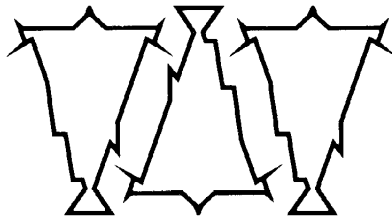


15 bátar og einn slippur

Kynningarrit, Byggðasafns Vestfjarða.





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 landsmönnum „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. Skútuútgærðin 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.

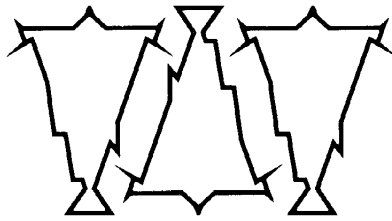
Í þriðju grein laganna er tíundað að fornminjar, eru annars vegar forngrípjar og hins vegar fornleifar. Forngrípjar eru lausamunir 100 ára og eldri, sem menn hafa notað eða mannaverk eru

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 forngripa.

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 forngripur.

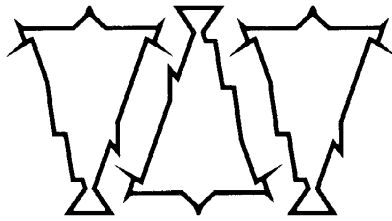
Fer ég nú aðeins yfir það sem ég þekki gleggst. Byggðasafn Vestfjarða blés til veisluhalds árið 2002 þegar 100 ár voru liðin frá vélvæðingu í íslenskum sjávarútvegi. Af því tilefni var ákveðið að gera upp vélbátinn Gest frá Vigur sem kom til safnsins fjórum árum áður og hafði þá staðið hnípinn og beið 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 árabíl. 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 fósttar 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.

BYGGÐASAFN VESTFJARÐA

Turnhúsinu - Neðstakaupstað - Ísafirði

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

Kennitala 660463-0119

Eljan frá Nesi



Heiti skips: Eljan frá Nesi		Umdnr.: ÍS 590	Skipaskrárnúmer: 5685
Skrokksefni: Fura og eik	Gerð: Súðbyrðingur	Eignaform: Byggðasafn Vestfjarða	
Smíðaár: 1942		Smíðastaður/skipasmiðja eða skipasmiður: Nes í Grunnavík/Magnús og Sigurður Elíassynir	
Lengd: 8,34	Breidd: 2,47	Staðsetning: Ísafjörður	Núverandi ástand: Þarfnast viðgerðar
Hlutverk/Notkun: Fiskveiðar, til aðdrátta, flutningar.	Upprunaleiki: Mikill	Sögulegt gildi: Töluvert	
Ferilskrá:			
Annað: Eljan frá Nesi er smíðuð í Grunnavík árið 1942. Það voru bræðurnir frá Nesi / Naustum, Magnús og Sigurður Elíassynir sem smíðuðu bátinn og áttu hann lengst af. Hann er smíðaður úr eik og furu og í honum er 27 kw. Thornycroft díselvel. Stefán Símonarson frændi Nesbræðra eignaðist bátinn eftir þeirra dag ásamt Vilberg Prebenssyni. Guðjón Brjánsson og Dýrfinna Torfadóttir eignuðust síðar bátinn og gáfu hann til Byggðsafnsins haustið 2012.			

Gunnar Sigurðsson



Heiti skips: Gunnar Sigurðsson		Umdnr.: ÍS 13	Skipaskrárnúmer: 1381
Skrokksefni: Fura og eik		Gerð: Súðbyrðingur	Eignaform: Byggðasafn Vestfjarða
Smíðarár: 1974	Stærð brl: 13,0	Smíðastaður/skipasmiðja eða skipasmiður: Bátalón hf / Hafnarfjörður	
Lengd: 11,57	Breidd: 3,36	Staðsetning: Ísafjörður	Núverandi ástand: Gott
Hlutverk/Notkun: Fiskveiðar	Upprunaleiki: Ekkert breyttur, búið að setja salerni í gang bakborðsmegin.		Sögulegt gildi: Töluvert
<p>Ferilskrá:</p> <p>Þorbergur Ólafsson framkvæmdastjóri Bátalóns teiknaði og hannaði bátinn fyrir Rafn Oddsson skipstjóra á Ísafirði sem lét smíða bátinn fyrir sig. Hann er jafnframt fyrsti báturinn af þessari gerð sem smíðaður er með álhúsi en ekki tréhúsi. Margir bátar af þessari gerð voru smíðaðir ýmis frambyggðir eða afturbyggðir. Í bátnum er Ford Powermarine vél, 155 hestöfl.</p> <p>Gunnar Sigurðsson var lengst af gerður út til rækjuveiða í Ísafjarðardjúpi undir stjórn Rafns Oddsonar allt til ársins 1998. Þá komst báturinn í eigu Hraðfrystihússins hf.. Báturinn hefur borið ýmis nöfn í gegnum tíðina s.s. Víkingur SH 86, Máni GK 557, Kofri ÍS 41 og síðast, Magnús KE 46, og var hann þá í Njarðvík. Eigendur bátsins þar vildu að hann kæmist aftur á heimaslóðir og gáfu hann Byggðasafni Vestfjarða. Þar var gert við hann og hefur verið siglt á honum með ferðamenn.</p>			
Annað:			

