

Skip eldri en 1950 á skipaskrá Samgöngustofu



Helgi Máni Sigurðsson
2019

Inngangur

Þetta er síðasta skýrslan um fornbáta á Íslandi á vegum Sambands íslenskra sjóminjasafna sem samdar voru á árunum 2016-2019.

Með skýrslunum var ætlunin að fá heillegt yfirlit yfir þá fornbáta sem til eru hérlandis. Slíkt yfirlit hefur ekki verið til fyrr og brýnt er að fá það, m.a. til að:

- sjá hvernig staða bátavarðveislunnar er almennt
- geta metið varðveislugildi einstakra báta

Við skráninguna er unnið út frá efnisorðalista sem stjórn Sambands íslenskra sjóminjasafna bjó til veturinn 2016-2017 og okkur þótti hæfilega ítarlegur rammi en þó ekki of rýr. Hann hefur reynst vel í skráningunni.

Þessi skýrsla er ekki fullgerð og verður hún unnin áfram efti því sem tæk eru á. Hún ætti þó að þjóna tilgangi sínum í núverandi mynd. Meðal þess sem mætti bæta við er að skoða bátana sjálfa, hafa samband við eigendur / umsjónarmenn þeirra til að fá upplýsingar frá þeim, kanna enn fleiri skjallegar heimildir um suma bátana, gera lokaathugun á heimildum og tilvísanaskráum og ganga frá þeim.

Lýsingar á bátunum byggjast oftast á skoðun ljósmynda, þeir sjálfir hafa venjulega ekki verið skoðaðir, eins og þarf að gera.

Bátarnir í þessari skrá eru 15 talsins. Um tvo þeirra er fjallað ítarlega í öðrum skráum og vísast til þeirra þar. Það eru dráttarbáturinn Haki RE, sem Borgarsögusafn hefur nýlega tekið við, og Eljan ÍS 590, sem skráð er í Fornbátaskrá Þjóðminjasafns.¹ Þrír bátanna er hvalbátar.

¹ „Skip á skrá eldri en 1850.“ Skrá sem samgöngustofa útbjó sérstaklega árið 2016 og sendi Ágústi Ó. Georgssyni.

Efnisyfirlit

1. Hanna ST 49	4
2. Fengsæll ÍS 83	12
3. Léttir VE	18
4. Bryndís EA	23
5. Mánaberg ÍS	27
6. Eljan ÍS 590 (nánar um hana í annarri skrá)	29
7. Frímann ÍS 166	30
8. Hvalur 7 RE 377	34
9. Þorsteinn ÞH 115	38
10. Hvalur 6 RE 376	41
11. Haki RE (nánar um hann í annarri skrá)	44
12. Hvalur 8 RE 388	45
13. Jökull Óðinn KÓ 111 (etv. fargað 2016)	48
14. Mars EA	52
15. Svalan SH 92	55



Hanna ST 49 í höfn í Gjögri skömmu fyrir árið 2000. Ljós.: Strandapósturinn 33. árg.



Hanna ST 49 eins og hún er nú. Ljós.: Ríkarður Ríkarðsson.

Hanna ST 49

1. Skipaskrárnúmer: 9806

2. Tegund: Opinn vélbátur

3. Hlutverk: Fiskibátur, handfærabátur

4. Eigandi: Hilmar F. Thorarensen, Rvk.²

5. Fyrri nöfn, umdæmisnúmer og eigendur:

Báturinn mun alltaf hafa heitið Hanna.³

- Fyrsti eigandi sem heimildir greina frá er Guðmundur Jónsson, kenndur við

² Samgöngustofa: Skipaskrá 2016

³ Hanna frá Gjögri bls. 288

Helgastaði í Skuggahverfi í Reykjavík (faðir Kristmanns Guðmundssonar skálds). Guðmundur var fæddur í Reykjavík 14. júlí 1877, d. 8. ágúst 1953. Hann er líklega búinn að eiga bátinn um nokkurt skeið árið 1928, jafnvel frá byrjun.

- Annar eigandi, 1958: Karl F. Thorarensen, Selfossi, f. 28. feb. 1908, d. 1996. Báturinn hafði þá legið í reiðileysi í nokkur ár úti í Örfirisey. Hann var fyrst skráður 1991 og var Karl F. Thorarensen þá enn eigandi hans.
- Þriðji eigandi, frá 8. júní 1997: Hilmar F. Thorarensen, sonur Karls.⁴

6. Heimahöfn: Gjögur í Strandasýslu

7. Smíðaár: 1899 (átlað)

Smíðaár og smíðastaður eru ókunn. Það sem næst hefur verið komist er að Hanna hafi verið smíðuð í Noregi um eða fyrir aldamótin 1900 en ekki hefur tekist að afla neinna skriflegra gagna um aldur eða annað.⁵

8. Hönnuður / yfirsmiður: Ókunnur

9. Smíðastaður: Noregur

10. Brúttórúmllestir: 2,16

11. Lengd, breidd og hæð/dýpt í metrum: 6.45 x 2.31 x 0.81⁶

12. Smíðaeefni og samsetning skrokks: Fura og eik; súðbyrtur

13. Skrokklag: Stefni bogið. Skutur boginn.

14. Þilfar: Ekkert þilfar

15. Yfirbygging:

Hún var engin lengst af en 1958 var sett á hann stýrishús að aftan og lúkar að framan.

16. Lokuð rými:

17. Möstur og seglabúnaður: Frammastur, fokka og stórsegl (líklega)

18. Vél:

- Vélaskipti 1991
- Vélaskipti 2011: Westerbeke, árg. 2011, 25 hö⁷

19. Siglingatæki og annar búnaður:

20. Notkunarsaga:

- Báturinn var fyrir víst kominn til landsins um 1928⁸
- Hann gerður út frá Reykjavík til um 1950 en lá ónotaður uppi á landi 1950-1958
- Hann var lagfærður 1958 og gerður út frá Gjögri og um skeið frá Eskifirði 1958-1996; Karl F. Thorarensen gerði bátinn út m.a. á rauðmaga og grásleppu
- Hann var gerður út eingöngu frá Gjögri frá 1996⁹

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

Um Guðmund Jónsson frá Helgastöðum:

Guðmundur var kenndur við Helgastaði í Skuggahverfi í Reykjavík.

⁴ Samgöngustofa: Skipaskrá, Jón Björnsson: Íslensk skip, bátar 5 bls. 15

⁵ *Hanna frá Gjögri* s. 288

⁶ Skipaskrá Samgöngustofu

⁷ Samgöngustofa. Skipaskrá 2013

⁸ Sbr. greinina *Hanna frá Gjögri*

⁹ *Hanna frá Gjögri* s. 288-9

„[Guðmundur Jónsson] ... var einn þeirra Reykvíkinga þeirra daga, sem áttu bát og var sífellt á bátnum með byssu í hendi og hvassan svip. Það var hinn kunni sjósóknari og fuglaskytta Guðmundur frá Helgastaða, sem batt sína bagga á sinn hátt, fór sínar eigin leiðir og setti sannarlega svip á fábrotið líf bæjarins þá.“¹⁰

Til er heimild um viðskipti Guðmundar og Sigurðar Péturssonar, skipstjóra á Gullfossi. Sögumaður er Ólafur Tómasson, stýrimaður:

„Einu sinni vorum við að sigla í þræsing inn flóanna, vorum djúpt úr af Akranesi. Og þá sjáum við úr brúnni hvar trillu flatrekur með einn mann undan veðrinu. Við gerum lykkju á leið okkar, siglum að trillunni og stöðvum skipið. Við bárum strax kennsl á manninn, þar var á ferð Guðmundur Helgastaða, faðir Kristmanns skálds. Guðmundur var skytta góð og sjósóknari, sótti oft djúpt á trillu sinni. Sigurður spurði hvort nokkuð væri að, bauð aðstoð.

Guðmundur þakkaði gott boð, bað skipstjóra þá að rétta sér enda og taka skipið í tog. Sigurður kvað nú viðurhlutaminna að setja út bómu og kippa bát og manni upp á lúgu, Gullfoss gæti þá haldið för sinni áfram á fullri ferð, ekki færri en hundrað farþegar væru um borð og orðnir nokkuð óþreyjufullir sumir.

Guðmundur Helgastaða lá hátt rómur þegar hann afþakkaði, kvaðst þá myndu bjarga sér sjálfur, ef ekki væri hægt að draga skip sitt að landi.

Nú hefði margur skipstjórinn – og ekki þurft skipstjóra á flaggskipi þjóðar til – sagt far vel og haldið sínu striki, talið sig lausan mála. Að minnsta kosti karpað, reynt að lempa kollega sinn. En ekki Sigurður Pétursson. Hann gerði sér lítið fyrir – fremur en að skilja bátinn eftir í tvísýnu – og tók skip Guðmundar Helgastaða í tog og sigldi það sem eftir var leiðarinnar á lúshægri ferð. Guðmundur sat allan tímann keikur undir stýri á sínu skipi. Kristmanni kippir í kynið.“¹¹

Karl F. Thorarensen

Karl fæddist á Gjögri hinn 8. október 1909 og lést 28. febrúar 1996. Hann flutti til Reykjavíkur 1928 og bjó þar í allmörg ár. Þar tók hann fljótlega eftir bát sem honum fannst bera af öðrum bátum. Það var Hanna. Löngu síðar vantaði mann að nafni Eirík Lýðsson vél í trillu sína og bauðst nýleg Kelvin-vél sem var í Hönnu, sem var þá úti í Örfirisey, og festi kaup á henni. Í stað þess að taka vélina, öxul og skrófu úr bátnum var báturinn fluttur með öllu saman með strandferðaskipi frá Reykjavík til Gjögurs.

Hanna var þá talin ónýtt. Karl sá um að taka vélina úr bátnum og setja hana í bát Eiríks. Þegar honum var boðin greiðsla fyrir verkið sagðist hann ánægður ef hann fengi bátinn sem vélina var tekin úr, það er Hönnu. Á það var fúslega fallist og aðilar máls ánægðir.¹²



Karl F. Thorarensen.

Karl lagði metnað sinn í að Hönnu væri á allan hátt sem mestur sómi sýndur. Hann skipti um borð og bönd í honum, hækkaði hann um eitt borð, setti á hann stýrishús og lúkar og

¹⁰ *Hanna frá Gjögri* bls. 288

¹¹ Ólafur Tómasson stýrimaður

¹² *Hanna frá Gjögri* bls. 288

tók inn borðstokkinn allan hringinn. Fleira gerði hann. Karl fluttist síðar til Eskifjarðar og fékk Hönnu senda þangað og þar var hún í nokkur ár, m.a. gerð út á rauðmaga og grásleppu. Hrognin voru lögð inn hjá Þórlindi Magnússyni, kunnum aflaskipstjóra á Eskifirði.

Þegar Karl fór að dvelja lengur á Gjögri á sumrin byggði hann þar sjávarhús, 1978, til að hýsa bátana sína, við Karlshöfn, og flutti svo Hönnu aftur á Gjögur. Þar áttu þeir heima, maður og bátur. Sonur hans, Hilmar, komst svo að orði: „Aldraður, mjög þrotinn að kröftum og heilsu lagði pabbi á sig mikla vinnu til að fá á bátinn haffærisskírteini en það var forsenda þess að fá krókaleyfi á Hönnu. Þarna sannaðist sem oftast að viljinn er allt sem þarf.“¹³

22. Ástand: Gott

23. Upprunaleiki – breytingasaga:

1958 setti Karl F. Thorarensen á hann stýrishús aftan til og lyftingu (lúkar) að framan og tók inn borðstokka allan hringinn.¹⁴

24. Viðhald og viðgerðir:

Karl þurfti að leggja mikla vinnu í að standsetja Hönnu árið 1958 enda var hún þá talin ónýt með öllu.

Þegar Hilmar Thorarensen, sonur Karls, tók við bátnum sinnti hann viðgerðum og viðhaldi nokkurn veginn árlega. Fyrst fór hann ásamt Eiríki Eiríkssyni, vini og skólabróður, norður á Gjögur í lok mars 1997 og dvöldu þeir þar í nokkra daga. Þrátt fyrir slæmt veður náðu þeir að skrapa, menja og mála bátinn að utan og innan með því að hita upp með kósangasofni. Frá árinu 1998 var Hönnu verið haldið lítillega til veiða á hverju sumri í amk. nokkur ár.

