

Samband íslenskra sjóminjasafna

Fornbátaskrá – Skýrsla nr. 5

Bátaskrá

Borgarsögusafns Reykjavíkur



Helgi Máni Sigurðsson

2019

Inngangur

Bátar og skip í eigu eða umsjá Borgarsögusafns Reykjavíkur eru tíu talsins.

Af þeim eru átta upprunalegir: Óðinn, Aðalbjörg RE, Farsæll, Haki, Pallabátur, skemmtibátur, Magni og kajak.

Tveir bátar eru eftirgerðir, Farsæll yngri og Örninn.

Óðinn, er formlega í eigu Hollvinasamtaka varðskipsins Óðins, en í umsjá safnsins.

Efnisyfirlit

Óðinn	3
Aðalbjörg RE	7
Magni	12
Farsæll	17
Haki	21
Pallabátur	25
Skemmtibátur	27
Kajak	29
Farsæll yngri (eftirgerð)	32
Örninn (eftirgerð)	34



Óðinn við safnbryggjuna hjá Sjóminjasafninu við Grandagarð, 2010. Ljós. Borgarsögusafn.

Óðinn

- 1. Skipaskrárnúmer:** 159
- 2. Tegund:** Stálskip
- 3. Hlutverk:** Varðskip
- 4. Eigandi:** Hollvinafélag varðskipsins Óðins
- 5. Fyrri eigandi:**
 - 1960-2008: Ríkissjóður Íslands
- 6. Heimahöfn:** Reykjavík
- 7. Smíðaár:** 1959
- 8. Hönnuður / yfirsmiður:**
- 9. Skipasmíðastöð / smíðastaður:** Aalborg Værft, Danmörku
- 10. Brúttórúmllestir:** 882
- 11. Lengd, breidd og dýpt í m:** 59 x 10 x 4,26 ¹

¹ Stærðartölur eru úr Íslensku sjómannaalmanaki 1967 bls. 334-5.

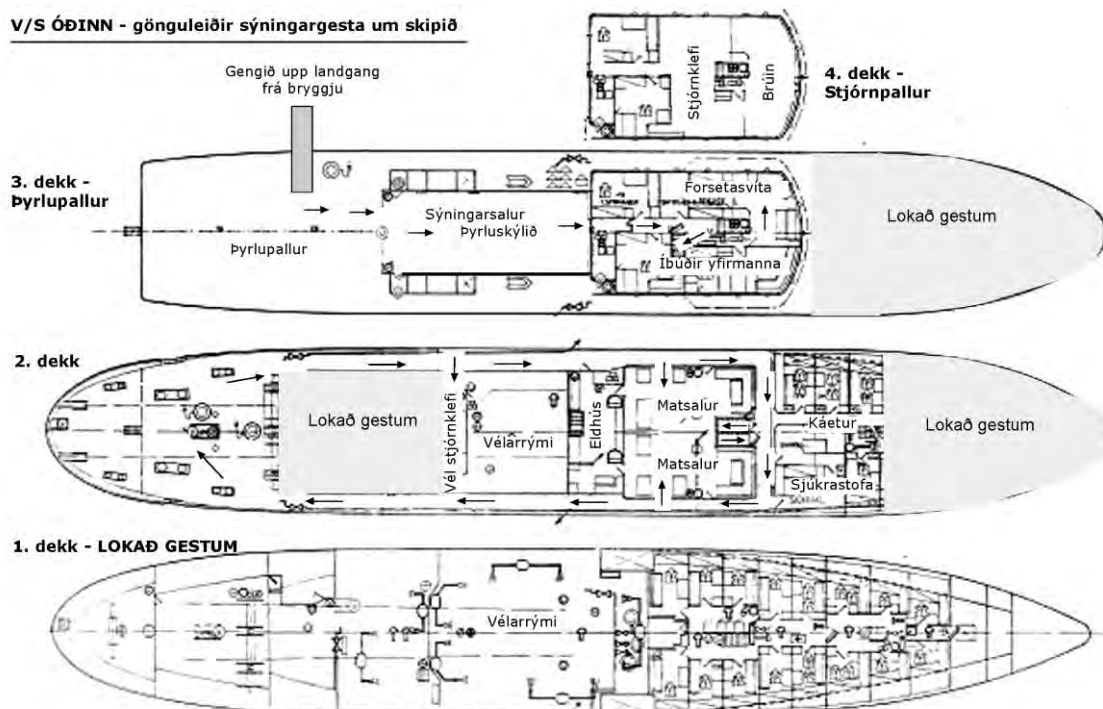
12. Smíðaefni og samsetning skrokks: Stál; járnsuða

13. Skrokklag: stefni er beint, hallar lítið; drottningarrass

14. Þilför: Alþilja; þrjú þilför auk brúar

15. Yfirbygging: Brú; íbúðir yfirmanna, þyluskýli, fallbyssupallur

16. Lokað rými: Þau eru fjölmörg, brú, kortaklefi, loftskeytaklefi, íbúðir yfirmanna, salur, geymslur, íbúðir undirmanna, eldhús, matsalur, kæligeymsla, frystigeymsla, nokkur salerni, íbúðir undirmanna, þvottaherbergi, almannavarnaherbergi, símaklefi, sjúkraherbergi, bakki, stýrisvélarhús, keðjukassi, aðalvélasalur, stjórnrum, ljósavélasalur, tvö verkstæði, ferskvatnstankar, eldsneytistankar, smurolútankar o.fl.



Grunnteikning af Óðni. Uppdráttur: Borgarsögusafn Reykjavíkur

17. Möstur og seglabúnaður: Frammastur; útsýnisturn (upphaflega mastur með útsýnistunnu)

18. Aðalvélar:

- 1960: Burmeister & Wain, dísel, tvær vélar sömu gerðar, 2850 hö hvor (upprunalegar)

19. Siglingatæki og annar búnaður: Siglingatæki voru af nýjustu og bestu gerð þegar skipið kom árið 1960, m.a. gyrokompás, tvær gerðir af dýptarmælum, annar fyrir allt að 4000 m dýpi, tveir radarar, tvö sett af loftskeytatækjum o.s.frv. Þessum tækjum hafði að mestu verið skipt út árið 2008. Nokkur þeirra höfðu verið gefin Þjóðminjasafninu sem síðan gaf þau Borgarsögusafni til baka árið 2017. Sum voru enn í geymslum Landhelgisgæslunnar.

20. Notkunarsaga:

Óðinn var í notkun í tæplega hálföld, 1960-2006, og var á sínum tíma stærsta og öflugasta skip Landhelgisgæslunnar. Hann tók þátt í öllum þorskastríðunum og reyndist þá sérlega vel.

Hann klippti á togvíra fjölmargra breskra togara og stóð af sér tíu árekstra við bresk her- og verndarskip.

Björgunarsaga Óðins er einnig löng og farsæl, enda var hann meðal fullkornustu björgunarskipa á Norður Atlantshafi. Hann bjargaði tæplega 200 skipum úr strandi eða á annan hátt og fjöldi manns hefur átt honum líf sitt að launa, m.a. átján manna áhöfn árið 1968.

Óðni var lagt árið 2006 og var hann gerður að safni 2008. Hann var þá í siglingahæfu ástandi og hafði enst lengur en nokkurt annað skip Landhelgisgæslunnar. Hann hafði líka verið í notkun mun lengur en sambærileg skip sem smíðuð höfðu verið í Danmörku á svipuðum tíma.

Leitast er við að sýna skipið eins og það var meðan það var í notkun.²

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

Gerð er grein fyrir mörgum þeirra í bókinni *Varðskipið Óðinn 50 ára, björgun og barátta*.

22. Ástand skips: Gott

23. Upprunaleiki – breytingasaga: Óðinn er að mestu leyti óbreyttur frá upphafi. Helstu breytingar eru frá árinu 1975, þegar þyrluskýli og útsýnisturn voru sett á hann.



Óðinn árið 1960, með tvo stóra björgunarbáta úr tré á dekki. Þeir voru fjarlægðir þegar þyrluskýli var sett á hann. Einnig er mastur með útsýnisturnu á brúarþakinu sem vék síðar fyrir útsýnisturni. Ljósmynd: Borgarsögusafn Reykjavíkur.

24. Viðhald og viðgerðir:

Óðinn er smíðaður úr stáli að öðru leyti en því, að brúin og útsýnisturn eru úr áli og þilföer eru að hluta til klædd með timbri. Óðinn er ryðsækin vegna þess að frekar fáir hlutir í honum eru úr ryðfríu stáli. En honum var, eins og öðrum skipum Landhelgisgæslunnar, vel við haldið í gegnum tíðina, enda gefst oft betri tími til slíkra verka á þeim skipum en mörgum öðrum. Eftir að skipið varð safnskip hefur viðhaldi verið sinnt með svipuðum hætti og áður og einn maður haft það sem aðalstarf.

25. Heimildir:

² *Varðskipið Óðinn 50 ára, björgun og barátta*.

- Helgi Máni Sigurðsson, aðalhöfundur og ritstjóri: Varðskipið Óðinn, björgun og barátta í 50 ár (bók), Rvk. 2010.
- Varðskipið Óðinn, björgun og barátta í 50 ár (sjónvarpsþáttur), Rvk. 2010.
- Leiðarbækur Óðins. Þjóðskjalasafn.
- Véladagbækur Óðins. Þjóðskjalasafn.
- Uppdrættir af skipinu (geymdir um borð).
- Landhelgisgæsla Íslands 1926-1996 (bók). Rv. 1996.
- Landhelgisgæsla Íslands 80 ára (bók). Akureyri. 2007.
- Greinar í Sjómannablaðinu Víkingi, ýmsum bókum og íslenskum dagblöðum.
- Íslenskt sjómannaalmanak 1967. Rv. 1966.

26. Varðveislustaða: Óskráður safngripur

27. Almenn umsögn:

Sögulegt gildi Óðins þykir ótvírætt. Ástand skipsins er gott og varðveisla þess fjárhagslega viðráðanleg.



Óðinn eftir árekstur í átökum vegna útfærslu landhelginnar við Ísland í 200 mílur árið 1976. Ljós.: Breski flotinn.



Aðalbjörg RE 5 um 1987. Ljós. Hans U. Vollertsen/Borgarsögusafn.

Aðalbjörg RE 5

1. Skipaskrárnúmer: 265

2. Tegund: Vélbátur

3. Hlutverk: Fiskiskip

4. Eigandi: Borgarsögusafn Reykjavíkur

5. Fyrri eigendur:

- 1935: Sigurður Þorsteinsson frá Steinum á Bráðræðisholti og Einar Sigurðsson, Reykjavík
- 1940: Einar Sigurðsson, Jón Sigurðsson og Gróa Þórðardóttir, Reykjavík
- 1945: Einar Sigurðsson einn eigandi
- 1972: Aðalbjörg SH 215; skrásett í Stykkishólmi
- 1973: Aðalbjörg RE 5; skráð í Reykjavík
- 1974: Seld til Blönduóss, Aðalbjörg HU 25; Kári Snorrason og Stefán Einarsson og Guðbjartur Einarsson, Reykjavík
- 1976: Kemur aftur til Reykjavíkur. Aðalbjörg RE 5. Stefán og Guðbjartur, synir Einars Sigurðssonar, taka við skipinu og útgerðinni
- 1986: Tekin af skrá, talin ónýtt. Gefin Árbæjarsafni (Reykjavíkurborg)³

6. Varðveislustaður: Skemma í Korngörðum

7. Smíðaár: 1934-35

³ Jón Björnsson: Íslensk skip III bls. 7; Jón Allansson bls. 49

8. Hönnuður/yfirsmiður:

9. Skipasmíðastöð: Skipasmíðastöð Reykjavíkur

10. Brúttórúmllestir: 30 (upphaflega 22 brl en stækkaður árið 1960)

11. Lengd, breidd og dýpt í m: 16,9, x 4,3, x 1,74⁴

12. Smíðaeefni og samsetning skrokks: Eik; sléttsúðungur

13. Skrokklag: Beint, lóðrétt stefni, afturhlutinn er sporbaugslaga hekk

14. Þilfar: Alþilja



Frá Sjósetningu Aðalbjargar RE 5 árið 1935. Ljós. óþekktur.

15. Yfirbygging: Stýrishús, lúkarskappi

16. Lokuð rými: Lúkar, vélarúm, lest

17. Möstur og seglabúnaður: Mastur bæði að framan og aftan

18. Vél:

- 1935: Völund 80 hö
- 1946: Caterpillar dísel 115 hö⁵
- 1971: Scania dísel 232 hö
- 1971: Scania dísel 270 hö⁶

19. Siglingatæki og annar búnaður:

20. Notkunarsaga:

Báturinn var smíðaður að tilstuðlan bæjarstjórnar Reykjavíkur vegna atvinnuleysis í Reykjavík á kreppuárunum. Hann var vertíðarbátur, gerður út frá Reykjavík í hálföld, og aflaði vel alla tíð. Fyrstu tvö árin var hann á línuveiðum, 1937 fór hann síðan á net (ath.) og á vetrarvertíðum var hann gerður út á snurvoð.

⁴ Íslenskt sjómannaalmanak 1967 bls. 351.

⁵ Íslenskt sjómannaalmanak 1967 bls. 351.

⁶ Íslenskt sjómannaalmanak 1984 bls. 462; Jón Björnsson: Íslenskskip III, bls. 7.

Á stríðsárunum, 1940-45, var Aðalbjörgin stundum í vöruflutningum fyrir setuliðið. Báturinn var talinn ónýtur árið 1986 og tekinn af skipaskrá, gefinn Reykjavíkurborg sama ár.⁷

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

Einar Sigurðsson var lengi skipstjóri Aðalbjargar RE 5. Synir hans, Stefán og Guðbjartur, tóku síðan við bátnum og útgerðinni. Báturinn var þannig í eigu feðganna nær allan tímann sem hann var gerður út, í hálföld.

Einar Sigurðsson stjórnaði björgun 198 manna af kanadíska tundurspillinum Skeenu sem strandaði við Viðey í október 1944. Það var gert á bandarískum landgöngupramma og talin ein stærsta sjóbjörgun við Ísland fyrr og síðar. Leynt var farið með atvikið fyrst á eftir vegna styrjaldarinnar. En fyrir það afrek hlaut Einar orðu frá Georg VI. Bretakonungi.⁸

22. Ástand báts: Slæmt

23. Upprunaleiki – breytingasaga:

Skipið var upphaflega 22 brl en var stækkað um 1960 og mældist þá 30 brl.

24. Viðhald og viðgerðir:

25. Heimildir:

- Ragnheiður H. Þórarinsdóttir: *Aðalbjörg RE 5*. Safn og samtíð, Rv. 1988, bls. 71-77.
- Jón Björnsson: Íslensk skip 3, Rvk. 1990 bls. 7.
- Jón Allansson: Skýrsla. Bátar í eigu minjasafna á Íslandi og annarra en safna. 1995.
- Íslenskt sjómannaalmanak 1967 og 1984.
- sjominjar.is

26. Varðveislustaða: Óskráður safngripur; aldursfriðaður

27. Almenn umsögn:

Ástand skipsins er slæmt. Báturinn er íslensk smíði frá kreppuárunum, hann var mikilvægur fyrir atvinnusögu Reykjavíkur og sögulegt gildi bátsins er ótvírætt.



Aðalbjörg RE flutt frá Árbæjarsafni í Korngarða, um 2010. Ljósmynd: Borgarsögusafn.

⁷ Ragnheiður H. Þórarinsdóttir: *Aðalbjörg RE 5*.

⁸ Ragnheiður H. Þórarinsdóttir *Aðalbjörg RE 5*, sjominjar.is.

Myndir af Aðalbjörgu RE 5 árið 2015

Meðfylgjandi myndir sýna Aðalbjörgina eins og hún er nú, í skemmu í Korngörðum, tekna í árslok 2015. Ljós. HMS. Búið er að taka af henni stýrishúsið, dekkið og vélina og enn fremur fletta af henni hluta byrðingsins sem talinn var ónýtur. Ekkert hefur verið gert síðan.







*Magni fyrir utan Sjóminjasafnið á Grandagarði skömmu eftir að hann var fluttur þangað, 2009.
Ljós.: Borgarsögusafn Reykjavíkur / HMS*

Magni

- 1. Skipaskrárnúmer:** 146
- 2. Tegund:** Stálskip
- 3. Hlutverk:** Dráttar- og lóðsbátur
- 4. Eigandi:** Borgarsögusafn Reykjavíkur
- 5. Fyrri eigandi:**
 - 1955-2009: Reykjavíkurhöfn/Faxaflóahafnir
- 6. Heimahöfn:** Reykjavík
- 7. Smíðaár:** 1955
- 8. Hönnuður:** Hjálmar R. Bárðarson
- 9. Skipasmíðastöð:** Stálsmiðjan, Reykjavík
- 10. Brúttórúmllestir:** 184
- 11. Lengd og breidd í m:** 25,8 x 8,02 x 3,87⁹
- 12. Smíðaeefni og samsetning skrokks:** Stál; járnsuða
- 13. Skrokklag:**

⁹ Íslenskt sjómannaalmanak 1967 bls. 330.

14. Þilfar: Alþilja

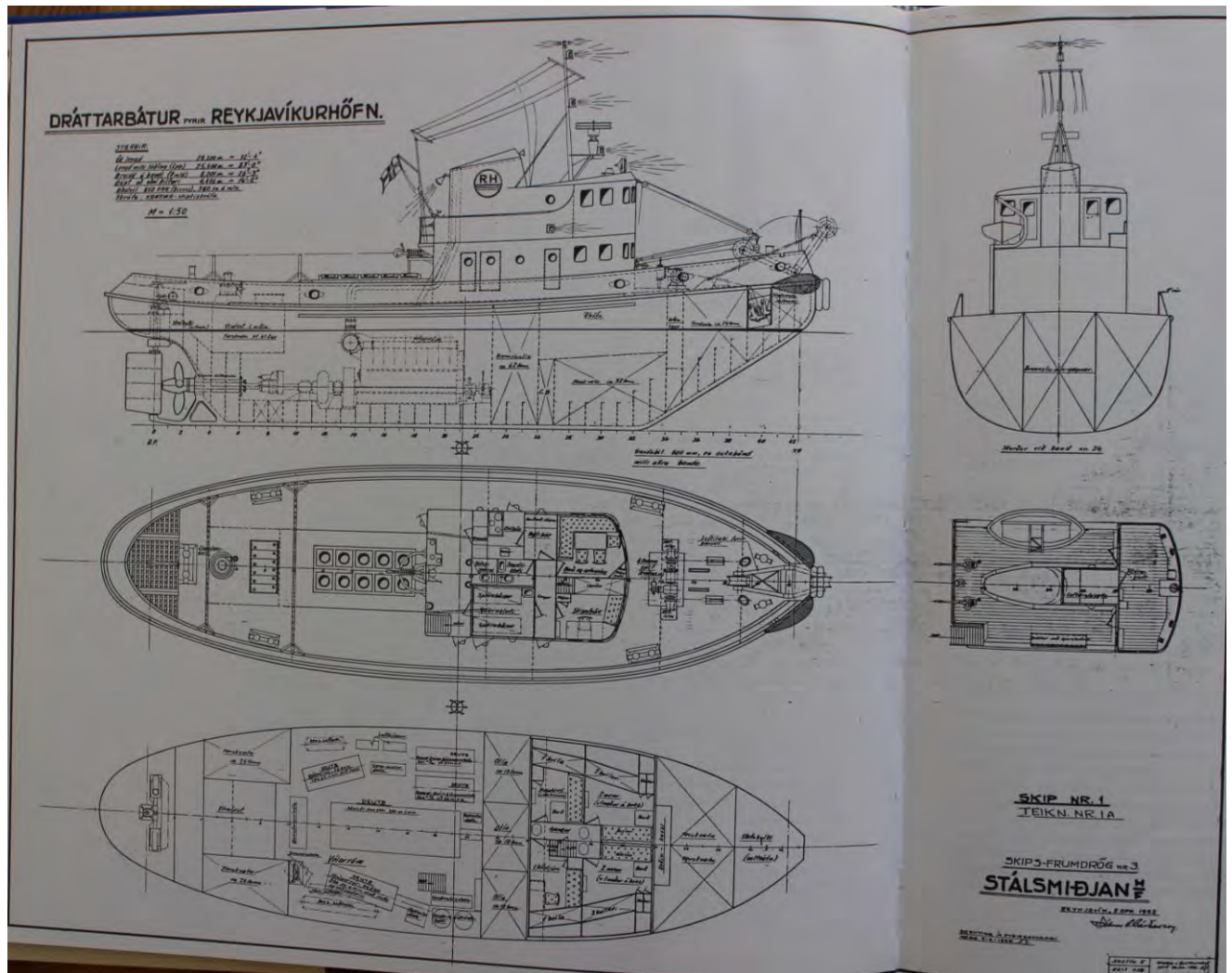
15. Yfirbygging: Stýrishús, vélarhús

16. Lokuð rými: Vélarúm, messi, káetur, geymslur o.fl.

17. Möstur og seglabúnaður:

18. Vél:

- 1955: Deutz 1000 hö¹⁰



Teikning af ms Magna eftir Hjálmar R. Bárðarson, 1952. Teikningin er í bókinn Fyrsta stálskip smíðað á Íslandi e. Hjálmar.

19. Siglingatæki og annar búnaður:

Stýrishúsið er illa farið eftir um 30 ára tímabil þar sem skipið var óupphitað og lak. En allt er á sínum stað í brúnni, þ.á m. siglingatækin.

¹⁰ Íslenskt sjómannaalmanak 1967 bls. 330.



Stýrishús Magna árið 2012. Ljósmynd: Borgarsögusafn.

20. Notkunarsaga:

Magni var aðal dráttarbátur Reykjavíkurhafnar og í stöðugri notkun frá 1955 og allt fram til 1987 þegar honum var lagt vegna vélarbilunar. Hann var einnig notaður til björgunar og öryggisþjónustu við skip á Faxaflóa, vatnsafgreiðslu og eins til að brjóta ís á Sundunum þegar þess þurfti enda byggður sem ísbrjótur. Þegar Magni var tekinn í notkun leysti hann af hólmi gufuknúinn bát sem einnig bar nafnið Magni. Tveir bátar hafa síðan borið þetta nafn.¹¹

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

Hjálmar R. Bárðarson hannaði og stóð fyrir smíði á Magna. Hann fæddist á Ísafirði árið 1918, útskrifaðist sem skipaverkfræðingur í Kaupmannahöfn árið 1947 og hóf störf hjá Stálsmiðjunni í Reykjavík ári síðar, þar sem hann hannaði fyrsta íslenska stálskipið og stóð fyrir smíði þess. Árið 1954 var hann skipaður skipaskoðunarstjóri ríkisins og síðar siglingamálastjóri og gegndi hann því embætti til 1985, þegar hann lét af störfum fyrir aldurs sakir. Hann lést 2009. Hjálmar hlaut margvíslegar viðurkenningar fyrir störf sín að siglingamálum og skipasmíðum, meðal annars alþjóðleg siglingamálaverðlaun fyrir störf á alþjóðavettvangi að öryggismálum sjófarenda og vörnum gegn mengun sjávar.¹²

22. Ástand báts: Sæmilegt

23. Upprunaleiki – breytingasaga: Magni er nánast óbreyttur

24. Viðhald og viðgerðir

¹¹ Faxafloahafnir.is 12.9. 2013.

¹² Hjálmar R. Bárðarson, minningarorð. Morgunbl. 22.4. 2009.

Ástandi Magna var í ýmsu ábótavant þegar honum var lagt. Síðan gerðst það að hlutar úr vélunum í honum voru fjarlægðir og einnig var hiti og rafmagn tekið af honum en það hafði í för með sér stóráukinn fúa og ryðmyndun. Árið 2009 komst skipið í vörslu Víkurinnar - Sjóminjasafnsins í Reykjavík og var þá hugað að viðgerðum. Stýrishúsið var málað og þétt og sumarið 2013 var farið í hreinsun innanstokks, lausamunir voru fjarlægðir, hreinsaðir og komið í geymslu, sveppaeyði úðað þar sem við átti og svo mætti áfram telja.

Í júní árið 2017 voru *Hollvinasamtök Magna* stofnuð á fundi í Sjóminjasafninu. Hollvinasamtökin, sem hafa fimm manna stjórn, hafa sýnt mikinn metnað og unnið að viðhaldi á bátnum af miklum dugnaði. Drifkraftar samtakanna eru Axel Orri Sigurðsson formaður, Böðvar Eggertsson gjaldkeri og Brynjar Pétursson ritari. Markmið félagsins er að koma Magna í upprunalegt horf á næstu 5-6 árum.¹³

Verkefnalisti samtakanna er langur og snýr að hlutum eins og að þetta skipið, þrifa það, yfirfara rafmagn o.fl. Magni fór í slipp árið 2018 og var þá ryðhreinsaður og málaður. Stærsta verkefni 2018 var þó að kaupa nýja vél í bátinn sömu gerðar og er í honum. Hún kostar nokkrar milljónir og er búið að greiða inn á hana umtalsverða fjárhæð. Í bréfi til félagsmanna, dags. 16. des. 2018, þar sem formaðurinn segir frá því hvað hafði verið gert á árinu, bætir hann við:

„Betur má ef duga skal, okkur áskotnaðist aðalvél sem við festum en nú er komið fram yfir greiðslufrest, en hefur lítið þokast í þá átt að fá fjármagn. Vélin er í góðu standi, hún býðst okkur á 400.000 DKR, um 7.500.000 ISK, við höfum greitt inn á borgun 1.600.000 ISK mill, eftir stendur 5.900.00 ISK. Höfum fengið vilyrði fyrir 2.000.000 ISK svo framalega sem fjármögnun á 3.900.000 ISK er klár. Einmitt það er málið, búið er að sækja um styrki óljóst hvað kemur út úr því. Félagar í Hollvinasamtökum Magna hafa lagt um 400 klst í vinnu við að gera skipið sýningarhæft sem er fyrsti hluti verkefnisins. Það eru svo til engar líkur á að önnur aðalvél bjóðist sem passar beint ofaní bátinn. Magni er menningarsögulegur gripur sem enn er til og raunhæfur möguleiki að gera hann gangfæran, en til þess þarf fjármagn. Það mun kosta tug milljóna að klára verkefnið. En Hollvinasamtök Magna ætla að leggja fram allt vinnuframlag frítt. Innanborðs í samtökunum er bæði þekking og reynsla sem verkefninu nýtist og hefur nýst. Það er ekki verið að biðja um stórt en verkefnið er samfélaginu mikilvægt.

Axel Orri Sigurðsson formaður“¹⁴

25. Heimildir:

- Hjálmar R. Bárðarson: Fyrsta stálskip smíðað á Íslandi (bók). Rv. 1993.
- Afhendingaskjal með Magna <http://www.faxafloahafnir.is/magni-afhentur-sjominjasafninu/>
- Íslenskt sjómannaalmanak 1967, Rvk. 1966, bls. 330.
- Faxafloahafnir.is 12.9. 2013.
- Hjálmar R. Bárðarson, minningarorð. Morgunbl. 22.4. 2009.
- Sjómannadagsblaðið 17. árg 1954, bls. 29.
- Björgum Magna. Bæklingur, fjölrit. Rvk. 2018.
- Axel Orri Sigurðsson: Bréf til félagsmanna Hollvinasamtaka Magna dags. 16.12. 2018.

¹³ Björgum Magna

¹⁴ Axel Orri Sigurðsson bréf 16.12. 2018

26. Varðveislustaða: Óskráður safngripur

27. Almenn umsögn:

Magni var fyrsta stálskip smíðað á Íslandi og þar með minjar um frumsmíð stálskipa á Íslandi. Talsvert þarf að gera fyrir Magna til að standsetja hann



Kápa bókar Hjálmars R. Bárðarsonar um Magna.



Farsæll á sýningu Sjóminjasafnsins á Grandagarði, Reykjavík, árið 2012. Ljósmynd: HMS

Farsæll

1. Safnnúmer: SMR 2002.6.1

2. Tegund: Árabátur, fjögurra manna far

3. Hlutverk: Fiskibátur

4. Eigandi: Borgarsögusafn Reykjavíkur

5. Fyrri eigendur:

- 1907: ekki er vitað hver fyrsti eigandi var (líklega í Vestmannaeyjum)
- 1911: Valdimar Jónsson (1891-1985) í Álfhólum í Landeyjum
- 1966: Árbæjarsafn

6. Varðveislustaður: Grandagarður 8, Reykjavík – sýning sjóminjasafnsins

7. Smíðaár: 1907

8. Smiður: Ástgeir Guðmundsson

9. Smíðastaður: Vestmannaeyjar

10. Brúttórúmllestir:

11. Lengd, breidd og dýpt í m: 6,20 x 1,78 x 0,63 ¹⁵

12. Smíðaefni og samsetning skrokk: Fura; súðbyrtur

¹⁵ Lúðvík Kristjánsson bls. 268

13. Skrokklag:

Lýsing Lúðvíks Kristjánssonar:

„Báturinn er skábyrðingur, mikið lotaður, einkum að framan, dálítið útskotinn á söx, hefur verið léttur undir árum, lipur í snúningi, enda kjölstuttur, þægilegur í siglingu hlaðinn, ekki burðarmikill og frekar veikur til skutanna.“¹⁶

14. Þilför:

15. Yfirbygging:

16. Lokuð rými:

17. Möstur og seglabúnaður: Eitt mastur, fokka og stórsegl

18. Vél:

19. Siglingatæki og annar búnaður:

20. Notkunarsaga:

Bátinum var líklega róið frá Vestmannaeyjum fyrstu árin. Fljótlega var hann seldur upp á land og gerður út frá Landeyjum eftir það, til 1944. Gefinn Árbæjarsafni 1966. Fór að láni til Víkurinnar, Sjóminjasafnsins í Reykjavík, Grandagarði 8, árið 2003, og hefur verið á sýningu þar frá árinu 2005.

Um sjósókn og fiskerí frá Landeyjasandi

„Það reru 9-10 bátar frá Vestur-Landeyjasandi, 5-12 manns á hverjum. Alltaf róið þegar gaf síðla vetrar og fram á vor og fiskaðist vel skammt frá landi þar til togararnir eyddu miðunum. Fólk úr allri sveitinni og líka úr uppsveitum tók þátt og fékk í soðið, keypti eða fékk gefins. Valdimar fór sinn fyrsta róður 7 ára og fór svo að vakta hesta róðramanna ásamt jafnöldrum sínum. Aðeins 17 ára létu hann og Ágúst Andrésón í Hemlu Ólaf Ástgerisson, föður Ása í Bæ, smíða fyrir sig bát, tíæring, og gerðist Valdimar formaður fyrst um sinn en Ágúst gerði hann síðan út í fjölda ára og áttu þeir báða bátana saman. Leifarnar af teinæringi Ágústs eru enn sýnilegar (á bökkunum við Gjána við landamerki Álhóla og Glæsistaða rétt sunnan við Sandgirðinguna).

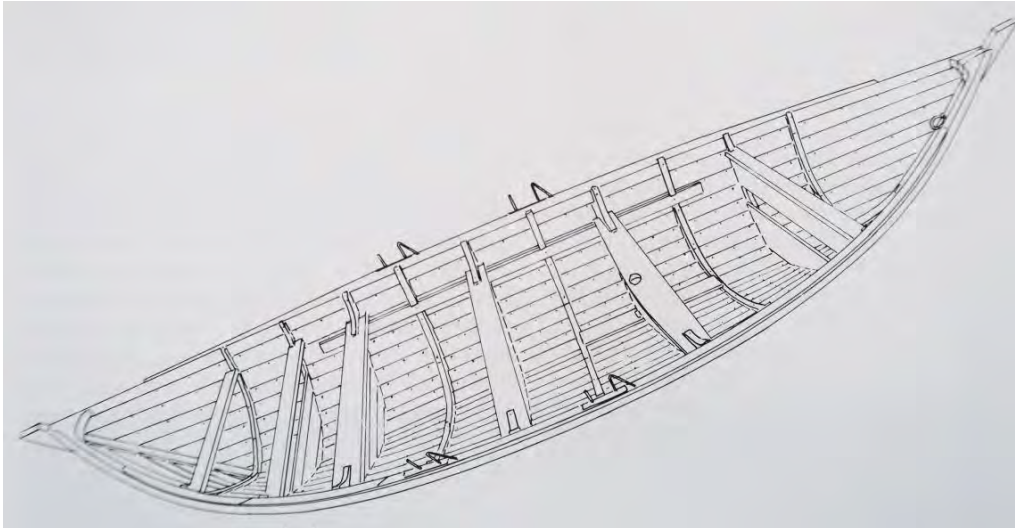
Þremur árum síðar keypti Valdimar sjálfur minni bát, feræring sem Ástgeir Guðmundsson, afi Ása í Bæ, hafði smíðað og hét Farsæll. Þeir voru oftast 5 á og sóttu stíft allt þar til sjóróðrar lögðust niður (upp úr 1940).

Valdimar segir enga mannskaða hafa orðið þarna í hans sjómannstíð. Hann segir frá því eitt sinn er flestir bátar höfðu farið á sjó (þó ekki hans) og það brimaði svo að það var útilokað að komast aftur í land. Þá héldu bátarnir til Vestmannaeyja og komust þangað og urðu menn að halda þar kyrru fyrir í viku áður en þeir komust heim. Heimamenn sá þá halda austur með en gátu ekki vitað fyrr en þeir komu til baka að þeir hefðu komist af.

Valdimar segir að síðasti róðurinn hafi verið 1944 og þá hafi aðeins fengist ein ýsa.“¹⁷

¹⁶ Lúðvík Kristjánsson s. 268

¹⁷ Á förnum vegi í Rangárþingi. Viðtal Jóns R. Hjálmarssonar við Valdimar Jónsson í Álhólum í RÚV, 1976-77. Þorvaldur Örn Árnason, valdurorn@simnet.is, skráði.



Teikning af Farsæli í Íslenskum sjávarhættum II, bls. 267.

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

Ástgeir Guðmundsson

Smiðurinn, Ástgeir Guðmundsson í Vestmannaeyjum (afi Ása í Bæ), var einn afkastamesti skipasmiður í Eyjum framan af öldinni.¹⁸

Valdimar Jónsson

Valdimar Jónsson, sem átti bátinn lengst af, var fæddur 1891 og mundi vel eftir sér allt frá því fyrir aldamótin 1900. Þótt hann byggi alltaf á sama stað ferðaðist hann mikið um Suðurland og til Reykjavíkur og upplifði miklar breytingar á sinni löngu ævi, en hann lést 1985.¹⁹

22. Ástand báts: Sæmilegt

23. Upprunaleiki – breytingasaga:

Báturinn er sennilega eins og hann var upprunalega að mestu leyti en verulega er farið að sjá á honum eins og gera má ráð fyrir eftir langa notkun.

24. Viðhald og viðgerðir:

Gert var við bátinn 1977-78, m.a. skipt um afturstefni. Jón Daðason smíðaði á hann stýri um 2012, fór þar eftir stýrinu sem er á Farsæli yngri, sem smíðaður var eftir honum 1977. Seglabúnaður hefur verið endurnýjaður, sennilega oftar en einu sinni.

25. Heimildir:

- Lúðvík Kristjánsson: *Bátur frá Landeyjum*. Íslenskir sjávarhættir II, bls. 267-268.
- Jón R. Hjálmarsson: *Á förnum vegi í Rangárþingi*. Viðtal við Valdimar Jónsson á Álfrólum. Útvarpsþáttur í RÚV, 1976-77.
- Þorvaldur Örn Árnason: Texti sem fylgdi á diskum með viðtali Jóns R. Hjálmarssonar við Valdimar Jónsson. Skjalasafn Borgarsögusafns.
- Þórður Tómasson: *Sjósókn og sjávarfang: barátta við brimsanda*. Rv. 1993. Viðtal við Valdimar Jónsson á Álfrólum. Bls. 232 – 243.

¹⁸ Lúðvík Kristjánsson bls. 267

¹⁹ Þorvaldur Örn Árnason

27. Varðveislustaða: Safngripur; aldursfriðaður

28. Almenn umsögn:

Sögulegt gildi Farsæls er ótvírætt. Þótt hann hafi lengst af verið gerður út frá Landeyjasandi var hann ekki með sandalagi. Báturinn er þeirrar gerðar sem var mjög algeng við Faxaflóa, stundum kallað Faxaflóalag.



Haki RE á lóð Daníelsslipps við Mýrargötu, þar sem hann var í nokkur ár, til 2017. Ljósmynd af skoger.123.is

Haki RE

1. Skipaskrárnúmer: 539

2. Tegund: Vélbátur

3. Hlutverk: Dráttarbátur, lóðsbátur, tollbátur

4. Eigandi: Gunnar Stefán Richter, Hafnarfirði ²⁰

5. Fyrri eigendur:

- 1947-1950: Óljóst hver á bátinn
- 12. okt. 1950: Reykjavíkurbær kaupir hann ²¹
- 1984: Enn í eigu Reykjavíkurbæjar, með sama nafni ²²
- Árið 1988 hét hann Haki II. Nýr Haki I hafði verið smíðaður í Þýskalandi 1982 ²³
- 1989: Báturinn er seldur til Grindavíkur. Hét þar Villi ²⁴
- 2000: Báturinn er ekki lengur á skipaskrá. ²⁵
- 2008: Bátinum er lagt. ²⁶

6. Varðveislustaður: Korngarðar, Reykjavík

²⁰ Samgöngustofa: Skipaskrá 2016

²¹ Jón Björnsson: Íslensk skip 3 bls. 57

²² Íslenskt sjómannaalmanak 1984

²³ Íslenskt sjómannaalmanak 1993 bls. 515; Skrá yfir íslensk skip og báta 2000 bls. 66

²⁴ Jón Björnsson: Íslensk skip 5 bls. 59; Skrá yfir íslensk skip og báta 2000 bls. 156

²⁵ Skrá yfir íslensk skip og báta 2000

²⁶ Þórhallur S. Gjöveraa <http://www.thsof.123.is>

- 7. Smíðaár:** 1947
- 8. Hönnuður / yfirsmiður:** ?
- 9. Skipasmíðastöð:** Skipasmíðastöð Daníels (Daníelsslippur)
- 10. Brúttólestir:** 21,12
- 11. Mesta lengd, breidd og hæð/dýpt í m:** 14,95 x 4,05 x 1,81 ²⁷
- 12. Smíðaefni og samsetning skrokks:** Eik; sléttsúð
- 13. Skrokklag:** Framstefni lítillega lotað. Skutur hringlaga hekk. (?)
- 14. Þilfar:** Alþilja
- 15. Yfirbygging:** Stýrishús (frambyggður), vélarhús
- 16. Lokuð rými:** Vélarúm, lúkar
- 17. Möstur og seglabúnaður:**
- 18. Vél:**
- 1947: Kahlenberg díselvél, 120 hö
 - 1955: Deutz díselvél 150 hö
 - 1976: Cummins díselvél ²⁸
- 19. Siglingatæki og annar búnaður:** ...

20. Notkunarsaga

Haki var fyrstu áratuginna í eigu og notkun hjá Reykjavíkurböfn, var það enn árið 1984. ²⁹ Síðast var hann í Grindavík, í eigu Grindavíkurböfnar. ³⁰

Hann var í áratug geymdur á landi þar sem hann var smíðaður, þ.e. við Mýrargötu, þar sem Daníelsslippur var. Þáverandi eigandi var afkomandi Daníels, Gunnar Richter, sem keypti bátinn fyrir 1000 krónur af Grindavíkurböfn.³¹

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum

22. Ástand: Sæmilegt / slæmt

23. Upprunaleiki – breytingasaga

24. Viðhald og viðgerðir:

Nær ekkert hefur verið gert fyrir bátinn síðustu ár. Hins vegar voru brotnar í honum rúður fyrir nokkrum árum og fleira hefur látið á sjá. Árið 2017 var hann settur inn í hús í Korngörðum, Reykjavík, og fær þar frið við hlið Aðalbjargar RE 5. En ekkert er farið að gera fyrir hann.

Árið 2016 skrifaði Þórhallur S. Gjöveraa á þessa leið um sögufræga báta sem hann sá við Mýrargötu:

"Eins og sést á þessum myndum er útlitið ekki bjart fyrir þetta 69 ára gamla skip, gluggalaust, vantar aðra hurðina og er gjörsamlega opið fyrir veðrum og vindum, sem sagt að grotna niður. Það er sama ástand á 455. Gísli J Johnsen björgunarskipinu sem liggur í slippnum og hefur gert í áraraðir, einnig opið. Svipað ástand er á Magna nema ennþá eru gluggar og hurðir á sínum stað

²⁷ Skipaskrá Samgöngustofu 2016

²⁸ Jón Björnsson: Íslensk skip 3 bls. 57; Íslenskt sjómannaalmanak 1984 bls. 441

²⁹ Íslenskt sjómannaalmanak 1984 bls. 441

³⁰ Skipaskrá Samgöngustofu 2004

³¹ Gunnar Stefán Richter, viðtal 2010

en stýrishúsið er hriplegt, engin kynding er í því. Kæmi mér ekkert á óvart að hann sykki í höfninni einhvern daginn. Svipaða sögu er að segja af Gullborginni, þetta er allt að grotna niður og ekkert er gert til að hindra það."³²

Nú er komin hreyfing á mál tveggja af þessum bátum, Haka og Magna. Sá sem þetta skrifar veit ekki hver staða Gísla J. Johnsen er.

25. Heimildir um bátinn

- Siglingastofnun/Samgöngustofa: Skipaskrá 1967, 2000, 2004 og 2017
- Jón Björnsson: Íslensk skip 3, Rvk. 1990, bls. 56.
- <http://thsop.123.is/blog/yearmonth/2016/02/2/>
- Lóðsbáturinn Haki RE - Hver er framtíðin? skoger.123.is: mynd frá 30.1. 2015
- „Mun betra ár en í fyrra." Viðtal við Gunnar Richter. Ægir 91. árg. 1998, 10. tbl. s. 47
- skoger.123.is: Haki RE 30.1. 2015

Möguleg munnleg heimild: Gunnar Stefán Richter

26. Varðveislustaða: Aldursfriðaður

27. Almenn umsögn:

Haki er annar elsti dráttarbátur landsins. Hann er elsti dráttarbátur Reykjavíkurhafnar og bætir aðeins upp fjarveru Kologsalt, báts sem smíðaður var 1917 og er nýlega horfinn.



Haki ER á siglingu. Ljós. Eyjólfur Vilbergsson

³² Þórhallur S. Gjöveraa, 7. febrúar 2016

Myndir af Haka árið 2016 (skoger.123.is):



Hvorki gluggar né hurð eru á stýrishúsinu og Haki er opinn fyrir veðrum og vindum.





Pallabátur árið 2015. Ljós.: HMS

Pallabátur

1. **Skipaskrárnúmer / safnnúmer:**
2. **Tegund:** Vélbátur, hraðbátur
3. **Hlutverk:** Skemmtibátur
4. **Eigandi:** Borgarsögusafn Reykjavíkur
5. **Fyrri eigendur:**
 - Páll Kjartan Sæmundsson (1914-1997) sjómaður, Reykjavík
 - Garðar Lárusson, Hávallagötu 3, Reykjavík ³³
6. **Varðveislustaður:** Korngarðar, Reykjavík

7. **Smíðaár:** 1950
8. **Hönnuður / yfirsmiður:** ?
9. **Skipasmíðastöð:** Bátanaust, Gelgjutanga, Reykjavík
10. **Brúttórúmlestir:**
11. **Lengd og breidd í m:** 4,9 x 1,5
12. **Smíðaeefni og samsetning skrokks:** Fura (?), mahoní; sléttsúðaður
13. **Skrokklag:**
14. **Pilför:**
15. **Yfirbygging:** Bakki
16. **Lokuð rými:**
17. **Möstur og seglabúnaður:**
18. **Vél:**

³³ Garðar Lárusson, viðtal 2007

Útanborðsmótor sem fylgdi bátinum var númer tvö í röðinni. Upphaflegi mótorinn var minni.

19. Siglingatæki og annar búnaður:

20. Notkunarsaga:

Báturinn var notaður til skemmtisiglinga og sportveiða, aðallega á Þingvallavatni.

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátinum:

22. Ástand báts: Gott

23. Upprunaleiki – breytingasaga:

24. Viðhald og viðgerðir:

Garðar Lárusson gerði bátinn upp árið 2007 og gaf Víkinni - Sjóminjasafninu sama ár.

25. Heimildir:

- Helgi Máni Sigurðsson: Garðar Lárusson, viðtal 2007
- Helgi Máni Sigurðsson: Pallabátur, Sjóminjasafnið í Reykjavík. 10 ára afmælisrit, bls. 125.