Hermóður



Heiti skips: Hermóður		Umdnr.: ÍS 482	Skipaskránr.: 5250
Skrokksefni: Fura		Gerð: Súðbyrðingur	Eignaform: Byggðasafn Vestfjarða
Smíðaár: 1928	Stærð brl: 4,0	Smíðastaður/skipasmiðja eða skipasmiður: Bolungarvík/Falur Jakobsson og synir.	
Lengd: 7,74	Breidd: 2,46	Staðsetning: Ísafjörður	Núverandi ástand: Gott
Hlutverk/Notkun: Fiskveiðar	Upprunaleiki: Upprunalegur að öðru leyti en að stýrishús er komið í stað vélarkappa		Sögulegt gildi: Mikið
<p>Ferilskrá: Hermóður var smíðaður af Fali Jakobssyni í Bolungarvík og sonum hans Jakobi og Sigmundi árið 1928. Með milligöngu Einars Guðfinnssonar keypti Hermann Hermannsson á Svalbarði í Ögurvík bátinn árið 1930. Hermann gerði hann út þaðan til ársins 1945 og eftir það frá Ísafirði til 1956. Það ár seldi hann bátinn Gunnari og Magnúsi Jóhannessonum á Skarði í Skötufirði. Hermóður komst í eigu Sverris, sonar Hermanns Hermannssonar árið 1974.</p>			
Annað:			

Jóhanna frá Dynjanda



Heiti skips: Jóhanna		Umdnr.: ÍS 159	Skipaskrárnúmer:		
Skrokksefni: Fura/Eik		Gerð: Súðbyrðingur	Eignaform: BSV (1991)		
Smíðaár: 1929	Stærð brl: 2,72	Smíðastaður/skipasmiðja eða skipasmiður: Bolungarvík/Falur Jakobsson			
Lengd: 7,9	Breidd: 2,28	Staðsetning: Ísafjörður	Núverandi ástand: Viðgerð lokið		
Hlutverk/Notkun: Fiskveiðar		Upprunaleiki: Var færð til upprunalegs horfs	Sögulegt gildi: Mikið		
<p>Ferilskrá: <i>Jóhanna</i> ÍS 159 var smíðuð í Bolungarvík árið 1929 af Fal Jakobssyni, bátasmiði frá Kvíum, fyrir (Einar) Ágúst Einarsson frá Dynjanda, og hefur báturinn alla tíð verið kenndur við þann stað. Gunnlaugur Á. Finnbogason, síðasti eigandi Jóhönnu, afhenti Byggðasafni Vestfjarða hana til varðveislu árið 1991. <i>Jóhanna</i> er mjög gott dæmi um trillu af minni gerðinni, eins og þær voru við Ísafjarðardjúp á þeim tíma sem Jóhanna var smíðuð. „Falsbátarnir“ svokölluðu, þóttu afbragðs sjóskip og fallegastir báta. Þeir voru léttbyggðir en verulega styrktir í smíðinni með mun þéttari, en grenni böndum, en almennt tíðkaðist. Lögum og gerð bátanna miðaðist við að hægt væri að taka þá á land eftir hvern róður, þetta var nauðsynlegt þar sem hafnleysur voru. Burðargeta þeirra var furðumikil og var eftir því tekið. „Þessir léttbyggðu og botnmiklu súðbyrðingar skoppuðu ofaná, á hverju sem gekk“, segir í Einars sögu Guðfinnssonar í Bolungarvík.</p>					
Annað:					

