld stuðla að verndun menningarsögulegra minja og að íslenskum menningararfi verði skilað óspilltum til komandi kynslóða. Með rekstri lykilstofnana á sviði menningararfsmála stuðla stjórnvöld að óháðum rannsóknum á menningararfnum og gefa almenningi færi á að kynnast menningarsögu þjóðarinnar.“

Velunnarar íslenskrar strandmenningar voru því að vonum fullir vissu um að í vændum væri samhent og öflugt átak í að lyfta strandmenningu þjóðarinnar á þann stall sem henni ber.

En skyndilega og óvænt dró ský fyrir sólu á heiðbjörtum sumardegum þegar sú frétt barst að með einu pennastriki eigi að stroka burt nám í bátasmíði. Í tillögum frá Háskóla-, iðnaðar- og nýsköpunarráðuneytinu stendur „Lagt er til að sérstök iðnréttindi í skipa- og bátasmíði falli niður og verði framvegis felld undir iðnréttindi í húsasmíði til samræmis við almenna reglu um að einstaklingar með iðnréttindi í húsasmíði annars vegar og skipa- og bátasmíði hins vegar hafa í gegn um tíðina gengið óáreittir í störf hvers annars.“ Hvernig má þetta vera? Án samráðs við nokkurn þann sem þekkingu og reynslu hefur á handverkinu sem hálfu ári fyrr var hampað af ráðherra jafnt og almenningi.

Af þessum sökum er blaðið okkar efnismeira en áður og helgað námi í bátasmíði, stöðu og verndun fljóttandi menningararfs. Bátasmíði er einstök þekking, menningararfleið sem ber að vernda og er hluti af sjálfsmynd fiskveiðiþjóðarinnar, rétt eins og hjá grannríkjum okkar. Því mótmælir Vitafélagið-Íslensk strandmenning harðlega að nám í bátasmíði verði lagt niður. Við skorum á ráðherra að líta til annarra norræna ríkja sem nú fagna þeim heiðri að hafa þessa einstöku handverkshefð á lista UNESCO og keppast við að efla kennslu í bátasmíði og þeim hefðum sem tengjast smíði þeirra og sjósókn.

Ef efla á ferðaþjónustu og nýsköpun þá er nauðsynlegt að byrja á því að efla kynningu á menningararfnum og handverki sem honum tengist.

Verndum strandmenninguna með nýtingu og nýsköpun.

Sigurbjörg Árnadóttir

*Vinsamlegast munið að greiða félagsgjöldin*



## HVERS VEGNA EIGUM VIÐ AÐ HALDA Í FAGGREININA TRÉSKIPASMÍÐI?

- Hrafnkell Marinósson, kennari í húsa- og bátasmíði við Tækniskólann

Faggreinin tréskipasmíði tengist sögu lands og þjóðar. Í Íslendingasögum er þess m.a. getið að Skallagrímur Kveldúlfsson hafi verið "skipasmíður mikill" og lét flytja til sín rekavið til að smíða skip eða báta. Starfsgreinin hefur lifað með okkur Íslendingum frá landnámi og fram á okkar daga og Íslendingar nýtt rekavið og annan við til skipasmíða. Starfsgreinin hefur gengið í gegnum öldudali en alltaf lifað af. Því miður hafa ekki verið margir nemendur í tréskipasmíði síðustu misseri en það gerir greinina ekki óþarfa. Það er afar mikilvægt að hafa nám í tréskipasmíði við lýði þar sem Íslendingar eiga fjölda skipa og báta sem þarfnast viðhalds og lagfæringar. Áhugi fátta manna á tréskipasmíði og viðgerðum á trébátum og skipum er til staðar og það ber að virða og hlúa að.



Einar Jóhann Lárusson nemi í bátasmíði og meistari hans Hafliði Aðalsteinsson, bátasmíður

Um allt land er fjöldi tréskipa, þar þar kannski hæst að nefna hvalaskoðunarskip á Húsavík sem krefjast viðhalds og jafnvel nýsmíði og ekki er við hæfi að bjóða eigendum og fyrirtækjum þjónustu þar sem kunnáttu og verklagi er ábótavant vegna þess að enginn er menntaður til starfans. Slíppurinn á Akureyri hefur haft menntaða tréskipasmíði sem hafa leyst þau verkefni sem upp hafa komið en nauðsynlegt er að viðhalda þeirri kunnáttu og fagmennsku sem þar er. Það gerum við einfaldlega ekki með því að leggja fagið niður heldur bjóða upp á nám sem svarar kalli tímans hverju sinni.

Samkensla í skólum á húsasmíði og tréskipasmíði hefur í áratugi verið viðurkennd. Helsti munurinn á þessum tveimur námsbrautum er í teikniáföngum en annars mjög sambærileg. Verklegra kennslan innan skólakerfisins í upphafi námsins er sameiginleg að stórum hluta, þar til á síðustu önn þegar kemur að lokaundirbúningi fyrir sveinspróf. Þar eru æfingar sem snúa að sérhæfðari verkefnum í sveinsprófinu. Þegar kemur að starfshluta námsins eru það meistarar viðkomandi greina sem sjá um sérhæfinguna og halda þannig í aldagamalt verklag án aðkomu skólanna. Þetta á líka við um aðrar greinar iðnnáms þar sem kunnáttan er í atvinnulífnum og verður seint tekin þaðan inn í skólana. Einhvern tíma sagði góður maður „að fá til sín tréskipasmíð til vinnu í húsasmíði væri í lagi en ef húsasmíður ætti að laga skip í slípp myndi sama skip sökkva í höfninni við niðurstætingu.“ Allar atvinnugreinar þurfa á sérfræðingum að halda og slíppar landsins eru þar engin undantekning. Einnig þurfa hin fjölmörgu byggðasöfn sem eiga trébáta og skip að hafa aðgang að smíðum sem geta hlúð að safnkostinum og haldið honum við.

Það er ljóst að ef nám í tréskipasmíði verður lagt niður er það vanvirðing við söguna og öll þau skip sem eru til á söfnum landsins, tréskip sem eru enn í notkun og ekki síðst vanvirðing við þá sem eru starfandi í greininni og halda henni á lífi. Þótt sumar námsgreinar séu fámennar þá minnkar það ekki mikilvægi þeirra og til að handbragð tréskipasmíða lifi áfram um ókomnar aldir þá verður greinin að vera viðurkennd námsgrein innan framhaldsskólakerfisins.

## Málþing Stykkishólmi

### Verkþekking við sjávarsíðuna - arfur til auðs

Málþing á vegum Vitafélagsins-Íslenskrar strandmenningar í samstarfi við heimamenn og menningar- og viðskiptaráðuneytið laugardaginn 1. október Vatnasafninu Stykkishólmi, Bókhöðustíg 19 kl. 13.30-16

Fundarstjóri: Ragnhildur Sigurðardóttir framkvæmdastjóri Svæðisgarðsins Snæfellsnes

Setning: Jakob Björgvin Jakobsson bæjarstjóri Stykkishólmi

Að sigla sinn sjó - Einar Jóhann Lárusson, nemi í bátasmíði  
Sjóskrímsli á Breiðafirði - Þorvaldur Friðriksson, sérfræðingur

Reynslusögur af veiðum í Breiðafirði og Súðbyrðingi - Sigurður Páll Jónsson sjómaður frá Stykkishólmi

Auður samstarfs - Sigurbjörg Árnadóttir, formaður Vitafélagsins-Íslenskrar strandmenningar

*Aðgangur ókeypis og allin velkomnin!*



Stjórnarráð Íslands  
Menningar- og viðskiptaráðuneytið



## STAÐA OG FRAMTÍÐ BÁTA- OG SKIPAARFSINS

- Andrés Skúlason, formaður Fornminjanefndar

Það er þakkarvert að fá að hripa hér niður nokkrar línur um forna báta og skip sem nú eiga undir högg að sækja. Í þeim efnum vil ég segja í upphafi: Megi Vitafélagið hafa sérstakar þakkir fyrir sitt framlag og sinn stóra þátt í því að á síðasta ári voru súðbyrðingar, hið norræna byggingarlag báta ásamt handverkinu, viðurkennt á heimsminjaskrá UNESCO. Hér er þó til umhugsunar að aðeins ári síðar liggur fyrir tillaga frá ráðherra að leggja niður löggildingu á starfsheitu bátasmíður. Við verðum að binda vonir við að undið verði ofan af þeim misstökum sem í þessum tillögum eru fólgin og álíta að hafi verið mistök frekar en ígrundaður ásetningur.