Reynsla Hilmars var að það borgaði sig ekki að gera út 100 ára gamlan bát. Hins vegar hafi verðmat krókaleyfa slíkra báta rokið upp úr öllu valdi svo líkja mætti við að lagt hafi verið fé til höfuðs þeim. Hitt sé svo annað mál að saga, menning og tilfinningar, sem gömlum bátum fylgja, verði aldrei metin til fjár. Hilmar telur að minningu Karls, föður síns, og móður sinnar, Regínu Thorarensen, og minningu mannlífs á Gjögri yrði varla með öðrum hætti meiri sómi sýndur en þeim að tryggja áfram tilvist og útgerð Hönnu og halda við og bæta aðstöðuna í Karlshöfn.¹⁵

Árið 2011 fékk Hilmar Thorarensen Hafliða Aðalsteinsson bátasmið til að standsetja Hönnu á ný og nú rækilega. Verkið fór fram í skemmu við enda Hringbrautar í Reykjavík. Á Ljósmyndasíðu Ríkka eru því verki gerð góð skil í bæði texta og myndum. Ljósmyndirnar sem fylgja frásögninni eru á þriðja tug og teknar jafnóðum og verkinu fleygir fram. Byrjað var á að skipta um framstefni og kjöl. Þá var skipt um afturstefni og tvö neðstu umförin. Síðar var skipt út öllum öðrum umförum nema þremur efstu. Einnig var skipt um flest böndin. Vélin var tekin úr, hún yfirfarin og komið fyrir aftur ásamt skráfunni og stýrinu. Smíðað var ofan í lúkarinn. Allur báturinn var málaður hátt og lágt og sjósettur 20. ágúst

¹³ Hanna frá Gjögri bls. 289

¹⁴ Hanna frá Gjögri bls. 289

¹⁵ Hanna frá Gjögri bls. 289

það ár. Myndirnar sem hér fylgja sýna viðgerðina.¹⁶



¹⁶ Ljósmyndasíða Rikka



Viðgerðir á Hönnu ST 49 árið 2011. Ljós. Ríkarður Ríkarðsson

25. Heimildir um bátinn

Heimildir um Hönnu eru óvenju margar, greinar, viðtöl, skýrslur, ljósmyndir og kvikmyndir.

- Samgöngustofa: Skipaskrá 2013 og 2016
- Hilmar F. Thorarensen: *Hanna frá Gjögri*. Grein í bókinni: *Þeir fiska sem róa. Smábátaútgærð á Íslandi*. Rvk. 2002. Bls. 288-9.
- Jóhannes Helgi: *Farmaður í friði og stríði*. Sjóferðaminningar Ólafs Tómassonar. Hf. 1976. Bls. 151-2.
- *Strandapósturinn* 33. árg. Útg. Áttahagafélag Strandamanna 1999-2000.
- Ljósmyndasíða Ríkka 16.3. 2011
- Ólafur Tómasson, stýrimaður. „Farmaður í friði og stríði.“ Sjóferðaminningar. Hf. 1976.

- Jón Björnsson: Íslensk skip. Bátar 4. Rv. 1999, bls. 15.
- Landinn, RÚV: viðtal við Hilmar og Hafliða vegna viðgerða á Hönnu (3. maí 2011?): <http://dagskra.ruv.is/sjonvarpid/4577863/2011/06/05/3/>
- Þorsteinn Jónsson: kvikmynd um Hönnu frá Gjögri, 26 mín., frumsýnd í ágúst 1999 http://www.kvikmynd.com/Hanna_fra_Gjogri.html
- Morgunblaðið 23. okt. 2013

Möguleg munnleg heimild: Hilmar F. Thorarensen

26. Varðveislustaða: Aldursfriðaður

27. Almenn umsögn:

Hanna er elsta íslenska fiskiskipið sem gert er út hérlandis (með haffærisskírteini og veiðiheimild). Um leið er hún elsti opni vélbáturinn, trillan, á skipaskrá. Og hún er síðasta norsk-smíðaða trillan sem til er á Íslandi. Fagmaður sá um standsetningu bátsins en næstum allir viðir hafa verið endurnýjaðir.¹⁷



Hanna frá Gjögri. Ljós. Ríkarður Ríkarðsson

¹⁷ Hanna frá Gjögri bls. 288



Hanna frá Gjögri. Ljósmyndir: EPJ



Fengsæll ÍS 83. Ljós m.: batarogskip.123.is

Fengsæll ÍS 83

1. Skipaskrárnúmer: 824

2. Tegund: Vélbátur

3. Hlutverk: Fiskiskip

4. Eigandi: Ögurnes ehf, Holtagötu 6, Súðavík

5. Fyrri nöfn, umdæmisnúmer og eigendur:

- 10. mars 1931: *Huginn GK 341*. Útgerðarfélag Vatnsleysustrandar, Vogum, Gullbringusýslu
- 17. sept. 1935: *Jón Dan GK 341*. Sigurjón J. Waage, Stóru Vogum Vatnsleysustrandarhr.
- 15. feb. 1946: *Farsæll SH 30*. Sigurjón Halldórsson, Hermann Sigurjónsson, Grundarfirði, og Sigurður Ágústsson, Stykkishólmi.
- 1950: *Sæborg GK 86*. Guðjón Gíslason o.fl.
- 24. okt. 1953: *Sæborg BA 86*. Jóhann Kristjánsson, Flatey, Breiðafirði.
- 12. jan. 1956: *Sæborg RE 328*. Magnús Grímsson og Konráð H. Konráðsson Reykjavík.
- 6. ágúst 1960: *Sæborg SH 128*. Jóhannes Jónsson, Ólafsvík, og Lovísa Gunnlaugsdóttir og Axel Hallgrímsson Borgarnesi.
- 15. feb. 1963: *Sæborg RE 325*. Magnús Grímsson, Reykjavík.
- 12. júní 1964. *Sæborg KE 102*. Sveinn Vilbergsson og Ólafur Sveinsson, Keflavík.

- 14. júní 1977: *Bergþór KE 5*. Magnús Þórarinnsson, Keflavík.
- 21. ágúst 1979: *Ingólfur GK 125*. Guðjón Bragason, Sandgerði.
- 15. apríl 1980: Ólafur Sigurpálsson og Eyjólfur Vilbergsson, Grindavík.
- 1988 er báturinn skráður í Grindavík.
- 1999 heitir hann *Huginn GK 341*.¹⁸
- 2004-18: *Fengsæll ÍS 83*, Ögurnes ehf, Hnífsdal¹⁹

6. Heimahöfn: Súðavík

7. Smíðaár: 1931

8. Hönnuður / yfirsmiður

9. Smíðastaður: Frederikssund, Danmörku

10. Brúttórúmllestir: 21,79

11. Lengd, breidd og hæð/dýpt í m: 14,44 x 4,36 x 1,76²⁰ (skráð lengd)

12. Smíðaeftir og samsetning skrokk: Viður; sléttisúð

13. Skrokklag: Stefni nánast lóðrétt, beint. Skutur: hringlaga, hekk (?)

14. Þilfar: Alþiljaður

15. Yfirbygging: Stýrishús, afturbyggður, lúkarskappi

16. Lokuð rými: Vélarúm, lest, eldhús, matsalur (messi), salerni, lúkar

17. Möstur og seglabúnaður: Tvö möstur, bóma á frammastri

18. Vél:

- 1931: Tuxham 76 hö
- 1936: Delta 90 hö
- 1964: Volvo Penta dísel 162 hö
- 1974: Volvo Penta dísel 210 hö
- 1983: Carerpillar, árg. 1977, 240 hö²¹

19. Siglingatæki og annar búnaður:

20. Notkunarsaga

Á kreppuárunum, 1930-1940, voru stærri bátar og togarar lítið endurnýjaðir á Íslandi. Öðru máli gegndi með minni báta. Til að mynda voru yfir 20 bátar svipaðir og Fengsæll smíðaðir í Frirðikssundi á árunum 1929-1938 og fóru nokkir þeirra til Vestmannaeyja, m.a. Erlingur VE 295, Skúli fógeti VE 185, Gulltoppur VE 321, Lagarfoss VE 292, Ófeigur II VE 324, Óðinn VE 317 og Freyja VE 125.²²

Fengsæll er sá eini af þessum bátum sem eftir er. Hann var gerður út frá Vogum á Vatnsleysuströnd fyrstu árin. Síðan færir hann til annarra bæjarfélaga eins og eigendasagan vitnar um. Eigendur hafa verið 15 í gegnum tíðina, á svæðinu frá Grindavík til Súðavíkur, og hefur báturinn heitið sjö nöfnum. Á árunum 1971-1972, þegar hann var endurbyggður, gekk hann undir nafninu „Torfbærinn," sennilega vegna aldursins.²³

¹⁸ Jón Björnsson: Íslensk skip I bls. 199

¹⁹ Skipaskrá Samgöngustofu 2004 og 2018

²⁰ Skipaskrá Samgöngustofu 2016

²¹ Jón Björnsson: Íslensk skip I bls. 199

²² Emil Páll: batarogskip.is

²³ Skipamyndir og skipafróðleikur Emils Páls. 27.11. 2010. www.123.is

Sjómenn tala stundum um að gömlu trébátarnir hafi svipað menningarlegt gildi og torfbæirnir. Og mikilvægt sé að augu manna opnast fyrir því áður en þeir hverfi allir.

Árið 1996 er Fengsæll skráður hjá Fiskistofu sem rækjubátur í Djúpi og Húnaflóa. Árið 1999 er báturinn í fréttum í tilefni af því að rækjuvertíðin í Ísafjarðardjúpi er að hefjast. Hann er þar einn af tæplega tuttugu bátum. Sennilega hefur hann stundað rækjveiðar í Djúpinu í allmörg ár. Á þeim tíma hafði kvótinn minnkað hratt á nokkrum árum eða úr 3000 tonnum í 650 tonn.²⁴

Árið 2003 er Fengsæll enn gerður út á rækju.²⁵

Á árunum 1997-2010 er Fengsæll skráður hjá Fiskistofu sem skip með aflamark. Árið 2010, 26. ágúst, er hann í núllflokki og hefur væntanlega verið það síðan.²⁶

Árið 2008 er Fengsæll nýttur í umsýslu við þorskeldi á Álftafirði. Þá er óskað eftir niðurfellingu hafnargjalda í Súðavík en því hafnað. Sex árum seinna, 2014, er búið að sigla honum upp í fjöru við Súðavík.²⁷

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum

Rækjuveiðar í Djúpinu

Árið 1999 var Fengsæll gerður út á rækju á Ísafjarðardjúpi. Í tilefni af því að rækjuvertíðin var að hefjast birtist stutt viðtal við skipstjórann, Samúel Kristjánsson, í Morgunblaðinu þar sem hann segir m.a.: „Ég ætla að vona að heildarkvótinn verði meiri en 650 tonn, en miðað við það er minn kvóti um 20 tonn. Ég man ekki eftir jafnlitlum kvóta síðan ég byrjaði á sjó fyrir um 25 árum, en í fyrra var heildarkvótinn um 1.000 tonn og fyrir nokkrum árum var hann 3.000 tonn.“

Fengsæll var við veiðar á miðunum við Vigur ásamt 6 til 7 öðrum bátum á þessum tíma og um miðjan dag daginn áður hafði hann fengið um 3 tonn. Samúel sagði að mikið hefði breyst síðan hann byrjaði á sjó árið 1974. Þá hefðu um 60 bátar verið með leyfi til veiða í Djúpinu en nú væru þeir tæplega 20. Hann sagði að rækjan hefði náð allt út fyrir Bolungarvík en nú væri svo mikill fiskur í sjónum að hann héldi henni í herkví inni í Djúpinu.²⁸

22. Ástand:

23. Upprunaleiki – breytingasaga: Endurbyggður í Njarðvík 1971-1972.

24. Viðhald og viðgerðir.

Samkvæmt Skipaskrá 2005 var Fengsæll þá langelsta þilfarsskipið í flokki fiskiskipa á Íslandi.²⁹ Það segir sig sjálft að svo gamalt skip hefur þurft mikið viðald í gegnum tíðina.