Jörundur



Heiti skips: Jörundur		Umdnr.:	Skipaskrárnúmer:
Skrokksefni: Fura	Gerð: Súðbyrðingur	Eignaform: Byggðasafn Vestfjarða	
Smíðaár: 1970-1975	Stærð brl:	Smíðastaður/skipasmiðja eða skipasmiður: Hella á Selströnd/Jörundur Gestsson	
Lengd: 5,0 (ca)	Breidd:	Staðsetning: Ísafjörður	Núverandi ástand: Mjög slæmt
Hlutverk/Notkun: Fiskveiðar/flutningar	Upprunaleiki: Mikill	Sögulegt gildi: Lítið	
Ferilskrá:			
Annað:			

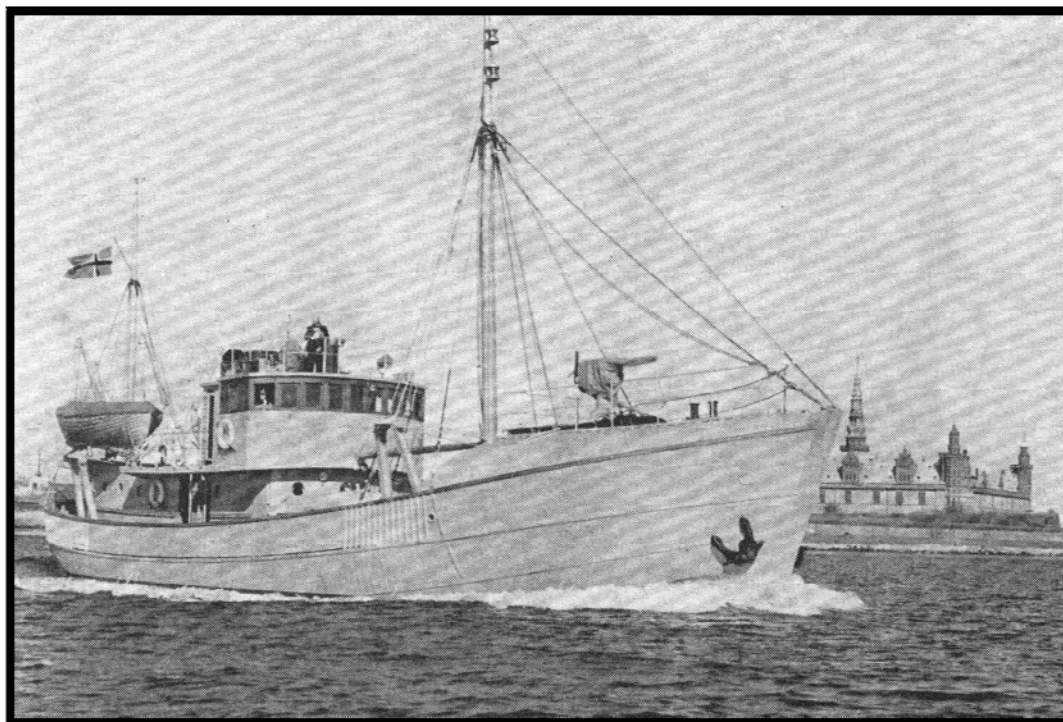
Jörundur er með síðustu bátunum sem Jörundur á Helli smíðaði. Hann er með gafl fyrir utanborðsmótor en síðar var sett í hann vél.

Gestur frá Vigur (Litli Gestur)



Heiti skips: Gestur frá Vigur		Umdnr.:	Skipaskrárnúmer: 9855
Skrokksefni: Fura og eik	Gerð: Súðbyrðingur	Eignaform: Byggðasafn Vestfjarða	
Smíðaár: 1906 / endursmíðaður 2004		Smíðastaður/skipasmiðja eða skipasmiður: Súðavík 1906 - Guðmundur Sigurðsson / Bolungarvík 2004 - Ragnar Jakobsson	
Lengd: 7,57	Breidd: 2,15	Staðsetning: Ísafjörður	Núverandi ástand: Gott
Hlutverk/Notkun: Fiskveiðar, til aðdrátta, flutningar.	Upprunaleiki: Lag bátsins hefur haldið sér, annars endursmíði.	Sögulegt gildi: Mikið	
Ferilskrá:			
<p>Annað:</p> <p>Gestur var smíðaður í Súðavík árið 1906 af Guðmundi Sigurðssyni bátasmið. Það var séra Sigurður Stefánsson í Vigur sem hafði forgöngu um smíðina enda kunnur áhugamaður um allt sem að sjávarútvegi laut. Gestur var alla tíð gerður út frá Vigur, lengst af undir formennsku Bjarna, sonar séra Sigurðar. Þegar Bjarni tók við búi föður síns árið 1919 keypti hann Gest og greiddi 2.500 kr. fyrir. Bátinum var ekki aðeins haldið til fiskveiða, heldur var hann notaður til allra þarfa og starfa hvort sem það voru aðdrættir fyrir búið, fólksflutningar, fjárflutningar eða annað. Hann var því þarfasti þjónn þeirra Vigurbænda.</p> <p>Gestur þjónaði eigendum sínum allt til ársins 1980, eða í tæplega 80 ár. Á þeim tíma voru í honum þrjár vélar. Sú fyrsta var þriggja hestafla glóðarhausvél af Alfa gerð og brenndi hún steinolíu. Hún gekk í 26 ár, eða til ársins 1932 þegar sett var í bátinn þriggja hestafla Sleipnisvél sem var með rafkveikju og brenndi bensíni. Árið 1947 var sett ný Sleipnisvél í Gest, nú upp á sjö hestöfl.</p> <p>Þann 22. júlí 1988 afhentu bræðurnir Baldur Bjarnason og Björn Bjarnason fyrrverandi bændur í Vigur Byggðasafni Vestfjarða Gest til varðveislu.</p>			