Lagað og lagfært á námskeiði í bátasmíði við Síldarminjasafnið á Siglufirði

### Sýnum sögunni virðingu með áþreifanlegum hætti

Saga báta og skipa hefur verið samofin íslenskrum þjóðarsál og atvinnuháttum allt frá landnámi en eyríki hafa samkvæmt eðli máls þá sérstöðu að siglingar og útvegur eru órjúfanlegur þáttur þess að búseta og byggð hefur þróast á viðkomandi svæðum þ.m.t. Íslandi. Ástæða er því til að spyrja: Hvernig höfum við sem þjóð, sem hefur verið jafn háð siglingum og fiskveiðum frá upphafi byggðar í landinu, haldið á lofti og varðveitt þennan menningararf sem hefur raunverulega brauðfætt þjóðina, komið fótunum undir hana og fleytt henni fram til þeirra lífsgæða sem við búum við í dag? Margt og mikið hefur verið ritað um sögu siglinga og fiskveiða hér við land, þar á meðal fræðirit af ýmsum toga. Einnig hefur verið skrifaður mikill fjöldi bóka um hrakningar sjómanna og slysfarir þar sem mikill fjöldi sjómanna hefur týnt lífi við Íslandsstrendur. Þær fórnir voru sannarlega stórar og tóku oftan en ekki mikinn toll. Þá sátu fjölskyldur eftir í sárum og jafnvel heilu byggðarlögum. Að þessum bókmenntaarfi frátöldum má segja að virðing fyrir hinum áþreifanlega og dýrmæta menningararfi, þ.e. bátunum sjálfum og eldri þilskipum, hafi að miklu leyti verið fyrir borð borin í orðsins fyllstu merkingu.

Til þessa dags hefur nær einvörðungu verið stutt við endurgerðir báta og skipa með litilsháttar framlögum, og þá helst til mjög litilla báta, súðbyrðinga, og í flestum tilvikum þeirra allra minnstu. Öðru máli gegnir um varðveislu og endurgerð eldri þilfarskipa, sem mörg hver drógu björg í bú og héldu framfærslu heilu samfélaganna á floti. Þar hefur skort mjög á alla virðingu og metnað þjóðarinnar til að standa undir skyldum sínum við liðna tíð, þó ekki væri nema í virðingarskyni við allar þær mannfórnir sem af hlutust.

### Menningarsögulegt slys ef ekki verður aðhafst

Nú er svo komið árið 2022 að aðeins örfá fágæt eintök af eldri þilfarskipum, ekki síst þilfarskipum, eru eftir í landinu. Og þeim sem eftir standa og eru hæf til endurbóta og uppgerðar er nú um þessar mundir reynt að bjarga í tímabundið skjól, í von um að úr rætist, en gríðarlegum fjölda haffærra báta og skipa hefur verið fargað af ótrúlegu skeytingarleysi á liðnum árum. Nágrannaþjóðir okkar hafa ekki látið slíkt gerast heldur lagt mikla alúð við að viðhalda ákveðnum og merktum hluta af báta- og skipaarfi sínum þar sem hagleiksmenn hafa notið sín við einstakt handverk. Jafnt og þétt hefur gömlum og merktum trébátum og þilfarskipum fækkað svo mikið að nú stendur þjóðin frammi fyrir hreinu uppgjöri gagnvart þessum menningararfi: Að áliti undirritaðs og fjölda annarra sem hafa barist fyrir skilningi á þessum málum yrði það stórt menningarsögulegt slys ef restinni af þessum dýrmæta menningararfi væri fórnað og þá sér í lagi þilfarskipunum. Og ekki einvörðungu það, heldur jafnhliða kastað fyrir róða ómetanlegu handverki á heimsminjaskrá sem í dag lifir aðeins með örfáum einstaklingum sem eru þó góðu heilli enn sem áður reiðubúnir að gefa af sér af mikilli fórnfýsi og miðla fagþekkingu sinni til næstu kynslóða.

### Skyldur Fornminjanefndar og Fornminjasjóðs

Eina opinbera stuðningsnetið, sem minjasöfn og áhugafólk um bátaarfinn geta leitað til, er á hendi Minjastofnunar Íslands og Fornminjanefndar, sem veita árlega styrki úr svonefndum Fornminjasjóði. Honum er lögum samkvæmt skylt að mæta umsóknum um styrki til fjölda verkefna, er lúta að verndun og rannsóknnum á fornleifum og forngrípum, en undir það svið falla einnig bátar og skip, sem eru eldri en frá árinu 1950. Þessar minjar teljast m.ö.o. lögum samkvæmt til forngrípa og eru þar með friðaðar.

Frá því að ég undirritaður tók sæti formanns Fornminjanefndar í ágúst 2021 hef ég, ásamt öðru nefndarfólki, leitast við af bestu samvisku að takast á við þær áskoranir og skyldur sem liggja á borði nefndarinnar. Mér varð fljótlega ljóst að þau verkefni sem nefndinni og Fornminjasjóði eru að jafnaði falin eru mjög umfangsmikil og fjölbreytt. Viðfangsefnið eru að sama skapi nokkuð flókin úrlausnar. Það er með öðrum orðum snúið verk að vinna með vanfjármagnaðan sjóð sem hefur á hinn veginn mjög ríkar skyldur lögum samkvæmt. Sjóðnum er skylt að mæta margháttuðum verkefnum sem hann hefur eins og sakir standa einfaldlega enga burði til að sinna og styðja við þau fjölbættu verkefni sem til hans er leitað með.



Örlygur Kristfinnsson, fyrrum safnstjóri Síldarminjasafnsins á Siglufirði og Skúli Thoroddsen við bátinn Soffiu sem er nýsmíði eftir bát Soffiu frá Nesi.



Til glöggvunar á bágrri stöðu Fornminjasjóðs má nefna að á árinu 2021 voru aðeins 43 mkr á fjárlögum til sjóðsins til að mæta öllum þeim verkefnum og umsóknum sem bárust. Fyrir árið 2022 var svo lögð til sérstök aukafjárveiting um 30 mkr vegna skráningar minja í hættu á strandsvæðum Íslands.

Umsóknir sem bárust sjóðnum voru á hinn bóginn 78 talsins og námu á þriðja hundrað milljónum. Það má því hverjum ljóst vera að sá stakkur sem Fornminjanefnd er sniðinn er vægt sagt mjög þröngur og ekki í neinum takti við þarfir og hvað þá að hann komist nálægt sambærilegum sjóðum sem skyldum hafa að gegna.