²⁴ Fiskistofa 2017, skipasaga; Mbl. 5. nóv. 1999

²⁵ Mbl. 9.1. 2003: „Rækjubátar.“

²⁶ Fiskistofa 2017, skipasaga

²⁷ Hafnarstjórn Súðavíkurhrepps, 5. fundur, batarogskip.123.is

²⁸ Morgunblaðið 5. nóvember 1999

²⁹ Skipaskrá 2005, bls. 11

Fengsæll hefur vafalaust fengið reglulegt viðhald meðan hann var í notkun. Á árunum 1971-1972 mun hann hafa verið endurbyggður í Njarðvík.³⁰

Árið 2008 fékk báturinn styrk frá fjárlaganefnd Alþingis til viðhalds, kr. 1 millj. Var hann eitt af sex skipum, öll frá Vestfjörðum, sem fengu sömu styrkupphæð, hvort sem það voru opnir árabátar eða 100 tonna þilfarsskip. Það segir sig sjálft að kr. 1 millj. duga skammt fyrir stórt skip.³¹ Sama ár, 2008, óskaði Ögurnes ehf eftir niðurfellingu hafnargjalda á Fengsæl á Súðavík. Hafnarstjórn lagði til að erindinu væri hafnað.³²

Árið 2009 fékk Fengsæll ÍS 83 aftur styrk úr ríkissjóði að upphæð kr. 1.000.000,-³³

Haustið 2014 bárust þær fregnir að Auðun Jørgensson hefði falast eftir Fengsæl til standsetningar. Auðun mun hafa standsett annan bát, Óskar Matt, með góðum árangri. En ljóst var að það væri stórt verkefni að koma Fengsæl í stand.³⁴

25. Heimildir um bátinn

- Samgöngustofa: Skipaskrá 2005 og 2016
- Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar. 1. tbl. 8. árg., apríl 2004, bls. 4.
- Jón Björnsson: Íslensk skip I, Rvk. 1990, bls. 199.
- batarogskip.123.is
- vb.is: Fiskifréttir. Skipaskrá.
- „Bráðabirgðakvóti 650 tonn." Morgunblaðið 5. nóvember 1999.
- Ríkisendurskoðun: Íslensk muna- og minjasöfn. Skýsla til Alþingis. Maí 2009.
- Fjórðungssamband Vestfirðinga mánudaginn 29. desember 2008. Frétt afrituð af fréttavefnum vikari.is.
- Hafnarstjórn Súðavíkurhrepps 5. fundur kjörtímabilið 2005-2010, 5. mars 2008.
- Mbl. 9.1. 2003: „Rækjubátar."

Munnleg heimild etv.: Ögurnes ehf, Holtagötu 6, 420, Súðavík (ekki í ja.is)

Ljósmyndir:

- fiskifrettir.is/skipaskra/2075
- batarogskip.123.is
- Skipamyndir og skipafróðleikur Emils Páls. 27.11. 2010. www.123.is

26. Varðveislustaða: Aldursfriðaður

27. Almenn umsögn:

Fengsæll er elsti þilfarsbáturinn á skipaskrá, einnig elsti sléttsúðungurinn á skipaskrá og elsta eikarskipið.

³⁰ Skipamyndir og skipafróðleikur Emils Páls 27.11. 2010

³¹ Fjórðungssamband Vestfirðinga 29.12. 2008

³² Hafnarstjórn Súðavíkurhrepps 5. fundur

³³ Ríkisendurskoðun: Íslensk muna- og minjasöfn

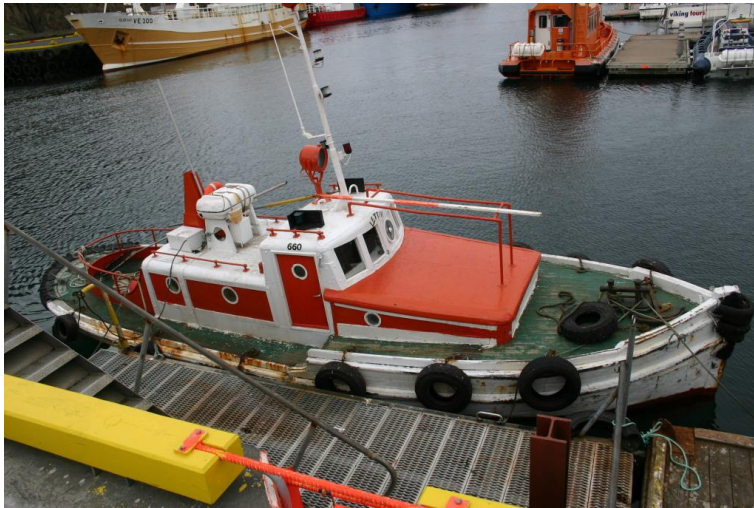
³⁴ batarogskip.123.is 3.9. 2014

Myndir af Fengsæl ÍS 83 árið 2014:





Fengsæll ÍS 83 á Álftafirði. Ljósmynd: Sigurbrandur Jakobsson



Léttir VE nýmálaður. Ljósmynd: Ófeigur Lýðsson (mbl.is/200milur)

Léttir VE 327

1. Skipaskrárnúmer: 660
2. Tegund: Vélbátur
3. Hlutverk: Lóðsbátur, dráttarbátur, tollbátur
4. Eigandi: Vestmannaeyjahöfn
5. Fyrri umdæmisnúmer og eigendur:
 - 1935: Léttir VE 327. Filippus G. Árnason og Kristján Linnet

- 1940: Filippus G. Árnason og Sigfús M. Johnsen
- 1949: Filippus G. Árnason
- 1950: Filippus G. Árnason, Hafnarsjóður Vestmannaeyja
- 1959: Léttir VE. Hafnarsjóður Vestmannaeyja ³⁵

6. Varðveislustaður: Nálægt höfninni, Vestmannaeyjum, utandyra (?)

7. Smíðaaár: 1934

8. Hönnuður / yfirsmiður

9. Skipasmíðastöð / smíðastaður:

Smíðastaður er Raá, sunnarlega á vesturströnd Svíþjóðar ³⁶

10. Brúttólestir: 8,38

11. Lengd, breidd og hæð/dýpt í m: 9,78 x 2,84 x 1,13 ³⁷

12. Smíðaeftir og samsetning skrokk: Eik; sléttisúð

13. Skrokklag Framstefni bogið

14. Þilför: Opinn að hluta til ársins 1963, allur lokaður eftir það

15. Yfirbygging: Stýrishús, bakki

16. Lokuð rými: Vélarúm, lest ...

17. Möstur og seglabúnaður:

18. Vél:

- Í upphafi var í honum 25 hestafla Skandia vél
- 1942: 40 hestafla Caterpillar vél.
- 1975: Caterpillar vél, 125 hö, sem enn er í honum ³⁸

19. Siglingatæki og annar búnaður:

Við komu bátsins er getið um raflýsingu, áttavita og þokuhorn. ³⁹

20. Notkunarsaga:

Léttir var tekinn í notkun strax og hann kom til Vestmannaeyja. Hann var notaður til að flytja tollverði, lækna og lóðsa um borð í hin mörgu skip sem þangað áttu erindi. Sjúklingar voru fluttir í land. Sérstaklega voru skipakomur margar erlendis frá á stríðsárunum, 1940-1945. Tollverðir voru alltaf fluttir um borð til að tollskoða við hverja komu. Þá voru skipin tollskoðuð áður en þau komu inn í höfnina. Var það í mörg ár eftir stríðsárin. Annað hvort var það gert á Víkinni, austur í Flóa, eða fyrir innan Eiði eftir veðuraðstæðum. ⁴⁰

Eftir að gamli Lóðsinn kom, 1961, tók hann við mörgum verkefnum Léttis eins og flutningum lóðsa um borð og frá borði skipa. En Léttir gegndi áfram fjölmörgum störfum. Hann var mikið í prammadrætti frá grafskipi austur í Flóa með sand sem það sogaði upp og margt tilfallandi við höfnina. Og þegar Lóðsinn þurfti að fara til aðstoðar skipum og bátum, sem þurfti að draga til hafnar, fór Léttir í gömlu störfin sín. ⁴¹

³⁵ Friðrik Ásmundsson

³⁶ Friðrik Ásmundsson

³⁷ Friðrik Ásmundsson, Samgöngustofa: Skipaskrá 2013

³⁸ batarogskip.123.is; Friðrik Ásmundsson

³⁹ Samgöngustofa: Skipaskrá; Friðrik Ásmundsson

⁴⁰ Friðrik Ásmundsson

⁴¹ Friðrik Ásmundsson

Árið 2013 var Léttir ekki lengur í notkun. Hafnarstjórn Vestmannaeyja ákvað þá að leggja honum; of dýrt væri að gera hann sjófæran.⁴²

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

Óli á Létti

Ólafur Ólafsson á Hvanneyri, mágur eins eigandans, Filippusar, var formaður og umsjónarmaður Léttis frá upphafi til 1967 eða í 32 ár. Samstarf þeirra máganna var farsælt frá fyrstu tíð. Filippus annaðist reksturinn og Óli á Létti, eins og hann var oftast kallaður, var mjög farsæll formaður. Allt viðhald og umgengni um bát og vél var til fyrirmyndar. Ólafur var með hann áfram fyrir hafnarsjóð þegar eigendaskipti urðu og farnaðist vel sem fyrr, til ársins 1967 að hann hætti.⁴³

Léttir var þrisvar sinnum nærri því að fara sína síðustu ferð. M.a. slapp hann naumlega við að fara upp á Skelli er hann rak vélarvana, hálffullan af sjó, í náttmyrkri, stormi og haugasjó í gegnum Faxasund. En þetta gæfufley stóðst alla raun og komst heilt til hafnar.⁴⁴

22. Ástand báts: Gott (ath.)

23. Upprunaleiki – breytingasaga

1948 var byrðingurinn á Létti hækkaður um átta tommur frá framstefni að miðri yfirbyggingu. Hann var yfirbyggður að hluta til ársins 1963, þegar honum var alveg lokað. Skipt var um vél í honum 1944, í stað Scandia kom Caterpillar, 40 hestöfl. 1975 var sett ný Caterpillar-vél í hann, 99 hö.⁴⁵

24. Viðhald og viðgerðir:

Létti var haldið vel við alla tíð meðan hann var í notkun. Hafnarkörlunum í Vestmannaeyjum þótti vænt um þessa ágætu fleytu. Á hverju sumri sáu þeir um að skvera hana og mála. Þórólfur Vilhjálmsson skipasmíðameistari, sem annaðist viðhald hans seinni árin, sagði að auðvitað væri eikin í honum ekki eins og ný en ótrúlega góð. Yfirbyggingin væri að vísu orðin lúin og þreytt.⁴⁶

Fram kom í fundargerð hafnarnefndar Vestmannaeyja (framkvæmda- og hafnarráðs) árið 2013 að báturinn væri þá ekki í siglingarhæfu ástandi. Kostnaður við að standsetja hann gæti numið allt að 15 milljónum króna en innifalin í þeirri tölu væri viðgerð á vélbúnaði. Að mati nefndarinnar var það of dýrt. Hins vegar var samþykkt að varðveita Létti.⁴⁷

25. Heimildir um bátinn

- Friðrik Ásmundsson: *Léttir 70 ára 1935-2005*. Sjómannadagsblað Vestmannaeyja 2005
- Samgöngustofa: Skipaskrá
- batarogskip.123.is (var enn í notkun 2010)
- vestmannaeyjar.is: Framkvæmda- og hafnarráð 3.6. 2013, fundur nr. 148

⁴² vestmannaeyjar.is fundur 3.6. 2013

⁴³ Friðrik Ásmundsson

⁴⁴ Friðrik Ásmundsson

⁴⁵ Friðrik Ásmundsson

⁴⁶ Friðrik Ásmundsson

⁴⁷ vestmannaeyjar.is: Framkvæmda- og hafnarráð 3.6. 2013

- mbl.is (mynd af Létti)
- Jón Björnsson: Íslensk skip 4, Rvk. 1990, bls. 127

Viðbótarheimild 1: Þorsteinn Þ. Víglundsson: Grein í Bliki 1978 (skoðaði ekki)

Viðbótarheimild 2: Jón I. Sigurðsson: Grein í Sjómannadagsblaði Vestmannaeyja (skoðaði ekki)

Ljósmyndir:

- mbl.is/200milur/skipaskra/skip/660
- batarogskip.123.is
- Fragtskip Óla Ragg, 123.is

26. Varðveislustaða: Aldursfriðaður, friðlýstur (af hafnarsjórn)

27. Almenn umsögn:

Léttir er elsti dráttarbátur / lóðsbátur landsins. Hann er lítið breyttur.

Myndasýrpa af Létti VE 327 ⁴⁸



⁴⁸ batarogskip.is: 11.1. 2010





Bryndís ÍS 69, árið 2004. Ljósma.: Haukur Snorrason.



Bryndís EA þegar verið var að breyta henni í skútu, 2012. Ljósma. batarogskip.123.is

Bryndís ÍS 69 (EA)

1. Skipaskrárnúmer: 361
2. Tegund: Vélbátur
3. Hlutverk: Fiskibátur til 2002; skemmtibátur
4. Eigandi: Hörður Gunnsteinn Jóhannsson, Búðasíðu 4, Akureyri

5. Fyrri eigendur:

Báturinn virðist alltaf hafa heitið Bryndís.