María Júlía



Heiti skips: María Júlía		Umdnr.: BA 36	Skipaskrárnúmer: 151	
Skrokksefni: Eik		Gerð: Plankabyggður		Eignaform: Byggðasafn Vestfjarða og Minjasafn Egils Ólafssonar á Hnjóti
Smíðaár: 1950	Stærð brl: 161	Smíðastaður/skipasmiðja eða skipasmiður: Frederikssund Skibsværft, Danmörku		
Lengd: 30,14	Breidd: 6,62	Staðsetning: Ísafjörður	Núverandi ástand: Slæmt	
Hlutverk/Notkun: Björgunarskip, varðskip, rannsóknarskip, fiskiskip.		Upprunaleiki: Var búið að breyta mikið en viðbætur hafa verið fjarlægðar. Stendur til að færa til upprunalegs horfs		Sögulegt gildi: Mikið
<p>Ferilskrá:</p> <p>María Júlía er fyrsta björgunarskúta Vestfirðinga og á sér glæsta sögu sem slík, 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 björgunaraðgerða.</p> <p>María Júlía er nátengd sögu Vestfirðinga. Skipið er 137 brúttósmálestir að stærð og 27,5 m að lengd, smíðað í Danmörku og kom hingað til lands snemma vors 1950. Auk þess að vera útbúið til björgunarstarfa var það hannað til að gegna fjölbættu</p>				

hlutverki á sviði hafrannsókna og strandgæslu.

Saga skipsins.

Það hafði lengi verið baráttumál sjómanna, slysavarnafólks og fleiri á Vestfjörðum að fá björgunarskip fyrir þennan landshluta. Má segja að fyrstu krónurnar sem söfnuðust til smíða á skipi því sem í fyllingu tímans hlaut nafnið María Júlía, hafi verið á Patreksfirði. Það var þegar sr. Einar Sturlaugsson hvatti til söfnunar á björgunarskútu fyrir Vestfirði í guðþjónustu í Patrekskirkju árið 1933. Þetta var upphafið en það var ekki fyrr en 17 árum síðar að draumur sr. Einars varð að veruleika. Í Árbók Slysavarnarfélags Íslands 1950 segir svo um jómfrúarsiglingu Maríu Júlíu til Vestfjarða: „Á Vestfjörðum var skipinu fagnað á hverri höfn og því búin hin prýðilegasta móttaka. Með í för vestur var forseti Slysavarnarfélagsins og fulltrúar slysavarnardeildanna á Vestfjörðum. Er skipið fór fram hjá Bjargtöngum afhenti Þórður Jónsson frá Hvallátrum forseta Slysavarnarfélagsins kr. 1000,00 gjöf í minningarsjóð um Gest Jónsson bróður hans frá foreldrum Gests, systkinum og öðrum vandamönnum, en tilgangur sjóðsins skyldi vera að verðlauna skipverja á „Maríu Júlíu“ fyrir björgunarafrek“.

Fleiri Vestfirðingar lögðu fram mikið fé til skipsins, en stærst var þó 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, þegar skipið var loks komið til landsins, að nefna það eftir Maríu Júlíu.

