

November 2011

Mentanarsögulig skip



Álit um verndar- og stuðulsskipan til
mentanarsögulig skip



MENTAMÁLARÁÐIÐ

Innihald

Til landsstýrismannin.....	3
Tilmælið samanumtikið.....	4
Maritimur mentanararvur.....	5
Varðveitingarskipan higartil.....	6
Verndarskipanir í grannalondunum.....	9
Varðveitingarstøða.....	11
Felagið Føroysk Træseglskip.....	11
Onnur varðveitingaráttøk.....	12
Eldri skip í føroyska flotanum.....	12
Ein føroysk verndar- og stuðulsskipan.....	14
Hvat kann stuðul verða veittur til?.....	15
Meting av kostnaði.....	16
Ymsar viðmerkingar.....	18
Tilmæli.....	20
Lóg.....	20
Kunngerð.....	21

Á permuni Westward Ho.

Mynd: Føroysk Træseglskip

Mentanarsøgulig skip

Álit um verndar- og stuðulsskipan
til mentanarsøgulig skip

Mentamálaráðið
Hoyvíksvegur 72
FO-100 Tórshavn

tel +298 306500
www.mmr.fo

November 2011

Til landsstýrismannin í mentamálum

Á fundi í Mentamálaráðnum 11. august 2011 setti Helena Dam á Neystabø, landsstýriskvinna, eina nevnd at skriva álit um stuðulsskipan í sambandi við varðveiting av skipum. Nevndin varð mannað við umboðum fyri mentanararvsmyndugleikarnar, áhugafeløg, sum virka fyri varðveiting av gomlum skipum, og ánarum av gomlum skipum, sum høvdu boðað frá áhuga at luttaka í nevndararbeiðinum.

Arbeiðssetningurin hjá nevndini var soljóðandi:

- at orða uppskot um skipan, sum kann stuðla varðveiting av skipum, ið hava mentanarsøguligan týdning fyri Føroyar
- at kanna, hvussu ein tílík skipan kann verða umsitin
- at meta um kostnaðin av tiltøkum, sum verða skotin upp

Ynski landsstýriskvinnunnar var, at nevndin við hesum arbeiðssetningi fekk til vega eitt grundarlag fyri at tryggja vernd og varðveiting av í øllum førum einum parti av okkara skipum, og at vit við hesum grundarlagi fáa eina semju um, at vit í Føroyum ynskja, at hesi skip verða varðveitt sum mentanararvur, og at neyðugt er við ávísari figging frá almennari síðu, um hetta skal eydnast. Heitt varð á nevndina um gjørligt at lata inn álit í málinum áðrenn árslok 2011.

Nevndin hevur havt 8 fundir og komið er fram til hetta álit, sum nú verður latið landsstýrismanninum.

Tórshavn, tann 29. november 2011

Guðmundur K. Jacobsen
(Johanna)

Hans Eli Hansen
(Dragin)

Jógvan Ravnsfjall
(Nólsoyar Páll)

Jens Marius Poulsen
(Westward Ho)

Tummas í Garði
(Amadeus)

Armgarð Weihe, skrivari í nevndini
Mentamálaráðið

Kári í Garði
(Dúgván)

Andras Mortensen, formaður í nevndini
Søvn Landsins

Tilmælið samanumtikið

Mælt verður til,

- at ein skipan, sum kann stuðla varðveiting av siglingarførum skipum, ið hava mentanarsøguligan týðning fyri Føroyar, verður grundað í eini lögtingslóg um mentanarsøgulig skip
- at landsstýrismaðurin í mentamálum við heimild í nevndu lóg ger kunngerð um umsiting av eini verndar- og stuðulsskipan fyri mentanarsøgulig skip
- at stuðulsskipanin verður sundurgreinað í eina skipan, har søkjast kann um stuðul til umvælingarverkætlanir, og eina skipan, har søkjast kann um stuðul til ávísar rakstrarútreiðslur
- at játtaðar verða 1,5 mió. kr í stuðulsjáttan til endamálið árliga
- at játtaðar verða 500.000 kr í rakstrarjáttan til endamálið árliga
- at verndar- og stuðulsskipanin verður umsitin av landsantikvarinum vegna landsstýrismannin í mentamálum



Fiskikapping við Draganum. Mynd: Føroysk Træseglskip

Maritimur mentanararvur

Nær hevur eitt skip mentanarsøguligan týðning fyri Føroyar? Hetta er ein spurningur, sum arbeiðssetningurin omanfyri reisir, og svarið er, sagt úr museumsfakligum sjónarhorni, at tað hevur tað, um tað sum søgulig leivd umboðar eitt mentanarsøguligt tíðarskeið í føroysku skipasøguni.

Um vit lata hetta svar verða útgangsstøðið fyri viðgerðini av arbeiðssetninginum, ber eisini til at vísa á, hvørji skipasløg í føroyska skipaflotanum, síðan fríhandilsskipan varð sett í verk í Føroyum í 1856, kunnu metast at hava serligt mentanarsøguligt virði. Tí í grundini hava sløginu ikki verið so mong, hóast summi før vóru meira sermerkt enn onnur.

Tey fyrstu o.u. 55 árinu, eftir at fríhandilsskipan varð fingin í lag í 1856, vóru í høvuðsheitum trý skipasløg, nevniliga sluppur, hvalabátar og so motordeksbátar, sum føroyingar sjálvir smíðaðu, ”Motorar” ella tað, sum summi nú eru farin at rópa ”sluppungar”. Tann fyrsta sluppurin kom í 1872, og fleiri skip vórðu keypt í árunum, sum komu. Í 1882 vóru sluppurnar 22 í tali, síðan var eitt fall til 14 í 1890, men so kom verulig gongd á. 10 ár seinni vóru sluppurnar 90, og í 1907 vóru yvir 140 skip í føroyska flotanum. 32 ár seinni, í 1939, var skipatalið komið upp á 162 før við miðaltonnagu upp á 104 tons.

Teir eyðkendu føroysku motordeksbátarnar varð farið at smíða beint eftir 1900, og hetta skipaslagið var framvegis í framleiðslu o.u. 1940. Hvalabátarnir, sum vóru á útlenskum hondum, hoyrdu til hvalastøðirnar, sum í byrjanini av 20. øld vóru 7 í tali. Í tíðini 1908-09, tá ið hvalaveiðan var mest, vóru 17 hvalabátar í rakstri um somu tíð.

Í árunum rundan um 1930 kom broyting í flotan. Talið av skipum fall nakað, men tonnagan gjørdist størri. Hetta hekk saman við, at mann síðst í 1920-unum var farin at royna tær grønlensku leiðirnar, og tað hevði við sær, at motorar vórðu settir í tær gomlu sluppurnar, og annars, at flotin varð endurnýggjaður við størri skipum, nevniliga skonnartum, sum vórðu keyptar ella bygdar uttanlands, fyri ein part í Danmark og fyri ein part í Frankríki.

Tann fyrsti trolarin varð keyptur til Føroya í 1911, men ikki fyrr enn í 1930-unum fór trolaraflotin at vaxa. Í 1938 vóru 10 damptrólarar í Føroyum, og samlaða tonnagan var 3113 BRT.

