

Samband íslenskra sjóminjasafna

Fornbátaskrá – Skýrsla nr. 26

Stakir bátar



Helgi Máni Sigurðsson

2019

Inngangur

Í þessari skýrslu er fjallað um fjóra báta sem eru í eigu og umsjá opinberra aðila en þó ekki safna. Reyndar er ekki fullilega ljóst hver er formlegur eigandi sumra þeirra. Allir þessir bátar eiga sér mikla sögu. Í lokin er prammi frá Hofsósi látinn fylgja með.

Bátaskrá

Skaftfellingur	3
Þorsteinn	12
Blátindur VE 21	23
Gullborg RE 38 / VE 38	30
Prammi á Hofsósi	36



Skaftfellingur í gömlu pakkhúsi í Vík, 2018. Ljósmynd. HMS

Skaftfellingur VE 33

1. Skipaskrárnúmer: 761

2. Tegund: Vélbátur

3. Hlutverk: Flutninga- og farþegaskip; fiskiskip

4. Umsjón: Kötlusetur, Vík í Mýrdal (þekkingarsetur)(óljóst hver er formlegur eigandi)

5. Fyrri nöfn, umdæmisnúmer og eigendur:

- 1918: Skaftfellingur; eigandi hf Skaftfellingur (Skaftfellingsfélagið); heimahöfn Reykjavík

- 1937: Skráning skipsins er flutt frá Reykjavík til Vestmannaeyja

- 1940: Eigandi Helgi Benediktsson Vestmannaeyjum (1899-1971)

- 1943: VE 33 (skipið hafði ekki umdæmisnúmer áður)¹

- 1963 Skaftfellingi er lagt, settur í slipp

- 1971: Nýir eigendur: Erfingjar Helga Benediktssonar

- 1975: Skipið er tekið af skrá, talið ónýtt

- Um aldamótin 2000: Sigrúnu Jónsdóttur er gefið skipið²

6. Varðveislustaður: Gamalt pakkhús í Vík, Mýrdal, sem gert var upp.

¹ Heimaslod.is: Skaftfellingur VE 33

² Gísli Helgason: Skaftfellingur VE 33 happaskip 100 ára



Skaftfellingur, sennilega um 1930. Ljós. Hornafjarðarsöfn

7. Smíðaár: 1916-1918³

8. Yfirsmiður: Jakobsen

9. Smíðastaður: Troense, Danmörk

10. Brúttórúmlestir: 60

11. Lengd, breidd og dýpt í m: 21,60 x 5,53 x 2,5⁴

12. Smíðaefni og samsetning skrokks: Eik og beyki, sléttsúðungur.

13. Skrokklag / útlit:

Þegar Skaftfellingur var sjósettur var hann fallett skip, skínandi hvítt og setti bugspjót skemmtilegan svip á hann. Hann virðist hins vegar hafa verið sviptur því skömmu eftir að hann kom til landsins því að á ljósmynd sem tekin var í Reykjavík 1920 eða 1921 virðist bugspjótið horfið. Stefnið er nokkuð íbjúgt enda var Skaftfellingur sérstaklega hannaður til siglinga í ís, en á þessum árum voru víkur og vogar oft full af íshroða á veturnum.⁵

14. Þilför: Alþiljaður

15. Yfirbygging: Stýrishús (afturbyggður), lúkar

16. Lokuð rými: Vélarhús, lest

17. Möstur og seglabúnaður: Tvö möstur; það fremra var hærra og með bómu.

18. Vél:

- 1916: Proleums, 48 hö

- 1926: Alpha, 90 hö

- 1943. Khalenberg, 200 hö

³ Skv. Íslensku sjómannaalmanaki 1967 bls. 422. Smíðin stóð yfir á árunum 1916-1917.

⁴ Íslenskt sjómannaalmanak 1967 bls. 422

⁵ Á sýningunni í Vík er mynd af Skaftfellingi nýkomnum til landsins 18. maí 1918, ljósmáluðum og með bugspjót.

- 1948: June Munktel, 225 hö ⁶



Skafthellingur í pakkhúsinu í Vík, stýrishúsið, 2018. Ljós. HMS

19. Siglingatæki og annar búnaður:

20. Notkunarsaga:

Fyrr á árum voru vöru- og fólksflutningar sérlega erfiðir í Austur- og Vestur-Skaftafellssýslum. Þar voru engar hafnir en stórar jökulár og langar vegalengdir gerðu flutninga á landi erfiða. Um aldamótin 1900 var byrjað að ræða nauðsyn þess að bæta samgöngur á sjó við byggðarlög í Vestur-Skaftafellssýslu. Árið 1916 var svo ákvörðun tekin um að kaupa skip. Stofnfundur var haldinn 17. febrúar 1917 og hlutafélagið Skafthellingur stofnað.

Ákveðið var að kaupa 60 tonna eikarskip sem þá var í smíðum í Troense í Danmörku. Hópur manna var sendur til að sækja skipið og hélt Skafthellingur af stað til Íslands um miðjan apríl 1918. Hann hóf síðan reglulegar ferðir til Vestmannaeyja, Víkur í Mýrdal og annarra staða. Hann þjónaði íbúum þessara svæða í tvo áratugi. Í áhöfn voru fyrst í stað fjórir menn, skipstjóri, stýrimaður og tveir vélstjórar. Síðar bættust þrír hásetar við.

Skafthellingur flutti vörur og farþega frá Reykjavík til Vestmannaeyja, þaðan til Víkur og þaðan að Skaftárósi og að Hvalsíki. Tvisvar til þrisvar á ári fór hann alla leið austur undir Örnefi. Oft var sjólag við sandana það slæmt að Skafthellingur varð að bíða í Vestmannaeyjum í marga daga eftir að fært yrði til Víkur og austar. Sú viðmiðun var höfð að ef öldu braut á sunnanverðri Bjarnarey, þá bryti í sandinum við Vík, og þá væri ófært. En jafnvel þótt farið væri af stað um leið og fært var samkvæmt því, þá tók siglingin til Víkur upp í fjórar klst. og gat veður versnað mjög á þeim tíma.

⁶ Jón Guðmundsson: Íslensk skip 3 bls. 113-114

Skaftfellingur var smíðaður sem vöruflutningaskip en flutti oft farþega einnig, allt að 60-70 talsins. Eingöngu var aðstaða um borð fyrir tíu manns, áhöfnina, sex kojur í lúkar skipsins og fjórar aftur í. Gert var ráð fyrir því í upphafi að byggja skýli fyrir tíu farþega, en það var aldrei gert. Skaftfellingur var aðallega í siglingum á sumrin og fram í miðjan október, þegar sláturtíð lauk. Þá var bátnum að jafnaði lagt ef ekki var hægt að leigja hann út til flutninga á vegum annarra. Þannig gekk Skaftfellingur fram og til baka í um 20 ár, en þá var lagður bílfær vegur austur með söndunum að Síðu. Áður hafði verið lagður vegur frá Reykjaví til Víkur, um 1925. Bílar tóku smátt og smátt við flutningunum og við það varð þörfin fyrir sjóflutninga minni. Þá var Skaftfellingur leigður til langs tíma í aðra flutninga.⁷

Verkefni Skaftfellings urðu sífellt færri og árið 1940 var hann seldur Helga Benediktssyni útgerðarmanni í Vestmannaeyjum. Þar var hann notaður til fiskflutninga frá Vestmannaeyjum til Fleetwood í Englandi til loka heimsstyrjaldarinnar síðari, 1945.

Mesta frægðarverk áhafnar skipsins á stríðsárunum var björgun þýskra kaþbátsmanna í ágúst 1942. Þá komst Skaftfellingur einnig undan þýskum kaþbáti sem skaut að skipinu nokkrum vikum eftir björgun áhafnar kaþbátsins.⁸

Eftir stríð, 1945, var Skaftfellingur notaður til flutninga milli hafna á Íslandi og í lokin sem fiskiskip. Siglingasögu hans lauk 1963, var hann þá færður í slipp og afskrifaður árið 1974. Hann var í slippnum allt til ársins 2000 þar sem hann stóð af sér sól, regn og frost. Árið 2000 var Skaftfellingur hreinsaður og settur undir segl og árið eftir var hann fluttur til Víkur í Mýrdal til varðveislu. Forgöngu um það hafði Sigrún Jónsdóttir kirkjulistakona, sem fædd var og uppalin í Vík.⁹



Kápan á ævisögu Sigrúnar Jónsdóttur listakonu (1921-2001), sem kom út aldamótaárið, 2000.

Fátítt mun, ef ekki einsdæmi, að nokkurt skip á síðustu öld hafi jafnlengi gegnt hlutverki farþega- og flutningaskips sem Skaftfellingur.¹⁰ Hann er einnig hið eina sem eftir er af fjórum flutningaskipum sem Íslendingar keyptu í fyrri heimsstyrjöldinni.