Björgunarskútan María Júlía þjónaði hlutverki sínu vel og er talið að áhafnir hennar hafi bjargað um tvö þúsund mannlífum á þeim árum sem hún var við þess háttar störf. Hún var að auki nýtt til hafrannsókna og landhelgisgæslu líkt og að hafði verið stefnt. Árið 1968 var María Júlía seld einkaaðilum og var eftir það gerð út til fiskveiða, ýmist frá Patreksfirði eða Tálknafirði, allt til ársins 2003 þegar henni var lagt.

Þegar hætt var að gera Maríu Júlíu út til fiskjar var hún enn vel haffær og í góðu ástandi. Kviknaði þá sú hugmynd hjá safnvörðunum á Hnjóti og á Ísafirði að kanna hvort söfnin gætu sameinast um rekstur skipsins, gert það upp í upprunalegri mynd og rekið það sem fljótandi siglingasafn enda má segja að minjasvæði Vestfjarða sé ekki síður hafið, eyjarnar og landmið af sjó, en fastalandið sjálft. Snemma sumars 2003 barst eigendum skipsins kautilboð frá Suður Afríku. Var þá ákveðið að söfnin skyldu freista þess að ganga inn í kautilboðið með einhverjum ráðum og tryggja að skipið færi ekki úr landi, enda um að ræða skip með mikið sögulegt gildi fyrir

Íslendinga auk þess sem skipfræðilegt gildi þess er mikið. Með hjálp þingmanna úr kjördæminu var gert heiðursmannasamkomulag við eigendur skipsins um að söfnin fengju aðstoð þess opinbera við að ganga inn í kauptilboðið. Þannig var komið í veg fyrir sölu skipsins úr landi og svigrúm skapað til að kanna rekstrargrundvöll þess sem fljótandi safns.

Annað:

Ögri



Heiti skips: Ögri (frá Ögri)		Umdnr.:	Skipaskrárnúmer:	
Skrokksefni: Fura/Eik		Gerð: Súðbyrðingur	Eignaform: Þjóðminjasafn Íslands	
Smíðarár: 1880-1890	Stærð brl: Sexæringur	Smíðastaður/skipasmiðja eða skipasmiður: ?/Kristján Kristjánsson í Þúfum í Reykjafjarðarhreppi		
Lengd: 7,81	Breidd: 2,05	Staðsetning: Ísafjörður	Núverandi ástand: Sæmilegt	
Hlutverk/Notkun: Fiskveiðar/flutningar		Upprunaleiki: Mikill	Sögulegt gildi: Mikið	
<p>Ferilskrá:</p> <p>Báturinn var byggður fyrir bóndann í Ögri við Ísafjarðardjúp, sennilega Jakob Rósinkarsson, en hann var seinni maður Þuríðar Ólafsdóttur húsfreyju þar. Jakob dó 1894 og tók þá Þuríður við búi. Hún lést 1921. Ögri var fiskibátur og notaður sem slíkur til 1924 og ýmist róði úr heimavör eða frá Bolungarvík. Hann var seinast sjósettur sumarið 1952. Þá var komin bryggja í Ögurvík og ekki lengur þörf á uppskipunarbáti. Síðan var Ögri geymdur á hvolfi utanhúss og búið um hann eftir því sem tók voru á. Framstefni slitnaði frá kjöl þegar verið var að draga bátinn á land með spili. Hann hefur alla tíð verið í eigu ábúenda Ögurs og er eini vestfirski sexæringurinn sem varðveist hefur óbreyttur. Sexæringurinn er með lagi sem algengt var við Ísafjarðardjúp, stefni hringmynduð og lotmikil en einkum þó að framan, að mestu úr furu nema kjölurinn, sem er úr eik, súðbyrtur, einmastra, með fjórum þóftum, bugspjóti og stýri. Á mastri er þversegl og auk þess forsegl, fokka. Vetrarvertíðarbátar voru oftast sex- og áttæringar. Umfangsmikil viðgerð hefur farið fram á Ögra og lauk henni árið 2000.</p> <p>Í eigu Þjóðminjasafns Íslands.</p>				
Annað:				