Eftir seinna heimsbardaga fór aftur fram endurnýggjan av flotanum. Bara í 1946 komu 57 nýggj skip, og í 1947 36 afturat. Hetta vóru fyri ein part deksfør, bygd í Danmark og Svøríki, fyri ein part motortrolarar, bygdar í Onglandi, og fyri ein part brúktir trolarar, keyptir úr Onglandi og Íslandi.

Móti endanum av 1950-unum kom so eitt nýtt slag av fiskiskipum, nevniliga stállínuskipini, og saman við gomlu sluppunum, sum nú nógvar vórðu riggaðar um til sildafiskiskap, og teimum gomlu motorbátunum og skonnartunum, vóru hesi skip tann føroyski flotin fram til o.u. 1970.

Umframt hvalabátar og fiskiskip vóru so eisini farmaskip og samferðsluskip ella ferjur. Hesi vóru eisini í fleiri frábrigdum, t.d. sum deksfør og motorskip úr stáli, ja enntá gamlir bretskir minustrúkarar úr 2. heimsbardaga.

Um vit skuldu fylgt gongdini í norðurlensku grannalondunum í hugsjónunum um vernd av mentanararvi, vóru tað dømi um hesi skipasløg, sum vit við støði í søguligum viðurskiftum skuldu havt lagt herðslu á at varðveita. Vit hava næstan eitt fullfíggað yvirlit yvir skipasløgini, ið hava verið brúkt í yngri tíð í føroyskari mentanarsøgu, og um soleiðis skuldi verið farið fram, áttu vit at átt dømi um:

1. Sluppir úr tveimum ymiskum tíðarskeiðum, t.v.s. sum deyðsiglarar (áðrenn o.u. 1925) og motorsiglarar (eftir 1925)
2. Motordeksfór frá tíðini o.u. 1900-1940
3. Hvalabát frá tíðini 1890-1940
4. Skonnart frá 1930-unum
5. Deksfór frá endanum av 1940-unum, og frá 1950-unum
6. Damptrólarar
7. Motortrólarar
8. Stállínuskip
9. Samferðsluskip
10. Tænastuskip (lossijaktir, sjúkraflutningsskip o.t.)

Úr musealum sjónarhorni er tað ynskiligt, at ein varðveitingarstrategi verður gjørd við støði í hesum. Men sjálvandi er tað ikki longur í fullan mun gjørligt. Tí mong av skipasløgnum eru horvin fyri mongum árum síðan og eru bara til í myndasøvnunum, t.d. hvalabátarnir, specialfórini, ið vórðu nýtt í sambandi við t.d. lossing og tey flestu av teimum gomlu strandfaraskipunum. Men summi eru í flo-
tanum enn, onkur enntá í almennari ogn, og umráðandi er at fáa í lag varðveitingarskipanir, soleiðis at tað ikki er tilvildin, sum ræður, tá ið tað snýr seg um varðveiting av felags mentanararvi okkara.

Varðveitingarskipan higartil

Varðveitingarskipanin í Føroyum higartil er tengd at gongdini í Danmark. Í 1986 settu danska Nationalmuseet, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg og Træskibssammenslutningen á stovn ein grunn, nevndur Skibsbevaringsfonden, sum hevði sum endamál at virka fyri varðveiting og restaurering av mentanarsøguliga sermerktum skipum og at royna at varðveita ognarrættin til tílík skip í Danmark. Grunnurin stuðlar við ráðgeving og eisini beinleiðis stuðli við at veita rentu- og avdráttarfrí lán til eigarar av varðveitingarverdum skipum, sum afturfyri góðtaka eina átekning í skipspappírnum. Á tann hátt verður í samsvari við reglugerðina tryggjað, at tað verður ein fyrimunur fyri tey útvaldu skipini at verða verandi í danskari ogn, og at Skibsbevaringsfonden hevur innlit í framhaldandi um-
vælingina av skipunum.

Treytirnar hjá Skibsbevaringsfonden fyri lánveiting eru vanliga hesar, at

- skipið skal vera millum 2 og 300 BT.
- skipið skal vera undir donskum flaggi.
- skipið skal vera í minsta lagi 30 ára gamalt.
- skipið skal vera smíðað í Danmark. Útlenskt skip kunnu tó góðtakast, um skipaslagið ikki er varðveitt í upprunalandinum.
- skipið skal hava í minsta lagi 10 ára væl skjalprógvaða tænastu undir donskum flaggi.
- skipið skal vera varðveitt í upprunaligum formi ella ikki broytt meira, enn at endurskapan av tí upprunaliga er gjørlig.
- skipið skal hava stórt mentanarsøguligt frásagnarvirði.
- skipið skal sigla, og tað skal í mest møguligan mun verða veittur øðrum enn ánanum høvi at uppliva siglingina.

Sum uppfylging av skipanini av Skibsbevaringsfonden kunngjórði danska Sjóvinnustýrið í 1990 vegleiðing um praksis fyri at loyva, at eitt skip, sum Skibsbevaringsfonden ella eitt sjóvinnusøguligt savn metti vera varðveitingarvert, skuldi kunna hava fleiri enn 12 ferðafólk. Í vegleiðingini var tilskilað, at tá tað snúði seg um skip í Føroyum, var tað Føroya Fornminnissavn, sum kundi geva tílíka váttan. Í 2000 varð vegleiðingin víðkað og lýst sum kunngerð undir navninum BEK nr 11784 af 20/11/2000, Teknisk forskrift om skibe til særlige formål (bevaringsværdige skibe, lystfiskerskibe mv.). Í kunngerðini frá 2000 verður tilskilað, at hon eftir samráð við miljø- og energiministaran, Føroya Landsstýri og heimastýri Grønlands, er galdandi fyri skip, sum í Danmark hava fingið váttan frá Skibsbevaringsfonden um, at tey eru varðveitingarverd og tí lúka treytirnar fyri lántøku haðani, og í Føroyum hava fingið samsvarandi váttan frá Føroya Fornminnissavni. Í kunngerðini frá 2000 var kortini tilskilað, at frítíðarskip vóru undantikin reglugerðini.

Við vegleiðingini frá 1990 og kunngerðini frá 2000 fekst í Danmark soleiðis í lag eitt avbalanserað samstarv millum mentanararvsmyndugleikar og sjóvinnufyrising, har skynsom og málrættað varðveiting og trygd á sjónum gingu hond í hond. Eisini í Føroyum var áhugi fyri skipavarðveiting, og sjálvsagt eisini áhugi fyri teimum serligu reglunum, sum góvu rætt til at sigla við fleiri fólkum, enn tað annars var loyvt skipum, sum ikki vóru bygd til ferðamannasigling. Sama ár, í 1990, varð Føroya Fornminnissavn biðið um at útskriva tílíkar váttanir, og triggjar vóru latnar, nevniliga til sluppirnar Westward Ho og Johonnu, og so eisini Norðlýsið, uttan kortini at nakar serkunnleiki sum tann hjá Skibsbevaringsfonden varð skipaður. Upp gjøgnum nítiárin vórðu tvær váttanir latnar afturat eftir somu vegleiðing, nevniliga til M/B Dragan í 1993 og gamla læknabátin Reyða Kross, nú Amadeus, í 1998, sum bæði skuldu nýtast sum útfærðarskip. Eitt skip hevur síðani fingið tílíka váttan, nevniliga tænauskipið hjá Ríkisumboðnum í Føroyum, M/B Thorshavn, í 2005.