- 22. des. 1939: Hlutfélagið Njörður, Ísafirði.
- 4. júní 1956: Árni Magnússon, Ísafirði.
- 18. sept. 1967: Jón Kr. Jónsson, Ísafirði.
- 19. maí 1971: Grímur hf, Ísafirði.
- 26. sept 1979: Skipasmíðastöð Marselíusar Bernharðssonar, Ísafirði.
- 19. des. 1980: Vilmundur Reimarsson, Kristján Jónsson og Magnús Jónsson, Bolungarvík.
- 9. sept. 1982: Skráðir eigendur eru Vilmundur Reimarsson og Magnús Jónsson.⁴⁹
- Árið 2000 er báturinn skráður ÍS 69 og í eigu Magnúsar Jónssonar, Hjallastræti 25, Bolungarvík; heimahöfn er Bolungarvík.⁵⁰
- 2002: Bátinum er breytt í skemmtiskip.
- 2004-2018: Eigandi er Hörður Gunnsteinn Jónsson⁵¹

6. Heimahöfn: Akureyri

7. Smíðaár: 1939

8. Hönnuður / yfirsmiður: Bárður G. Tómasson

9. Skipasmíðastöð: Bástastöð Bárðar G. Tómassonar, Ísafirði

10. Brúttórúmllestir: 14,27

11. Lengd, breidd og hæð/dýpt í m: 14,20 x 3,77 x 1,51⁵²

12. Smíðaeefni og samsetning skrokks: Eik; sléttsúð

13. Skrokklag: Framstefni lóðrétt, beint

14. Þilfar: (búið að fjarlægja)

15. Yfirbygging: Stýrishús (afturbyggður)(búið að fjarlægja), lúkarskappi (búið að fjarlægja)

16. Lokuð rými: Lúkar, vélarhús (búið að fjarlægja)

17. Möstur og seglabúnaður: Fram- og aftursigla, bóma (búið að fjarlægja)

18. Vél:

- Fyrsta vél, 1939, var Jun. Munktell 14 hö.
- Árið 1960 var sett í hann Scania dísel vél, 148 hö.
- Síðar var sett í hann Scania vél, árg. 1974, 163 hö.⁵³

19. Siglingatæki og annar búnaður:

20. Notkunarsaga:

Báturinn var lengst af fiskiskip. Hann var alltaf gerður út frá tveimur stöðum. Fyrstu fjóra áratugina, 1939-1980, var það frá Ísafirði en næstu tvo áratugina, eftir 1980, frá Bolungarvík.

- 1996: útgerðarflokkur: rækjubátur í Djúpi og Húnaflóa
- 1997-2002: útgerðarflokkur: smábátur með aflamark
- 2002, 1. sept. : útgerðarflokkur: núllflokkur; skemmtiskip⁵⁴

⁴⁹ Jón Björnsson: Íslensk skip 2, bls. 31-32

⁵⁰ Siglingastofnun: Skrá yfir íslensk skip og báta 2000, bls. 24-25

⁵¹ Samgöngustofa: Skipaskrá 2004 og 2018

⁵² Samgöngustofa: Skipaskrá 2017 (skráð lengd er 12,96)

⁵³ Samgöngustofa: Skipaskrá 2017

⁵⁴ Fiskistofa 2017, skipasaga

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum.

Dísirnar

Á árunum 1938 og 1939 lét Hlutfélagið Njörður smíða fyrir sig fimm báta, um 15 brl. að stærð, í Skipasmíðastöð Bárðar G. Tómassonar og var Bryndís eitt þeirra. Sjötta skipið var síðan smíðað árið 1943. Þessi skip gengu undir nafninu dísirnar því að nöfnin á þeim enduðu öll á dís. Bryndís ásamt Hjördísi og Valdísi voru nýsmíði stöðvarinnar nr. 12, 13 og 14. Þeim var hleypt af stokkunum 27., 28. og 29. desember 1939.⁵⁵

Bárður G. Tómasson skipaverkfræðingur starfaði á Ísafirði og rak skipasmíðastöð sem kennd var við hann þar. Hann skrifaði grein í Tímarit iðnaðarmanna árið 1938 þar sem hann fjallar um smíði Bryndísar ÍS og fleiri báta. Þar segir hann m.a.:

„Hlutfélagið Njörður hefur samið um smíði fimm 14 rúmlesta báta í Skipasmíðastöð Bárðar G. Tómassonar. Þar af eru tveir þegar í smíðum, eins og meðfylgjandi mynd sýnir. Að lokinni smíði hinna fimm báta hefir hf Muninn forgangsrétt að smíði 18 rúmlesta báts við hina síðastnefndu stöð. Eins og séð verður af þessu hafa skipasmiðir á Ísafirði mikið verk fyrir höndum og væri vel farið ef önnur útgerðarfélög á landinu tækju sér þessi nýju ísfirzku útgerðarfélög til fyrirmyndar um innlenda smíði skipanna.“⁵⁶

22. Ástand báts: (slæmt)

23. Upprunaleiki – breytingasaga

Skv. ljósmyndum frá árinu 2012 er búið að taka af honum stýrishúsið, fletta af honum dekkinu og taka innan úr honum klæðningar, þil og innréttingar þannig að lítið er eftir af upprunalega bátnum nema bolurinn.⁵⁷ Óljóst er hvar verkið er statt núna, 2019, hvort lokið er við að breyta bátnum í skútu.

24. Viðhald og viðgerðir:

Til stóð árið 2012 að endursmíða hann, þ.e. nota áfram skrokkinn en lítið annað.

25. Heimildir:

- Samgöngustofa. Skipaskrá
- Siglingastofnun: Skrá yfir íslensk skip og báta 2000, bls. 24-25
- Hjálmar R. Bárðarson: *Dísirnar voru smíðaðar á Torfunesi*. Morgunbl. 31. mars 1990
- Bárður G. Tómasson: *Skipasmíði*. Tímarit iðnaðarmanna 5. tbl. 1938, bls. 75-76.
- Jón Björnsson: Íslensk skip 2, Rvk. 1990, s. 31-32
- fiskistofa.is/veidar/aflastda/einstokskip/?skipnr=0361&timabil=1617&lang=
- fiskifrettir.is/skipaskra/2219
- batarogskip.123.is/blog/2012/09/11/629664/

⁵⁵ Hjálmar R. Bárðarson: *Dísirnar voru smíðaðar á Torfunesi*

⁵⁶ Bárður G. Tómasson: *Skipasmíði*

⁵⁷ batarogskip.123.is 11.9. 2012

Ljósmyndir:

- snorrason.is/main.php?g2-itemId=38252 (Bryndís ÍS 69, árið 2004)
- batarogskip.123is/blog/2012/09/11/629664 (Bryndís EA; ljósmyndari Haukur Sigtryggur)

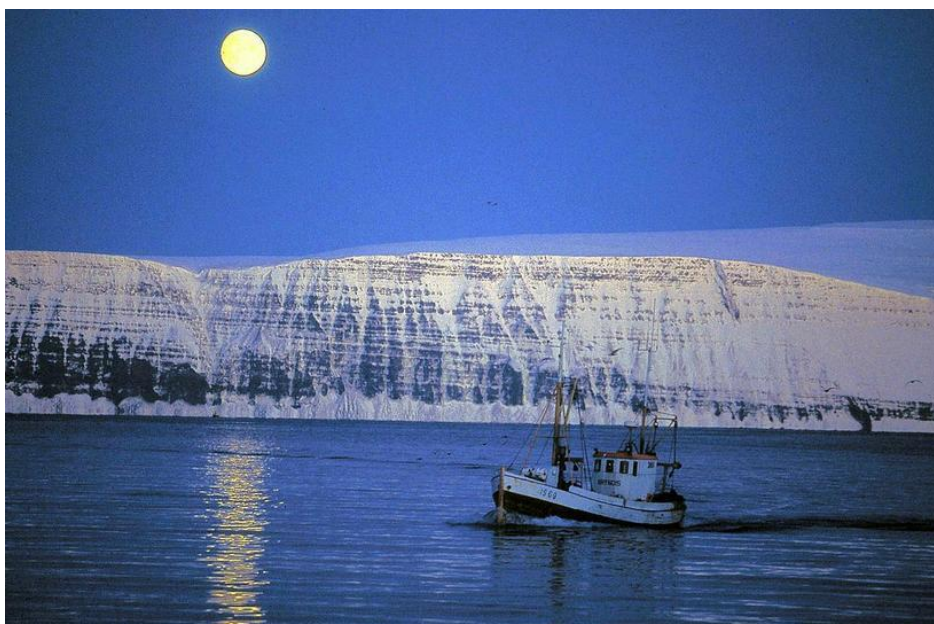
26. Varðveislustaða: Aldursfriðaður.

27. Almenn umsögn:

Bryndís er þriðji elsti fiskibáturinn og annað elsta þilfarsskipið á skipaskrá. Smíðuð 1939 í Bátastöð Bárðar G. Tómassonar, Ísafirði. Nú er lítið annað en skrokkurinn eftir (frá árinu 2012). Til stóð að breyta henni í skútu. Hún er skráð sem skemmtiskip.



Bryndís EA undir plasti árið 2012. Ljós.: Haukur Sigtryggur.



Bryndís ÍS 69 á leið til Bolungarvíkur Sólin skín á snæviðakinn Bjarnarnúp á Snæfjallaströnd, en fullt tungl vakir yfir. Myndin er tekin fyrir 2012. mbl.is/RAX, birt 10.6. 2017



Mánaberg ÍS. Ljósma.: Jón Björnsson

Mánaberg ÍS

1. Skipaskrárnúmer: 5029

2. Tegund: Opinn vélbátur, trilla

3. Hlutverk: Fiskibátur; skemmtibátur árið 2000 ⁵⁸

4. Eigandi: Höskuldur Guðmundsson, Fjarðarstræti 38, Ísafirði

5. Fyrri nöfn, umdæmisnúmer og eigendur:

Fyrst skráður í skipaskrá 20. apríl 1975, þ.e. 34 árum eftir að hann er smíðaður. ⁵⁹

- 20. apríl 1975: *Herdís SH 38*. Óttar Sveinbjörnsson, Kristófer Snæbjörnsson og Benedikt Sveinbjörnsson, Hellisandi.
- 11. maí 1980: *Bára SH 146*, Aðalsteinn Ólafsson, Hellissandi
- 4. apríl 1984: Jens Kristján Jensson, Grundarfirði
- 1. okt 1990: Sæmundur Rögnvaldsson, Reykjavík (heimahöfn Grundarfjörður)
- 27. des. 1990: *Oddmundur RE 287*. Hermundur hf, útgerð í Reykjavík
- 19. nóv. 1995: Kristrún Anna Tómasdóttir, Rvk.
- 5. des. 1996: Hilmar Árnason, Patreksfirði.
- 1997: Báturinn er skráður í Reykjavík ⁶⁰
- Árið 2000: *Oddmundur RE*. Jóhann Valur Jóhannsson, Aðalstræti 77a, Patreksfirði (heimahöfn Reykjavík) ⁶¹
- 2004-2018: Höskuldur Guðmundsson, Ísafirði⁶²

6. Heimahöfn: Ísafjörður, Ísafjarðarbær

⁵⁸ Skrá yfir íslensk skip og báta 2000, bls. 286-7

⁵⁹ Jón Björnsson: Íslensk skip, bátar 3 bls. 151-2

⁶⁰ Jón Björnsson: Íslensk skip, bátar 3 bls. 151-2

⁶¹ Skrá yfir íslensk skip og báta 2000, bls. 286-7

⁶² Siglingastofnun/ Samgöngustofa: Skipaskrá 2004-2018

7. Smíðaár: 1941⁶³

8. Hönnuður / yfirsmiður: Þorbergur Ólafsson

9. Smíðastaður: Hvallátur

10. Brúttólestir: 3,15

11. Lengd, breidd og hæð/dýpt í m: 7,55 x 2,33 x 1,00 ⁶⁴

12. Smíðaefni og samsetning skrokk: Fura og eik; súðbyrtur

13. Bátalag: Breiðfirskt

14. Þilfar:

15. Yfirbygging: Stýrishús, hvalbakur/bakki, lúkarskappi

16. Lokuð rými: Messi (?) ...

17. Möstur og seglabúnaður: Framsigla

18. Vél: Marna, árg. 1968, 24,5 hö

19. Siglingatæki og annar búnaður:

20. Notkunarsaga

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum

22. Ástand báts: Gott skv. mynd í skipaskrá Fiskifrétta

23. Upprunaleiki – breytingasaga

24. Viðhald og viðgerðir

1996 (?) fékk Oddmundur RE 287 úreldingarstyrk úr Þróunarstjóði sjávarútvegsins.