26. Varðveislustaða: óskráður safngripur

27. Almenn umsögn:

Báturinn var smíðaður í þekktri, reykvískri skipasmíðastöð, Bátanausti, sem stofnuð hafði verið í stríðslok og starfaði í allmörg ár, og er hann heimild um handverk kunnra skipasmiða sem þar störfuðu. Báturinn var gerður upp á vandaðan hátt.



Skemmtibátur árið 2015. Ljós.: HMS

Skemmtibátur

1. Skipaskrárnúmer / safnnúmer:

2. Tegund: Vélbátur, hraðbátur

3. Hlutverk: Skemmtibátur

4. Eigandi: Borgarsögusafn Reykjavíkur

5. Fyrri eigendur:

- Heimildir vantar um fystu eigendur
- Báturinn var gefinn Reykjavíkurborg/starfshóp um stofnun sjóminjasafns árið 2002

6. Varðveislustaður: Korngarðar, Reykjavík

7. Smíðaár: 1938 (áætlað)

8. Smiður:

9. Smíðastaður: Reykjavík

10. Brúttórúrumlestir:

11. Lengd og breidd í m: 4,2 x 1,55

12. Smíðaefni og samsetning skrokks: Fura; sléttsúðaður

13. Skrokklag:

14. Þilför:

15. Yfirbygging: Bakki

16. Lokuð rými:

17. Möstur og seglabúnaður:

18. Vél: Mótur var í bátnum miðjum (fylgdi ekki með)

19. Siglingatæki og annar búnaður:

20. Notkunarsaga:

Notaður til skemmtisiglinga í og við Reykjavíkurhöfn. Hann var geymdur í kjallara í húsi ofarlega við Hverfisgötu árið 2002, þegar hann var boðinn borginni að gjöf, og hafði verið þar um langt skeið. Eigandinn var þá fallinn frá. Upplýsingar voru hugsanlega ekki teknar niður um smið og eiganda.³⁴

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

22. Ástand báts: Sæmilegt

23. Upprunaleiki – breytingasaga: Að líkindum óbreyttur

24. Viðhald og viðgerðir:

25. Heimildir:

- Helgi Máni Sigurðsson, minnisblað, 2002. Skjalasafn Borgarsögusafns

26. Varðveislustaða: Aldursfriðaður. Óskráður safngripur.

27. Almenn umsögn:

Fyrirmyndir bátsins hafa trúlega verið teikningar eða ljósmyndir úr erlendum blöðum/bókum. Báturinn líkist Pallabát að stærð og útliti, var þó ekki með utanborðsmótor heldur var mótur í honum miðjum.

Sögulegt gildi bátsins er etv. takmarkað. En til eru fáir skemmtibátar frá því fyrir 1940

³⁴ Helgi Máni Sigurðsson minnisblað

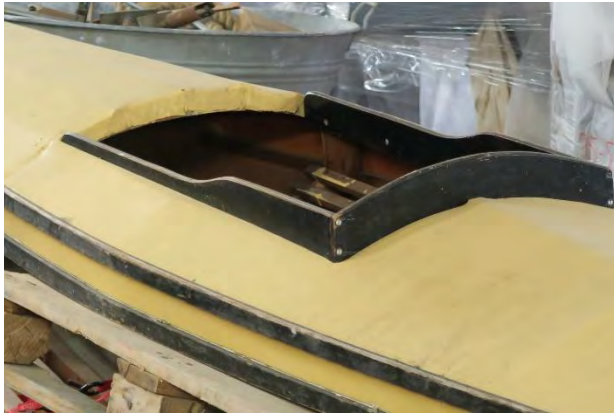


Kajakinn árið 2018. Ljóssm.: HMS

Kajak

1. Safnnúmer: 2009.58.1
2. Tegund: Kajak
3. Hlutverk:
4. Eigandi: Borgarsögusafn Reykjavíkur
5. Fyrri eigendur:
- Smári Þróstur Ingvarsson
6. Varðveislustaður: Klettur, skemma, Borgarsögusafni

7. Smíðaár: 1960-1980
8. Smiður:
9. Smíðastaður:
10. Brúttórúmllestir:
11. Lengd: 4,85 m



Mannopið á kajaknum. Ljósmynd: HMS

12. Smíðaeefni og samsetning skrokks: Trégrind og klæðning úr dúk

13. Skrokklag:

14. Þilför:

15. Yfirbygging:

16. Lokuð rými:

17. Möstur og seglabúnaður:

18. Vél:

19. Siglingatæki og annar búnaður:

20. Notkunarsaga: Aldur og uppruni er óviss.

Kajakar eru upprunnir hjá inúítum og eru fyrst og fremst notaðir til selveiða meðfram ströndum. Inúítar gerðu bátana úr selskinni sem strengt var yfir hvalbein eða rekaviðarfjalir.³⁵

Á 20. öld var vinsælt á Íslandi að smíða kajaka.

Kajakinn er sérstakur fyrir efnismiklar trélykkjur sem eru ofan á bæði fram- og afturstefni. Þær hafa gagnast t.d. til að taka kajakinn á land. Einnig eru trélistar utan á skrokknum, sem ekki er algengt.

Kajakinn fannst í geymslu í húsinu Bjarkarhlíð við Bústaðaveg. Það var reist á sínum tíma sem íbúðarhús. Þar var um árabíl rekinn skóli, Bústaðaskóli.

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

³⁵ Visindavefur.is

22. Ástand báts: Gott.

23. Upprunaleiki – breytingasaga:

24. Viðhald og viðgerðir:

25. Heimildir:

- sarpur.is

26. Varðveislustaða:

27. Almenn umsögn:

Engin saga – ekkert gildi (?)



Framstefni kajaksins. Ljósmynd: HMS



Farsæll yngri bíður eftir viðgerð í skemmu í Korngörðum. Ljós.: HMS

Farsæll yngri

1. Safnnúmer:

2. Tegund: Árabátur, fjögurra manna far

3. Hlutverk:

4. Eigandi: Borgarsögusafn Reykjavíkur

5. Fyrri nöfn, umdæmisnúmer og eigendur:

6. Varðveislustaður: Korngarðar, Reykjavík

7. Smíðaár: 1978

8. Hönnuður / yfirsmíður:

9. Smíðastaður: Árbæjarsafn, Reykjavík

10. Brúttórúmlestir:

11. Lengd, breidd og hæð/dýpt í m: 6,20 x 1,78 x 0,63

12. Smíðaeefni og samsetning skrokks: Fura; súðbyrðingur

13. Skrokklag: Sjá Farsæl eldri

14. Þilför:

15. Yfirbygging:

16. Lokuð rými:

17. Möstur og seglabúnaður:

18. Vél:

19. Siglingatæki og annar búnaður:

20. Notkunarsaga:

Báturinn var smíðaður á sýningu á Árbæjarsafni 1978. Var hann síðan hafður á safnsvæðinu, fyrir sunnan húsið Nýlendu, næstu áratugin. Þar fauk hann oft en einu sinni og skemmdist. Er nú í geymslu í Korngörðum.

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

22. Ástand báts: Sæmilegt

23. Upprunaleiki – breytingasaga: Smíðaður eftir Farsæli (sjá Farsæl hér framar í skýrslunni)

24. Viðhald og viðgerðir: Er í heldur bágu ástandi.

25. Heimildir:

- Nanna Hermansson: Hvað er ÁBS, Rvk. 1981, bls. 26-28

26. Varðveislustaða: Ekki friðaður (nýsmíði).

27. Almenn umsögn:

Báturinn hefur ekki varðveislugildi.