⁷ Skaftfellingur VE 33. Heimaslod.is

⁸ Skaftfellingur VE 33. Heimaslod.is

⁹ Texti á sýningunni „Við hafnlausa strönd“

¹⁰ Facebook.com/skaftfellingurmuseum 10.5. 2018

Kötlusetur, þekkingarsetur, var opnað 19. nóvember 2010 í Vík í Mýrdal. Setrinu er ætlað það hlutverk að vera fræða- og menningarsetur í Mýrdal. Skaftfellingur er í umsjá þess. Vorið 2017 var sýningin „Við hafnlausu strönd,“ sem fjallar um skipið Skaftfelling, opnuð almenningi með pompi og prakt. Þótt sýningin sé enn í vinnslu þá er margt að sjá þar, skipið sjálft, sem er mjög svipmikið, ýmsa muni tengda því, ljósmyndir frá starfrækslu þess, umfjöllun um strönd á söndunum og myndband um sjósókn og samgöngur í V-Skaftafellsýslu.¹¹

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

Skaftfellingsfélagið

Það var stofnað um smíði og rekstur vélbáts til vöruflutninga við suðurströnd Íslands. Til stofnfundar var boðað af Sigurjóni Markússyni þann 7. febrúar 1917. Þrettán fulltrúar mættu, kjörnir úr öllum hreppum Vestur-Skaftafellssýslu og austan úr Öræfum. Safnað var stofnfé, 30.225 kr, sem þótti töluverð upphæð á þeim tíma. Skaftfellingur kostaði um 70-80 þúsund krónur í smíði og heimflutningi.



Skaftfellingur í gamla pakkhúsinu í Vík, 2018. Ljós. HMS

¹¹ Kotlusetur.is

Forstjóri Eimskipafélags Íslands aðstoðaði Skaftfellingsfélagið við að festa kaup á bát, Skaftfellingi, sem var í smíðum í Troense í Danmörku en það var systurskip Svans, SH 183, sem var kallaður Breiðafjarðar-Svanurinn. Hlutafélagið auglýsti í upphafi árs 1917 eftir áhöfn og fóru þeir út í lok maí að sækja bátinn. Félagið var lagt niður sumarið 1941 eftir að Alþingi hafði lagt af ríkisstyrk sinn við rekstur þess.¹²

Kafbátsmönnum bjargað, 1942

Á stríðsárunum, 1940-1945, fór Skaftfellingur í meira en 20 ferðir með ísaðan fisk til Englands. Aðfaranótt 19. ágúst 1942 hélt báturinn sem oftast með fiskfarm til Fleetwood í Englandi. Eftir stutta siglingu sáu skipverjar eitthvað í sjónum framundan og reyndist það vera þýskur kafbátur. Skipverjar hans voru á þilfari bátsins og veifuðu til Skaftfellings með rauðum fána. Ljóst var að skotið hafði verið á kafbátinn svo hann gat ekki kafað og var nú farið að huga að björgun mannanna. Þjóðverjarnir stungu sér í sjóinn og syntu að Skaftfellingi þar sem keppst var við að hífa þá um borð. Til að byrja með var leitað á mönnunum og þeir afvopnaðir en það reyndist torvelt. Skipherra kafbátsins var síðastur um borð en hann og tveir aðrir höfðu sökkt kafbátinum áður en þeir fóru frá borði. 52 mönnum var bjargað en tveir munu hafa farist. Skömmu síðar stöðvuðu breskir tundurspillar Skaftfelling og tóku Þjóðverjana um borð. Þeir voru fluttir til Reykjavíkur og hafðir þar í kanadískum fangabúðum um hríð. Kafbáturinn var U-bátur og hafði haft það hlutverk að flytja vopn og vistir til annarra kafbáta.¹³

Skotið á Skaftfelling

Á stríðsárunum krafðist bandaríska setuliðið þess að allir bátar væru skoðaðir áður en þeir færu inn í höfnina í Vestmannaeyjum. Eitt sinn sem oftast staðnæmdist Skaftfellingur fyrir utan höfnina og beið skoðunar. Ekki sást til setuliðsmanna fyrsta kastið. Skaftfellingur var hins vegar að flýta sér óvenju mikið því að stýrimaður um borð hafði veikst. Einnig var byrjað að fjara, sem skipti máli því að höfnin var þá grunn. Þess vegna var skipinu siglt inn án skoðunar. Þá hófu bandarískir hermenn strax skothríð á bátinn sem sneri samstundis við og stöðvaði vélar sínar. Enginn mun hafa orðið fyrir skoti á bátinum. Ástæðan fyrir óvenjulítilli þolinmæði Bandaríkjamannanna var að tundurdufl var í höfninni, sem teppti hana í 3-4 daga.¹⁴

100 ára afmæli Skaftfellings

Árið 2018 ver haldið upp á 100 ára afmæli skipsins Skaftfellings með hátíð í Skaftfellings-skemmuni föstudaginn 18. maí. Sýning var þá opnuð um kirkjulistakonuna Sigrúnu Jónsdóttur. Listaverk barna, sem byggð eru á verkefninu „Maðurinn og sjórinna,“ voru til sýnis. Einnig var kynnt fræðslufni fyrir söfn og sýningar á Suðurlandi. Þá voru fluttar ræður, tónleikar, boðið upp á veitingar og fleira.¹⁵

22. Ástand báts: Slæmt.

23. Upprunaleiki – breytingasaga:

Helstu breytingar hafa sennilega verið gerðar þegar hann var gerður að fiskiskipi.

24. Viðhald og viðgerðir:

¹² Skaftfellingur VE 33. Heimaslod.is

¹³ Texti á sýningunni „Við hafnlausu strönd“

¹⁴ Skaftfellingur VE 33. Heimaslod.is

¹⁵ Facebook.com/skaftfellingurmuseum 10.5. 2018

Nýr byrðingur var settur á bátinn árið 1943 og skipt um vél. Þegar Skaftfellingi var lagt, 1963, var gengið frá honum eins og menn höfðu þekkingu til. Meðal annars var hann tjargaður og málaður. En hampurinn var ekki sleginn úr honum, sem hefði verið gagnlegt.¹⁶ Eftir það var mjög lítið sinnt um viðhald eða viðgerðir á bátnum, þ.e. í tæplega 40 ár.

25. Heimildir:

- Textar á sýningunni „Við hafnlausa strönd“ á Vík, Mýrdal
- Gísli Helgason: Skaftfellingur VE 33 happaskip 100 ára (gislihelgason.blog.is/b), dags. 5.5. 2018
- Jón Guðmundsson: Íslensk skip 3. Rvk. 1990.
- Íslenskt sjómannaalmanak 1967. Rvk. 1966
- facebook.com/skaftfellingurmuseum 10.5. 2018
- <http://www.heimaslod.is/index.php/Skaftfellingur-VE-33>
- Helgi Máni Sigurðsson: Skaftfellingur – Sérstök og áhrifamikil gersemi. Morgunbl. 18. maí 2018
- German Maritime Museum wikipedia.is 12.5. 2018

Viðbótarheimildir um Skaftfelling:

- <https://hljod.blog.is/blog/hljod/entry/1022012/>
- Arnþór Helgason og Sigtryggur Helgason: Saga Skaftfellings VE 33 ágrip (bæklingur þar sem dreginn er saman mikill fróðleikur um skipið).
- Gísli Helgason: Útvarpsþáttur frá árinu 1975, fluttur 18. júlí 1975. Nokkur viðtöl tengd þættinum voru flutt nokkru síðar. Heildartími efnis: 1 klst. og 58 mín.
- Guðlaugur Gíslason: Eyjar gegnum aldirnar. Frásagnir af mannlífi og atburðum í Vestmannaeyjum frá gamalli tíð og nýrri. Rvk. 1982.
- Skipaútgerð ríkisins 1929-1949 (bók)



Tvisvar til þrisvar á ári fór Skaftfellingur allt austur í Örævi með vörur og flutti aðrar til baka, m.a. dilkaskrokka. Myndin er tekin árið 1929, uppskipunarbátur Öræfinaga liggur við síðu Skaftfellings. Ljósm. Helgi Arason ¹⁷

¹⁶ Gísli Helgason: Skaftfellingur VE 33 happaskip 100 ára

¹⁷ Eigandi myndar er Hornafjarðarsöfn

26. Varðveislustaða: Aldursfriðaður



Skaftfellur VE 33 í Vestmannaeyjum. Ljós. Halldór Guðbjörnsson



Skaftfellur VE 33 meðan hann var í flutningum.