Eigandi þá var Kristín Á. Tómasdóttir, Reykjavík.⁶⁵

25. Heimildir:

- Samgöngustofa: Skipaskrá 2004-2018
- Siglingastofnun: Skrá yfir íslensk skip og báta 2000, bls. 286-7
- Jón Björnsson: Íslensk skip, bátar 3, Rvk. 1999, bls. 151-152
- althingi.is. 130. löggjafarþing 2003–2004. Þskj. 1237 — 727. mál (eldri eigandi)
- Fiskifréttir, skipaskrá 3.12. 2016
- mbl.is/200milur/skipaskra/skip/5029/
- Hugsanleg heimild: Höskuldur Guðmundsson, Ísafirði: saga bátsins

Ljósmyndir:

- Fiskifréttir, skipaskrá 3.12. 2016
- emilpall.123.is/2013/06/29/667/104 (Mánaberg ÍS í júní 2013)

26. Varðveislustaða: Aldursfriðaður

27. Almenn umsögn :

Mánaberg er trilla frá árinu 1941, á floti og í góðu standi. Það er þriðji elsti fiskibáturinn á skipaskrá og annar elsti opni vélbáturinn.

⁶³1944 skv. Jóni Björnssyni. Aldur er ekki gefinn upp í Skrá yfir íslensk skip og báta 2000, bls. 286-7

⁶⁴ Siglingastofnun: Skipaskrá

⁶⁵ althingi.is. 130. löggjafarþing



Eljan frá Nesi ÍS 590, á Ísafirði 27. júní 2014. Ljós.: Gunnlaugur Hólm Torfason.

Eljan ÍS 590

1. Skipaskrárnúmer: 5685

2. Tegund: Vélbátur, trilla

3. Hlutverk: Fiskibátur

4. Eigandi: Byggðasafn Vestfjarða

5. Fyrri eigendur:

- 24. apríl 1944: Magnús, Sigurður og Jóhannes Elíassynir, Nesi, Grunnavík.
- 16. júlí 1991: Stefán K. Símonarson og Vilberg Prebensson, Ísafirði.
- 1997: Báturinn er skráður á Ísafirði.⁶⁶
- 2005: Dýrfinna Torfadóttir, Akranesi⁶⁷
- 2012: Guðjón Brjánsson og Dýrfinna Torfadóttir.
- Haustið 2012: Byggðasafn Vestfjarða.⁶⁸

6. Varðveislustaður: Ísafjörður.

7. Smíðaár: 1942⁶⁹

Ítarlegri skráning á Eljunni er í Fornbátaskrá Byggðasafns Vestfjarða, Ísafirði.

⁶⁶ Jón Björnsson: Íslensk skip, bátar 2, bls. 87.

⁶⁷ Skipaskrá Siglingastofnunar 2005

⁶⁸ nedsti.is

⁶⁹ Skv. Skipaskrá Siglingastofnunar 2005 Skv. Jóni Björnssyni er báturinn smíðaður árið 1935 en eigenda ekki getið fyrir en 1944. Ísl. skip. Bátar 2, bls. 87.



Frímann ÍS 166 í september 2015. Ljós.: Jónas Jónsson.

Frímann ÍS 166 (40)

1. Skipaskrárnúmer: 5227

2. Tegund: Opinn vélbátur, trilla

3. Hlutverk: Fiskibátur

4. Eigandi: Hornbanki ehf, Miðhúsum, 801, Selfossi ⁷⁰

5. Fyrri eigendur:

- 1942: Guðfinnur Jakobsson og Jóhannes Jakobsson, Bolungarvík (Guðfinnur smíðaði bátinn)
- 3. júlí 1968: Guðfinnur Jakobsson er einn skráður eigandi
- 1996: Hallgrímur Guðfinnsson, Selfossi, og Guðmundur Karl Guðfinnsson, Mosfellsbæ. Nafni og númeri var ekki breytt.⁷¹
- Árið 2000 er Hallgrímur Guðfinnsson einn skráður eigandi og umdæmisnúmer er ÍS 40 ⁷²
- Árið 2011: Eigendur eru Guðmundur Ketill Guðfinnsson og Hallgrímur Guðfinnsson.⁷³

⁷⁰ Skrá yfir íslensk skip og báta 2000 bls. 214-215

⁷¹ Jón Björnsson: Íslensk skip, bátar 2, Rvk. 1999, bls. 92-93

⁷² Skrá yfir íslensk skip og báta 2000 bls. 214-215

⁷³ aba.is

6. Heimahöfn: Reykjarfjörður, Ströndum ⁷⁴

7. Smíðaár: 1942 (1943)

8. Smiðir: Frímann Haraldsson og Guðfinnur Jakobsson

9. Smíðastaður: Grunnavík, N-Ísafjarðarsýslu⁷⁵

10. Brúttólestir: 3,18

11. Lengd, breidd og hæð/dýpt í m: 8,1 x 2,36 x 0,96 ⁷⁶

12. Smíðaeefni og samsetning skrokks: Fura og eik; súðbyrtur

13. Skrokklag: Framstefni hallar lítlega, bogið

14. Þilfar: Dekkaður (ath.)

15. Yfirbygging: Lúkar og stýrishús, afturbyggður ...

16. Lokuð rými: ?

17. Möstur og seglabúnaður: Mastur er að framan

18. Vél:

- Fyrsta vélin var Wichmann 10 hö
- Árið 1968 er sett í hann 35 ha Lister-vél ⁷⁷
- Þriðja vélin var Mermaid 43 hö árg. 1987 ⁷⁸
- Síðast kom TD-Power Marine

19. Siglingatæki og annar búnaður:

20. Notkunarsaga

Bátinn smíðaði Guðfinnur Jakobsson (1915-2005) til eigin nota og er hann enn í eigu afkomenda hans.

Samkvæmt skipasögu Fiskistofu var Frímann:

1996: Línu- og handfærabátur

1996-2001: Handfærabátur

2001: Krókaaflamarksbátur

2001: Stundaði ekki veiðar síðari hluta árs

2002: Krókaaflamarksbátur

2002: Smábátur með sóknardaga

Á árunum eftir 2002 er hann ekki nefndur hjá Fiskistofu.

2017: Krókaaflamarksleyfi innan fiskveiðilögsögu.⁷⁹

Heimahöfn bátsins árið 2009 er Bolungarvík. Frá 27. janúar 2012 er heimahöfn hans skráð í Reykjavíri og hafa því áætlanir um siglingu hans til Reykjavíjarðar 2009 staðist. Nafn bátsins er það sama og áður en einkennisstafir eru ÍS 166. Stofnað hefur verið eignarhaldsfélag um bátinn og heitir það Geirhólmur ehf. ⁸⁰

⁷⁴ Samgöngustofa: Skipaskrá 2017

⁷⁵ Samgöngustofa: Skipaskrá 2017

⁷⁶ Skrá yfir íslensk skip og báta 2000, bls. 214-215 segir að skráð lengd sé 7,37. Skipaskrá 2017 segir að mesta lengd sé 8,1 m.

⁷⁷ Jón Björnsson nefnir tvær fyrstu vélarnar (Ísl. skip, bátar 2, bls. 92-93).

⁷⁸ Skrá yfir íslensk skip og báta 2000, bls. 214-215

⁷⁹ Fiskistofa. Frímann ÍS 166, skipasaga

⁸⁰ Samgöngustofa: Skipaskrá, aba.is

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum

Guðfinnur Jakobsson og smíði bátsins

Bátasmiðurinn Guðfinnur Jakobsson (1915 - 2005) fæddist og ólst upp í Reykjarfirði á Ströndum og bjó þar á móti foreldrum sínum frá 1948 til ársins 1959 er hann flutti ásamt fjölskyldu sinni til Bolungarvíkur. Meðfram bústörfum í Reykjarfirði stundaði Guðfinnur bátasmiðar. Um tvítugt hóf hann smíði á skektum og hafði lokið smíði á níu slíkum áður en hann yfirgaf Reykjarfjörðinn. Þessir bátar voru tveggja manna för. Einnig smíðaði Guðfinnur tvær 1,5 tonna trillur, 6 til 7 metra langar, á Hornströndum.

Áður en Guðfinnur yfirgaf Reykjarfjörðinn lauk hann smíði á bát, sem Frímann Haraldsson vitavörður í Látravík hafði verið með á stokkunum er hann lést. Búið var að ganga frá sjö umförum bátsins og öðru hverju bandi er Guðfinnur keypti hann af ekkju Frímanns fyrir kr. 1000,-. Veturinn sem í hönd fór notaði Guðfinnur til að hækka bátinn, þar sem hann var í Látravík, um þrjú umför og fullbenda hann. Um vorið slefaði Guðfinnur bátnum til Reykjarfjarðar þar sem hann lauk smíðinni með dekkun hans, frágangi á lúkar og stýrishúsi. Báturinn fékk nafnið Frímann og var sjósettur í apríl 1943. Þrír hestar voru notaðir til að draga hann frá smíðastað til sjávar. Þann 17. júní 1943 gaf Guðfinnur bróður sínum Jóhannesi helminginn í bátnum en Jóhannes mun hafa hjálpað Guðfinni við smíðina.⁸¹

22. Ástand: Virðist gott

23. Upprunaleiki – breytingasaga: Þar er líklega helst að nefna vélaskipti þrisvar.

24. Viðhald og viðgerðir:

Árið 1968 fór fram stórviðgerð á bátnum.⁸²

Upp úr 2010 gerði Hallgrímur, sonur Guðfinns Jakobssonar, mikið við bátinn heima hjá sér að Miðhúsum í Biskupstungum, Árnessýslu. Að því loknu var hann ferjaður með flutningaskipi til Flateyrar. Þar var báturinn sjósettur og sigldi Hallgrímur honum til Bolungarvíkur. Áætlað var að sigla bátnum til Reykjarfjarðar nyrðri þar sem honum var ætlaður staður í framtíðinni. Það mun hafa gengið eftir.⁸³

25. Heimildir um bátinn

- Siglingastofnun: Skrá yfir íslensk skip og báta 2000. Kópav. 2000
- Fiskistofa 2017
- Jón Björnsson: Íslensk skip, bátar 2, Rvk. 1999, bls. 92-93
- *Frímann á faraldsfæti*. Víkari.is Fréttavefur Bolvíkinga, 12.11. 2011.
- aba.is: Guðfinnur Jakobsson, Reykjarfirði (Heimildir aba.is voru Ragnar Jakobsson, Reykjarfirði, og Ásgeir Magnússon, Þambárvöllum Bitrufirði).

Ljósmyndir: emillpall.123.is/blog/record/737833

⁸¹ aba.is

⁸² Jón Björnsson: Íslensk skip, bátar 2

⁸³ aba.is

26. Varðveislustaða: Aldursfriðaður

27. Almenn umsögn:

Opinn vélbátur (trilla) með krókaaflamark.



Frímann ÍS á leið til Miðhúsa í Biskupstungum 12. nóv. 2011 þar sem Hallgrímur Guðfinnsson gerði hann upp.⁸⁴



Frímann ÍS 166 í sept. 2015. Ljós.: Jónas Jónsson.

⁸⁴ Víkari.is 12.11. 2011.



Hvalur 7. Ljós. Snorri Snorrason.

Hvalur 7, RE 377

1. Skipaskrárnúmer: 116

2. Tegund: Vélskip

3. Hlutverk: Hvalveiðiskip

4. Eigandi: Hvalur hf, Miðsandi, Hvalfirði.

5. Fyrri nöfn og eigendur:

- Fyrsti eigandi var hvalveiðifyrirtækið The South Georgia Company, Leith í Skotlandi. Skipið hét þá Southern Wilcox.
- Hvalur hf keypti skipið árið 1961.⁸⁵

6. Varðveislustaður: Í fjörunni við hvalstöðina, Miðsandi, Hvalfirði.

7. Smíðaár: 1945

8. Hönnuður / yfirsmiður

Hvalur 6 og Hvalur 7 eru sennilega smíðaðir eftir sömu teikningu, með örlitlum breytingum þó. Annar þeirra er 5 brúttótonnum stærri (433 á móti 428) og 1,5 m lengri. Breiddin er nákvæmlega sú sama og einnig afl gufuvélanna.