Johanna. Mynd: Føroysk Træseglskip

Ímeðan reglugerðin hjá Sjóvinnustýrinum spældi upp til skipanina hjá Skibsbevaringsfonden, sum gjøgnum lánsveitingina setir treytir fyri umvælingar- og varðveitingarhátti fyri at tryggja mentanarsøguligu virðini, so fekst ikki sama góða úrslit burtur úr í Føroyum, tí tann fíggjarliga gularótin í skipanini væntaði. Møguleiki hevur tí ikki verið fyri munagóðum samstarvi millum mentanararvsmyndugleikar og tey, sum hava fingist við at varðveita skip. Hetta hevur ikki gagnað mentanarsøguligu varðveitingaráhugamálunum hjá tí almenna.

Í 2006 broytti danska Sjóvinnustýrið teknisku reglugerðina fyri skip til serlig endamál, og í 2007 setti Skipaeftirlitið hana í gildi í Føroyum við hesum viðmerkingum:

Stutt sagt, er tekniska forskriftin frá 2000 eitt samlað tekniskt lógarsavn fyri eldri skip, sum í vinnuligum høpi sigla við fleiri enn 12 ferðafólkum. Reglurnar eru tillagaðar til tey serligu viðurskiptini, sum gera seg galdandi fyri hesi skip (aldur, byggiháttur, byggitilfar, innrætting v.m.).

Fortreytin fyri at viðgera eitt skip sambært reglunum í “Teknisk forskrift nr. 15 af 20. november 2000 om skibe til særlige formål (bevaringsværdige skibe, lystfiskerskibe mv.)” hevur higartil verið, at avvarðandi skip formliga er viðurkent av Føroya Fornminnisavni sum varðveitingarvert. Stuttleikaskip hava tó ikki verið fevnd av reglunum, hóast tey formliga eru viðurkend sum varðveitingarverd.

Hetta hevur gjørt, at nøkur skip - sum reint teknisk kunnu sigast at lúka treytirnar fyri at verða mett varðveitingarverd - ikki hava verið fevnd av forskriftini, tí tey mangla formligu viðurkenningina sum varðveitingarverd.

Broytingarnar, sum danir framdu í teirra samsvarandi lóggávu í august 2006, leggur ikki longur avgerandi dent á, um eitt skip formliga er viðurkent sum varðveitingarvert ella ikki. Nú skal Søfartsstyrelsen við støði í fleiri lógarásettum atlitum ítøkliga meta um, hvørt skipið lýkur treytirnar fyri at koma undir serligu reglurnar fyri eldri ferðamannaskip ella ikki. At skipið formliga er viðurkent sum varðveitingarvert, er nú bara eitt - men tó tjdningarmikið - atlit millum fleiri onnur.

Ein onnur høvuðsbroyting er eisini, at stuttleikafør/frítíðarfør nú eru fevnd av forskriftini, um tey í vinnuligum høpi sigla við ferðafólki, ella verða útleigað við førara.

Skipaeftirlitið heldur, at broytingarnar, sum danir hava framt, eru skilagóðar og vilja bota um tey ivamál og trupulleikar, sum Skipaeftirlitið higartil hevur havt av at umsita teknisku forskriftina frá 2000. Somuleiðis heldur Skipaeftirlitið, at broytingarnar vilja verða til frimunar fyri tey skip, sum higartil eru “dottin ímillum”.

Skipaeftirlitið hevur tí avgjørt at seta dansku broytingarnar í gildi í Føroyum frá 1. oktober 2007. Hetta verður gjørt við at lýsa eina Fráboðan frá Skipaeftirlitinum, har broytingarnar verða skrivaðar inn í verandi teknisku forskriftina frá 2000, sum síðani verður endurgivin í fullum líki og á danskum máli sum eitt fylgiskjal til sjálva fráboðanina.

Broytingin hevur við sær smidligari atgongd hjá eldri skipum at koma undir reglugerðina. Hvrøji ivamálini og trupulleikarnir vóru, sum nýggja skipanin bøtti um, er ikki lýst í reglugerðini. Men fyri mentanarsøguligu varðveitingina má staðfestast, at støðan er óbroytt og eingin verulig skipan galdandi.

Varðveitingarskipanir í grannalöndunum

Í Norðurlöndum verður skipavarðveiting mettt sum ein partur av mentanararvsverndini. Í Danmark, Finnlandi, Noregi og Svøríki veitir staturin tí fíggarligan og annan stuðul fyri at varðveita søgulig skip. Í teimum flestu löndunum røkkur fíggarligi stuðulin ikki til tørvin, og varðveitingin verður fyrst og fremst grundað á sjálvboðið arbeiði. Í Noregi er verndin skipað í ”Kulturminneloven”, í Svøríki ”Lag om kulturminnen”, í Danmark ”Museumsloven” og í Finnlandi ”Lag om fornminnen”. Hvørki í Íslandi ella Grønlandi eru almennar skipanir til varðveiting av skipum.

Noreg er undangonguland, tá ið tað snýr seg um stuðul til varðveiting av skipum, ið hava serligan mentanarsøguligan týdning. Skipaverndin er øðrvísi skipað har enn í Danmark, Svøríki og Finnlandi, har tað ikki er skipað lögfrøðilig vernd. Í Noregi kunnu skip verða friðað sum mentanarminni, og serligt loyvi krevst fyri at flyta eitt søguligt skip, sum er eldri enn 50 ár, av landinum. Í Danmark, Svøríki og Finnlandi er eins og í Føroyum einans lógarheimild fyri vernd av vrakum ella skipum, sum eru sokkin, um so er, at tey verða mettt at vera sokkin fyri meira enn 100 árum síðum. Tað sama var galdandi í Noregi, til broytingar síðst vórðu gjørdar í lógini um mentanarminni, tó soleiðis, at í Noregi var 100 ára markið ikki galdandi frá, at skipið var sokkið, men smíðað. Í 2006 vórðu settar av 29 mió. NOK til varðveiting av siglandi skipum. Í 2006 søktu 120 skip um 93 mió. NOK. Í 2010 var stuðulsupphæddin 43 mió. NOK. Umvæling og renovering verður serliga gjørd á trimum skipsverndardeplum, sum eisini fáa serstakan fíggarligan stuðul. Á hesum deplum finst antikvariskur serkunnleiki, og dentur verður lagdur á at halda handverkskunnleikan á høgum støði, bæði tá ið tað snýr seg um træskip og stálskip.

Í Svøríki er tað Statens Maritima Museer, sum hava ábyrgd av málsøkinum viðvíkjandi teimum eldru flótandi skipunum, ímeðan tað í Danmark er Skibsbevaringsfonden og í Finnlandi Museiverket.

Í Svøríki var farið til verka í 1990 og 500.000 SEK játtadar árliga til endamálið. Hóast Statens maritima museer javnan gera vart við stuðulstørvin og sjálvboðnu feløgini eisini átala hetta, var tað enn í 2006 ikki eydnast at fáa størri játtan. Stuðulin er fyrst og fremst oyramerkur til siglandi skip størri enn 20 BRT. Tilsamans høvdu 79 skip søkt um stuðul í 2006, og 33 teirra fingtu stuðul. Í tíðarskeiðinum 1991-2006 vóru 7.655.000 SEK veittar í stuðli, í miðal umleið 230.000 SEK til hvørt skip. Umframt hetta hevði Riksantikvarieämbetet í 2006 eina stuðulsupphædd til arbeiðslívssovn upp á samanlagt 4 mió. SEK, og gjørligt hevur verið hjá summum skipum at fáa lut í hesi játtan. Umleið 1 mió. av henni gongur árliga til maritimar verkætlanir.