27. Almenn umsögn:

Skaftfellur á sér merka sögu. Hann er eitt fárra flutningaskipa í fornátaskránni. Segja má að skipið sé hryggðarmynd. En þess merkilegra er að Mýrdælingar skuli hafa ákveðið að varðveita hann. Á Íslandi vex mönnum í augum að varðveita svona skip vegna kostnaðarins sem því fylgir að gera þau upp. En það er ekki alltaf nauðsynlegt að gera þá upp. Skaftfellur má varðveita eins og hann er. Dæmi um slíkt eru nokkur í nágrennalöndunum. Til að mynda er skip frá tíma Hinriks VIII Englandskonungs, 16. öld, varðveitt í Portsmouth með miklum tilkostnaði þó að innan við helmingurinn af því sé horfinn. Annað skip, kaupskip frá 15. öld, fannst nálægt Bremen í Þýskalandi og er sömuleiðis ver farið en Skaftfellur. Ekki aðeins var byggt yfir það heldur var

stofnað sérstakt safn um það, Deutsches Shiffahrtsmuseum (DSM).¹⁸



Þetta skip, Hansekogge, telst merkasti gripurinn á Sjóminjasafni Þýskalands, í Bremerhaven. Þetta er kaupskip frá 1380, sem fannst í ánni Weser við Bremen árið 1962. Það tók 38 ár og kostaði mikla fjármuni að ná honum upp, varðveita og rannsaka.¹⁹ Ljósm. HMS



Teikning af Skaftfellingi á sýningu Kötluseturs í Vík.

¹⁸ German Maritime Museum wikipedia.org 12.5. 2018

¹⁹ German Maritime Museum wikipedia.org 12.5. 2018



*Björgunarbáturinn Þorsteinn. Efri mynd: Á róðraræfingu að lokinni vígslu árið 1929.²⁰
Neðri mynd: Í bátaskýlinu í Sandgerði, framstefnið, 2018. Ljós. HMS*

Björgunarbáturinn Þorsteinn

1. Skipaskrárnúmer:

2. Tegund: Árabátur, teinæringur, opinn að mestu; vélbátur

3. Hlutverk: Björgunarbátur

4. Eigandi: Deild SVFÍ í Sandgerði, Sigurvon

5. Fyrri eigendur:

- 1901: Breska björgunarbátafélagið (Royal National Lifeboat Institution - RNLI)

- 1929: Slysavarnafélag Íslands

²⁰ Jósm.: Einar S. Arnalds s. 248

- 1956: Sjómannadagsráð Reykjavíkur
- 1960 u.þ.b.: Aðalsteinn Guðbjartsson
- 1975: Deild SVFÍ í Sandgerði, Sigurvon ²¹

6. Varðveislustaður: Bátaskýlið í Sandgerði



Björgunarbáturinn Þorsteinn var sjósettur í fyrsta sinn við hátíðlega athöfn í Reykjavík, 26. maí 1929. Myndin er framan á kápu bókarinnar Mannslíf í húfi, saga Slysavarnafélags Íslands. Það ber vitni um það táknræna gildi sem báturinn hafði í sögu félagsins. Eins og sjá má var fjölmenni viðstatt, þúsundir manna. Í fjölmiðlum var farið lofsamlegum orðum um starfsemi Slysavarnafélagsins. Vígsludagurinn var jafnframt fjáröflunardagur, þá hófst m.a. merkjasala félagsins og á merkinu var mynd af bátnum.²²

7. Smíðaár: 1901

8. Skipasmíðastöð:

Thames Ironworks and Shipbuilding Company. Hún var starfrækt 1837-1912 og smíðaði m.a. HMS Warrior, 1860, sem var fyrsta herskipið sem allt var gert úr stáli. Árið 1895 var stofnað knattspyrnufélag innan fyrirtækisins, Thames ironworks F.C., sem árið 1900 fékk nafnið Westham United F.C. ²³

²¹ Einar S. Arnalds bls. 245-251

²² Einar S. Arnalds bls. 247-248

²³ Wikipedia.org 13.5. 2018



Björgunarbáturinn Þorsteinn 26. maí 1929, á vagninum sem fylgdi honum. Hjól vagnsins eru eins og á hestvagni, með pílárum úr tré, enda upphaflega gert ráð fyrir að hann yrði dreginn af hestum, árið 1901. Aktygin sem fylgdu voru hins vegar of stór fyrir íslenska hesta.²⁴ Ljósm. Ljósmsafn Rvk.

9. Smíðastaður: Við ána Thames, London, Englandi

10. Brúttórúmllestir: 5,13 ²⁵

11. Lengd og breidd í m: 10,7 x 2,6 ²⁶

12. Smíðaefni og samsetning skrokk:

Kanadískur klettaálmur, mahoní, eik; sléttsúðungur, með tvöfaldan byrðing, seymdur tinuðum eirsaum ²⁷



Horft fram eftir björgunarbátnum Þorsteini í bátaskýlinu í Sandgerði, 2018. Umsjónarmaður bátsins, Sigurður Guðjónsson, er á vinstri hönd. Lokuð geymsla fyrir björgunarbúnað, sem er fremst

²⁴ Hörður Kristinsson bls. 3 (eitt fet = 30,5 sm)

²⁵ Jón Allansson bls. 74

²⁶ Einar S. Arnalds bls. 248

²⁷ Jón Allansson bls. 74

í bátnum, sést vel. Árarar í bátnum hægra megin tilheyrar honum, vinstra megin eru árar af kappróðrabátum. Á veggnum vinstra megin hangir „sigurboginn“, sem smíðaður var í tilefni af komu bátsins, 1929. Bjarghringirnir sem hanga í loftinu eru frá ýmsum tímum.²⁸ Ljós. HMS

13. Skrokklag, einkenni:

Þorsteinn var af þeirri gerð sem Englendingar kalla „self-righter“ (sjálfréttandi), þ.e. hann reisir sig við sjálfkrafa ef honum hvolfir eða hann stafnstingst.

14. Þilför: Báturinn er að mestu opinn

15. Yfirbygging:

16. Lokuð rými: Í stafni og skut eru yfirbyggðar geymslur

17. Möstur og seglabúnaður: Tvísigldur (fram- og afturmastur); neðsti hluti frammastursins er á sínum stað, afturmastrið er í bátaskýlinu

18. Vél: Engin vél var í honum lengst af en tvær vélar voru settar í hann 1945, þegar hann var færður til Reykjavíkur

19. Siglingatæki og annar búnaður: Bátnum fylgdi margvíslegur búnaður.



Stefni Þorsteins, 2018. Stefnið er úr eik, byrðingur úr álmi. Ljós. HMS



Þorsteinn í reynslusiglingu í Reykjavíkurhöfn, 1929.²⁹

²⁸ Sigurður Guðjónsson viðtal 2018

²⁹ Mynd úr bókinn Mannslíf í húfi bls. 248

20. Notkunarsaga:

Um það bil mánuði eftir stofnun Slysavarnafélags Íslands, í febrúar 1928, strandaði togarinn Jón forseti við Stafnes á Suðurnesjum. Í áhöfn voru 25 manns og reyndist aðeins unnt að bjarga 10 manns í land. Slysavarnafélagið hafði þá ekki björgunartæki tiltæk og opnaði slysið augu manna fyrir mikilvægi þess að fá þau. Það varð einnig til þess að keyptur var fyrsti björgunarbátur félagsins því að talið var að fleiri menn hefðu bjargast ef til staðar hefði verið slíkur bátur.³⁰

Björgunarbátar skiptust í tvo flokka eftir hlutverki þeirra. Annars vegar voru það svokallaðir brimróðrabátar sem notaðir voru þegar skip strönduðu svo langt frá landi að erfitt var að koma við fluglínutækjum úr landi. Þannig háttaði til á svæðinu milli Reykjaness og Garðskaga, þar eru víða sker og grynningar úti fyrir. Þorsteini var einmitt fundinn staður þar, nánar tiltekið í Sandgerði. Hinn flokkur björgunarbáta var bátar sem ætlað var að aðstoða skip og báta úti á rúmsjó, t.d. vegna vélarbilunar, sem var algengt. Þorsteinn var notaður á þann hátt þegar hann var fluttur um 1945 frá Sandgerði til Reykjavíkur.³¹

Þorsteinn var fyrsti björgunarbáturinn í eigu Slysavarnafélags Íslands. Áður en hann var keyptur var aflað upplýsinga um heppilega stærð af bát með tilliti til aðstæðna á svæðinu milli Garðskaga og Reykjaness. Fram kom að nauðsynlegt væri að fá vélknúinn bát sem búinn væri nýjustu björgunartækjum en áætlað var að hann myndi ekki kosta minna en 50-60 þúsund krónur og það þótti stjórn félagsins of mikið. Uppbygging fluglínustöðva á landi væri brýnni á þeim tíma. Þess vegna var Þorsteinn keyptur, hann kostaði aðeins fimmtung af því verði. Hann var ekki nýr en í góðu ásigkomulagi og auk þess fylgdi honum vagn til flutninga á landi.³²

Guðmundur Björnsson læknir, forseti Slysavarnafélagsins, hélt ræðu við vígsluathöfn bátsins vorið 1929 og sagði þar m.a.: „Á þessari öld hafa strandað rúmlega 60 skip milli Garðskaga og Reykjaness, og tæp hundrað mannlíf hafa farist við þau skipsströnd. Það er því ljóst að hvergi á landinu er jafn mikil þörf á björgunarbát af þessari gerð. Þess vegna á þessi fyrsti björgunarbátur okkar að hafa bækistöð sína í Sandgerði.“³³

Þorsteinn fékk nafn sitt af því að varaforseti SVFÍ, Þorsteinn Þorsteinsson skipstjóri, greiddi kaupverð hans úr eigin vasa. Báturinn var sjósettur í fyrsta sinn 26. maí 1929 í Reykjavíkurhöfn. Var honum róið og siglt um höfnina og inn undir Laugarnestanga.³⁴

Í Sandgerði var tekið á móti Þorsteini við hátíðlega athöfn 28. júlí 1929. Um leið var björgunarstöðin í Sandgerði, bátaskýlið, vígð, 78 fm járnklætt timburhús. Eitt af fyrstu verkum heimamanna var að skipa áhöfn á bátinn. Alls voru ráðnir 29 menn undir formennsku Sveinbjörns Einarssonar. Í fyrstu fóru fram tíðar æfingar og voru haldnar fimm æfingar til áramóta.