9. Skipasmíðastöð: Smith Dock & Co Ltd, South Banks, Middlesbrough, England ⁸⁶

⁸⁵ Íslenskt sjómannaalmanak 1984 bls. 497, Þórhallur S. Gjöveraa

⁸⁶ Þórhallur S. Gjöveraa

10. Brúttólestir: 427

11. Lengd, breidd og hæð/dýpt í m: 48,31 x 8,42 x 4,92 ⁸⁷

12. Smíðaðefni og samsetning skrokks: stál; hnoðaður

13. Skrokklag: Stefni er beint, hallar fram.

14. Þilfar: Alþiljaður

15. Yfirbygging: Stýrishús, vélarhús

16. Lokuð rými: Vélarúm, lest, eldhús, messi, salerni, lúkar, káetur

17. Möstur og seglabúnaður: Eitt mastur framan til, með útsýnistunnu.

18. Vél: Gufuvél, 2100 hö, árg. 1945 ⁸⁸

19. Siglingatæki og annar búnaður:

20. Notkunarsaga

Southern Wilcox var gerður út til hvalveiða í Suðurrhöfum 1945-1962.

Hvalur 7 var gerður út til hvalveiða frá Miðsandi, Hvalfirði, 1962-1985.

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

Félagsmenn Sea Sheperd samtakanna sökktu skipinu, ásamt Hval 6, í nóvember árið 1986 við Ægisgarð í Reykjavíkurrhöfn með því að losa botnloka. Enginn slasaðist. Árið 2011 voru Hvalur 7 og 6 dregnir upp í fjöru í Hvalfjarðarbotni. Fyrirhugað er að þeir verði þar hluti af hvalveiðisafni. ⁸⁹

22. Ástand: Sæmilegt

23. Upprunaleiki – breytingasaga: Sennilega mjög upprunalegur

24. Viðhald og viðgerðir:

Báturinn fékk ágætt viðhald meðan hann var í notkun. Þegar honum hafði verið sökkt, 1986, var honum lyft upp aftur eins fljótt og unnt var og dælt úr honum. Síðan var lögð áhersla á að hreinsa og þurrka vélarúm, lestar og annað neðan þilja. Að því búnu voru katlarnir kyntir og vélarnar ræstar, sem gekk vel.

Lítið hefur verið gert fyrir bátinn eftir 1986, m.a. vegna þess að ekki var þörf fyrir hann. Hann hafði ekki verið í notkun fyrr á því ári, Hvalur 8 og 9 sáu um veiðarnar þá. Allsherjar hvalveiðibann var síðan sett af Alþjóða hvalveiðiráðinu það sama ár. Íslendingar stunduðu vísindaveiðar til ársins 1989 en þá gekk bannið endanlega í gildi og stóð í 14 ár. Sennilega er fyrirhugað að mála bátinn að utan og ryðverja þegar og ef hvalveiðisafn verður opnað.⁹⁰

25. Heimildir um bátinn

- Íslenskt sjómannaalmanak 1984. Rvk. 1983.
- Wikipedia: Hvalveiðar
- mbl.is/fettir/innlent/2015/11/12/thegar_hvalbatunum_var_sokkt/
- *Verkefni sem varð að leysa*. mbl.is 12.11. 2015
- Þórhallur S. Gjöveraa : thsof.123.is/blog/2016/08/02/752443/
- togarar.123.is/blog/2013/11/10/hval-6-og-hval-7-sokktvi-agisgar-ari-1986/

⁸⁷ Íslenskt sjómannaalmanak 1984 bls. 497,

⁸⁸ Íslenskt sjómannaalmanak 1984 bls. 497,

⁸⁹ *Verkefni sem varð að leysa*. mbl.is 12.11. 2015

⁹⁰ *Verkefni sem varð að leysa*. mbl.is 12.11. 2015

- Jón Björnsson: Íslensk skip 3, Rvk. 1990, bls. 71
 - *Loftur Bjarnason*. Minningarorð. Ægir 15.9. 1974
- Möguleg munnleg heimild: Jón Már Richardsson 8920700

26. Varðveislustaða: Aldursfriðaður

27. Almenn umsögn:

Hvalur 7 er elsti íslenski hvalveiðibáturinn. Líklega er hann einn af elstu hvalveiðibátunum með gufuvél sem til eru í heiminum.



Southern Wilcox, síðar Hvalur 7. Mynd frá Lartex.



Hvalur 6 og 7 mara í hálfu kafi eftir að þeim hafði verið sökkt við Ægisgarð í Reykjavíkurböfn, 1986. Ljósma.: mbl.is/Ólafur K. Magnússon



Hvalur 7 og 6 á Miðsandi. Ljósma.: Viðar Sigurðsson ([flickr.com](https://www.flickr.com/photos/vs1977/)).



Porsteinn PH 115 ex GK 15, á Akureyri 17. ágúst 2013. Ljós.: Sigurbrandur Jakobsson.

Porsteinn PH 115

1. Skipaskrárnúmer: 926

2. Tegund: Vélbátur með þilfari

3. Hlutverk: Fjölveiðiskip; netabátur ⁹¹

4. Eigandi: Önundur ehf, Aðalbraut 41a, Raufarhöfn

5. Fyrri nöfn, umdæmisnúmer og eigendur:

- 11. apríl 1947: *Porsteinn EA 15*, Aðalsteinn Loftsson, Dalvík
- 20. sept. 1956: *Porsteinn GK 15*, Hraðfrystihús Þórkötlustaða hf, Grindavík
- 26. sept. 1972: Önundur Kristjánsson, Vestmannaeyjum, og Jón Einarsson, Raufarhöfn.
- 15. sept. 1973: Önundur Kristjánsson, Raufarhöfn, skráður einn eigandi
- 1988: Báturinn er skráður í Grindavík ⁹²
- 2009: Porsteinn GK 15, skráður í Grindavík. Eigandi: Önundur ehf, Aðalbraut 41a, 675 Raufarhöfn ⁹³

⁹¹ Siglingastofnun: Skipaskrá; Fiskistofa

⁹² Jón Björnsson: Íslensk skip 1, Rvk. 1990, bls. 149

⁹³ Siglingastofnun: Skipaskrá 2009

- 2013: Báturinn er nú skráður sem Þorsteinn ÞH 115; heimahöfn er Raufarhöfn.⁹⁴

6. Heimahöfn: Raufarhöfn (2016)

7. Smíðaár: 1946

8. Hönnuður / yfirsmiður

9. Skipasmíðastöð: O.V. Olssen, Falkenberg, Svíþjóð

10. Brúttólestir: 51,12

11. Lengd, breidd og hæð/dýpt í m: 22,43 x 5,18 x 2,40 ⁹⁵

12. Smíðaeefni og samsetning skrokks: Eik; sléttisúð

13. Skrokklag: Beint stefni, lítið hallandi, sennilega drottningarrass að aftan

14. Þilfar: Alþiljaður

15. Yfirbygging: Stýrishús (afturbyggður), hvalbakur ...

16. Lokuð rými: Vélarúm, lest, eldhús, messi, salerni, lúkar ...

17. Möstur og seglabúnaður: Frammastur með bómu

18. Vél:

- 1950 var sett í hann 215 ha Polar díselvél
- 1960 var sett í hann 280 ha MWM díselvél
- 1985 var sett í hann 375 ha Caterpillar díselvél ⁹⁶

19. Siglingatæki og annar búnaður:

20. Notkunarsaga:

Báturinn var gerður út frá Dalvík fyrstu 9 árin, 1947-56. Næstu 16 árin, 1956-72, var hann gerður út frá Grindavík. Frá árinu 1972 hefur hann verið gerður út frá Raufarhöfn. Hann er enn í útgerð. Árið 2013 var hann kominn með númerið ÞH 115.

Skipasaga Fiskistofu:

1993-1995: Nafn Þorsteinn GK 15. Heimahöfn Grindavík. Skip með aflamark. Eigandi Önundur Kristjánsson. Útgerð Önundur Kristjánsson.

2002: Útgerð er Önundur ehf

2009: Útgerð er G.Ben útgerðarfélag ehf

2009, 1. sept.: Útgerð er aftur Önundur ehf

2013: Hann er nú skráður sem Þorsteinn ÞH 115; heimahöfn er Raufarhöfn. ⁹⁷

2016: Veiðileyfi í gildi. Aflamarksveiðileyfi innan fiskveiðilögsögu.⁹⁸

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

22. Ástand: Gott (gerður út 2014 og sjálfsagt síðan)

23. Upprunaleiki - breytingasaga:

24. Viðhald og viðgerðir:

25. Heimildir um bátinn

- Skrá yfir íslensk skip og báta 2000. Siglingastofnun, Kópav. 2000, bls. 162-3

⁹⁴ Fiskistofa 2017: Þorsteinn ÞH 115, skipasaga

⁹⁵ Skrá yfir íslensk skip og báta 2000 bls. 162-3

⁹⁶ Jón Björnsson Íslensk skip 1, bls. 149

⁹⁷ Fiskistofa 2017: Þorsteinn ÞH 115, skipasaga

⁹⁸ Fiskistofa 2017: Þorsteinn ÞH 115

- Siglingatofnun: Skipaskrá 2009
- Samgöngustofa: Skipaskrá 2017
- Fiskistofa 2017
- Jón Björnsson: Íslensk skip 1, Rvk. 1990, bls. 149
- 640.is: „Þorsteinn með tæp 15 tonn í netin.“ 26.2. 2016
- skoger.123
- mbl.is/200milur/skipaskra/skip/926

Ljósmyndir:

- skoger.123.is/blog/2014/01/28/orsteinn-h-115---myndasyrpa/
- thorgeirbald.123.is: mynd af skipinu í slipp 4. sept. 2016, nýmálaður. Kominn á flot 13.9.

26. Varðveislustaða: Aldursfriðaður

27. Almenn umsögn:

Einn elsti þilfarsbátur landsins sem enn er gerður út. Einn margra Svíþjóðarbáta sem keyptir voru til landsins stuttu eftir seinni heimsstyrjöldina.



Þorsteinn PH 115 í slipp 4. sept. 2016. Ljós.: Þorgeir Bald.



Hvalur 6. Ljós. Haukur Snorrason.

Hvalur 6, RE 376

1. **Skipaskrárnúmer:** 115
2. **Tegund:** Vélbátur
3. **Hlutverk:** Hvalveiðibátur
4. **Eigandi:** Hvalur hf, Miðsandi, Hvalfirði.
5. **Fyrri nöfn, umdæmisnúmer og eigendur:** Etv. sá sami og átt hafði Hval 7
6. **Varðveislustaður:** Í fjörunni í Hvalfjarðarbotni
7. **Smíðaár:** 1946
8. **Hönnuður / yfirsmiður**
9. **Skipasmíðastöð:** Smith Doch & Co Ltd, South Banks, Middlesbrough, England ⁹⁹
10. **Brúttólestir:** 434
11. **Lengd, breidd og hæð/dýpt í m:** 46,94 x 8,42 x 4,91 ¹⁰⁰

Hvalur 6 og Hvalur 7 eru sennilega smíðaðir eftir sömu teikningu, með undantekningum þó. Annar þeirra er 5 brúttólestum stærri (433 á móti 428) og 1,5 m lengri. Breiddin er nákvæmlega sú sama og einnig afl gufuvélanna.

12. **Smíðaeefni og samsetning skrokk:** Stál; hnoðaðir járnboltar (?)

⁹⁹ Skrá yfir íslensk skip og báta 2000 s. 80

¹⁰⁰ Skrá yfir íslensk skip og báta 2000 s. 80

13. Skrokklag:

14. Þilfar: Alþilja

15. Yfirbygging: Stýrishús, vélarhús

16. Lokuð rými: Vélarúm, lest, eldhús, messi, salerni, lúkar, káetur

17. Möstur og seglabúnaður: Frammastur með útsýnistunnu

18. Vél: 3 þjöppu gufuvél, 2103 hö ¹⁰¹

19. Siglingatæki og annar búnaður: ...

20. Notkunarsaga

Hvalur 6 var smíðaður ári seinna en Hvalur 7 og keyptur til Íslands um sama leyti. Hann var gerður út til hvalveiða í Suðurlhöfum á vegum breskra aðila á árunum 1946-1961. Frá 1962 til 1985 var hann gerður út frá Miðsandi, Hvalfirði. Skráð heimahöfn var Reykjavík.