Ölver



Heiti skips: Ölver		Umdnr.:	Skipaskrárnúmer:
Skrokksefni: Fura/Eik	Gerð: Súðbyrðingur	Eignaform: Byggðasafn Vestfjarða	
Smíðaár: 1941	Stærð brl:	Smíðastaður/skipasmiðja eða skipasmiður: Bolungarvík/Jóhann Bjarnason	
Lengd: 8,00	Breidd: 2,03	Staðsetning: Ósvör/Bolungarvík	Núverandi ástand: Gott
Hlutverk/Notkun: Safngripur	Upprunaleiki: Mikill	Sögulegt gildi: Mikið	
Ferilskrá: Sexæringurinn Ölver er fyrsti safngripur Byggðasafns Vestfjarða, smíðaður í Bolungarvík árið 1941 af Jóhanni Bjarnasyni, bátasmið og fyrrum árabátaformanni, að frumkvæði Bárðar G. Tómassonar skipaverkfræðings. Hinn 23. júlí 1941 var Ölver afhentur Byggða- og sjóminjasafni Ísfirðinga, eins og safnið hét þá, til eignar og varðveislu. Uppsátur Ölvers er við verbúðina Ósvör í Bolungarvík, og er hann þar til sýnis á sumrin. Ölver er dæmigerður sexæringur eins og þeir voru í Bolungarvík og Hnífsdal um aldamótin 1900.			
Annað:			

Örn



Heiti skips: Örn		Umdnr.: ÍS 566	Skipaskrárnúmer: 941
Skrokksefni: Eik	Gerð: Plankabyggður	Eignaform: Byggðasafn Vestfjarða (1991)	
Smíðaár: 1942	Stærð brl: 19	Smíðastaður/skipasmiðja eða skipasmiður: Skipasmiðastöð M.Bernharðssonar, Ísafirði	
Lengd:	Breidd:	Staðsetning: Ísafjörður	Núverandi ástand: Slæmt
Hlutverk/Notkun: Fiskiskip	Upprunaleiki: Óbreyttur	Sögulegt gildi: Mikið	
Ferilskrá: Örn var smíðaður fyrir Örnólf Valdimarsson á Suðureyri við Súgandafjörð. Árið 1966 eignaðist Torfi Björnsson bátinn og var hann í hans eigu allt til ársins 1992 er hann afhenti Byggðasafni Vestfjarða bátinn til varðveislu. Bátinum var m.a. haldið út til rækjuveiða í Ísafjarðardjúpi og var hann í notkun allt til ársins 1991 er hann var tekinn af skrá. Báturinn er geymdur uppi á landi og hefur stýrishúsið verið fjarlægð.			
Annað: Kallaður „Lærlingurinn“, var mikið til smíðaður af lærlingum M.Bernharðssonar.			

Rán



Heiti skips: Rán		Umdnr.: ÍS 38	Skipaskrárnúmer:
Skrokksefni: Fura/Eik		Gerð: Súðbyrðingur	Eignaform: Byggðasafn Vestfjarða
Smíðaár: 1955	Stærð brl: 2,12	Smíðastaður/skipasmiðja eða skipasmiður: Ísafjörður/Jakob Falsson 1959, borðhækkuð/Guðfinnur Jakobsson	
Lengd: 6,42	Breidd: 1,93	Staðsetning: Þingeyri	Núverandi ástand: Í viðgerð
Hlutverk/Notkun: Fiskveiðar		Upprunaleiki: Töluverður, var borðhækkuð 1959	Sögulegt gildi: Talsvert
<p>Ferilskrá:</p> <p>Trillan var smíðuð fyrir Albert Rósinkarsson á Ísafirði og hét fyrst Pétur. Báturinn var borðhækkaður árið 1959 af Guðfinni Jakobssyni frá Reykjarfirði á Ströndum. Rán er með sk. Hleradekk, þ.e. báturinn er ódekkjaður en hægt er að loka miðrúmi bátsins með þar til gerðum hlerum sem svo eru skálkaðir fastir. Báturinn var afskráður sem ónýtur árið 1995. Hét þá Pétur. Komst eftir það í eigu Flosa Kristjánssonar og Halldórs Páls Eydal sem gáfu hann Byggðasafninu. Nú er Rán í viðgerð hjá Valdimar Elíassyni á Þingeyri.</p>			
Annað:			

Sædís



Heiti skips: Sædís		Umdnr.: ÍS 67	Skipaskrárnúmer: 825
Skrokksefni: Eik		Gerð: Plankabyggður	Eignaform: BSV (1998)
Smíðaár: 1938	Stærð brl: 14,79	Smíðastaður/skipasmiðja eða skipasmiður: Ísafjörður/Bárður G. Tómasson	
Lengd: 13,09	Breidd: 3,77	Staðsetning: Ísafjörður	Núverandi ástand: Í viðgerð
Hlutverk/Notkun: Fiskveiðar		Upprunaleiki: Verður færð til upprunalegs horfs	Sögulegt gildi: Mikið
Ferilskrá:			
Annað:			

Haustið 1998 færði Vilmundur Reimarsson í Bolungarvík Byggðasafni Vestfjarða að gjöf eikarbátinn Sædís ÍS 467. Safnið hefur síðan látið vinna að endurbótum á bátnum og verður hann varðveittur á floti og hafður í siglingum með safngesti.