Í Danmark var Skibsbevaringsfonden settur á stovn í 1986. Grunnurin varð stovnaður av Træskibssammenslutningen, Nationalmuseet og Handels- og Søfartsmuseet á Kronborg, og fremsta endamálið var at hjálpa til við at varðveita søguliga virðismikil før sambært greitt ásettum reglum: at hesi før skuldu verða varðveitt í Danmark og at økja almenna áhugan fyri at varðveita maritim mentanarumhvørvi.

Eingin játtan fekst til endamálið fyrr enn í 1990, tá virkseimið veruliga kom í gongd. Stuðulsskipanin er at veita rentu- og avdráttarfrí lán. Tað merkir, at upphæddin verður latin sum lán, har skuldin verður avskrivað so hvørt, og grunnurin hevur pantibræv sum trygd í skipinum. Á henda hátt verður tryggjað, at skipini verða verandi í landinum, og eigarin bindur seg til at fylgja ásetingunum hjá grunninum um endurnýggjan. Av teimum umleið 43 milliúnunum, sum eru veittar í stuðli til skipavarðveiting 1990-2006, eru o.u. 38 mió. DKK nýttar til rentu- og avdráttarfrí lán til 199 umvælingarverkætlanir í sambandi við 75 varðveitingarverd skip (Skibsbevaringsfonden 2006).

Gjögnum árinu hava 72 skip fingið stuðul. Grunnurin hevur tveir konsulentar í starvi, sum taka sær av ráðgeving, antikvariskum eftirliti og gera renoveringsætlanir. Grunnurin hevur givið út fleiri rit við ráðum um m.a. máling, segl og annað.

Í Finnlandi varð í 1994 settur sjøtul á tað sonevnda "Traditionsfartygsregistret". Ánarar av søguliga áhugaverdum skipum kunnu søkja hjá eini ekspertnevnd, sum er sett av Museumsverkinum, um at fáa skip innlimað í skrána. Úrvalsreglur og arbeiðsháttur er líkur skipanini í Svøríki. Fyrst og fremst snýr tað seg um, hvussu mann definerar søguliga áhugaverd skip yvir 20 BRT. Skráin er í dag eitt týðandi amboð hjá umsitingini, tí einans skip, sum eru í skránni, kunnu søkja um stuðul til viðlíka-hald og ístandseting. Statslig- ella kommunalt átt museumsskip, umleið 30 í tali, kunnu ikki fáa lut í hesum stuðli. Tey fyrstu 5 árinu eftir aldarskiftið 2000 játtaði staturin umleið 70.000 Evrur um árið, men í 2005 var stórir vøkstur í umsóknartalinum, og játtaðar vórðu 110.000 Evrur.

Svøríki og Danmark hava innført eina almenna merkingarskipan til skip við mentanarsøguligum virði. Merkingin er innførd fyri at geva skipunum og tí arbeiði, sum er lagt í tey, almenna viðurkenn-ing. Bæði londini hava sonevnda "K-merking" og "T-merking". K-merking ("Kultursøguligt skip") er eitt heiðursmerki, ímeðan tað til T-merkt skip ("Traditionsskip") ikki verða sett eins høg krøv til au-tensitet og umvæling sum til tey K-merktu. Eitt T-merkt skip kann hækka til at verða K-merkt eftir ístandseting og umvæling eftir antikvariskum grundreglum. Svøríki og Danmark hava harvið eitt slag av flokkaðari verndarskipan. Merkingin verður sýnd við eini skreytplátu á skipinum. Í Svøríki hevur K-merkingin gildi í 3 ár, um so er, at skipið ikki skiftir eigara. Í Danmark verður merkingin endur-skodað fimta hvørt ár.

Í øllum Norðurlondum er varðveitingararbeiðið í stóran mun grundað á sjálvboðið arbeiði. Í teimum stóru Norðurlondunum eru varðveitt meira enn 150 siglandi varðveitingarverd skip størri enn 30 fótur. Síðan Finland gjørdi sína traditiósskipaskrá, hava eisini Danmark og Svøríki gjørt sínar, ávikavist "Dansk Historisk Skibsregister" og "Svenskt skepps-register". Danska skipaskráin finst á internetinum, tó einans við grundleggjandi upplýsingum um tey einstøku skipini.

Fleiri upplýsingar um skipanirnar í øðrum Norðurlondum finnast á hesum heimasíðum:

- Noreg: <http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Tema/Fartoy/>
- Danmark: <http://www.skibsbevaringsfonden.dk/>
- Svøríki: <http://www.maritima.se/sv/Fartyg--batar/>
- Finnland: <http://www.nba.fi/sv/tfr>

Varðveitingarstøða

Áhugin fyri at seta gomul skip í stand er vaksandi. Fleiri umvælingarverkætlanir eru framdar seinastu árin, og fleiri eru í gongd. Í summum førum er talan um skip, ið helst kunnu metast at hava mentanarsøguligan týðning fyri Føroyar, men í summum førum er hetta meira ivasamt. Fullkønar metingar eru kortini ikki gjørdar av hesum. Men í mun til eina samlaða varðveitingarstrategi er støðan merkt av tilvild, har hvør ræður sær sjálvum, viðhvørt á hollum byggifakligum grundarlagi, oftast sum frítíðarítriv, men sjáldan við støði í antikvariskari tilvitan ella ráðgeving.

Felagið Føroysk Træseglskip

Felagið Føroysk Træseglskip er felagsskapur fyri feløg og einstaklingar, sum virkar fyri, at træseglskip eldri enn 50 ár, sum hava serstakt siðsøguligt eyðkenni og virði, og sum ætlanin er at sigla við í framtíðini, verða varðveitt. Sambært viðtøkunum virkar felagið fyri, at ung sum gomul læra at fremja góðan sjómansskap umborð á eldri træseglskipi, har dentur verður lagdur á gott viðlíkahald og góða kunning um trygd á sjónum, og felagið vegleiðir og stuðlar teimum limum, sum sjálvbodnir arbeiða við at varðveita eldri træseglskip. Í endamálsorðingini verður eisini sagt, at umbyggingar eiga í mest móguligan mun at verða fòrdar aftur til tað upprunaliga og lúka krøv frá Føroya Skipaæftirliti. Dentur skal leggjast á, at tað er gott handverksarbeiði, sum gjørt verður. Hesi skip eru limir í felagum Føroysk Træseglskip:

Siglandi træseglskip eldri en 50 ár:

Westward Ho	Eigari: Tórshavnar Kommuna, Tórshavn
Johanna TG 326	Eigari: Felagið Johanna TG 326, Vágur
Norðlýsið	Eigari: Útferðir P/F, Tórshavn
Dragin	Eigari: Grunnurin Dragin KG 212, Klaksvík
Fram	Eigari: (Søren Pram Sørensen, Tórshavn)
Nóloyar Páll TG 314	Eigari: Dia Poulsen, Vágur
Makrelurin 2 SA 148	Eigari: Harry Hentze, Skopun
Høgna Jákup TN 1353	Eigari: Eyðun Joensen, Tórshavn
Ólavur VN 138	Eigari: Alfred J. Olsen, Vestmanna
Brimnes	Eigari: Kristin Rasmussen o.fl. Tórshavn
Norðan KG 334	Eigari: Grímur Lassen, Klaksvík
Freia SA 239	Eigari: Emil Simonsen, Sandur
Heimdal VN 606	Eigari: Bjarni Heinesen, Vestmanna
Zealous VN 609	Eigari: John Johannesen, Tórshavn