Kosturinn við Sandgerði var að það var milli Reykjaness og Garðskaga. Gallinn var hins vegar að þar var aðgrunnt og fjöldi skerja úti fyrir og erfiðleikum bundið að sjósetja Þorstein þar á

³⁰ Einar S. Arnalds bls. 245

³¹ Einar S. Arnalds bls. 245

³² Einar S. Arnalds bls. 246

³³ Hörður Kristinsson bls. 4

³⁴ Hörður Kristinsson bls. 5

staðnum. Sjósetning var prófuð með því að festa lykkju í sker þar fyrir utan og nota bíl til að draga Þorstein út. Það þótti ekki takast vel.³⁵ Þetta vandamál var fyrirsjáanlegt og reiddu menn sig sennilega á það frá byrjun að flytja Þorstein landleiðina á þær slóðir sem hans væri þörf hverju sinni. Bátum hafði fylgt vagn til þess og var lagður vegspotti frá bátskýlinu, um 250 metra leið, upp á aðalveginn til að aka honum eftir.

28. september 1929 var haldin fyrsta æfing skipshafnarinnar þar sem Þorsteinn var fluttur á vagninum frá bátskýlinu og út á Stafnes, sem er skammt frá Sandgerði. Þá kom í ljós að vegspottinn upp á aðalveginn var of gljúpur fyrir bátinn og vagninn sem samanlagt voru 4,5 tonn að þyngd. Vagnhjólin vildu sökkva í og gera dráttinn erfiðan og seinfæran. En þegar upp á aðalveginn kom reyndist hann harður og góður yfirferðar. Við Stafnes tók við annar vegarspotti, um 60 m langur. Hann reyndist ófær og var báturinn því tekinn af vagninum og dreginn á hjólahlunnum eftir honum. Einnig þurfti að rjúfa túngarða. Síðasta spölinn að bryggjunni á Stafnesi fór báturinn aftur á vagninum. Tveir venjulegir vöruflutningabílar voru notaðir við dráttinn. Með þessari ferð þótti sannað að gerlegt væri að fara með björgunarbátinn landleiðina milli Sandgerðis og Stafness og það ætti ekki að taka meira en tvo tíma ef mannaflí væri fyrir hendi.³⁶

En í stuttu máli sagt var Þorsteinn aldrei notaður í björgunaraðgerðir á meðan hann var í Sandgerði, 1929-1944. Á landsþingi SVFÍ árið 1944 var ákveðið að flytja hann til Reykjavíkur, gera breytingar á honum og setja í hann tvær vélar svo hann gæti sinnt betur hlutverki sínu sem björgunarbátur við innanverðan Faxaflóa. Breytingum lauk 1946 og enn fremur var báturinn búinn ýmsum nýjum tækjum. Þótti hann þá sambærilegur við erlenda björgunarbáta af sömu stærð.

Slysavarnafélagið reisti björgunarstöð í Örfirisey og var hún tekin í notkun á lokadaginn, 11. maí 1946. Í þeirri stöð var Þorsteinn hafður næstu árin. Notkun hans var í höndum björgunarsveitarinnar Ingólfs í Reykjavík sem mannaði hann.³⁷ Næstu árin var Þorsteinn notaður til björgunarstarfa við innanverðan Faxaflóa. Meðal annars var hann notaður til leitar og björgunar á tveimur mönnum sem voru hætt komnir úti í Akurey í aftakaveðri og frosthörkum.³⁸ Þorsteinn varð hins vegar fyrir skakkaföllum árið 1953. Þá strandaði flutningaskipið Hanön við Engey, að kvöldi annars jóladags, og var farið á Þorsteini til aðstoðar við það. Ekki vildi betur til en svo að hann steytti á grynningum við landtöku og skemmdist. Nokkur borð bæði í ytri og innri byrðingi brotnuðu og þótti ekki ráðlegt að kosta viðgerð á honum. Enda var hann kominn til ára sinna og þá þegar farið að huga að nýjum björgunarbát við Faxaflóa.

Árið eftir, 1954, kom fram áhugi á því að varðveita bátinn sem sögulegar minjar. Var stungið upp á því að hafa hann við Hrafnistu, dvalarheimili aldraðra sjómanna, sem þá var að opna. Fulltrúaráð sjómannaþingsins, sem er eigandi Hrafnistu, þáði bátinn að gjöf í nóvember 1956 en ekkert varð af því að hann færi þangað.³⁹

³⁵ Sigurður Guðjónsson viðtal 2018

³⁶ Hörður Kristinsson bls. 7-8

³⁷ Einar S. Arnalds bls. 249-251

³⁸ Árbók Slysavarnafélags Íslands 1950 bls. 60

³⁹ Einar S. Arnalds bls. 250-251



Skemmd í byrðingi, 2018. Byrðingurinn er annars nokkurn veginn heill. Ljósm. HMS

Upp úr 1970 vaknaði áhugi meðal slysavarnafólks í Sandgerði á að fá Þorstein til baka til að varðveita hann. Árið 1975, eftir margar fyrirspurnir og ferðalög, fannst hann við íbúðarhús í Skerjafirði. Þar var húsráðandi Aðalsteinn Guðbjartsson, trillusjómaður. Hann hafði fengið að hirða bátinn og gert við hann. En hann sá ekki fram á að báturinn yrði haffær á sínum vegum og var fús að afhenda Sandgerðingum bátinn. Stuttu seinna dó Aðalsteinn og hafði sonur hans þá samband við Sandgerðingana og bað þá að taka bátinn strax því að hreinsunardeild borgarinnar væri farin að amast við honum þar heima við hús. Var brugðið skjótt við og báturinn sóttur en ekkert húsnæði var til fyrir hann svo hann var geymdur utandyra næstu árin.⁴⁰

Þegar Þorsteinn var kominn aftur til Sandgerðis kom upp sú hugmynd að fá gömlu björgunarstöðina, bátsskýlið, til að hýsa hann í. Hún hýsti þá slökkviliðið og rafveitu staðarins. Um 1980 hætti slökkviliðið að nota húsið, það var fyrir skipulagi og átti að fjarlægjast. Slysavarnadeildin sýndi þá áhuga á að eignast það og gaf hreppsnefndin henni það gegn því að hún fjarlægði það. Lóð fékkst fyrir húsið á nýjum stað í Sandgerði og var steiptur grunur fyrir það. Síðan var það flutt í heilu lagi á grunninn. Þegar húsið var tilbúið var Þorsteinn fluttur í það og bíður hann nú þess að vera lagfærður, jafnvel færður í upprunalegt horf.

Árið 1984 var sótt um styrk til þjóðhátíðarsjóðs og sýslusjóðs til endurbyggingar á björgunarstöðinni. Fékkst styrkur frá báðum aðilum sem notaður var til að skipta um járn á húsinu og gera við hurðir þess.⁴¹ Síðan hefur fátt gerst. Skýlið hefur varið bátinn vel en er nú farið að láta á sjá. Litlir sem engir peningar fengust til að standsetja bátinn og félagsmenn Sigurvonar voru tregir til að leggja fram sjálfbodavinnu við hann.

Hreyfing komst loks á málið á árið 2018, þegar einnar milljónar króna styrkur fékkst frá uppbyggingarsjóði Suðurnesja til að meta og móta leiðir til varðveislu bátsins. Í framhaldi af því var Jón Ragnar Daðason tréskipasmiður fenginn til ráðgjafar. Hann taldi ekki síst ástæðu til að lagfæra skýlið sem báturinn er í. Sigurður Guðjónsson, umsjónarmaður bátsins, lét í ljós þá skoðun að byrja ætti á að færa bátinn til upphaflegs horfs, taka burt allt sem tilheyrði vélunum,

⁴⁰ Hörður Kristinsson bls. 9-10

⁴¹ Hörður Kristinsson bls. 5-10

ennfremur rekkverk sem væri síðari tíma smíði o.fl.⁴² Undirritaður lagði til að byrjað væri á að hreinsa bátinn, fúaverja og mála og gera við skemmdir



Þetta eru sennilega upprunaleg segl bátsins. Þau eru geymd í bátaskýlinu. Ljós. HMS 2018



Árar Þorsteins, um borð í bátinum. Þær eru með ártölum, m.a. 1917 og 1920. Ljós. HMS 2018

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

Báturinn var fyrsti björgunarbátur Slysavarnafélags Íslands.