Hval 6 var sökkt árið 1986, eins og Hval 7. Í ágúst 2011 dró Magni Hval 6 og 7 upp í Hvalfjörð á stórstraumsflóði. Þar var þeim lagt í fjöru skammt frá hvalstöðinni, sitja þeir þar stöðugir á klöpp. Um 100 tonnum af vatni var dælt í hvorn bát og þeir tengdir við hitaveitu og rafmagn. Fyrirhugað er að þeir verði hluti af hvalveiðisafni.¹⁰²

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum

Tveir félagsmenn Sea Sheperd samtakanna sökktu skipinu árið 1986 í Reykjavíkurböfn, losuðu botnloka. Enginn slasaðist.¹⁰³

22. Ástand: Sæmilegt

23. Upprunaleiki – breytingasaga: Hann er sennilega lítið breyttur.

24. Viðhald og viðgerðir

Báturinn fékk gott viðhald meðan hann var í notkun. Þegar honum var sökkt, 1986, var honum lyft upp aftur eins fljótt og mögulegt var og dælt úr honum. Síðan var lögð áhersla á að hreinsa og þurrka upp vélarúm, lestir og annars staðar neðan þilja. Þá voru katlarnir kyntir og vélarnar ræstar, sem gekk vel.

Sennilega hefur mjög lítið verið gert fyrir bátinn eftir 1986, m.a. vegna þess að hvalveiðibann var í gildi í 14 ár þar á eftir, frá 1989. Trúlega er fyrirhugað að mála hann og ryðverja þegar og ef hvalveiðisafn verður opnað.¹⁰⁴

25. Heimildir um bátinn

- Siglingastofnun: Skrá yfir íslensk skip og báta 2000. Kópavogur 2000, bls. 80
- mbl.is/fettir/innlent/2015/11/12/thegar_hvalbatunum_var_sokkt/
- thsof.123.is/blog/2016/08/02/752443/
- togarar.123.is/blog/2013/11/10/hval-6-og-hval-7-sokktvi-agisgar-ari-1986
- Jón Björnsson: Íslensk skip 3, Rvk. 1990, bls. 70.
- Loftur Bjarnason útgerðarmaður, forstjóri Hvals hf, minningargrein í tímaritinu Ægi, 15.9. 1974.

¹⁰¹ Skrá yfir íslensk skip og báta 2000 s. 80

¹⁰² Verkefni sem varð að leysa. mbl.is

¹⁰³ Verkefni sem varð að leysa. mbl.is

¹⁰⁴ Verkefni sem varð að leysa. mbl.is

- Wikipedia júní 2017: Whaling in Iceland, 14 bls.
- *Verkefni sem varð að leysa*. mbl.is 12.11. 2015

Möguleg munnleg heimild: Jón Már Richardsson 8920700

26. Varðveislustaða: Aldursfriðaður

27. Almenn umsögn:

Hann er annað tveggja hvalveiðiskipa sem eru aldursfriðuð. Þau eru einu skipin á skipaskrá með gufuvél.



Hvalur 6 og 7 dregnir frá Reykjavík inn í Hvalfjarðarbotn.



Hvalur 6 og 7 í fjörunni í Hvalfjarðarbotni. Hvalur 6 er fjær. Ljós. HMS



Haki RE þar sem hann stóð í nokkur ár til 2016, við Mýrargötu í Reykjavík.

Haki RE

1. Skipaskrárnúmer: 539

2. Tegund: Vélbátur

3. Hlutverk: Dráttarbátur, lóðsbátur, tollbátur

4. Eigandi: Gunnar Stefán Richter, Hafnarfirði ¹⁰⁵

5. Fyrri nöfn og eigendur:

- 1947-1950: Vantar upplýsingar um hver átti hann
- 12. okt. 1950: Reykjavíkurhöfn kaupir hann ¹⁰⁶
- 1984: Enn í eigu Reykjavíkurhafnar, með sama nafni ¹⁰⁷
- 1988: Hann heitir Haki II. Nýr Haki I hafði verið smíðaður í Hollandi 1982, fluttur til landsins 1987 ¹⁰⁸
- 1989: Báturinn er seldur til Grindavíkur, heitir þar Villi GK / Haki II; eigandi Grindavíkurhöfn ¹⁰⁹
- 2008: Báturinn er lagt. ¹¹⁰

6. Varðveislustaður: Korngarðar, Reykjavík, innandyra

Sjá nánar um Haka í Bátaskrá Borgarsögusafns Reykjavíkur

¹⁰⁵ Samgöngustofa: Skipaskrá 2016

¹⁰⁶ Jón Björnsson: Íslensk skip 3 bls. 57

¹⁰⁷ Íslenskt sjómannaalmanak 1984

¹⁰⁸ Íslenskt sjómannaalmanak 1993 bls. 515; Skrá yfir íslensk skip og báta 2000 bls. 66

¹⁰⁹ Jón Björnsson: Íslensk skip 5 bls. 59; Skrá yfir íslensk skip og báta 2000 bls. 156

¹¹⁰ Þórhallur S. Gjöveraa <http://www.thsof.123.is>



Hvalur 8 á siglingu með hvali við síðu. Ljós. Einar Ásgeirsson

Hvalur 8, RE 388

1. Skipaskrárnúmer: 117
2. Tegund: Vélskip
3. Hlutverk: Hvalveiðibátur
4. Eigandi: Hvalur hf, Miðsandi, Hvalfirði.
5. Fyrri nöfn, umdæmisnúmer og eigendur:
 - Fyrri nafn: Cos VIII. Upplýsingar vantar um fyrsta eiganda ¹¹¹
 - Hvalur hf, Hafnarfirði, hefur verið eigandi frá 6. júlí 1962 ¹¹²
6. Heimahöfn: Reykjavík
7. Smíðaár: 1948
8. Hönnuður / yfirsmiður
9. Skipasmíðastöð: Kaldnes Mek. Verksted, Trönsberg, Noregur
10. Brúttólestir: 481
11. Mesta lengd, breidd og hæð/dýpt í m: 48,16 x 8,88 x 5,2 ¹¹³
12. Smíðaeefni og samsetning skrokk: Stál; hnoðaðir járnboltar

¹¹¹ Skrá yfir íslensk skip og báta 2000 bls. 80

¹¹² Jón Björnsson: Íslensk skip 3, bls. 71

¹¹³ Skrá yfir íslensk skip og báta 2000 bls. 80

13. Skrokklag:

14. Þilfar: Alþilja

15. Yfirbygging: Stýrishús, vélarhús

16. Lokuð rými: Vélarúm, lest, eldhús, messi, salerni, lúkar, káetur

17. Möstur og seglabúnaður: Frammastur með útsýnistunnu

18. Vél: 3 þjöppu gufuvél, 1802 hö ¹¹⁴

19. Siglingatæki og annar búnaður:

20. Notkunarsaga:

Hvalur 8 var gerður út til hvalveiða í Suðurhöfum á vegum breskra aðila framan af. Hvalur hf keypti bátinn árið 1962 og gerði hann út til hvalveiða til 1989. Það ár var sett hvalveiðibann á íslensk skip og var honum lagt í um 14 ár þess vegna. Þegar banninu var aflétt var hann aftur gerður út til hvalveiða í nokkur ár. Stórhvalaveiðum Íslendinga er enn haldið áfram, 2018, en óljóst um framhaldið, m.a vegna erfðleika á mörkuðum í Japan og að hvalveiðar eru umdeildar.

Alþjóða hvalveiðiráðið var stofnað 1946 til að hafa stjórn á hvalveiðum á heimsvísu. Árið 1986 bannaði ráðið allar hvalveiðar í atvinnuskyni en harðar deilur stóðu um það. Undanþága frá því var veitt vegna svokallaðra vísindaveiða og einnig vegna veiða frumbyggja. Nokkrar þjóðir stunduðu hvalveiðar áfram. Norðmenn höfðu uppi fyrirvara við samþykkt bannsins og voru því ekki bundnir af því. Þeir hófu veiðar í atvinnuskyni á ný árið 1993.

Ólíkt Noregi setti Ísland engan fyrirvara við bannið þegar það var sett og fram til 1989 stunduðu Íslendingar þó nokkrar vísindaveiðar. Þegar ljóst varð að ráðið var ekki á því að leyfa takmarkaðar veiðar í atvinnuskyni gekk Ísland úr því í mótmælaskyni. Landið gekk þó aftur í ráðið árið 2002 en þá með fyrirvara varðandi bannið sem andstæðingar hvalveiða í ráðinu töldu ólöglegan. Vísindaveiðar hófust aftur 2003.

Íslendingar hófu hvalveiðar í atvinnuskyni á ný árið 2006. Á hverju ári mátti nú veiða 300 hvali, 150 langreyðar og 150 hrefnur, og færa mátti 25% kvótans milli ára. Þess má geta að langreyður er á lista IUCN (International Union for Conservation of Nature) yfir dýr í útrýmingarhættu.¹¹⁵

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

22. Ástand: Gott

23. Upprunaleiki – breytingasaga: Sennilega að mestu óbreyttur.

24. Viðhald og viðgerðir: Almenn viðhald hefur verið gott

25. Heimildir um bátinn

- Samgöngustofa: Skipaskrá 2016
- thsof.123.is: ljósmyndir í slipp 16.2. 2016
- fiskifrettir.is/skipaskra/2183/
- Jón Björnsson: Íslensk skip 3, Rvk. 2000, bls. 71.
- Wikipedia 15. júní 2017: Hvalveiðar

¹¹⁴ Skrá yfir íslensk skip og báta 2000, bls. 81.

¹¹⁵ Wikipedia 15. júní 2017

Möguleg munnleg heimild: Jón Már 8920700

26. Varðveislustaða: Aldursfriðaður

27. Almenn umsögn:

Hvalur 8 er eina hvalveiðiskipið sem er aldursfriðað og í góðu standi. Hvalur 8 og 9 eru einu dísilknúnu gufuskipin í íslenska flotanum. Oft er bent á að varðveita þurfi einn hvalveiðibát að minnsta kosti en að líkindum verða það Hvalur 6 og 7.



Hvalur 8 með hval. Ljós. Green Peace



Hvalskurður í Hvalfirði. Mynd: Fiskifréttir.



Sigurbjörg Þorsteins BA 165, síðar Jökull Óðinn KÓ 111, í Reykjavík. Mynd fengin af Google. Ljós. ókunnur.¹¹⁶

Jökull Óðinn KÓ 111

1. Skipaskrárnúmer: 626

2. Tegund báts: Vélbátur

3. Hlutverk báts: Fiskibátur

4. Eigandi: Guðmundur Tryggvi Ásbergsson

5. Fyrri nöfn, umdæmisnúmer og eigendur:

- 1949: Guðbjörg NK 74; eigandi Ríkissjóður Íslands
- 1949: Eigandi Arnar hf, Neskaupstað
- 1957: Stjarni SH 115; eigandi Gígjateinn hf, Rifi, Snæfellsnessýslu
- 1960: Jökull RE 352; eigandi Pétur Stefánsson, Reykjavík
- 1970: Jökull VE 15; Guðjón Ólafur Guðmundsson og Hafsteinn Már Sigurðsson, Vmeyjum
- 1972: Skráðir eigendur voru Hafsteinn Sigurðsson og Eiður Marinósson, Vestmannaeyjum
- 1977: Skráður eigandi var Hafsteinn Sigurðsson, Vestmannaeyjum
- 1988: Báturinn er skráður í Vestmannaeyjum.¹¹⁷
- 2000: Báturinn heitir Sigurbjörg Þorsteins BA 165, eigandi Pétursvör ehf, Bíldudal¹¹⁸

6. Varðveislustaður / heimahöfn: Kópavogur

¹¹⁶ Mynd fengin hjá emilpall.123.is/blog/2014/10/31

¹¹⁷ Jón Björnsson Íslensk skip 2 bls. 168

¹¹⁸ Skrá yfir íslensk skip og báta 2000 bls. 124

7. Smíðaár: 1948

8. Hönnuður / yfirsmiður

9. Smíðastaður: Dráttarbraut Neskaupstaðar

10. Brúttórúmllestir: 34,87

11. Lengd, breidd og hæð/dýpt í m: 19,25 x 4,58 x 2,19

12. Smíðaeefni og samsetning skrokks: Eik; sléttsúð

13. Skrokklag: Framstefni beint, lítillaga hallandi.

14. Þilför: Alþiljaður

15. Yfirbygging: Stýrishús (afturbyggður)

16. Lokuð rými: Vélarúm, lest, eldhús, messi, lúkar

17. Möstur og seglabúnaður: Framsigla, bóma

18. Vél

- 1948: Delta dísel 160 hö

- 1952: Hundested dísel 150 hö

- 1958: GM dísel 240 hö

- 1973: GM dísel 340 hö ¹¹⁹

19. Siglingaæki og annar búnaður

Stýrisbúnaður, siglingatæki, fjarskiptatæki, eldhústæki

20. Notkunarsaga

Jökull Óðinn var gerður út í meira en hálfa öld frá ýmsum stöðum, eins og eigendasagan sýnir, fyrsta áratuginn frá Neskaupstað, síðustu þrjá áratugi 20. aldarinnar frá Vestmannaeyjum. Hann gekk undir ýmsum nöfnum.