Onnur varðveitingaráttøk

Í sambandi við aðrar umvælingarverkætlanir viðvíkjandi gomlum skipum, sum nevndin hevur kunnleika til, kunnu hesi skip verða nevnd:

Reynir VN 646	Eigari: Uffi Kári Bærentsen, Vestmanna
Dúgván FD 94	Eigari: Kári í Garði, Strendur
Ebbe TN 140	Eigari: Heini Simonsen Østerø, Tórshavn
Amadeus	Eigari: Tummas í Garði, Tórshavn
Kúrberg TG 800	Eigari: Suðuroyar Sparikassi
Súlan VN 199	Eigari: Súsanna Svartá Wardum
Nólsoyar Páll KG 388	Eigari: Grunnurin Nólsoyar Páll
Másin, A 221	Stigtakari: Klæmint Hansen, Klaksvík

Eldri skip í føroyska flotanum

Ein skjót gjøgnumgongd av føroyska skipalistanum sýnir, samanborin við listan omanfyri yvir skipasløg, ið eiga at vera umboðað í eini miðvísari strategi, at talið av skipum, sum eru smíðað fyri meira enn 50 árum síðan, er sum í listanum niðanfyri:

Bólkur	Skipaslag	Skipatal fø. smíðað	Skipatal útl. smíðað	Skipatal tils.	Varðveit- ingar- vátan	Umvæling gjörd ella í gongd
1	Sluppir	0	2	2	2	2
2	Motordeksbátar 1900-1940	17	3	20	0	5
3	Hvalabátar	0	0	0	0	0
4	Skonnartir	0	0	0	0	0
5	Deksfør 1940-1960	4	29	33	3	4
6	Damptrólarar	0	0	0	0	0
7	Motortrólarar	0	0	0	0	0
8	Stállínuskip	1	3	4	0	0
9	Samferðsluskip	1	3	4	0	1
10	Tænastuskip	1	2	3	2	2
11	Farmaskip	0	0	0	0	0
12	Grønlandsbátar	5	2	7	0	0
Tils.		29	44	73	7	14

Hvussu mong av hesum skipum eru varðveitingarverd, er torført at siga. Tað veldst um, hvussu eftirfarandi tey eru varðveitt, t.e. hvussu nógv av tí upprunaliga er til enn, og hvussu eftirfarandi ein umvæling er gjörd, t.e. um umvælingin er gjörd eftir antikvariskum prinsippum við denti á at nýta upprunaligar handverksloysnir og sama slag tilfar sum tað upprunaliga. T.d. er tað væl hugsandi, at eitt skip, sum í dag verður mettt at vera varðveitingarvert, ikki var mettt soleiðis, tá farið varð undir umvælingina, tí tað tá var í vánaligum standi, og sostatt, at varðveitingarvirðið er ment við umvælingini.

Greitt er eisini, at tað ikki ber til at varðveita øll skip, sum eru eldri enn eitt ávist áramál, t.d. 50 ár eins og í listanum omanfyri, og at tað er neyðugt at gera eitt úrval. Neyðugt er sostatt at hava mørk og reglur fyri, hvussu nógv skip av t.d. hvørjum skipaslagi skulu varðveitast.

Í grannalondunum er tað ein meginregla, at varðveitingarskipanin serliga er fyri skip, ið eru smíðað innanlands, og at útlendskt bygd skip ikki koma undir skipanina, uttan so, at serlig viðurskifti gera seg galdandi, t.d. at skipaslagið ikki finst varðveitt aðrastaðni, ella at skipið hevur serliga søgu, sum ger, at tað kemur undir skipanina.

Um sagt verður, at varðveitingarverd skip skulu vera eldri enn 50 ár, og miðað verður eftir, at í minsta lagi 2 skip úr hvørjum bólki verða við í eini varðveitingarskipan, samstundis sum tað verður havt í huga, at skipini helst skulu vera føroyskt smíðað, og at tað í bólkunum 3, 4, 6, 7 og 11 ikki longur finnast dømi at varðveita (í bólki 4 finnast kortini skip varðveitt uttanlands, sum hava verið í føroyskari tænastu), so verður kravið til eina tílíka varðveitingarskipan, við støði í varðveitingarstøðuni í 2011, at í minsta lagi 13 skip skulu kunna fáa stuðul, nevniliga:

2	sluppir
2	motordeksbátar 1900-1940
2	deksfør 1940-1960
1	stállínuskip
2	samferðsluskip
2	tænastuskip
2	grønlandsbátar
13	før tilsamans

Av hesum skipabólkum hava nøkur skip fingið vátan um varðveitingarvirði sbt galdandi reglum, nevnliga:

2 (av 2)	sluppir
0 (av 17)	motordeksbátar 1900-1940
2 (av 4)	deksfør 1940-1960
0 (av 1)	stállínuskip
0 (av 4)	samferðsluskip
2 (av 3)	tænastuskip
0 (av 7)	grønlandsbátar
6 (av 38)	tilsamans

Samanumtikið kann roknast við, at ein føroysk varðveitingarskipan í minsta lagi skal kunna fevna um varðveiting av 13 skipum og í mesta lagi 38 skipum í nevndu skipabólkum, hetta mettt út frá varðveitingarstøðuni í 2011, t.e. uppteljing av skipum, sum tá vóru eldri enn 50 ár.



Norðlýsið. Mynd: Føroysk Træseglskip

Ein føroysk verndar- og stuðulsskipan

Ein føroysk verndarskipan í sambandi við skip eigur at verða grundað á somu hugsjón sum í grannalondunum, sum er, at verndin er grundað í meting av søguliga týðninginum hjá skipinum ella skipa­slagnum og annars standi tess, og hvussu ekta og eftirfarandi tað er varðveitt. Uppgávan at avgera, um eitt skip er verndarvert eftir hesi skipan, er tí ein antikvarisk uppgáva, sum liggur hjá antikvariska myndugleika landsins.

Ein stuðulsskipan í sambandi við eina antikvariska verndarskipan fyri siglandi skip verður grundað á, at tað almenna stuðlar fíggingini av tí kostnaði, sum stendst av at halda eitt verndarvert skip í slíkum standi, at tað kann sigla. Hetta merkir, at treytir fyri veiting av stuðli eru, at umvælingar og viðlíka­hald verða gjørd í samstarvi við antikvariska myndugleikan.

Royndir í grannalondunum sýna, at umvælingar og viðlíkahald eftir antikvariskum leiðreglum og tað tøkniliga støðið, sum vardu skipini umboða, er torført at sameina við reglur hjá skipa­eftirlitinum um trygd á sjónum og sjódygd. Hetta kann ganga út yvir antikvarisku prinsippini; men javnvág skal vera, og miðað eigur at verða eftir góðum samstarvi millum antikvarisku myndugleikarnar og Skipa­eftirlitið um reglugerðirnar hjá Skipa­eftirlitinum viðvíkjandi verndarverdum skipum. Í hesum sambandi hevur tað týðning at geva gætur, at verndar- og stuðulsskipanin fyrst og fremst snýr seg um vernd, og í minni mun skiparakstur, og tað vil í hesum sambandi siga, at Skipa­eftirlitið eigur at kunna seta treytir um, t.d. hvørja árstíð og hvussu fjart úr landi eitt verndarvert skip kann fara.