22. Ástand báts: Gott

23. Upprunaleiki – breytingasaga:

⁴² Sigurður Guðjónsson viðtal 2018

Bátnum var mest breytt á árunum 1944-1946 þegar settar voru í hann vélar o.fl.

24. Viðhald og viðgerðir:

Viðhald var í nokkuð góðu lagi meðan hann var í notkun sem björgunarbátur. Árið 1953 skemmdist hann talsvert og gerði Aðalsteinn Guðbjartsson við hann. Síðan hefur lítið verið gert.

25. Heimildir:

- Einar S. Arnalds: Mannslíf í húfi. Saga Slysavarnafélags Íslands. Rvk. 2001.
- Hörður Kristinsson: Björgunarbáturinn Þorsteinn, ritgerð. Samvinnuskólinn á Bifröst 1998 (handrit, 15 bls.).
- Viðtal HMS við Sigurð Guðjónsson, fyrrv. formann Sigurveonar, 20.4. 2018
- Jón Allansson: Skýrsla. Bátar í eigu minjasafna á Íslandi og annarra en safna, Rvk. 1995 bls. 74
- Wikipedia um Thames Ironworks Co.

Viðbótarheimildir sem Hörður Kristinsson nefnir í ritgerð sinni:

- Jón E. Bergsveinsson: Björgunarbáturinn Þorsteinn. Sæbjörg, okt. 1934.
- Kristinn Lárusson: Björgunarbáturinn Þorsteinn. Víkurfréttir 13.12. 1984
- Slysavarnafélagið fær stórgjafir (frétt). Morgunblaðið 16.4. 1929
- Fyrsti björgunarbátur Íslands (frétt). Morgunbl. 28.5. 1929
- Björgunarstöðin í Sandgerði vígð (frétt). Morgunbl. 30.6. 1929
- Árbók Slysavarnafélags Íslands 1928. Rvk. 1929
- Árbók Slysavarnafélags Íslands 1929. Rvk. 1930
- Steinar J. Lúðvíksson: Þrautgóðir á raunastund. Björgunar- og sjóslysasaga Íslands. Fyrsta bindi. Rvk. 1969.
- Viðtal: Sigurður Guðjónsson, fyrrv. form. björgunarsveitarinnar Sigurveonar.
- RNLi reference sheet dags. 29. júlí 1987. Bréf frá RNLi til Reynis Sveinssonar.

26. Varðveislustaða: Aldursfriðaður



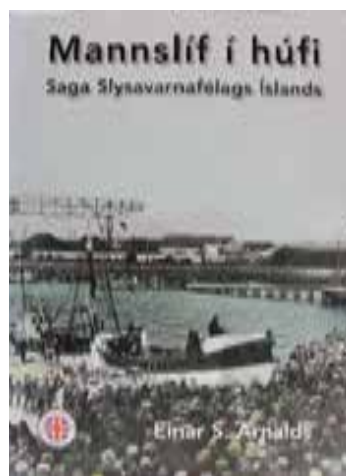
Sleðar björgunarbátsins Þorsteins, 2018. Ljósmynd. HMS



Björgunarstöðin, skýli björgunarbátsins Þorsteins, 2018. Á sínum tíma voru svalir yfir stóru dyrunum. Ljósmynd. HMS

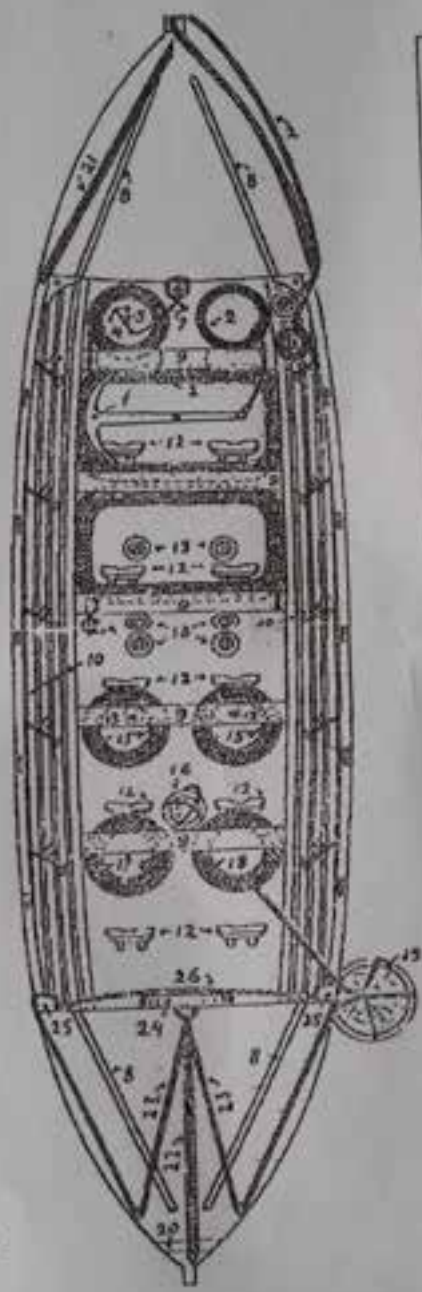
27. Almenn umsögn:

Þorsteinn var fyrsti björgunarbátur Slysavarnafélags Íslands og merkilegur sem slíkur. Hann er einnig af óvenjulegri gerð, smíðaður úr harðviði, með tvöfaldan byrðing o.fl. Sennilega er hann verðmætur fyrir enska bátasögu því að örfáir bátar af þessari gerð hafa varðveist. Hins vegar kom hann ekki að miklu gagni hérlendis, sérstaklega fyrstu 15 árin. Þorsteinn hafði þó mikið táknað gildi fyrir Slysavarðafélagið, hann var tákn um úrbætur þess í öryggismálum sjómanna og í samræmi við það þýddi mynd af honum forsíðu allmargra árbóka félagsins sem og 70 ára afmælisrits þess.⁴³



⁴³ Einar S. Arnalds bls. 249

Björgunarbáturinn Þorsteinn
Fylgirit með heimildaritgerð
 Upplýsingar um búnað bátans úr Afbók SVFÍ 1929 bls. 72-73



- 1 Akkeri
- 2 Akkerisfesti
- 3 Akkerisband
- 4 Krækja
- 5 Bóg-kastlina
- 6 Dráttarhæli
- 7 Hoútaspotti
- 8 Handrið
- 9 Þóflur
- 10 Borðstokkskassar
- 11 Flotlinur
- 12 Fótafjalir
- 13 Afleiðalulokur
- 14 Halablokk
- 15 Venditaug
- 16 Kólfur, kastlina, fata
- 17 Skut-kastlina
- 18 Rekakkerisfesti
- 19 Rekakkeri
- 20 Rekakkerisfestarauga
- 21 Fokkufframhalari
- 22 Messanskaut nr. 1
- 23 Messanskaut nr. 2
- 24 Bjarghringur
- 25 Aftur festarhælar
- 26 Öryggistaug formanns

adh

Búnaður björgunarbátsins Þorsteins. Úr ritgerð Harðar Kristinssonar.



Blátindur VE 21 á Sjómannadaginn 2001, þegar hann var afhentur menningarmálanefnd Vestmannaeyja. Ljósmynd af heimaslod.is

Blátindur VE 21

1. Skipaskrárnúmer: 347

2. Tegund: Vélbátur

3. Hlutverk: Fiskibátur

4. Eigandi: Vestmannaeyjabær

5. Fyrri umdæmisnúmer og eigendur:

- 1947: Ríkissjóður Íslands
- 1948: Magnús Thorberg og Ágúst Ólafsson, Vestmannaeyjum
- 1959: Blátindur GK 88; Snæfell hf og Söltun hf, Keflavík
- 1962: Atlantor hf, Reykjavík
- 1966: Sæmundur Jónsson, Gísli Jónsson og Bjarni Ágústsson, Grindavík
- 1970: Blátindur SK 88; Lúðvík Gizurarson, Reykjavík
- 1972: Fiskiðja Sauðárkróks hf, Sauðárkróki
- 1982: Tindar sf, Sauðárkróki ⁴⁴
- 1990: Seldur til Ólafsfjarðar, kvótalaus
- 1993: Tryggvi Sigurðsson og Hermann Einarsson fá hann dreginn til Vestmannaeyja⁴⁵
- 2000: Áhugamannafélag um endurbyggingu vélbátsins Blátinds VE 21
- 2001: Menningarmálanefnd Vestmannaeyja