Þessar tölur gefa nokkra sýn á hversu fjárbörfin er mikil og Fornminjasjóður vanmegnugur að rækja hlutverk sitt, enda hefur það eðlilega verið gagnrýnt af fornleiffræðingum, að sjóðurinn standi aðeins að örliðu leyti undir væntingum og þeim mikla fjölda verkefna sem biða um allt land varðandi skráningar og rannsóknir á fornleifum.

#### Hvað er til bjargar báta- og skipaarfinum?

Það er mat undirritaðs eftir mikla yfirlegu, samráð og samtali við þá aðila og samtök sem hafa endurtekið reynt að fá áheyrn án árangurs, að eftir allt þá séu til mjög góðar lausnir á þeim vanda sem við er að glíma, þ.e. vöntun á stöðugri árlegum fjárveitingum til framtíðar til að standa að þessum málaflokki með sóma. Það er enn hægt að snúa þróuninni við þó dýrmæt eintök hafi tapast, Minjastofnun býr að því að til er svokallað varðveislumat báta og skipa sem yrði stuðst við þegar nægilegar fjárveitingar væru til staðar.

Það má hverjum ljóst vera að fjármunirnir eru til svo standa megi straum af því að leggja þessu málefni til fast árlegt framlag og hvað er þá meira viðeigandi en að sjávarútvegurinn í landinu standi straum af verkefnum sem þessum. Það er raunverulega vandséð hvert annað eigi að leita og í hlutarins eðli væri það útgerðinni samanlagt enginn baggi að leggja myndarlega í púkkið til að hlúa að og halda í heiðri sögu útgerðar í landinu. Hér er auðvitað einvörðungu um útfærsluatriði að ræða með góðum vilja stjórnvalda. Til að auðvelda fjárveitingavaldinu verkið þarf ekki einu sinni að stofna sérstakan sjóð sem næði yfir endurgerð báta og bátasöfn þar með talin. Fjármagninu væri eftir sem áður hægt að vísa í gegnum Fornminjasjóð. Um leið myndi skapast meira svigrúm til úthlutunar á styrkjum til fornleifarannsókna og skráninga.

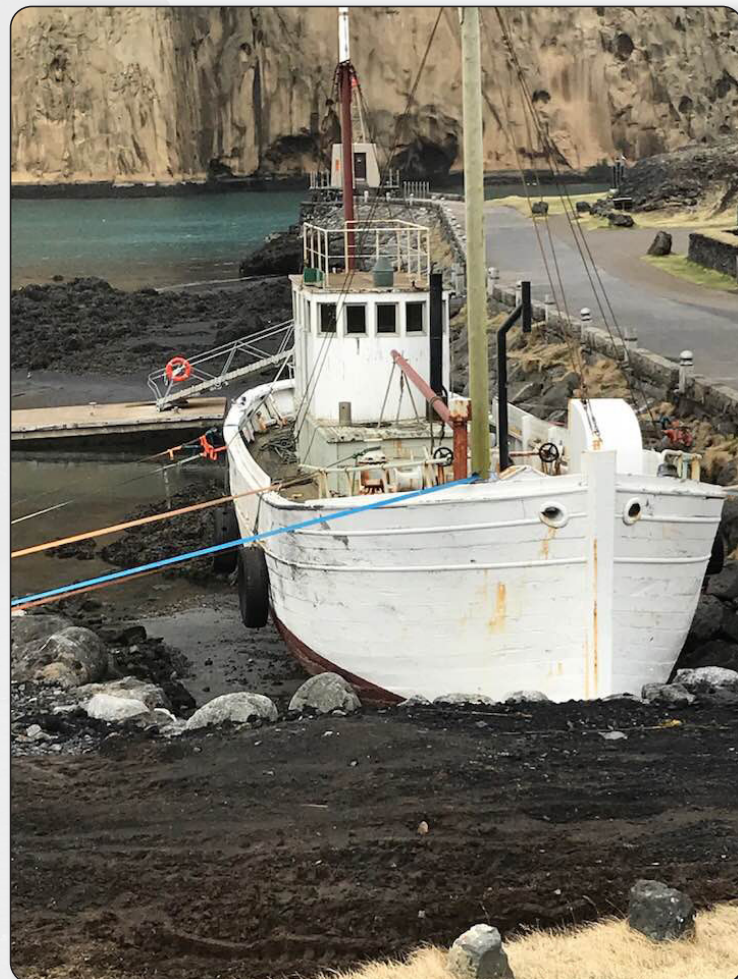
#### Fljótandi menningararfur

Við sem höfum lagt okkur fram um að rýna stöðu þessara bátamála höfum mikla og innilega sannfæringu fyrir því eftir bestu upplýsingum að það þurfi að eiga sér stað ákveðin stefnubreyting sem mun einnig kalla á að breyta þarf að nokkru leyti laga- og reglugerðarumhverfi varðandi fornþáta og skip. Að auki yrði það öllum til hagsbóta að horfa á svokallaðan „fljótandi menningararf“ en í því felst að við einbeitem okkar í mun meira mæli að því að gamlir trébátar og þilfarskip verði hagnýtt og gerð upp með það að markmiði að þau verði sjófær og um leið sannkallað augnakonfekt í sem flestum höfnum landsins. Í þessu eru fölginn tækifæri af margvíslegum toga, t.d. varðandi ferðamennsku, hagnýtingu sem skólaskip, til rannsókna og margt annars.

#### Lokaorð

Undirritaður vill leyfa sér þá bjartsýni að stjórnvöld taki jákvætt undir þær tillögur sem hér liggja í grófum dráttum til grundvallar. Komandi vetur mun vonandi leiða í ljós, að höfðu samtali við stjórnvöld, hvert umræðan leiðir okkur. En fyrst og síðast mun undirritaður ásamt Fornminjanefnd með bjartsýni að vopni leita allra leiða til að sigla málinu í höfn með framtíðarsýn sem heldur vatni. Að öðrum kosti mun málaflokkurinn steyta á skeri með ófyrirséðum afleiðingum. Við stöndum nefnilega á tímamótum hvort við sem þjóð ætlum að standa með þessum dýrmæta menningararfi eða ekki.

**Verjum báta- og skipaarfinn, annað er fiskveiðipjóðinni ekki til sóma.**

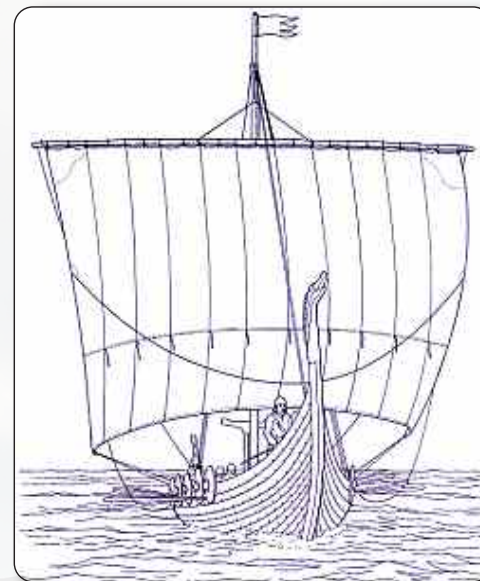


Blátindur var á sínum tíma meðal stærstu og glæsilegustu fiskiskipa í Vestmannaeyjum. Hann er dæmigerður fyrir þá vélbáta gerðir voru út frá Eyjum um og upp úr miðri 20. öldinni.