Ymist er, hvussu væl varðveitt skipini eru, tá ið farið verður í holt við eina varðveitingartilgongd, og eisini, hvør kós verður lögð í varðveitingararbeiðinum. Eisini hesum eigur at verða givið gætur í sam­bandi við eina stuðulsskipan, serliga í sambandi við kósina, ið verður lögð. Skipini eru oftani broytt gjøgnum tíðina og lagað eftir tørvi í vinnu, og tað tekur tíð at føra aftur til eina ynskiliga støðu. Tað er tí ynskiligt, at stuðulsveitingin verður lagað eftir varðveitingartilgongdini í mun til varðveitingar­endamálið. Í hesum sambandi hevur skipanin í grannalondunum við T-merking (traditiónsskip) og K-merking (kultursøguligt skip) áhuga. Munurin á merkingunum er, um málið við varðveitingini er autensitetur í útsjónd uttan ávikavist uttan og innan. Í Føroyum kundu samsvarandi merkingar verið nevndar T-merking (traditiónsskip) og M-merking (mentanarsøguligt skip).

Hvat kann stuðul verða veittur til?

Við støði í hesum verður mett, at stuðul eigur at kunna verða veittur til:

1. Skrokkumvælingar, kalfatring, útskifting av borðum, kjøli, barlast, bondum, knøum, róðri o.l.
2. Dekk, stúttur, karmar, kappar, lúkur, lúnning, garnering og dekshús
3. At afturføra dokumenteraða innrætting, hús og stýrhús, salong, messu og maskinrúm
4. Mastur, rundholt, rigning, besløg og segl
5. Høvuðsmotor, ljósmotor, endurnýggjan av uppruna motori og skrávu

Við støði í, at tað er ynskiligt, at skipanin í grannalondunum við T-merktum og K-merktum skipum eisini fæst at virka í Føroyum, eigur stuðul ikki at kunna verða veittur til størri umvælingar, sum hava við sær, at varðveitt innrætting verður broytt við nútímansgerð fyri eygð, t.d. last burturtikin til frama fyri salong.

Neyðugt er við góðum dokumentatiónstílfari, um ætlanin er at umvæla ella afturføra skipið til eitt valt tíðarskeið í søgu tess. Dokumentatiónstílfarið eigur at innihalda lýsing av skipskonstruktiónini, rigninginum, maskinaríi og tekniskari útgerð, umbygging og líknandi upplýsingar. Eisini eigur núverandi støða at verða dokumenterað eins og umvælingartilgongdin.

Arbeiði, sum stuðul verður veittur til, eiga

- at verða gjørd soleiðis, at útsjóndin á skipinum hevur sama skap, sum hetta slagið av skipum hevur havt í einum ávísingum og væl dokumenteraðum tíðarskeiði í yrkisskeiði tess. Tað sama er galdandi fyri interiør í teimum førum, tá talan er um M-merking
- at verða gjørd trúfast viðvíkjandi tilfari. Tað hevur við sær, at traditionelt tilfar skal nýtast í sambandi við umvæling ella endurskapan av konstruktiónum
- at verða gjørd so trúfast sum gjørligt móti upprunaliga handverkinum, og traditionellir arbeiðshættir eiga at verða nýttir í sambandi við nýtilvirkan av tí, sum verður útskift
- at verða gjørd soleiðis, at søguliga kelduvirðið hjá skipinum ikki verður mist

Felagið Føroysk Træseglskip hevur í nevndararbeiðinum víst á, at skipavarðveiting í Føroyum ikki ber seg rakstrarliga, og at tað, fyri at halda tey varðveitingarverdu skipini siglandi, er neyðugt, at tað almenna veitir stuðul til ávísar rakstrarútreiðslur. Tær ávísar rakstrarútreiðslurnar eru kostnaðurin fyri árligt viðlíkahald fyri at halda skipið siglandi, nevnliga:

1. Upphaling (botnviðgerð, aksultrekk, máling, zink o.a.)
2. Tilfar til reingerð og máling omandekks
3. Tilfar til motorrum (eykalutir, olja, filter, feitt, reingerð og máling)
4. Sýn av kravdari trygdarútgerð (bjargingarbátar, medisinkista, vestar, neyðbluss og rakettir)
5. Eftirlit av radioútgerð, alarmer og oljufýr
6. Olja og landstreymur við bryggju um veturin
7. Tryggingargjöld (skrokktrygging, hjálparfólktrygging)
8. Grannskoðan og bókhald

Nevndin mælir tí til, at ein føroysk stuðulsskipan verður tvílaðað, nevnliga soleiðis, at tað bæði kann verða søkt um umvælingarstuðul, t.e. til størri umvælingar, og um rakstrarstuðul, t.e. til árligt viðlíkahald og útreiðslur av at halda skipið siglandi.

Nevndin mælir til, at umvælingarstuðulin verður veittur eftir umsókn, har umvælingarverkætlanin er gjølla lýst bæði við tíðarætlan og fíggarætlan, og at stuðulin kann verða útgoldin sum avdráttarupphædd (acontogjald). Nevndin mælir til, at rakstrarstuðulin verður veittur árliga sambært einum nærri ásettum stuðulsprosentum.



Dragin. Mynd: Føroysk Træseglskip

Meting av kostnaði

Til meting av kostnaðinum av stuðulsskipanini, ið er nevnd omanfyri, hevur nevndin fingið innlit í roknskapir og fíggarætlanir hjá tveimum skipum í felagnum Føroysk Træseglskip í 8 ár, nevnliga sluppini Westward Ho, sum er 88,51 BRT, og deksbátinum Dragin, sum er 32,82 BT. Í talvuni niðanfyri eru tølini sett upp samsvarandi útgreiningini omanfyri um, hvørjar útreiðslur stuðul eigur at kunna verða søktur til, nevniliga 1) umvælingarútreiðslur og 2) ávísar rakstrarútreiðslur fyri at halda skipið siglandi.

	Dragin	Westward Ho
1. Umvælingarútreiðslur, miðal um árið í 8 ár	22.000	145.000
2. Rakstrarútreiðslur um árið fyri at halda skipið siglandi	170.000	335.000
3. Siglingarútreiðslur	34.000	25.000
4. Felagsútreiðslur	3.000	12.000
Árligur kostnaður tilsamans	229.000	517.000
5. Siglingarinntøkur	-193.000	-165.000
Úrslit	36.000	352.000

Umframt at tað í talvuni sæst, at bæði skipini verða rikin við halli, sæst í henni, at tað til hesi bæði skipini er tørvur á:

1. Stuðulsveiting til umvælingar fyri tilsamans kr. 1.336.000 í 8 ár ella kr. 167.000 um árið
2. Stuðulsveiting til árligar rakstrarútreiðslur upp á tilsamans kr. 505.000 fyri at halda skipunum siglandi

Í talvuni sæst eisini, at útreiðslurnar eru ymiskar, alt eftir, hvussu stórt skipið er.

Virði av sjálvboðnum arbeiði er ikki tikið við í metingina. Hetta er á Westward Ho mett til 4.588 tímar í 2011, sum við eini tímaløn upp á kr. 150 svarar til kr. 688.200.