Örninn þar sem hann var í geymslu á lóð Árbæjarsafns, líklega um aldamótin 2000. Ljósmynd: Borgarsögusafn Reykjavíkur

Örninn

1. Skipaskrárnúmer / safnnúmer:

2. Tegund: Árabátur / seglskip

3. Hlutverk: (fiskiskip)

4. Eigandi: Borgarsögusafn Reykjavíkur / Reykjavíkurborg

5. Fyrri nöfn, umdæmisnúmer og eigendur:

6. Varðveislustaður: Korngarðar, Reykjavík

7. Smíðaár: 1970-72

8. Hönnuður / yfirsmiður: Magnar Gilde

9. Smíðastaður: Monstad í Aafjord, Norður-Noregi

10. Brúttórúmllestir:

11. Lengd, breidd og dýpt í m: 12,6 x 3,5 x 1,05³⁶

12. Smíðaefni og samsetning skrokks: Viður; súðbyrtur

13. Skrokklag:

Með lagi algengra fiskibáta í Noregi, Aafjord-báta, sem voru í notkun til loka 19. aldar eða þar til vélbátaöld gekk í garð.

14. Þilför:

15. Yfirbygging:

16. Lokuð rými:

³⁶ Málín eru tekin á systurskipinu, Hrafninum á Húsavík, 10.7. 2018

17. Möstur og seglabúnaður:

18. Vél:

19. Siglingatæki og annar búnaður:

20. Notkunarsaga:

Örninn var smíðaður í Noregi upp úr 1970, eftirlíking algengra fiskibáta í Noregi sem voru í notkun til loka 19. aldar. Hann líkist einnig víkingaskipunum til forna, er grunnskreiður súðbyrðingur, sigldur og róinn, með þversegl.

Honum var siglt til Íslands sumarið 1974 ásamt systurskipi, Hrafninum, í tilefni af 1100 ára afmæli Íslands byggðar, og gefinn Reykjavíkurborg.

Báturinn var í notkun hjá ÍTR (Íþrótt- og tómstundaráð Reykjavíkur) framan af, einnig lánaður í kvikmyndagerð („Hrafinn flýgur“ í leikstjórn Hrafns Gunnlaugssonar) o.fl. Hann var afhentur Árbæjarsafni til varðveislu um 1985.

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

Sigling Arnar og systurskips hans, Hrafns, til Íslands og gjöf hans til Reykvíkinga árið 1974 var vináttuvottur af hálfu Norðmanna.

Þeir sem höfðu frumkvæði að smíði Arnar voru tveir ungir menn sem voru að byrja starfsferil sinn, Norðmaðurinn Jon Godal og Íslendingurinn Kjartan Mogensen sem var af norskum ættum. Á þeim tíma, árið 1970, vann Kjartan hjá landbúnaðarskólanum í Ási í Noregi og Jon vann hjá Institut ved skogforskning. Þeir kynntust og tókst með þeim vinskapur. Báðir voru áhugamenn um siglingar, Jon hafði reynslu af því að sigla litlum bátum með þversegli en Kjartan af bátum með nútímalegra seglafyrirkomulagi. Þeir ræddu oft um það hve gaman væri að feta í fótspor feðra sinna, sigla til Íslands, og þá gjarnan á bátum sem líktust skipum landnámsmanna

Jon átti lítinn Aafjord-bát og hafði reynslu af að sigla honum. Sá sem smíðað hafði bátinn var Magnar Gilde, sem bjó í Monstad í Aafjord, mikill áhugamaður um gerð gamalla skipa. Þeir leituðu til hans og sömdu við hann um að smíða tvo Aafjord-báta, rúmlega 12 m að lengd, til fararinnar. Hann tók því vel en þurfti 2 ár til verksins, ekki síst vegna þess að Kjartan og Jon voru efnalitlir og hann þurfti að smíða bátana meira og minna í hjáverkum.³⁷

Samkvæmt grein sem Kjartan Mogensen skrifaði um málið var Magnar Gilde einráður um hönnun og smíði bátanna. Þeir félagar, Kjartan og Jon, höfðu ekki afskipti af henni. Jon Godal kann þó að hafa gert það. Hann var mikill áhugamaður um Aafjord-bátinn og fljótlega eftir Íslandssiglinguna lagðist hann í rannsóknir á honum. Á árunum 1988-1990 kom síðan út rit í fjórum bindum eftir hann og Gunnar Eldjarn sem hét *Nordlandsbåten og Afjordsbåten*. Kjartan Mogensen starfaði hins vegar sem arkitekt á Íslandi eftir siglinguna.

22. Ástand báts: Sæmilegt

23. Upprunaleiki – breytingasaga:

24. Viðhald og viðgerðir:

Gert var við bátinn og honum breytt eitthvað fyrir kvikmyndagerð.

25. Heimildir:

³⁷ Kjartan Mogensen bls. 84-85

- Gunnar Eldjarn og Jon Godal: Nordlandsbåten og Afjordsbåten I – IV, Lesja 1988-1990 (sjá m.a. 1. bindi bls. 141)
- Kjartan Mogensen: *Ferð norsku teinæringanna Hrafns og Arnar*. Árbók Þingeyinga 1992, bls. 84-105.
- Wikipedia: Nordlandsbát
- Helgi Máni Sigurðsson: Greinargerð varðandi „víkingaskipið“ Örninn (bréf). Rv. 12.9. 1996. Skjalasafn Borgarsögusafns.

26. Varðveislustaða: Ekki friðaður.

27. Almenn umsögn:

Varðveislugildi bátsins er lítið sem ekkert.



Örninn í geymslu í Korngörðum árið 2015. Ljós.: Borgarsögusafn / HMS

Viðauki um Nordlandsbátana í Wikipedia

Nordlandsbåt er en fellesbetegnelse for tradisjonelle, klinkbygde båter bygd i Nordland, Troms eller Finnmark. Nordlandsbåten er den av de tradisjonelle norske båttypene som har størst geografisk utbredelse, fra Bindal i sør til russergrensen i øst.

De er bygget som det beste kompromisset mellom en båt som skal gå lett for både årer og seil, men og være så lett som mulig å trekke på land for å ikke bli slått til pinneved i fjæra. Sterk konkurranse mellom fiskere gjorde at fiskeværene de rodde ut fra, lå så langt ut i havet og nær fisken som mulig. Kysten langs Nord-Norge er værutsatt og det gikk lang tid før man fikk havneanlegg som beskyttet båtene godt nok mot dårlig vær.

Utseendemessig kjennetegnes en nordlandsbåt av stevnen som står nesten loddrett opp av vannet, og av et langt, lett og slankt skrog. På innsiden av ripbordet, stående oppå den øverste bordet i siden, er de trekantede lyroddene. De skal følge stevnen omtrent halvveis opp fra der hvor ripbordet slutter, og mot stevntoppen. Gjennom nordlandsbåtens historie har stevnhøyden økt gjennom tidene, og gitt båten et visuelt uttrykk som minner om ei øks som klyver sjøen. Den høye stavnen går igjen akter. Et annet trekk som er bare de minste færingingene ikke har, er krysstokken på framstevenen. Dette er et horisontalt stykke som brukes til å legge tau, årer og master på for å skåne ripa.

Båttypen ble bygd i store mengder, der hvor det fantes tømmer til bygginga. Vi vet at Saltdal, Rana, Vefsn og Bindal var blant de største byggestedene på 1800-tallet. I Salten ble båtene gjerne bygd med tømmer av fur, mens gran ble brukt mest i Bindal og Rana.

Mot slutten av 1800-tallet ble andre båttypen tatt i bruk i fiskeriene, både åpne båter og båter med dekk, og de tradisjonelle nordlandsbåtene ble nesten helt borte. De nye typene var ofte finneidbåter og listerbåter. De mindre størrelsene av den «klassiske» nordlandsbåten ble i stor utstrekning byttet ut med spissbåter; ranaspisse og saltdalspisse.