Árið 2009 var báturinn kominn á land, í geymsluport við Fiskislóð á Grandagarði, Reykjavík, og var þar í nokkur ár. Þá var búið að fjarlægja stýrishús og hreinsa af dekkinu og að sögn stóð til að breyta honum í skútu. Geymsluportið var tæmt í september 2016. Spurning er hvort báturinn var þá fluttur annað eða fargað. Hann var enn á skipaskrá 1. janúar 2017.

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum

22. Ástand báts: Slæmt

23. Upprunaleiki – breytingasaga: Aðeins skrokkurinn er eftir.

24. Viðhald og viðgerðir ?

25. Heimildir

- Samgöngustofa: Skipaskrá

- Skrá yfir íslensk skip og báta 2000. Siglingastofnun, Kópav. 2000, bls. 124

- Fiskistofa

- Jón Björnsson: Íslensk skip 2, Rvk. 1990, bls. 168

- emilpall.123.is/blog/2014/10/31/sigurbjorg-orsteins-ba-165-jokull-oinn-ko-111/

Möguleg munnleg heimild: Guðmundur Tryggvi Ásbergsson, Langagerði 48, Rvk.

¹¹⁹ Jón Björnsson Íslensk skip 2 s. 168

26. Varðveislustaða: Aldursfriðaður

27. Almenn umsögn:

Staða bátsins er óljós. Árið 2009 var búið að taka af honum stýrishúsið, mastur og annað á dekki. Hann var á skipaskrá 1. janúar 2017.¹²⁰ Ef til vill hefur honum verið fargað síðan.



Myndir af Jökli Óðni í árslok 2009. Ljós. Emil Páll

¹²⁰ Samgöngustofa: Skipaskrá 2017 s. 105



Stýrishúsið af Jökli Óðni KÓ 111, í Reykjavík. Ljós. Sigurlaugur, 19. des. 2009



Mars EA. Ljós.: Björgvin Baldursson.

Mars EA

1. **Skipaskrárnúmer:** 6926
2. **Tegund:** Opinn vélbátur (trilla)
3. **Hlutverk:** Fiskibátur; skemmtiskip.
4. **Eigandi:** Jón Þór Brynjarsson, Brekkuhúsi 3a, Akureyri ¹²¹

5. Fyrri nöfn, umdæmisnúmer og eigendur:

- 1949-1986: Báturinn er óskráður.
- 1986, 7. maí: Jóhanna BA 152. Eigandi Torfi Steinsson, Stóra-Krossholti, Barðastrandarhreppi ¹²²
- 1990, 23. apríl: Fönix BA 70. Seldur Gunnari Guðmundssyni Skjaldvararfossi, Barðastrandarsýslu.
- 1977: Báturinn er skráður á Barðaströnd.¹²³
- Gumbur GK 882. Í skipaskrá á Sax.is er báturinn skráður með heimahöfn í Vogum, eigandi Gunnar Guðmundsson.
- 2000: Eigandi er Sigtryggur Eyþórsson Reykjavík ¹²⁴
- 2002: Bátinum er breytt í skemmtibát.

¹²¹ Samgöngustofa: Skipaskrá 2016

¹²² Heimasíða Fiskifrétta 16. 12. 2014

¹²³ Jón Björnsson: Íslensk skip, bátar 1, bls. 62.

¹²⁴ Skrá yfir íslensk skip og báta 2000 bls. 228

- 2014: Leifur EA. Eigandi Kristján Guðmundur Sveinsson, með heimahöfn á Hjalteyri, Eyjafirði.¹²⁵
- 2016: Báturinn heitir Mars EA, eigandi er Jón Þór Brynjarsson.¹²⁶

6. Heimahöfn: Akureyri

7. Smíðaár: 1949

8. Hönnuður / yfirsmiður

9. Skipasmíðastöð: Bítalón hf, Hafnafirði¹²⁷

10. Brúttólestir: 1,92

11. Lengd, breidd og hæð/dýpt: 6,93 x 2,01 x 0,87¹²⁸

12. Smíðaeefni og samsetning skrokks: Fura og eik; súðbyrtur

13. Skrokklag: Framstefni beint, hallar lítið, afturstefni kúlulaga (drottningarrass) ath.

14. Þilfar:

15. Yfirbygging: Stýrishús (afturbyggður fyrir 2002; frambyggður eftir 2002)¹²⁹

16. Lokuð rými:

17. Möstur og seglabúnaður: Var fyrir 2002 með grannt mastur framarlega.

18. Vél:

- Ekki er vitað um upphaflega vél eða hvort hann var vélarlaus til að byrja með
- 1986: Hann er skráður með Bukh-vél, 24 hö¹³⁰

19. Siglingatæki og annar búnaður: ...

20. Notkunarsaga báts: Báturinn var lengst af fiskibátur en skemmtibátur síðan 2002

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum

22. Ástand: Gott

23. Upprunaleiki – breytingasaga

Upphaflega var hann opinn; með bakka eftir 2002 (ath.)

Honum var breytt úr fiskibát í skemmtibát 2002. Þá fær hann nýtt stýrishús, verður frambyggður og með bakka. Á mynd árið 2016 lítur hann út eins og nýr. Stýrishúsið er með óvenju stórum gluggum.¹³¹

24. Viðhald og viðgerðir

25. Heimildir:

- Samgöngustofa: Skipaskrá 2016
- Skrá yfir íslensk skip og báta 2000, Siglingastofnun Kópav. 2000, bls. 228
- Fiskistofa
- mbl.is/200milur/skipaskra/skip/6926/
- Heimasíða Fiskifrétta 16.12. 2014
- Jón Björnsson: Íslensk skip, bátar 1, Rvk. 1999, bls. 62

¹²⁵ Heimasíða Fiskifrétta 16.12. 2014

¹²⁶ Samgöngustofa. Skipaskrá 2016. mbl.is/200milur

¹²⁷ Heimasíða Fiskifrétta 16.12. 2014.

¹²⁸ Samgöngustofa. Skipaskrá 2016. mbl.is/200milur; Skrá yfir íslensk skip og báta 2000 s. 228

¹²⁹ Sbr. meðfylgjandi ljósmyndir af bátnum.

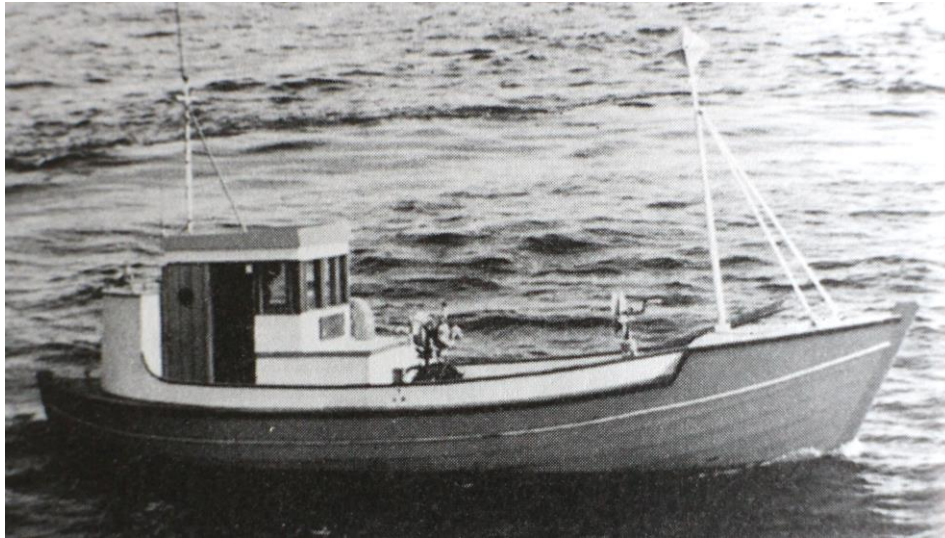
¹³⁰ Samgöngustofa: Skipaskrá 2016. mbl.is/200milur

¹³¹ Samgöngustofa: Skipaskrá 2016. mbl.is/200milur

26. Varðveislustaða: Aldursfriðaður

27. Almenn umsögn:

Bátalónsbátur frá 1949. Var breytt úr fiskibát í skemmtibát 2002 og miklar breytingar gerðar á honum þá, sbr. myndir hér fyrir neðan.



Mars EA fyrir breytinguna árið 2002. Hann er hér afturbyggður.¹³²



Mars EA eftir breytinguna, árið 2014. Hann hét þá Leifur EA.

¹³² Jón Björnsson: Íslensk skip, bátar 1, bls. 62.



Svalan SH 92. Ljós: Jón Björnsson.¹³³

Svalan SH 92

1. **Skipaskrárnúmer:** 5881
2. **Tegund:** Opinn vélbátur
3. **Hlutverk:** Fiskibátur
4. **Eigandi:** Lárus Franz Hallfreðsson, Ögri, 340 Stykkishólmi¹³⁴
5. **Fyrri nöfn, umdæmisnúmer og eigendur**
 - 1949-1978: Ekki er getið um eigendur
 - 1978, 19. apríl: Lárus Guðmundsson og sonur hans, Hallfreður Björgvin Lárusson, Stykkishólmi
 - 1990, 16. maí: Erla Dagmar Lárusdóttir og Lárus Hallfreðsson, Stykkishólmi
 - 1997: Enn skráður í Stykkishólmi¹³⁵
6. **Heimahöfn:** Stykkishólmur (2016)¹³⁶
7. **Smíðaaár:** 1949
8. **Hönnuður / yfirsmiður**
9. **Smíðastaður:** Hella á Selströnd, Steingrímsfirði, Strandasýslu
10. **Brúttólestir:** 2,06
11. **Lengd, breidd og hæð/dýpt í m:** 6,62 x 2,17 x 0,8¹³⁷
12. **Smíðaeefni og samsetning skrokks:** Fura og eik; súðbyrt
13. **Skrokklag:**
14. **Pilfar:** Ekkert

¹³³ Jón Björnsson: Íslensk skip, bátar 3, bls. 178

¹³⁴ Samgöngustofa: Skipaskrá 2016. Fiskifrættir.is 5.12. 2016

¹³⁵ Jón Björnsson: Íslensk skip, bátar 3, bls. 178

¹³⁶ Samgöngustofa: Skipaskrá 2016. Fiskifrættir.is 5.12. 2016

¹³⁷ Samgöngustofa: Skipaskrá 2017; Skrá yfir íslensk skip og báta 2000 bls. 318

15. Yfirbygging: Stýrishús

16. Lokuð rými:

17. Möstur og seglabúnaður:

18. Vél:

- 2000: Lister, árg. 1961, 20 hö ¹³⁸

19. Fjarskiptatæki og annar búnaður:

20. Notkunarsaga:

Hallfreður Björgvin Lárusson (1938-2014) var skráður fyrir bátnum á árunum 1978-1990. Hann sinnti ýmsum störfum í Stykkishólmi og gerði út bát sinn á grásleppuveiðar í fjölmörg ár.¹³⁹ Svalan var einnig gerð út á skak, sennilega frá upphafi.

21. Sögulegir atburðir, persónur og staðir tengd bátnum:

Barnabókin *Going fishing*, útg. 2005, er tileinkuð Hallfreði Lárussyni og fjallar líklega um veiðitúr með Svölunni.

22. Ástand:

23. Upprunaleiki – breytingasaga: ?

24. Viðhald og viðgerðir

25. Heimildir um bátinn:

- Samgöngustofa: Skipaskrá 2016
- Siglingastofnun: Skrá yfir íslensk skip og báta 2000, bls. 318
- Fiskistofa
- Jón Björnsson: Íslensk skip, bátar 3, Rvk. 1999, bls. 178
- Skipaskrá. fiskifrættir.is 5.12. 2016
- Þeir fiska sem róa. Smábátaútgætt á Íslandi. Rvk. 2002
- Hallfreður Björgvin Lárusson, Minningargrein. Morgunbl. 25.4. 2014

26. Varðveislustaða: Aldursfriðaður

27. Almenn umsögn:

Einn af sex opnum vélbátum frá fyrri hluta 20. aldar sem eru á skipaskrá og einn af þeim upprunalegustu. Hann er einn af fjórum sem ekki hefur verið breytt verulega. Hann er einn af etv. þremur sem hafa upprunalega viði. ¹⁴⁰



Hallfreður Lárusson

¹³⁸ Samgöngustofa: Skipaskrá 2016

¹³⁹ Hallfreður Björgvin Lárusson, Minningargrein.

¹⁴⁰ Nær ekkert er eftir af upprunalegum viðum í Hönnu ST og Mánabergi ÍS og Mars EA var breytt í skemmtibát.