⁴⁴ Jón Björnsson: íslensk skip 4 bls. 85

⁴⁵ Árni Johnsen: Blátindur VE



Blátindur VE 21 við Skansinn, vorið 2018. Ljósmynd: Helga Hallbergsdóttir

6. Varðveislustaður: Við Skansinn, Vestmannaeyjahöfn

7. Smíðaár: 1947

8. Skipasmíðastöð:

Dráttarbraut Vestmannaeyja hf; meistari: Gunnar Marel Jónsson

Smíði bátsins var hluti af raðsmíði fiskiskipa fyrir tilstilli ríkisstjórnarinnar til endurnýjunar á fiskiskipaflota þjóðarinnar í stríðslok.⁴⁶

9. Smíðastaður: Vestmannaeyjar

10. Brúttórúmllestir: 45

11. Lengd, breidd og dýpt í m: 18,4 x 5,1 x 2,14⁴⁷

12. Smíðaefni og samsetning skrokks: Eik; sléttsúðaður

13. Skrokklag:

14. Þilför: Alþilja

15. Yfirbygging: Stýrishús, lúkar, lúkarskappi

16. Lokuð rými: Lest, vélarúm

⁴⁶ Árni Johnsen: Blátindur VE 21

⁴⁷ Íslenskt sjómannaalmanak 1967 bls. 362

17. Möstur og seglabúnaður: Tvísigldur, framsigla og aftursigla

18. Vél:

- 1947: Alpha dísel 150 hö

- 1961: Alpha dísel 220 hö

- 1980: GM dísel 335 hö ⁴⁸

20. Notkunarsaga:

Pegar Blátindi var hleypt af stokkunum var hann meðal stærstu og glæsilegustu fiskiskipa í Vestmannaeyjum. Báturinn var gerður út frá Eyjum til ársins 1959, en þá var hann seldur burt og gerður út frá ýmsum verstöðvum vestan og norðan lands. Þá var Blátindur notaður sem varðskip í Faxaflóa sumrin 1950 og 1951 og var þá búinn fallbyssu. ⁴⁹

Verndunarsaga Blátinds

Úr ræðu Árna Johnsen á sjómannadaginn 2001

„Árið 1990 var Blátindur seldur frá Sauðárkróki til Ólafsfjarðar kvótalaus. Tryggvi Sigurðsson vélstjóri og bátamódelismiður, langafabarn Gunnars Marel, sá hann þar í reiðileysi sumarið 1992 og trúði vart sínum eigin augum, að báturinn væri enn til og hétí Blátindur. Hann tók mynd af bátinum og sýndi hana Hermanni Einarssyni, kennara og ritstjóra í Vestmannaeyjum. Hermann beitti sér fyrir því að báturinn fengist til Vestmannaeyja og var hann dreginn til Eyja af Landhelgisgæslunni í maí 1993. Þar var hann settur í slipp, ekkert hugsað um hann og hann smágrotnaði niður. Árið 1998 voru uppi hugmyndir um að endurbyggja bátinn og sumarið eftir var slegið í byrðing hans og botn. Þá komust menn að þeirri niðurstöðu, að hann væri svo illa farinn, að frekari viðgerðum var hætt og hann dæmdur ónýtur. Upp komu jafnvel hugmyndir um að farga honum.

Tryggvi var alls ósáttur við þessi málalok og hreyfði málinu við ýmsa, meðal annars þann sem hér stendur, en það var fyrir utan Lundann kl. 2 um nótt sem við Tryggvi ákváðum að taka höndum saman um að bjarga Blátindi. Sigtryggur Helgason var okkur sammála um að varðveita skyldi bátinn, sérstaklega þar sem hann væri eini vélbáturinn smíðaður í Eyjum á fyrri hluta aldarinnar, sem eftir væri ofan sjávar og í óbreyttu ástandi, jafnvel með sama stýrishúsinu. Auk þess hefur báturinn smíðalag sem einkennandi var fyrir vertíðarbáta smíðaða í Eyjum. Við vorum komnir með jarðýtu í málið þar sem Sigtryggur var. Fyrst var allsstaðar komið að lokuðum dyrum, enginn hafði trú á að þetta væri hægt. Kaflaskipti urðu í apríl-maí árið 2000. Tryggvi var reyndar áður búinn að mála bátinn til þess að vernda hann. Við vorum allir sammála um að þetta væri sögulegt og atvinnulegt menningarmál fyrir Eyjarnar að fá bátinn í sýningar- og sjóhæft ástand. Páll Helgason ferðafrömuður gekk til liðs við okkur og ekki minnkaði þrýstikrafturinn við það.

Í september var stofnað með formlegum hætti „Áhugamannafélag um endurbyggingu vélbátsins Blátinds VE 21“. Ákveðið var að hraða framkvæmdum og að báturinn yrði afhentur Menningarmálanefnd Vestmannaeyja fullbúinn næsta Sjómannadag í júní árið 2001 til varðveislu og sýningar.

⁴⁸ Jón Björnsson: Íslensk skip 4 bls. 85

⁴⁹ Árni Johnsen: Blátindur VE 21



Áhugamannafélagið um endurbyggingu Blátinds. Frá vinstri: Tryggvi Sigurðsson. Árni Johnsen. Páll og Sigtryggur Helgasynir. Ljósmynd. heimaslod.is

Skipasmíðastöðin Drangur ehf. tók að sér að framkvæma verkið undir stjórn Þórólfs Vilhjálmssonar skipasmíðameistara. Drangsmenn lögðu sig fram um að vanda til verksins. Þórólfur fór yfir allan bátinn og athugaði hvað gera þyrfti og gerði kostnaðaráætlun. Í ljós kom að báturinn var miklu verr farinn en við fjórmeningarnir höfðum áætlað í fyrstu. Nær allar stytur í lunningu voru morknar og fúnar. Öldustokkur var brotinn, fúinn og slitinn. Fúi var í efri plönkum miðskips auk slits stjórnborðsmegin. Miðskips stjórnborðsmegin var byrðingurinn ásamt burðarbitum brotinn að hluta vegna áreksturs. Meginþiljur og þramir á dekki voru fúnar og þilfar var talsvert skemmt. Fúi var í þilfarskarmi og vélarreisn og burðarbitar undir stýrishúsi voru fúnir. Afturmastur var ónýtt, ennfremur frammasturs bóma og gaffall á afturmastri. Þá þurfti að fjarlægja stálvanta úr frammastri og setja upp upphaflegan búnað og smíða vantafestingar á lunningar.

Kostnaðaráætlun hljóðaði upp á um 15 milljónir króna. Satt að segja snarbrá okkur en þar sem endurbyggingin var okkar hjartans áhugamál, bitum við á jaxlinn og ákváðum að hefjast handa og standa við upphaflega áætlun um verklok. Endurbyggingar- og viðgerðarvinnan hófs í desember 2000. Ekki var inni í þessari áætlun viðgerð á lúkar, káetu, stýrishúsi og bestykki né lest. Þá var hluti af málningarvinnu utan áætlunar. Ætlunin var að fá sjálfboðaliða til þess að skrapa, gera við það nauðsynlegasta í þessum verkþáttum og mála allan bátinn. Því miður gekk það ekki eftir. Aðeins örfáir einstaklingar en engin félagasamtök voru til í tuskið með okkur og það virðist því miður liðin tíð að menn fáist til svona starfa í sjálfboðavinnu. Í apríl var útvinnan vel á veg komin. Við sáum hvílkum stakkaskiptum báturinn tók. Því ákváðum við að stíga skrefið til fulls og láta endurbyggja stýrishúsið og íbúðir skipverja í upprunalegt horf og gera lestina eins og hún var í upphafi, m. a. með því að láta fjarlægja tærðar stálstytur og stáluppistöður, en láta smíða þær úr eik eins og var í upphafi. Í endurbyggingu Blátinds er eik notuð þar sem eik var upprunalega, fura og panill þar sem það átti við og svo framvegis. Til fróðleiks um viðgerðina má geta þess að alls fóru um 330 lengdarmetrar af eik í hana, en sérhver eikarplanki var sérsníðin. Þá þurfti m. a. að láta sérsníða 250 stk. rekkbolta 12 og 16 mm í þvermál og 25-40

sm langa, en þeir eru m. a. notaðir til þess að festa stytturnar við böndin.

Til fróðleiks og gamans um byltinguna í fiskiskipaflota þjóðarinnar síðustu 50 árin er vert að geta þess að þegar Páll Jónasson frá Þingholti varð fyrsti skipstjórinn á Blátindi þegar bátnum var hleypt af stokkunum í júlí 1947, þá var Blátindur eins og fyrr segir með stærstu og glæsilegustu fiskiskipum Eyjanna.

Um þessar mundir er að bætast í flota Vestmannaeyja nýtt skip, Huginn VE 55, 2000 tonna stórglæsilegt skip, en það er að mestu í eigu fjölskyldu dóttur Páls í Þingholti og tengdasonar hans. Gólfrymið í sjónvarpsherbergi Hugins er stærra en allar vistarverur áhafnar Blátinds. Ég get fullyrt, að öllum þeim, sem að endurbyggingu Blátinds stóðu, er heiður og sómi að óeigingjörnu starfi sínu til þess að varðveita fyrir framtíðina hluta af sjósóknarsögu forfeðranna fyrir á öldinni. Blátindur er sannur fulltrúi skipasmíða og sjósóknar í Vestmannaeyjum fram á seinni hluta 20 aldarinnar.