Ólønna arbeiðið umborð á Westward Ho er sundurgreinað sum í talvuni niðanfyri:

Tíðarskeið	Arbeiði og arbeiðstíð	Tímar
Januar	3 menn 3 dagar um vikuna á 3 tímar í 4 vikur	108
Februar	3 menn 3 dagar um vikuna á 3 tímar í 4 vikur	108
Mars	3 menn 3 dagar um vikuna á 3 tímar í 4 vikur	108
Apríl	4 menn 4 dagar um vikuna á 3 tímar í 4 vikur	192
	Tilrigging: 10 menn í 2 dagar á 8 tímar	160
Mai	Viðlíkahald	108
	Sigling: 5 menn 5 túrar á 6 tímar	150
Juni	Sigling: 5 menn 5 túrar á 6 tímar	150
Juli	Sigling: 5 menn 5 túrar á 6 tímar	150
August	Sigling: 5 menn 5 túrar á 6 tímar	150
September	Sigling: 5 menn 9 túrar á 8 tímar	360
Oktober	Avrigging	160
November	2 menn 2 dagar um vikuna á 2 tímar í 4 vikur	32
Desember	2 menn 2 dagar um vikuna á 2 tímar í 4 vikur	32
Árliga	Uttanlandsferð: 12 mans í 10 dagar á 12 tímar	1.440
Árliga	Umsiting, planlegging og samskipti: 3 tímar um dagin	1.080
Bókhald	Bókhald	100
Tímar tilsamans		4.588

Umvælingarkostnaðurin kann eisini roknast út frá miðal livitíðini, ið verður roknað til ymisk sløg av umvælingum ella íløgum. Eina tílíka útrokning hevur Skibsbevaringsfonden gjørt í útgreining frá 2006. (Skibsbevaringsfonden, vision og strategi 2006-2011). Gjörd er ein vegleiðandi tabell, sum sýnir mett forfall pr. ár fyri tríggar skipastøddir, nevnliga smá skip, miðalstór skip og stór skip.

Töluni í tabellini eru í 1000 kr.

Art af arbejde:	Levetid (år)		Skib		
	Norm.	Anvendt	Lille	Mellem	Stort
Sejl	5	5	20	100	200
Mast pr. stk.			20	40	80
Antal master			1	2	3
Master i alt	10	10	20	80	240
Rundholt pr. stk.			10	15	20
Antal rundholter			3	6	9
Rundholt i alt	10	10	30	90	180
Rigning	5-20	12	30	100	200
Tovværk	20	20	10	50	100
Maskineri	20-100	30	100	250	500
El. og navigation	20-100	30	50	100	200
Dæk	20	20	100	250	500
Spanter	20-100	30	100	500	1.000
Klædning	20-100	30	100	500	1.000
Køl	50-100	75	75	500	750
Sum			635	2.520	4.870
Gennemsnit pr. år, vejlet			29	112	229

Alle tal med fed skrift indgår i de respektive summer for de tre størrelsesgrupper af skibe. De øvrige tal er forudsætningerne bag de ovennævnte tal, og de indgår således ikke i nævnte summer.

Skibsbevaringsfonden, vision og strategi 2006-2011, s. 44

Skipsbevaringsfonden ger í framlöguni vart við, at tabellin krevur dagfóringar, so hvørt sum royndir verða vunnar. Eisini verður undirstrikað, at ikki tvey skip eru líka, og at kombinatiónirnar av arbeiði í einum skipi eru nógv treytaðar av, um tað eru avleidd fylgiarbeiði. Ella sagt foreinklað, at tað kann vera figgjarliga skilagott at útskifta lutir, sum annars kundu hildið í kanska 5 ár afturat, um teir eru aftanfyrri aðrar lutir, sum skulu skiftast, og sum væntast at hava eina livitíð upp á 20 ár.

Við stóði í hesum kann verða mett, at tað í eini tvílaðaðari stuðulsskipan, sum henni, ið verður skotin upp, árliga skal vera lagt upp fyri at kunna veita ískoytisfígging

- til umvælingarútreiðslur, í miðal kr. 123.000 árliga pr. skip
- til rakstrarútreiðslur, í miðal kr. 250.000 pr. skip

Um roknað verður við, at umvælingarstuðulin verður 60% av umvælingarkostnaðinum og rakstrarstuðulin 40% av rakstarkostnaðinum, verður árligi stuðulstørvurin pr. skip í skipanini í miðal umleið kr. 174.000. Tað gevur ein játtanartørv upp á umleið 1,5 mió. kr., um 9 skip eru í skipanini. Harumframt skulu roknast umleið kr. 500.000 til rakstur av skipanini, t.e. til umsiting av antikvarisku og musealu áhugamálum tess almenna í sambandi við skipavarðveitingina eins og til ráðgeving til ánarar av skipum við varðveitingarvátan sum liður í stuðulsveitingini. Sum nevnt verður tað mett sum ein fyrirtreyt fyri, at verndar- og stuðulsskipanin fæst at virka sambært hugsjónunum, sum liggja til grund fyri hesum áliti, at ein tilík fakeind verður skipað undir antikvarisku myndugleikunum.

Nevndin metir tí, at samlaði figgjartørvurin í sambandi við eina almenna stuðulsskipan til varðveitingarverd skip, har umleið 9 skip eru í skipanini, er 2 mió. kr. árliga.

Ymsar viðmerkingar

Nevndin hevur umrøtt spurningin, um ein stuðulsskipan skal vera avmarkað til einans at vera galdandi fyri privatar áningar av verndarverðum skipum, ella um hon eisini eigur at vera galdandi fyri almennar skipaáningar, t.d. landsgóðkend bygðasøvn, kommunur, landsstovnar og almenna fyrisiting annars.

Í sambandi við hetta metir nevndin, at av tí at uppskotna stuðulssveitingin, bæði umvælingarstuðulin og rakstrarstuðulin, verður veitt skipinum til frama fyri varðveitingina av tí, eigur ognarstøðan ikki at vera avgerandi fyri stuðulssveitingina. Tó eigur Føroya Landsstýri at finna aðrar figgjingarhættir til skip hjá landinum.

Í mun til donsku skipanina fyri T-skip og K-skip kunnu trý av teimum seks skipunum, sum eftir galdandi skipan hjá Skipasýninum frá føroyskum myndugleika hava fingið varðveitingarvátan, fyribils metast sum T-skip, eitt sum K-skip (M-skip), ímeðan tvey teirra ikki lúka treytirnar, ið nevndar vórðu omanfyri um autensitet í søguligu afturføringini.

At hetta er førið, er úrslit av teimum ógreiðu viðurskiftunum, sum hava verið í sambandi við formlig viðurskifti kring skipavarðveiting. Í sambandi við stuðulsskipanina hevur nevndin umrøtt spurningin, í hvønn mun varðveitingarvátanir, sum eru latnar við støði í donsku vegleiðingini frá 1990 og teknisku reglugerðini hjá danska Sjóvinnustýrinum, sum Skipaefirlitið í 2007 setti í gildi í Føroyum, skulu hava gildi eftir nýggju verndar- og stuðulsskipanini.

Nevndarumboðini fyri felagið Føroysk Træseglskip meta, at ógreiða støðan higartil ikki eigur at koma viðkomandi feløgum aftur um brekku, og so statt, at viðkomandi skip við varðveitingarvátan, sum ikki lúka treytirnar eftir nýggju skipanini, varðveita hana og teir móguleikar, sum ein nýggj stuðulsskipan veitir.