Sædís var byggð á Ísafirði árið 1938. Þá var staða sjávarútvegs í bænum sú að Samvinnufélag Ísfirðinga og h.f. Huginn voru aðsópsmestu útgerðarfélagin. Hitt félagið var Njörður, en Kaupfélag Ísfirðinga var þar stærsti hluthafinn. Fyrsti stjórnarformaður Njarðar var Guðmundur G. Hagalín en Ketill Guðmundsson, kaupfélagsstóri, varð fyrsti framkvæmdastjóri. Sædís varð fyrsti bátur félagsins, smíðuð árið 1938 eins og áður var

nefnt. Ásdís var smíðuð sama ár, og árið 1940 höfðu þrjár „dísir“ bæst í flotann, Bryndís, Hjördís og Valdís. Allir voru þessir bátar teiknaðir og smíðaðir af Bárði G. Tómassyni, skipaverkfræðingi á Ísafirði. Enn síðar bættist raunar sjötta dísin við, Jódís. Dísirnar voru allar gerðar út fram yfir síðari heimsstyrjöld og stunduðu ýmist línu- dragnóta- eða reknetaveiðar. Hönnuður og skipasmiður dísanna, Bárður G. Tómasson, fæddist að Hjöllum í Skötufirði í Norður-Ísafjarðarsýslu 1885 og andaðist á Ísafirði árið 1961. Hann fluttist barn að aldri með móður sinni að Kollafjarðarnesi í Strandasýslu og ólst þar upp hjá móðurbróður sínum, Guðmundi Bárðarsyni. Guðmundur var frábær bátasmiður og þar hófust kynni Bárðar af þeirri iðngrein. Hann fluttist 18 ára gamall til Ísafjarðar og réðst til Jóhanns Þorkelssonar skipasmiðs. Hjá honum vann Bárður einn vetur við þilskipaviðgerðir en haustið 1904 sigldi hann til Danmerkur til náms í skipasmiðum. Að því loknu hélt hann til framhaldsnáms og starfa í Bretlandi og varð fyrstur Íslendinga til að ljúka námi í skipaverkfræði. Árið 1916 sneri Bárður aftur til Ísafjarðar og gekkst fyrir því að stofnuð var skipasmiðastöð, sem hann svo rak allt til ársins 1944 þegar hann var ráðinn í embætti siglingamálastjóra.

Þegar Sædís var smíðuð var í henni June Munktel vél, 40 – 45 hestöfl sú vél er nú glötuð og var það töluverð þrautarganga að hafa uppi á annarri sambærilegri. Jón Jóhannesson frá Bíldudal gaf Þjóðminjasafn Íslands 37 hestafla vél af sömu tegund og árgerð árið 1985. Vélin er upphaflega úr 10 tonna fiskibáti, Skarphéðni RE 29, smíðaður 1930. Jón eignaðist bátinn um 1944 og notaði til rækjuveiða á Arnarfirði. Báturinn var rifinn 1950 og vélin þá sett í hús. Söfnin gerðu með sér samstarfssamning og fær Byggðasafn Vestfjarða vélinu til afnota til tveggja nokkurra ára til að byrja með.

Stundvís



Heiti skips: Stundvís		Umdnr.:	Skipaskrárnúmer:
Skrokksefni: Fura/Eik	Gerð: Súðbyrðingur	Eignaform: Byggðasafn Vestfjarða	
Smíðarár: Fyrir 1940	Stærð brl:	Smíðastaður/skipasmiðja eða skipasmiður:	
Lengd:	Breidd:	Staðsetning: Hnífsdalur	Núverandi ástand: Í viðgerð
Hlutverk/Notkun: Fiskveiðar/flutningar	Upprunaleiki:	Sögulegt gildi: Talsvert	
<p>Ferilskrá:</p> <p>Stundvís var upphaflega norskur árabátur eða skekta sem Bjarni Ólafsson skósmiður í Hnífsdal átti á fimmta áratug liðinnar aldar. Trillan hafði verið borðhækkuð og vélvædd þegar Páll Pálsson í Hnífsdal, fyrrum árabátaformaður og útvegsbóndi, eignaðist hana árið 1954, þá rúmlega sjötugur að aldri. Páll naut ellinnar á trillunni og sótti iðulega stíft, oft með félögum og fjölskyldu. Árið 1993 gáfu niðjar Páls Byggðasafni Vestfjarða bátinn.</p>			
Annað:			