Megi komandi kynslóðir njóta vel.

Til hamingju sjómenn og sjómannsfjölskyldur, til hamingju Vestmannaeyingar.“⁵⁰

Blátindur færður á endanlegan stað, að Skansinum, vorið 2018

„Þetta er búið að taka tæp 5 ár að útbúa undirstöður og koma bátnum þangað. Ég vona innilega að hægt verði að klára að koma Blátindi VE í sýningarhæft ástand, en það mun taka tíma, það gæti tekið nokkur ár að koma honum í það horf sem að ákveðið verður.“ segir Stefán Óskar, Jónasson bæjarfulltrúi Eyjalistans, sem ítrekar að það sé ánægjulegt að sjá þetta þó komið á þennan stað í dag.⁵¹

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

Gunnar Marel Jónsson skipasmíðameistari (1891 – 1979) flutti til Vestmannaeyja þegar hann var tvítugur. Árið 1914 kvæntist hann Sigurlaugu Pálsdóttur og bjuggu þau lengst af í Brúarhúsi sem stóð á horni Vestmannabrautar og Heimagötu. Það fór undir hraun í gosinu 1973. Gunnar og Sigurlaug eignuðust 12 börn, en úr fyrra sambandi átti hann þrjú börn. Á veturna stundaði Gunnar sjómennsku en vann við smíðar á sumrin.

Gunnar Marel er þekktastur fyrir störf sín í skipasmíði og störf hans fyrir Dráttarbraut Vestmannaeyja en þar var hann forstöðumaður 1925-1958. Eftir það hafði hann yfirumsjón með allri smíðavinnu til ársins 1968. Stærsti báturinn sem Gunnar smíðaði var Helgi VE-33, um 100 smálestir.⁵²

⁵⁰ Árni Johnsen: Blátindur VE 21

⁵¹ Eyjar.net 18.4. 2018

⁵² heimaslod.is 7.6. 2018



Gunnar Marel Jónsson, skipasmíðameistari Blátinds. Ljósmynd. heimaslod.is

Páll Sigurgeir Jónasson (1900 - 1951) og kona hans, Þórsteina Jóhannsdóttir, bjuggu í Þingholti, Kirkjuvegi 5. Þau áttu mörg börn. Páll var fyrsti skipstjóri Blátinds. Hann var einnig formaður á mótorbátinum Nirði. Páll var um borð í Glitföxa er hann fór 31. janúar 1951. Tuttugu manns voru um borð og komst enginn lífs af.

Óskar Kárason samdi formannavísu um Pál:

Frá Þingholti þá er Páll
þéttur troll að klára,
þó að strjúki óður Áll
örk í hríðum Kára.⁵³



Páll Sigurgeir Jónasson, fyrsti skipstjóri Blátinds. Ljósmynd. heimaslod.is

22. Ástand báts: ?

23. Upprunaleiki – breytingasaga:

⁵³ heimaslod.is 6.6. 2018

Blátindur er að mestu leyti upprunalegur, m.a. stýrishúsið. Þegar hann var standsettur, 2000-2001, var einnig leitast við að færa hann til upprunalegs horfs.

24. Viðhald og viðgerðir:

Árið 1998 var báturinn úrskurðaður ónýtur. Tveimur árum seinna, árið 2000, var tekið til við að gera hann upp.

25. Heimildir:

- heimaslod.is
- Íslenskt sjómannaalmanak 1967 s. 362
- Jón Björnsson: Íslensk skip IV, Rvk. 1990 s. 85
- Árni Johnsen: Blátindur VE 21, sannur fulltrúi skipasmíða og sjósóknar í Eyjum. Ræða við afhendingu Blátinds á sjómannadaginn 2001. Heimaslod.is
- eyjar.net 18.4. 2018

26. Varðveislustaða: Aldursfriðaður

27. Almenn umsögn:

Í Vestmannaeyjum voru smíðaðir 28 opnir bátar og 76 þilfarsvélbátar úr eik og furu, allt upp í 188 smálestir, á árunum 1907-2000. Blátindur er síðasti vélbáturinn sem eftir er af þessum flota. Hann er dæmigerður fyrir þá vélbáta, sem smíðaðir voru í Vestmannaeyjum á fyrri hluta aldarinnar og voru notaðir til sjósóknar á vetrarvertíðum og sumarsíld fyrstu sex til sjö áratugi aldarinnar.⁵⁴



Blátindur VE 21 í Vestmannaeyjahöfn. Ljós. Halldór Guðbjörnsson

⁵⁴ Árni Johnsen: Blátindur VE 21



Gullborg RE 38 / VE 38 árið 2014, í nausti þar sem áður var Daníelsslippur.

Gullborg RE 38 og VE 38

1. Skipaskrárnúmer: 490

2. Tegund: Vélbátur

3. Hlutverk: Fiskibátur

4. Eigandi: Faxaflóahafnir

5. Fyrri nöfn, umdæmisnúmer og eigendur:

- 1946: *Erna Durhuus*⁵⁵

- 1951: Sigurjón Sigurðsson, Reykjavík

- 1952: Hlutafélagið Keflvíkingur, Keflavík

- 1954: *Gullborg VE 38*; Einar Sigurðsson, Reykjavík, og Benóný Friðriksson, Vestmannaeyjum

- 1973: Portland sf, Vestmannaeyjum

- 1974: Dyrhólaey sf, Vestmannaeyjum (nafnbreyting á fyrirtækinu: áður Portland)⁵⁶

- 1988: Skipið er skráð í Vestmannaeyjum

- 2008: Faxaflóahafnir

6. Varðveislustaður: Við Mýrargötu/Grandagarð, Reykjavík

⁵⁵ Íslenskt sjómanaalmanak 1967 bls. 383

⁵⁶ Jón Björnsson: Íslenskt skip 3 bls. 52



Gullborgin stuttu eftir að hún var tekin á land, 2005. Ljósmynd. Þorgeir Baldursson

7. Smíðarár: 1946

8. Skipasmíðastöð: Nyborg Skibsværft, Danmörku

9. Smíðastaður: Nyborg, Danmörku

10. Brúttórúmlestir: 82⁵⁷

11. Lengd, breidd og dýpt í m: 23,6 x 6,2 x 2,7⁵⁸

12. Smíðaeefni og samsetning skrokks: Eik; sléttsúðungur

13. Skrokklag: Með framhallandi stefni og drottningarrass

14. Þilför: Alþilja

15. Yfirbygging: Lúkar, stýrishús (afturbyggður)

16. Lokuð rými: Lest, vélarrúm

17. Möstur og seglabúnaður: Framsigla úr járni með bómu

18. Vél:

- 1946: Alpha dísel vél, 240 hö

- 1959: MWM dísel vél, 390 hö⁵⁹

19. Siglingatæki og annar búnaður:

20. Notkunarsaga:

Aflakóngurinn Binni í Gröf og Einar Sigurðsson útgerðarmaður keyptu Gullborgina árið 1954. Binni var síðan með skipið á árunum 1954 til 1972. Sonur Binna, Friðrik, sótti sjóinn með föður sínum og tók síðan við skipinu og var með það til ársins 2000.

Ási í Bæ söng um Binna í Gröf og sagði hann hafa fiskað 60.000 tonn úr sjó á Gullborginni. Ætla má að Friðrik hafi fiskað svipað, þannig að Gullborgin hefur skilað í kringum 100.000 tonnum á land undir stjórn þeirra feðga. En þetta eru ekki nákvæmar tölur.

⁵⁷ Skv. Jóni Björnssyni og Íslensku sjómannaalmanaki er hann 82 tonn, skv. faxafloahafnir.is er hann 94 tonn

⁵⁸ Íslenskt sjómannaalmanak 1967 bls. 382

⁵⁹ Jón Björnsson: Íslensk skip 3 bls. 52



Gullborg RE 38, 2018, framdekkið og hvalbakurinn. Ljós. HMS

Faxaflóahafnir sf. eignuðust skipið 2008 og var það tekið upp í Daníelsslipp í Reykjavík þar sem það var teiknað inn í deiliskipulag svæðisins. Þar stendur nú þetta mikla happafley og hefur verið málað líkt og það leit áður út.⁶⁰



Binni í Gröf í brúnni á Gullborginni. Ljós. Friðrik Jesson.

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

Binni í Gröf

Benóný Friðriksson (1904–1972), betur þekktur sem Binni í Gröf, var landsfrægur aflamaður. Hann fæddist í Vestmannaeyjum og var kenndur við húsið sem hann ólst upp í. Binni hóf að sækja sjóinn aðeins 12 ára gamall. Hann var með afbrigðum góður sjó- og aflamaður, einhver mesti sem við Vestmannaeyjar hefur fiskað. Binni réri fyrstu vertíðir sínar með vélbátnum m/b Nansen. Á árunum 1926-54 var hann skipstjóri á ýmsum bátum. Eftir það keypti hann skipið m/b Gullborg og varð landsþekktur fyrir formennsku sína á henni.