Nevndin tekur undir við hesum sjónarmiði við støði í, at tað er umráðandi ikki at kova tað, ið er bygt upp, og mælir samstundis til, at antikvariskt grundaðar varðveitingarvátanir framyvir verða veittar eftir reglunum, sum nevndin skjýtur upp.

Tilmæli

Við støði í umráðingunum omanfyri mælir nevndin til, at ein verndar- og stuðulsskipan fyri varðveitingarverd skip verður grundað í løgtingslóg um mentanarsøgulig skip, og annars í kunngerð.

Lóg

Nevndin mælir til, at føroysk verndarlóggáva verður umleið soljóðandi:

Uppskot um løgtingslóg um mentanarsøgulig skip

§ 1. Landsstýrismaðurin í mentamálum kann gera av, at siglingarført skip millum 5 og 300 BT, sum er eldri enn 50 ár og hevur serligan mentanarsøguligan týdning fyri Føroyar, fær átekning sum mentanarsøguligt skip.

§ 2. Landsstýrismaðurin í mentamálum kann veita stuðul til skip, ið hava átekning sum mentanarsøgulig skip.

§ 3. Skip, sum hava átekning sum mentanarsøgulig skip, mugu ikki flytast av landinum uttan við loyvi frá landsantikvarinum.

§ 4. Landsantikvarurin umsitur vegna landsstýrismannin í mentamálum verndar- og stuðulsskipan í sambandi við skip, ið hava átekning sum mentanarsøgulig skip, og skipar fakliga ráðgeving í hesum sambandi.

Stk. 2. Verndar- og stuðulsskipanin er einans galdandi fyri skip, ið hava fingið átekning eftir hesi lóg.

Stk. 3. Verndar- og stuðulsskipan í sambandi við mentanarsøgulig skip verður nærri lýst við kunngerð.

§ 5. Landsstýrismaðurin í mentamálum kann gera av, at ein átekning sum mentanarsøguligt skip verður afturtikin.

§ 6. Um eitt mentanarsøguligt skip verður misrøkt, ella ætlanin er at selja tað av landinum, kann landsstýrismaðurin gera tiltak til at ognu hinum almenna tað, um neyðugt við tøku, við peningsveitan á fíggarlógini ella við serligari lóg. Í tílíkum føri verður veitt stuðulsupphædd til størri umvælingar mótroknað.

Kunngerð

Nevndin mælir til, at kunngerð í sambandi við nevndu lóg verður umleið soljóðandi:

Við heimild í § 4, stk. 3, í uppskoti omanfyri um lögtingslóg um mentanarsøgulig skip verður ásett:

§ 1. Mentanarsøgulig skip

Fyri at fáa støðu sum mentanarsøguligt skip krevst, at ánarari søkir um hetta og skrivliga váttar, at hann gongur undir hesar treytir,

- at rakstur og viðlíkahald av skipinum hevur sum yvirskipað mál at varðveita skipið sum varandi mentanarminni
- at varðveitandi átøk, viðlíkahald og møgulig umvælingararbeiði verða gjørd eftir grundreglum, sum varða um søguligu dygdirnar hjá skipinum við støði í einum nærri skjalprógvaðum tíðarskeiði í søgu tess

Stk. 2. Tá landsantikvarurin hevur móttikið skrivliga fráboðan um, at eigari góðtekur nevndu treytir, verður givin formlig staðfesting av, at skipið hevur støðu sum vart skip. Í staðfestingini verður tilskilað, um verndin umfatar útsjónd uttan ella útsjónd uttan og innan. Staðfestingin verður fráboðað Skipaeftirlitinum og lýst alment.

Stk. 3. Við støði í hesum ger ánararin eina verndarætlan fyri skipið. Ein tílík ætlan skal m.a. lýsa, hvør tíð ella hvat árstal í skipasøguni skal vera støði undir verndararbeiðinum. Fysiskar broytingar mega ikki verða gjørdar, hvørki uttan ella innan, fyrr enn verndarætlanin er gjørd og góðkend av landsantikvarinum.

Stk. 4. Um skipið verður selt, skal landsantikvarurin hava fráboðan um hetta, og næsti eigari má gera nýggja avtalu við landsantikvarin, um verndarstøðan skal varðveitast.

Stk. 5. Um ásetingar frá Skipaeftirlitinum koma í andsøgn við leiðreglurnar hjá landsantikvarinum, so skulu hesar ikki fremjast uttan við samtykki frá landsantikvarinum. Vanliga skal í slíkum førum søkjast um dispensatióin frá reglunum hjá skipaeftirlitinum. Um hetta ikki er møguligt, skal verða mett, hvussu krøvini kunnu eftirlíkast við tiltøkum, sum ikki minka munandi um virðið hjá skipinum sum mentanarsøguligt skip.

§ 2. Umvælingarstuðul

Skip, sum hevur átekning sum mentanarsøguligt skip eftir lögtingslóg ..., kann søkja um stuðul til umvælingarverkætlanir, harundir

- skrokkumvælingar, kalfatring, útskipting av plankum, kjøli, barlast, bondum, knøum, róðri og líknandi
- dekk, stúttur, karmar, kappar, lúkur, lúnning, garnering og dekshús.
- at afturføra dokumenteraða innrætting, hús og stýrhús, salong, messu og maskinrúm
- mastur, rundholt, rigging, besløg og segl
- høvuðsmotorur / ljósmotorur, endurnýggjan av varðveitingarverðum/originalum motori og skrúvu

Stuðul kann ikki veitast til umvælingarverkætlanir, sum hava við sær nútímansgerð av upp-runalgari ella varðveittari innrætting.

Stk. 2. Stuðulssökjandi skip skal senda landsantikvarinum útgreinaða lýsing av umvælingarverkætlanini við tíðarætlan og fíggjarætlan til góðkenningar.

Stk. 3. Stuðulin til umvælingarverkætlanir er í mesta lagi 60 % av faktisku útreiðslunum og kann verða útgoldin sum avdráttarupphædd.

§ 3. Rakstrarstuðul

Skip, sum hevur átekning sum varðveitingarvert skip, kann søkja um stuðul til árligt viðlíka hald og annað, t.e. rakstrarkostnað fyri at halda skipið siglandi, harundir

- uppháling (botnviðgerð, aksultrekk, máling, zink o.a.).
- reingerð og máling omandekks.
- motorrúm (eykalutir, olja, filtur, feitt, reingerð og máling).
- aksultrekk.
- sýn av kravdari trygdarútgerð (t.d. bjargingarbátar, medisinkista, vestar, neyðbluss og rakettir).
- eftirlit av radioútgerð, alarmum, oljufýring og øðrum.
- olja og landstreymur við bryggju um veturin.
- tryggingargjöld (skrokktrygging, hjálparfólkatrygging).
- grannskoðan og bókhald.

Stk. 2. Stuðulin til árligt viðlíkahald er í mesta lagi 40 % av teimum útreiðslum, sum sambært seinast grannskoðaða roknskapi varð nýttur til árligt viðlíkahald. Stuðulsprosentid fyri komandi árið verður fráboðað í rímiligari tíð frammanundan.



Sjómannadagur í Klaksvík. Mynd: Norðlýsið



MENTAMÁLARÁÐIÐ