## SAGA BÁTASMÍÐA Á ÍSLANDI - Árni Björn Arnason, www.aba.is

#### Landnámsöld

Aldir eru liðnar frá því að Helgi magri sigldi knerri sínum inn Eyjafjörð og kom hann skipi sínu að Festarkletti austan fjarðarbotns. Nokkuð ljóst má vera að knörri Helga magra hefur verið með fyrstu ef ekki fyrsta haffæra skipið, sem inn Eyjafjörðinn sigldi. Helgi magri reisti bæ sinn að Kristnesi og er sú jörð enn setin en við Festaklett bindur enginn skip sín í dag. Eyjafjarðará hefur verið afkastamikil undanfarin árhundruð við þá iðju sína að flytja landið til sjávar og nú er Festarklettur kominn langt á land upp. Láta mun nærri að fjórir kílómetrar séu frá klettinum að núverandi fjöruborði. Enginn veit nú hvað varð um skip Helga magra en hætt er við að því hafi ekki orðið margra lífdaga auðið. Sömu örlög mun einnig hafa beðið annarra skipa, sem til landnáms Íslands voru notuð. Verkbekking til skipasmíða hefur þó vafalítið flust með landnámsmönnum frá Noregi en hér á landi gengu menn ekki út í skóga að fella tré til skipasmíða.



Viðhald landnámskipa hefur verið lítið og notkun þeirra vafalítið ekki mikil. Heimildir herma að á síðari hluta 10. aldar hafi þessir farkostir ekki lengur klofið öldur úthafsins. Landnámsskipin urðu með öðrum orðum smátt og smátt ónýtt og haffærum skipum í eigu Íslendinga fór fækkandi er frá landnámi leið. Heimildir herma þó að árið 985 hafi 25 skip siglt frá Íslandi til Grænlands, sem telja verður stóran flota á þeim tíma. Þessi frásögn hefur þó verið dregin í efa þar sem vitað er með nokkurri vissu að landnámsflotinn var úr sér genginn og að mestu ónýtur. Líklegt er talið að þarna hafi verið notuð smærri skip svo sem teinæringar.

Það liggur í augum uppi að hvers konar fljótandi far hefur verið landsmönnum dýrmætt og þá bæði til ferðalaga sem til matvælaöflunar. Það skýtur því nokkuð skökku við þegar safnað er saman skipum í tveimur landsfjórðungum til að heyja sjóorrustu þar sem fyrirfram mátti búast við skipstöpum en valdabaráttan hefur ávalt verið söm við sig.

Það var um miðbik Sturlungualdar, árið 1244, sem sjóorrustan var háð. Öllum fljótandi förum var safnað saman á Vestfjörðum og Norðurlandi í þeim tilgangi að etja saman tveimur flokkum manna á hafi úti.

Þessi eina sjóorrusta Íslandssögunnar var háð á miðjum Húnaflóa og gengur undir nafninu Flóabardagi. Þar börðust höfðingjarnir Þórður kakali og Kolbeinn Arnórsson, hinn ungi en þeir voru systkinasynir. Hermt er að floti Þórðar hafi verið 15 skip og þar innanborðs 210 manns en floti Kolbeins taldi 20 skip og um borð í þeim flota voru 470 menn. Ekkert er getið um stærð skipa en margt bendir til að þau hafi verið af öllum stærðum og gerðum. Jafnvel er talið að notast hafi verið við ferjur, sem fluttu menn bakka á milli á stærri vatnsföllum.

Orrustan var háð með grjótkasti, ásiglingum og eldibröndum, sem notaðir voru í þeim tilgangi að kveikja í skipum. Leikar fóru svo að Þórður kakali beið ósigur í þessari orrustu enda herafli hans helmingi minni en Kolbeins unga. Að sigri fengnum sigldi Kolbeinn ungi til Vestfjarða, tók öll skip á Ströndum og lét sum brjóta og brenna. Engar getgátur skulu hafðar uppi um það hvort atburðir þessir hafi haft afgerandi áhrif á Íslandssöguna en hitt er nokkuð ljóst að skipsskaðar, sem þarna urðu hafa komið mörgum byggðarlögum illa.

Valdabaráttan Þórðar kakala og Kolbeins hins unga kom mörgum bátum á botn Húnaflóa og líkt var það með hefndarþorstann, sem leiddi til fjölda bátstapa á Norðurlandi rúmum tveimur áratugum fyrr. Svo skrifar Valgarður Egilsson um þann atburð í Árbók Ferðafélags Íslands árið 2000.

"Árið 1222 siglir Guðmundur Arason út í Grímsey með lið sitt úr Málmei eftir víg Tuma hins eldra á Hólum Sighvatssonar frá Grund. Út í Grímsey sóttu þeir Sturla og Sighvatur faðir hans biskup á páskum og varð þar mikið blóðbað og lutu menn biskups í lægra hald og var biskup leikinn heldur hart.

Þeir eru að leggja af stað liðsmenn með þá feðga. Þar á klettabökkunum stendur Guðmundur og "áður en þeir fóru úr eyinni og skipin voru sum frá landi komin (þá segir hann): "hefn þú nú, drottinn, eigi má vesalingur minn". Hann sá í himininn upp meðan hann mælti þetta". Þá hefur hinn góði Guðmundur verið orðinn aðþrengdur er hann bað þessa. - En brátt er þeir komu allir á ferð, gerði harðviðri mikið og norðan storm og kulda svo að þeir voru allir í miklum háska. Tóku flestir menn land við illan leik en hálfur fjórði tugur lést í þessari ferð og eigi færri. Fundust sumir dauðir en sumir aldrei. "Herfloti smáskipa, 30 - 40 að tölu, á leið yfir Grímseyjarsund í vetrarlok, skellur á norðan garður með frosti, sum skip ná Eyjafirði, önnur lenda upp í brimið í Fjörðum, sum undir Víkurbökkum, sum í brimið vestan Þorgeirsfjarðar, sum beint upp í Gjögurinn... skipreika menn um allar fjörur".

Geta má sér til að þarna hafi tapast á einu bretti einn tugur báta og þó sennilega fleiri. Manntjón verður aldrei bætt og í þessu tilfelli hefur sama verið upp á teningnum með bátatjónið.

Heimildir má finna í fornsögum Íslendinga um gerð haffærra sjóskipa en ekki er hægt að segja að þær séu ýkja yfirgripsmiklar. Í Landnámu er frá því greint að á bænum Botni í Hvalfirði hafi verið smíðað sjóskip úr íslenskum skógartrjám. Hét sá Ávangur, írskur að kyni, er fyrir smíðinni stóð. Í Svarfdælu er frásögn af smíði skips í Tungunni, sem mun vera þar sem nú kallast Tungur og er nesið á milli Svarfaðardalsár og Skíðadalsár. Í nesinu var skógur þykkur en kjaltré í skipið var sótt í Eikibrekku hvers staðsetning er nú óljós. Altént fékk skipið nafnið Íslendingur og var fært ofan eftir dalnum á ísi. Frásögn Svarfdælu af smíði skipsins líkur á eftirfarandi orðum, "og á því skipi hefur Karl utan farið".



Fræðimenn eru sammála um að það muni þjóðsaga ein að haffært skip hafi verið gert úr íslenskum víði. Biskupasaga greinir svo frá að stórhöfðingi einn á Suðurlandi, Hjalti Skeggjason, hafi smíðað skip í Þjórsárdal. Mun skipið annað tveggja hafa verið dregið til hafs eða því fleytt niður Þjórsá.

Heimildir frá árinu 1338 geta þess að Ögmundur Pálsson biskup hafi látið smíða haffært sjóskip, sem hafi siglt tvær ferðir til Noregs. Nokkuð víst má telja að smíði smærri báta til fiskiveiða hafi verið stunduð allt frá því að land byggðist. Sú smíði hefur örugglega verið nokkuð erfið vegna þess að víður óx ekki á landinu til skipasmíða. Af verslunarskýrslum frá 17. og 18. öld má sjá að innfluttur víður var ekki fánlegur í því magni sem til skipasmíða þurfti. Að auki reyndist sá víður, sem á boðstólum var, ekki nægjanlega góður smíðaviður svo að hann gæti talist nothæfur í skip.

Fram kemur í ferðabók Ólafs Olavíusar að bátasmíðir á Vestfjörðum hafi oft gert sér ferð á Strandir til af safna rekaviði en rekaviðinn töldu þeir mun betri en "sá úrkasts óhroða af víði, er þeir fá frá Kaupmannahöfn og Noregi." Þessi umsögn bendir til þess að Danir og Norðmenn hafi selt Íslendingum lélegasta víðinn, víðinn sem þeir vildu ekki smíða úr sjálfir og gátu ekki losnað við á annan hátt en að pranga honum inn á Íslendinga.

Af sögnum má ráða að íslenskir skipasmíðir hafi af þessum sökum fremur nýtt rekavið til skipasmíða en innflutt timbur. Heimildir úr ferðabókum benda einnig til sömu áttar. Rekaviðurinn var talinn betri smíðaviður en sá, sem innfluttur var og hann því frekar nýttur.

Til að spara umstang og flutningskostnað á rekaviðnum frá rekafjöru að byggðu bóli þá voru bátar gjarnan smíðaðir þar sem rekaviðinn bar að landi. Oft var þetta fjarri mannabyggð og þurftu smíðir þá að flytja með sér áhöld og annan nauðsynlegan búnað um langan veg. Á smíðastað bjuggu skipasmíðirnir í tjöldum eða einhverjum skýlum, sem hróflað var upp í þessu tilefni.

Af þessu má sjá að menn viluðu ekki fyrir sér vösbúð og harðræði við smíðarnar svo að bátar væru tiltækir til ferða og fæðuöflunar. Jafnvel á mestu eyrartímum Íslandssögunnar þá reyndu menn að byggja skip sín sjálfir og til marks um það þá voru flutt til landsins árið 1630 áttatíu og fjögur kjaltré í báta.

### 19 og 20 öldin

Það er í raun ekki fyrr en komið er fram á seinni hluta 19. aldar að Íslendingar fara að smíða sér skip sem sótt gátu út fyrir landsteinana og þá til hákarlatekju og fiskveiða.

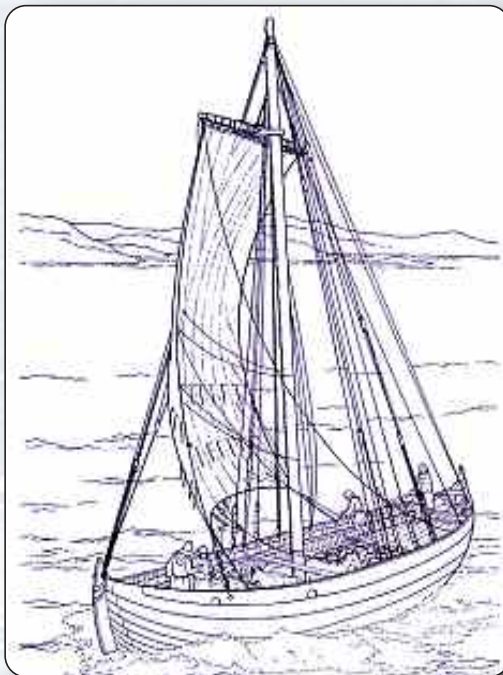
Segja má að flóðgáttir hafi brostið í upphafi 20 aldarinnar. Þá er svo að sjá að bátasmíðar hafi veri stundaðar í flestum víkum og vogum landsins og jafnvel til sveita. Heimilisiðnað mætti kalla þessar smíðar því að oftast stóðu einstaklingar að verkum með takmarkaða utanaðkomandi aðstoð.

Strax á fyrsta tug 20. aldarinnar fóru menn að stofna félög um skipasmíðar, sem höfðu yfir að ráða umtalsverðu starfslíði. Eftir því sem á öldina leið þá urðu þessi félög öflugri og upp úr henni miðri þau öflugustu, sem á Íslandi hafa starfað við þennan iðnað. Í stærri byggðarlögum settu þessi skipasmíðafyrirtæki mark sitt á atvinnulíf og framgang byggðarlagsins. Skipasmíðar hafa þó alla tíð verið fallvaltur atvinnuvegur. Einn áratuginn hefur ekki verið hægt að anna eftirspurn eftir nýjum skipum en þann næsta er hvergi kaupanda að finna. Þessar sveiflur hafa verið skipasmíðaiðnaðinum ákaflega óhagstæðar og ekki síður viðskiptavinum greinarinnar. Hvað eftir annað hefur þurft að byrja frá grunni og þá oft á tíðum ekkert til sparað í tækjábúnaði og húsakosti.

Það segir sig sjálfst að kostnaður við að endurreisa þessa iðngrein aftur og aftur á nokkurra áratuga fresti kemur hvergi annars staðar niður en á framleiðsluvörinni sjálfri og pyngju kaupandans. Mikið var ritað og rætt um skipasmíðar á liðinni öld. Af þeim skrifum má sjá að himinn og haf var á milli þeirra sem vildu hlú að skipasmíðum í landinu og hinna sem vildu kaupa skipin erlendis frá.

Talið er að í upphafi árs 1944 hafi skipasmíðastöðvar á landinu verið 26 talsins en þá fór að fjara undan þessum stöðvum þó að skipa væri vant í landinu. Þarna réði mestu að ekki vantaði úrtölumenn um íslenskan iðnað né þann flokk manna, sem ávalt hefur talið að erlend skip kosti minna en þau innlendu. Vissulega hefur oft verið hægt að benda á ódýra erlenda smíði en látið hefur verið hjá líða að taka óbeinan kostnað með í reikninginn hvað þá kostnað vegna vinnu íslenskra iðnaðarmann við að fullbúa þessi skip til veiða.

Árið 1943 og 1944 buðust skip frá Svíþjóð fyrir snöggum minna verð en greiða þurfti fyrir innlenda smíði en ekki var þar allt sem sýndist. Sjöunda lönþing Íslendinga 1943 sendi frá sér áskorun til ríkisstjórnar og alþingis um að þessir aðilar hlutist þegar til um smíði á allmörgum fiskiskipum innanlands. Færð voru rök fyrir því að verðmunur á Svíþjóðarbátunum og á innlendri smíði lægi fyrst og fremst í gifurlegum kostnaði við efnisinnflutning, tryggingar og ósanngjörnum tollum. Farmanna og fiskimannasamband Íslands sendi sömu aðilum hliðstæða áskorun og vildi sjá raunhæfar ráðstafanir til endurnýjunar á flota landsmanna með byggingu á fullkominni skipasmíðastöð í Reykjavík. Landsamband Iðnaðarmanna tók þó öllu harðari afstöðu til málsins og sendi þing þeirra, árið 1944, frá sér ályktun til ríkisstjórnarinnar þar sem þessum skipakaupum frá Svíþjóð var harðlega mótmælt.



Í Degi 23. mars 1944 er frá því greint að á árunum 1940 til 1943 hafi á landi hér verið byggð skip sem samtals voru 1.505 brl. smálestir. Þriðjungur af þessari smíði var framkvæmdur á Akureyri. Skipin skiptust þannig á milli landshluta: Akureyri. 449 smálestir. Ísafjörður. 332 smálestir. Akranes. 192 smálestir. Hafnarfjörður. 152 smálestir. Vestmannaeyjar. 143 smálestir. Átta bátar, 237 smálestir, voru smíðaðir á öðrum stöðum á landinu.

Allar þessar stöðvar áttu um sárt að binda eftir að ákvörðun stjórnvalda um kaup á fjörtíu og fimm sænskum bátunum var frágengin og fjölmargar lögðust endanlega af. Vissulega unnu stjórnvöld þarft verk með því stuðla að auknum skipakosti landsmanna en nauðsynjalaust var að horfa fram hjá íslenskum framleiðendum. Ríkisvaldið hefði getað haldið þannig á málum að skipasmíðastöðvum yrði gert kleift að starfa á jafnréttisgrundvelli gagnvart erlendum skipasmíðastöðvum.

Félag iðnmanna á Akureyri sendi frá sér svohljóðandi ályktun er þessi mál voru til umfjöllunar.

"Aðalfundur Iðnaðarmannafélags Akureyri, haldinn 18. mars 1944, lítur svo á, að svo einhliða ráðstafanir sem þær, er ríkisvaldið hefur gert til skipakaupa erlendis, muni, - ef framkvæmdar verða svo sem nú horfir án nægjanlegs tillits til íslensks iðnaðar og atvinnulífs, - leiða af sér mjög alvarlegan hnekki fyrir skipasmíðaiðnað landsmanna. Mótmælir fundurinn því eindregið þeirri stefnu, að varið verði stórfé úr ríkissjóði til að styrktar slíkum skipakaupum til samkeppni við íslenskar skipasmíðastöðvar. Skorar fundurinn því á ríkisstjórn og Alþingi, að opinberar ráðstafanir verði gerðar til styrktar innlendum skipasmíðaiðnaði, svo að hann eigi falli niður á yfirstandandi erfiðleikatímum, svo sem með:

1. Eftirgjöf á tollum og efnivörum.
2. Lækkun farmgjalda.
3. Verðjöfnun á þeim skipum, sem nú er samið um kaup á erlendis og hinum, sem hægt væri að byggja innanlands".

Lesi má um viðbrögð valdhafa við mótmælum iðnrekenda og iðnaðarmann í Morgunblaðinu 25. mars 1945. Þar upplýsir Ólafur Thors, forsætisráðherra blaðið um að á ráðherrafundi hafi verið ákveðið að smíða 50 báta á næstu tveimur árum innanlands ef mögulegt væri. Smíða skyldi 25 stykki af 50 tonna bátum og 25 stykki 35 tonna bátum. Gert væri ráð fyrir að Þorsteinn Danielsson, skipasmíðameistari sæi um að teikna bátana en Nýbyggingarráð um sölu þeirra.

EKKI ER GOTT AÐ ÁTTA SIG Á HVORT SVÍÞJÓÐARBÁTARNIR VORU INNIFALDIR Í FYRIRHUGAÐRI SMÍÐI EÐA HVORT UM HREIN VIÐBÓT VAR AÐ RÆÐA. ÞÓ VERÐUR AÐ TELJA LÍKLEGT AÐ Á ÞESSUM TÍMA HAFI VERIÐ BÚIÐ AÐ SEMJA UM FLESTA SVÍÞJÓÐARBÁTANA ÞVI AÐ ÁRI SEINNA STREYMDU ÞEIR TIL LANDSINS.

Til að hrinda þessum hugmyndum í framkvæmd var ákveðið að reisa skipasmíðastöð og þurrkví í Elliðaárvogi í Reykjavík. Skyldi ríkissjóður bera tvo þriðju af kostnaðar af þessum framkvæmdunum en Reykjavíkurborg einn þriðja. Reist var skipasmíðahús við voginn og Landsmiðjan Reykjavík hóf smíði á vertíðarbátum, sem verða áttu tólf talsins í fyrstu lotu.

Svo undarlegt sem það kann að hljóma þá er svo að sjá að skipasmíðastöðvum, sem fyrir voru í landinu hafi ekki staðið til boða hlutdeild í smíði þessara báta. Af lestri samtíma blaða er ljóst að pólitísk öfl riðu róftum er ákvarðanir voru teknar um smíðastaði þessara vertíðarbáta. Flokkahagsmunir voru leiðarljósið en rekstur starfandi fyrirtækja í skipaiðnaði látinn lönd og leið.

### Endalokin

Þó að stórt væri hugsað við Elliðaárvoginn þá varð samt minna úr framkvæmdum en ætlað var. Skipasmíðahúsið var að vísu byggt yfir starfseminu sem Landsmiðjan annaðist, en bátarnir urðu aðeins fjórir áður en smíði stöðvarinnar leið undir lok. Vafalítið má finna margar samvirkandi orsakir fyrir skjóttum endalokum Elliðaárstöðvarinnar. Það kostar sitt að byggja upp eina skipasmíðastöð og vafalaust hefur stöðin þurft að greiða tolla og aðflutningsgjöld fullu verði. Nefnd bátakaupa frá Svíþjóð hafa haft sitt að segja en það hefði ekki átt að koma neinum á óvart.

Þó að grónum skipasmíðastöðvum hafi verið haldið frá smíði þeirra báta, sem Landsmiðjan hugðist smíða og smíðaði fjögur stykki af, þá auðnaðist Skipasmíðastöð KEA á Akureyri að næla sér í samning að einum báti. Baturinn var smíðaður eftir teikningu Þorsteins Danielssonar, skipasmíðameistara og er teikninguna að finna á Héraðsskjalasafni Akureyri.





Í ævisögu Kristjáns Nóa Kristjánssonar, skipasmiðs er frásögn af ferð hans suður til Reykjavíkur þar sem hann gekk á fund ráðamanna til að falast eftir smíði á þessum bátum. Náði Nói samningum um fjóra 35 tonna báta og norður kominn smíðaði hann bátana samkvæmt teikningum Þorsteins Danielssonar.

Í Degi 14. maí 1947 er greint frá því að bátur sá er Skipasmiðastöð KEA smíðaði eftir teikningum Þorsteins hafi kostað kr. 700.000,- en að bátar Landsmiðjunnar í Elliðaárvogi kr. 900.000,-. Vafalítið hefur kostnaður við byggingu stöðvarinnar stuðlað að verðmyndun bátanna hjá Landsmiðjunni og einnig sú staðreynd að búið var að smíða í eldi allan búnað úr járn í reiða þeirra tólf skipa, sem smíða átti. Kaupendur Landsmiðjubátanna vildu ekki sætta sig við verð þeirra og greiddi ríkið því bátana niður um kr. 200.000,-.

Í Morgunblaðinu 25. júlí 1946 er frétt um að 32 Svíþjóðarbátar séu komnir til landsins, flestir 50 tonna stórir, og hafi þeir farið til 19 bæja og þorpa á landinu. Þá 13 bátar sem óafgreiddir væru frá Svíþjóð segir blaðið væntanlega með haustinu. Bátarnir eru sagðir teiknaðir af Bárði Tómassyni og Þorsteini Danielssyni en í daglegu tali voru þeir kallaðir Bárðarbátar enda bátslag þeirra allt annað en á bátum þeim sem Þorsteinn teiknaði fyrir Landssmiðjuna. Svo geðveikislegur var atgangur manna í Svíþjóðarbátana að umsóknir um tvö hundruð og sextíu báta bárust frá um tvö hundruð einstaklingum. Er á reyndi staðfestu aðeins þrjátíu og fimm aðilar umsóknir sínar og var leyfi gefið fyrir fjórtíu og fimm bátum.



Ríkisstjórn Íslands stóð á þessum tíma einnig fyrir smíði og innflutningi á togurum og kom sá fyrsti af þrjátíu og tveimur til landsins 1947. Þar sem Nýsköpunarstjórnin gekkst fyrir þessum innkaupum voru skipin jafnan nefnd nýsköpunartogararnir. Fáir mótmæltu þessum innflutningi því að Íslendingar voru á þessum tíma ekki í stakk búnir til að smíða slík skip.

Ef horft er til fjölda þeirra togara er smíða átti og þess skamma tíma, sem í verkið var ætlaður þá var borin von að hugsa til innlendrar smíði. Það var í raun ekki fyrr en rúmum tveimur áratugum seinna, sem möguleiki hefði verið á slíkum smíðum.

Fyrr hefði þó verið hægt að smíða minni stálbáta og var í raun gert en stjórnvöld báru enn kíkinn upp að blinda auganu. Ekki virðist hafa verið inni í heilabúi þessara manna að Íslendingar

gætu smíað stálskip og sést það gleggst á þeirri staðreynd að ríkisstjórn Íslands samdi við Austur Þjóðverja árið 1957 um smíði á sautján stálskipum. Fimm þessara skipa voru 75 brl að stærð en tólf 250 brl.

Blómaskeið innlendra skipasmiða var áratugurinn 1970 til 1980 en þá störfuðu mörg hundruð manns við þennan atvinnuveg. Bar þar hæst stálskipasmiðina en tugir vertíðabáta og togara voru framleiddir á þessu tímabili. Illu heilli lagðist smíði stálskipanna af og má rekja það til svartrar skýrslu Hafrannsóknarstofnunar, sem kom út árið 1983 um þverrandi fiskigengd við strendur landsins. Þáverandi stjórnvöld tóku þá ákvörðun að skip, sem í smíðum voru hérlendis fengju ekki fiskveiðiheilmildir en fiskiskip án veiðheimilda kaupir enginn.

Það féll í hlut sitjandi sjávarútvegsráðherra, Halldór Ásgrímsson, að tilkynna þessa ákvörðun ríkisstjórnarinnar og fylgja henni eftir. Þessi ákvörðun stjórnvalda var í raun dauðadómur yfir nýsmíði stálskipa hér á landi. Þessi tilskipan virtist þó ekki ná út fyrir landsteinana. Skefjalaus innflutningur af nýjum togurum og öðrum fiskiskipum fylgdi í kjölfarið næstu þrjú árin. Þennan innflutning má þakka íslenskum stjórnvöldum. Þau hjuggu enn og aftur í sama knérinn. Þau létu hjá líða að hlú að íslenskum skipasmiðaiðnaði á hliðstæðan hátt og aðrar þjóðir gerðu, sem studdu dyggilega við bakið á sínum skipasmiðum. Annað eins hafa íslensk stjórnvöld apað eftir erlendum, hvað lög og reglugerðir varðar, þó að þau hefðu á þessum tíma rétt skipasmiðaiðnaðinum litlafingur.

Öllum hugsandi mönnum var ljóst að með nefndum stjórnvaldsaðgerðum var verið að drepa niður stálskipasmiðaiðnaðinn í landinu. Þrátt fyrir varnaðarorð þeirra sem best þekktu þá náðu þau ekki eyrum ráðamanna eða það sem öllu verra var þá skelltu þessir menn skollaeyrum við þeim. Það verður að telja kaldhæðni orlaganna að íslenskir stjórnálamenn skyldu verða til þess að drepa í dróma heila iðngrein í landinu. Jafnvel má leiða rök að því að ráðandi öfl í þjóðfélaginu hafi verið svo gæfusnauð að byggja upp skipasmiðaiðnaðinn í öðrum löndum með kaupum skipa þaðan. Til þessarar óhæfu var notaður dýrmætur gjaldeyri landsmanna. Gjaldreyri sem að mestum hluta kom úr sameiginlegri gullkistu þjóðarinnar, sem fiskurinn við strendur landsins er.

Hætt er við að dómur sögunnar um íslenska stjórnálamenn þessa tíma mun hniga í þá átt að þar hafi riðið röftum efasemdarmenn um getu íslenskra iðnaðarmanna, - iðnaðarmanna sem þó voru búnir að sanna hvers þeir væru megnugir. Það sem þessa iðngrein skorti var að skipasmiðafyrirtækjum yrði skapaður sá starfgrundvöllur, sem erlendar skipasmiðastöðvar bjuggu við. Það var í verkahring stjórnálamanna að sjá til þess að sá grundvöllur væri réttur en það létu þeir ógert því að flestir þessara manna virðast aldrei hafa náð því að hollur er heima fenginn baggi. Harður dómur en réttmætur svo sem ótalmörg dæmi sanna.

Vissulega verður því ekki neitað að gifurlegar breytingar hafa orðið á fiskveiðum við landið á síðustu áratugum og nauðsyn hefur borið til að stjórna þeim. Þessi stjórnun hefur haft bein áhrif á skipasmiðar og nú á tuttugustu og fyrstu öldinni er stálskipaþörf Íslendinga ekki sú sama og áður. Ljóst er þó að engin vitræn hugsun var á bak við þá ákvörðun stjórnvalda að slá innlenda stálskipasmiði af í einu höggi. Affarasælla hefði verið að draga úr henni og gefa skipasmiðastöðvunum ráðrúm til að aðlagast nýjum útgerðarháttum.

Þegar fiskibátar úr trefjaplasi, hraðfiskibátar og hæggengari plastbátar, fóru að ryðja sér rúms um 1980 spruttu upp nýjar skipasmiðastöðvar en þær rótgrónu sátu eftir og lögðust síðan allar af sem slíkar. Ómakleg væri að kasta rýrd á plastbátasmiðina og þá framsýnu og harðduglegu menn sem að henni stóðu og standa enn í dag en hagkvæmari leiðir voru fyrir hendi en að byggja upp frá grunni nýjar skipasmiðastöðvar. Fyrir voru í landinu grónar skipasmiðastöðvar, sem kostnaðarlítið hefði verið að taka undir plastbátasmiði. Enn og aftur var komin upp sú staða í skipasmiðunum landsmanna að hent var fyrir róða því sem til var í landinu. Starfandi skipasmiðastöðvar sátu eftir þá plastbátaiðnin reið yfir. Ráðist var í fjárfrekar framkvæmdir og nýjar skipasmiðastöðvar byggðar upp til framleiðslu á bátum úr trefjaplasi.



Því verður ekki á móti mælt að stálskipastöðvar landsins sofnuðu á verðinum er nýir útgerðarhættir riðu í garð og sátu eftir þegar markaðurinn kallaði á plastbáta. Þennan sofandahátt má með góðum vilja rekja til bágrar fjárhagsstöðu þessara fyrirtækja en andleysi þeirra er þar stóðu við stjórnvölinn var þó höfuðorsökin. Vera má að þeim, sem stýrðu þessum fyrirtækjum hafi þótt það fyrir neðan virðingu sína að framleiða slíka smábáta, sem fyrstu hraðfiskibátarnir voru. Sé sú tilgáta rétt þá hefur skortur á framsýni þessara manna verið slíkur að þeir hefðu betur fengist við eitthvað allt annað en að stýra skipasmiðastöðvunum inn í framtíðina.

## Spegill fortíðar – silfur framtíðar

Eftir samkomutakmarkanir síðustu ára vinnur stjórn Vitafélagsins að því að hefja á ný mánaðarlega fræðslufundi félagsins.

### Sá fyrsti verður þriðjudagskvöldið 4. október í í Sjóminjasafni Reykjavíkur Grandagarði 8 kl 20:00.

Umfjöllunarefnið Siglufjörður. Hvers vegna Siglufjörður? - Kristina Berman, textilhönnuður og Risið úr rústum - Örlygur Kristinnsson, myndasmiður.

### Miðvikudagskvöldið 2. nóv. Akureyri og Eyjafjörður. Strandmenning við Eyjafjörð 2030 og mikilvægi

þess að miðla menningararfinum til komandi kynslóða – Halla Björk Reynisdóttir,formaður bæjarráðs og Er þetta einhvers virði? – Haraldur Þór Egilsson, safnstjóri Minjasafnsins á Akureyri.

Á dagskrá eftir áramót, ef húsnæði fæst, eru erindi frá: Flateyri og Bolunarvík í janúar, Vestmannaeyjum í febrúar, Fjarðarbyggð í mars og Stykkishólmi í apríl.

*Sjáumst!*





## FORNBÁTASKRÁ 2019 AÐGENGILEG Á NETINU

- Helgi Máni Sigurðsson, sérfræðingur við Sjóminjasafn Reykjavíkur

Árið 2016 ákvað Samband íslenskra sjóminjasafna að setja saman heildarskrá yfir fornþáta á Íslandi. Tilgangurinn með því var að fá yfirlit yfir hvaða þáta væru til, lýsa þeim í meginráttum og segja sögu þeirra. Skráin mundi varpa ljósi á stöðu þátavarðveislunnar í landinu og stuðla að bættri þátavernd. Ennfremur mundi hún auka þekkingu á þessum hluta menningararfsins og auðvelda frekari rannsóknir.

Við Fornþátaskrána unnu Helgi Máni Sigurðsson og Ágúst Ólafur Georgsson. Hún var styrkt af Fornminjasjóði og fleiri aðilum. Verkinu lauk í ársbyrjun 2019 og var hún þá orðin 832 blaðsíður að lengd. Hún er hýst hjá Þjóðminjasafninu og aðgengileg á netinu. Heildarfjöldi þáta í henni er 190 og fjöldi atriða um hvern þát er 28. Hún nær þó ekki yfir alla fornþáta á Íslandi en tekur einkum til þáta í vörslu safna, sýninga og setra ásamt þáta sem voru á skipaskrá Siglingastofnunar/Samgöngustofu og voru smíðaðir fyrir 1950 og voru haffærir árið 2018.

<http://batasmidi.is/files/>



Fengsæll ÍS 83 á Súðavík, 2022. Ljósmynd: HMS

*Venkþekking við sjávarstöðuna - arfur til auðs*

## Málþing í Sjóminjasafninu

### Grandagarði 8, Reykjavík

laugardaginn 17. september 2022 klukkan 14:00

- 14:00-14:05 Setning og fundarstjórn Kristín Huld Sigurðardóttir, forstöðumaður Minjastofnunar
- 14:05 -14:15 Lilja Alfreðsdóttir, ferðamála-, viðskipta- og menningarmálaráðherra
- 14:20-14:35 Hrafnkell Marinósson, kennari í bátasmíði við Tækniskólann
- 14:40-14:55 Helgi Máni Sigurðsson, sérfræðingur við Sjóminjasafn Reykjavíkur
- 15:00-15:20 Kaffihlé
- 15:20-15:30 Gunnar Hersveinn, strandróðrafélaginu Brandi
- 15:35-15:50 Andrés Skúlason, formaður fornminjanefndar
- 15:55-16:10 Sigurbjörg Árnadóttir, Vitafélaginu-íslenskri strandmenningu

*Aðgangur ókeypis og allir velkomnir!*

## MARÍA JÚLÍA

- Jóna Símónía Bjarnadóttir, forstöðumaður, Byggðasafns Vestfjarða

Saga Maríu Júlíu er orðið nokkuð löng. Hún á sér merka sögu, smíðuð í Danmörku árið 1948 og fellur því undir lög um menningarmínjar. Til Íslands kom hún þó ekki fyrr en 1950 og hefur það ártal verið skráð hér á landi sem byggingarár. Hún er 137 brúttósmálestir að stærð og 27,5 m að lengd. Það hafði verið baráttumál sjómanna, slysavarnafólks og fleiri á Vestfirðum um árabíl að fá björgunarskip fyrir landshlutann. Vestfirðingar lögðu mikið fé til skipsins, en stærst var gjöf hjónanna Maríu Júlíu Gísladóttur og Guðmundar Br. Guðmundssonar kaupmanns á Ísafirði, sem árið 1937 gáfu mestallar eigur sínar í björgunarskútusjóð. Það þótti því vel við hæfi að nefna skipið eftir Maríu Júlíu.

Byggðasafn Vestfjarða og Minjasafn Egils Ólafssonar á Hnjóti eignuðust Maríu Júlíu árið 2004 með það fyrir augum að gera skipið upp enda saga þess merkileg hvort heldur horft er til sögu Vestfjarða eða landsins alls. Hún er fyrsta björgunarskip Vestfirðinga og á sér glæsta sögu sem slíkt, en ekki síður úr landhelgisstríðinu 1958 sem einn af varðbátunum í baráttu um yfirráð Íslendinga yfir fiskinum í sjónum í kringum landið. Skipið var síðan notað sem hafrannsóknarskip á milli stríða og til björgunaraðgerða. Frá árinu 1968 var María Júlía fiskiskip.

Ýmislegt hefur gerst á þeim 18 árum sem liðin eru en aldrei hefur þó tekist að afla þess fjár sem þurft hefur til að lagfæra hana að fullu og koma henni í rekstur. Á þessum árum hafa opinberir aðilar lagt til hennar samtals 22 milljónir en það hefur hrokkið skammt. Ástand hennar hefur því smátt og smátt versnað og síðustu ár hefur hún legið við bryggju á Ísafirði og beðið þess sem verða vildi.

Árið 2020 stóð hópur fólks að stofnun Hollvínasamtaka Maríu Júlíu og var félagið formlega stofnað 6. mars 2021. Markmið þess er að vera eigendum skipsins innan handar við að varðveita björgunarskútu Maríu Júlíu, vinna að því að María Júlía verði endurbyggð sem næst sínu upprunalega útliti, að gera Maríu Júlíu rekstrarhæfa til að þjóna hlutverki sem rannsókn- og skoðunarferðaskip og að varðveita sögu Maríu Júlíu sem fyrsta skip sinnar tegundar hér á landi.

Nú hefur loksins tekist að fá 15 milljónir frá ríkisstjórn Íslands sem gerir okkur kleift að koma henni í slipp á Akureyri þar sem fyrstu viðgerðir fara fram. Hún verður hreinsuð og þétt þannig að allur leki stöðvist. Jafnframt verður stýrishúsið fjarlægð. Hún mun svo fara til Húsavíkur og þar verður henni sinnt áfram eftir því sem peningar fást en vonast er til að á þessu ári takist að afla styrkja á móti framlagi ríkisins. Hvað framtíðin ber í skauti sér er ekki hægt að segja til um en vonandi er þetta skref það fyrsta í því að María Júlía gangi í endurnýjun lífdaga á sínum gamla grunni.