Þór



Heiti skips: Þór (frá Keldu)		Umdnr.:	Skipaskrárnúmer:
Skrokksefni: Fura/Eik	Gerð: Súðbyrðingur	Eignaform: Þjóðminjasafn Íslands	
Smíðaár: 1870-1880	Stærð brl:	Smíðastaður/skipasmíðja eða skipasmíður:	
Lengd: 6,85	Breidd: 1,78	Staðsetning: Ísafjörður	Núverandi ástand: Gott
Hlutverk/Notkun: Safngripur	Upprunaleiki: Talsverður	Sögulegt gildi: Mikið	
Ferilskrá: Þór er fjögurra manna far og er hann smíðaður á seinni hluta 19 aldar. Lengd hans er 6,9 m, breidd 1,74 m og dýpt 0,52 m. Byrðingur er úr furu en bönd, stefni og kjölur úr eik. Báturinn var orðinn mjög illa farinn og var endursmíðaður fyrir nokkrum árum. Þór er í eigu Þjóðminjasafns Íslands.			
Annað:			

Tóti



Heiti skips: Tóti		Umdnr.: ÍS 10	Skipaskrárnúmer:	
Skrokksefni: Fura/Eik		Gerð: Súðbyrðingur	Eignaform: Byggðasafn Vestfjarða	
Smíðaár: 1930	Stærð brl: 7,0	Smíðastaður/skipasmiðja eða skipasmiður: Bolungarvík/Falur Jakobsson		
Lengd: 10,29	Breidd: 3,05	Staðsetning: Ísafjörður	Núverandi ástand: Mjög slæmt	
Hlutverk/Notkun: Fiskveiðar/flutningar		Upprunaleiki: Mikill	Sögulegt gildi: Mikið	
<p>Ferilskrá:</p> <p>Vélbáturinn Tóti er smíðaður í Bolungarvík árið 1930. Það var Falur Jakobsson skipasmiður frá <i>Barðsvík á Hornströndum</i> sem smíðaði hann fyrir Einar Guðfinnson og var Tóti jafnframt fyrsti báturinn sem Einar Guðfinnsson lét smíða fyrir sig.</p> <p>Hann var gerður út frá Bolungarvík til ársins 1947. Hann var í notkun við Djúp allt til ársins 1968 er hann var dæmdur ónýtur. Steingrímur Pétursson bóndi frá Hjöllum í Skötufirði afhenti Byggðasafni Vestfjarða bátinn árið 1987.</p> <p>Tóti er smíðaður með sérstöku lagi, í bókinni Einars saga Guðfinnssonar segir Einar: „Falur miðaði gerð bátanna við aðstæður í Bolungarvík, setninginn upp og ofan í hverjum róðri. Bátarnir voru því eins léttbyggðir og kostur var á. Þeir voru byggðir úr furu, nema bönd úr eik. Þeir voru þéttbentir, en böndin grönn. Miklir voru Falsbátar til endanna og botnmiklir, svo að þeir lyftu sér vel á báru, og botninn var lagður snemma út frá kjalsíðunum til þess að þeir flytu sem fyrst í ofansetningi.“</p> <p>Núverandi ástand <i>Tóta</i> er mjög bágborið og ekki má dragast mikið lengur að farið verði að huga að viðgerð hans. Hann stendur á lóð Byggðasafns Vestfjarða í Neðstakaupstað. Tóti er orðinn mjög fúinn og er að grotna niður í orðsins fyllstu merkingu þar sem eyðingaröflin vinna hratt á honum.</p>				
Annað:				



Bárðarslippur



Bárðarslippur er fyrsti dráttarslippur Íslendinga og var hann reistur á Torfnesi á Ísafirði. Slippurinn var samstarfsverkefni Ísafjarðarkaupstaðar og Bárðar G. Tómassonar. Með samstarfinu varð til Skipabraut Ísafjarðar h.f. og voru hluthafar í upphafi Ísafjarðarkaupstaður og allir eigendur ísfirskra fiskibáta. Hafist var handa við byggingu slíppsins árið 1917 og fyrsta skipið dregið á land 1921. Marsellíus Bernharðsson kaupir slippinn af Bárði 1944 og rekur hann á Torfnesi fram undir 1970 þegar rýma þarf lóðina fyrir nýbyggingu Menntaskólans á Ísafirði og var þá færður á núverandi stað í Neðstakaupstað.