⁶⁰ faxaflóahafnir.is

Binni varð aflakóngur í Vestmannaeyjum árið 1954 og hélt þeim titli samfelld í sex vertíðir. Hann fékk titilinn oft til viðbótar síðar á ævinni. Hann hafði ávallt duglega skipshöfn enda margir sem sóttust eftir plássi hjá honum.⁶¹



Binni í Gröf.

Ási í Bæ: Fiskifræði Binna í Gröf

Vestmannaeyingurinn Binni í Gröf var á sínum tíma landsfrægur aflakóngur. Árið 1978 kom út bókin *Skáldað í skörðin* eftir Ása í Bæ. Þar segir Ási meðal annars frá Binna í Gröf og fer sú frásögn hér á eftir.

„Árið 1939 fór Benóný í útgerð með mági sínum, Ólafi Kristjánssyni. Þeir keyptu 40 lesta bát og skírðu Sævar eftir elsta syni Binna. Fyrstu vertíðina gerðu þeir út á línu og net en síðan aðallega dragnót og troll. Aldrei slíku vant fékk Binni eitt sinn flensu og stýrimaðurinn fór út með Sævar. Eftir stuttan tíma kemur hann inn aftur og hefur þá tapað dragnótinni. Hann ber sig aumlega enda mikið tjón og þó verra að þetta var eina voðin sem þeir áttu í augnablikinu. Binni settist upp í rúminu, bað stýrimann segja sér alla afstöðu miða eins nákvæmlega og hann gæti og teiknaði með puttanum á sængina jafnóðum, segir svo: „Nú, þá er þetta allt í lagi, hún er hérna við hraunkantinn.“ Þegar Binni er orðinn hress fer hann út veiðarfærislaus. Á þriðja degi kemur hann inn með góðan afla. Hann hafði farið á staðinn þar sem voðin tapaðist, náð henni upp og fengið í hana þennan afla. Hann þekkti botninn kringum Eyjar eins og lófann á sér, næðist voðin ekki upp á þessu falli næðist hún á hinu.

Þegar Ási í Bæ tók saman bókarkafli um Binna í Gröf fór hann einn túr með honum á Gullborginni. Þeir voru á sumarsíld við Eyjar. Í túrnum varpar Ási fram þeirri spurningu hvernig hann hafi farið að því að verða aflakóngur sex sinnum í röð. Binni skellihlær að spurningunni en svarar svo: Ja, þetta kom svona. Maður var búinn að fá dálitla reynslu, ég var búinn að vera lengi í þessum bransa. Maður var að reyna að fylgjast með hvernig fiskurinn hagaði sér frá ári til árs, hvar hann héldi sig á þessum tíma, hvar á hinum. Nú, miðin, straumarnir, hvernig best var að leggja þarna, draga hérna. Það tekur allt tímamann sinn að læra þetta. Og margt og margt. Ég var heppinn. Mig hafði lengi grunað að fiskurinn héldi sig meira austur með landinu á veturna, en við áttum bara ekki báta til að sækja þangað af viti. Þessi sókn á austurmiðin gafst ekki vel fyrir en ég kom á Gullborgina. Þetta var bátur sem hægt var að sækja á hvert sem maður vildi, liggja úti ef

⁶¹ faxafloahafnir.is

svo bar undir og taka í hana úr tveimur, þremur lögnum ef fiskur bauðst. Við vorum svo til einir þarna austurfrá þrjár fyrstu vertíðirnar. Það gerði sitt. Nú og svo náttúrlega góður mannskapur eins og ég sagði áðan. Enginn galdur? Ja, það er sko þetta sem enginn skilur; þegar maður er kominn í stuð eins og það er kallað, þá er eins og manni sé ekki sjálfrátt eins og þú veist. Það er alveg sama hvar maður hendir draslinu, það er alltaf fiskur. Og svo dettur manni hitt og annað í hug sem manni finnst kannski vera eintóm vitleysa en gerir það samt og fiskar aldrei meira en þá. Dreymir þig fyrir fiski? Það hefur komið fyrir. Einu sinni dreymdi mig að Heimaey var sokkin til hálf, vesturparturinn. Það sló mig að fiskur mundi vera á vestursvæðinu. Það reyndist rétt. O, jú - mig hefur oftár dreymt þessu líkt.⁶²

22. Ástand báts: Sæmilegt

23. Upprunaleiki – breytingasaga:

Gullborgin var endurbyggð í Bátalóni, Hafnarfirði, 1967 og fékk þá m.a. nýtt stýrishús. Nú er komið á hana þriðja stýrishúsið.⁶³

24. Viðhald og viðgerðir:

Byrðingurinn er farinn að láta misjafnlega á sjá, sem bendir til að skipt hafi verið um borð í honum að talsverðu leyti árið 1967.

Árið 2006 var haft eftir Gunnari Richter, eiganda Daníelsslipps í Reykjavíkurböfn, að rífa ætti Gullborgina. Hún hefði staðið afskipt í slippnum frá því í byrjun ágúst 2005. Beltagrafa mundi mola hana niður. Árni Johnsen, Eyjamaður og fyrrverandi þingmaður, vann að því ásamt hópi manna, undir forustu Gunnars Marels Eggertssonar skipstjóra, að bjarga Gullborginni frá því að lenda á haugunum. Árni sagði að það væri synd ef skipið yrði rífið því það væri sögufrægt og eitt fengsælasta skip Íslandssögunnar. Að sögn Árna hafði hópurinn sett sig í samband við yfirmenn hjá Faxaflóahöfnum sem einnig vildu bjarga Gullborginni.⁶⁴

Niðurstaðan var að varðveita Gullborgina. Hún hefur verið máluð síðan og sennilega sleginn úr henni hampurinn að mestu. Að öðru leyti hefur lítið verið gert.



Gullborgin, framstefnið. Ekki verður betur séð en hampurinn hafi verið sleginn úr. Ljós. HMS

⁶² Ási í Bæ: Fiskifræði Binna í Gröf

⁶³ faxaflaohafnir.is

⁶⁴ visir.is 17. nóv. 2006



Gullborgin, afturstefnið. Ljósmynd. HMS 2017

25. Heimildir:

- faxafloahafnir.is 30.5. 2018
- Jón Björnsson: Íslensk skip 3, Rvk. 1990 bls. 52
- Ási í Bæ: Skáldað í skörðin. Rvk. 1978
- Árni í Bæ: Fiskifræði Binna í Gröf. Sjómannablaðið Víkingur 3. tbl.1999 bls. 49
- heimaslod.is 30.5. 2018
- Íslenskt sjómannaalmanak 1967, Rvk. 1966 s. 382
- wikipedia.org

26. Varðveislustaða: Báturinn er aldursfriðaður

27. Almenn umsögn:

Þetta er bátur með merkilega sögu. Hann var gerður út í hálfu öld, lengst af frá Vestmannaeyjum, og aflaði fádæma vel undir stjórn Binna í Gröf og síðar sonar hans, Friðriks.



Pramminn frá Hofsósi á sýningu í Vesturfarasetrinu, Hofsósi. Ljósmynd: Jón Allansson 1995

Prammi frá Hofsósi

1. Safnnúmer:

2. Tegund: Árabátur

3. Hlutverk: Flutningabátur

4. Eigandi: Byggðasafn Skagfirðinga

5. Fyrri eigandi:

- Kristján Sigfússon frá Röðhóli, Skagafirði (fyrsti eignandi)

6. Varðveislustaður: Sýning í pakkhúsinu á Hofsósi

7. Smíðaár: Um miðbik 20. aldar

8. Smiður: Kristján Þorsteinsson frá Hofsósi

9. Smíðastaður: (Hofsós)

10. Brúttórúmllestir:

11. Lengd, breidd og dýpt í m:

12. Smíðaefni og samsetning skrokks: Súðbyrtur

13. Skrokklag: Með afturgafli og lítinn framgafli. Líkist léttbát.

14. Þilför:

15. Yfirbygging:

16. Lokuð rými:

17. Möstur og seglabúnaður: Með mastur

18. Vél:

19. Siglingatæki og annar búnaður:



Hofsós 1938. Ljósmynd: hofsos.is

20. Notkunarsaga:

Pramminn var aðallega notaður til flutninga milli Málmeyjar og lands en einnig var hann hafður til siglinga til Drangeyjar.

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

22. Ástand báts:

23. Upprunaleiki – breytingasaga:

24. Viðhald og viðgerðir:

25. Heimildir:

- Jón Allansson: Skýrsla. Bátar í eigu minjasafna á Íslandi og annarra en safna. Rvk. 1995 s. 32
- Kristján Eldjárn Þórarinnsson – Tripod (um Kristján Þorsteinsson)

26. Varðveislustaða: Safngripur

27. Almenn umsögn: