

November 2011

Mentanarsøgulig skip



**Álit um verndar- og stuðulsskipan til
mentanarsøgulig 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 varðveitingarátök.....	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 fyrir mentanararvsmyndugleikarnar, áhugafeløg, sum virka fyrir 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 fyrir Føroyar
- at kanna, hvussu ein tilík skipan kann verða umsitin
- at meta um kostnaðin av tiltökum, sum verða skotin upp

Ynski landsstýriskinnunnar var, at nevndin við hesum arbeiðssetningi fekk til vega eitt grundarlag fyrir at tryggja vernd og varðveiting av í øllum fórum 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 málínnum 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
(Dúgvan)

Andras Mortensen, formaður í nevndini
Søvn Landsins

Tilmælið samanumtikið

Mælt verður til,

- at ein skipan, sum kann stuðla varðveiting av siglingarfórum skipum, ið hava mentanarsøguligan týdning fyri Føroyar, verður grundað í eini lögtingslög um mentanarsøgulig skip
- at landsstýrismaðurin í mentamálum við heimild í nevndu lög ger kunngerð um umsiting av eini verndar- og stuðulsskipan fyri mentanarsøgulig skip
- at stuðulsskipanin verður sundurgreinað í eina skipan, har sökjast kann um stuðul til umvæling-arverkætlani, og eina skipan, har sökjast kann um stuðul til ávisar 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 mentanarsöguligan týdning fyrir Føroyar? Hetta er ein spurningur, sum arbeiðssetningurin omanfyri reisir, og svarið er, sagt úr museumsfakligum sjónarhorni, at tað hevur tað, um tað sum sögulig leivd umboðar eitt mentanarsöguligt tíðarskeið í føroysku skipasøguni.

Um vit lata hetta svar verða útgangsstöðið fyrir 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 mentanarsöguligt virði. Tí í grundini hava slögini ikki verið so mong, hóast summi før vóru meira sermerkt enn onnur.

Tey fyrstu o.u. 55 árini, eftir at fríhandilsskipan varð fingin í lag í 1856, vóru í hóvuðsheitum trý skipasløg, nevnliga sluppir, hvalabátar og so motordeksbátar, sum føroyingar sjálvir smíðaðu, "Motorar" ella tað, sum summi nú eru farin at rópa "sluppungar". Tann fyrsta sluppin kom í 1872, og fleiri skip vórðu keypt í árunum, sum komu. Í 1882 vóru sluppirnar 22 í tali, síðan var eitt fall til 14 í 1890, men so kom verulig gongd á. 10 ár seinni vóru sluppirnar 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 útlendskum hondum, hoyrdu til hvalastöðirnar, sum í byrjanini av 20. øld vóru 7 í tali. Í tiðini 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 storrri. Hetta hekk saman við, at mann síðst í 1920-unum var farin at royna tær grønlendsku leiðirnar, og tað hevði við sær, at motorar vórðu settir í tær gomlu sluppirnar, og annars, at flotin varð endurnýggjaður við storrri skipum, nevnliga skonnartum, sum vórðu keyptar ella bygdar uttanlands, fyri ein part í Danmark og fyri ein part í Frankaríki.

Tann fyrsti trolarin varð keyptur til Føroya í 1911, men ikki fyrr enn í 1930-unum fór trolaraflotin at vaksa. Í 1938 vóru 10 damp-trolalarar 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 motortrolalarar, bygdir í Onglandi, og fyri ein part brúktir trolalarar, keyptir úr Onglandi og Íslandi.

Móti endanum av 1950-unum kom so eitt nýtt slag av fiskiskipum, nevnliga 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 norðurlendsku grannalondunum í hugsjónunum um vernd av mentanararvi, vóru tað dömi um hesi skipaslög, sum vit við støði í søguligum viðurskiftum skuldu havt lagt herðslu á at varðveita. Vit hava næstan eitt fullfiggað yvirlit yvir skipaslögini, ið hava verið brúkt í yngri tíð í fóroyeskari mentanarsøgu, og um soleiðis skuldi verið farið fram, áttu vit at átt dömi um:

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

Úr museulum sjónarhorni er tað ynskilt, at ein varðveitingarstrategi verður gjørd við støði í hesum. Men sjálvandi er tað ikki longur í fullan mun gjørligt. Tí mong av skipaslögnum eru horvin fyri mongum árum síðan og eru bara til í myndasøvnunum, t.d. hvalabátarnir, specialførini, ið vórðu nýtt í sambandi við t.d. lossing og tey flestu av teimum gomlu strandfaraskipunum. Men summi eru í flotanum 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 hidartil

Varðveitingarskipanin í Føroyum hidartil 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 mentanarsøkuliga sermerktum skipum og at royna at varðveita ognarrættin til tilík 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 skipspappírunum. 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 umvælingina 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. Útlendsk skip kunnu tó góðtakast, um skipaslagið ikki er varðveitt í upprunalandinum.
- skipið skal hava í minsta lagi 10 ára væl skjalprógvanda 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 mentanarsøkuligt frásagnarvirði.
- skipið skal sigla, og tað skal í mest möguligan mun verða veittur øðrum enn ánaranum høvi at uppliva siglingina.

Sum uppfylging av skipanini av Skibsbevaringsfonden kunngjørði danske Sjóvinnustýrið í 1990 vegleiðing um praksis fyrir 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 tilíka 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 galldandi fyrir skip, sum í Danmark hava fingið váttan frá Skibsbevaringsfonden um, at tey eru varðveitingarverd og tí líka treytirnar fyrir lántøku haðani, og í Føroyum hava fingið samsvarandi váttan frá Føroya Fornminnissavn. 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 mentanararvsmynndugleikar og sjóvinnufyrising, har skynsom og málrættað varðveiting og trygd á sjónum gingu hond í hond. Eisini í Føroyum var áhugi fyrir skipavarðveiting, og sjálvsagt eisini áhugi fyrir 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 tilíkar váttanir, og tríggjar vóru latnar, nevnilita til sluppírnar Westward Ho og Johonnu, og so eisini Norðlýsið, utan kortini at nakar serkunnleiki sum tann hjá Skibsbevaringsfonden varð skipaður. Upp gjøgnum nítiárini vórðu tvær váttanir latnar afturat eftir somu vegleiðing, nevnilita til M/B Dragan í 1993 og gamla læknabátin Reyða Kross, nú Amadeus, í 1998, sum bæði skuldu nýtast sum útferðarskip. Eitt skip hevur síðani fingið tilíka váttan, nevnilita tænastuskipið hjá Ríkisumboðnum í Føroyum, M/B Thorshavn, í 2005.



Johanna. Mynd: Føroysk Træseglskip

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

Í 2006 broytti danska Sjóvinnustýrið teknisku reglugerðina fyrir 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 samlæg tekniskt lögarsavn fyrir eldri skip, sum í vinnuligum høpi sigla við fleiri enn 12 ferðafolkum. Reglurnar eru tillagaðar til tey serligu viður-skiftini, sum gera seg galddandi fyrir hesi skip (aldur, byggiháttur, byggitilfar, innrætting v.m.).

Fortreytin fyrir at viðgera eitt skip sambært reglunum í "Teknisk forskrift nr. 15 af 20. november 2000 om skibe til særlige formål (bevaringsværdige skibe, lystfiskerskibe mv.)" hefur higartil verið, at avvarðandi skip formliga er viðurkent av Føroya Fornminnissavni sum varðveitingarvert. Stutt-leikaskip hava tó ikki verið fevnd av reglunum, hóast tey formliga eru viðurkend sum varðveitingarverd.

Hetta hefur gjort, at nòkur skip - sum reint teknisk kunnu sigast at líuka treytirnar fyrir at verða mett varðveitingarverd - ikki hava verið fevnd av forskriftni, tí tey mangla formligu viðurkenningina sum varðveitingarverd.

Broytingarnar, sum danir framdu í teirra samsvarandi lóggávu í august 2006, leggur ikki long-ur avgerandi dent á, um eitt skip formliga er viðurkent sum varðveitingarvert ella ikki. Nú skal Søfartsstyrelsen við støði í fleiri lógarásettum atlítum ítøkliga meta um, hvort skipið lýkur treytirnar fyrir at koma undir serligu reglurnar fyrir eldri ferðamannaskip ella ikki. At skipið formliga er viður-kent sum varðveitingarvert, er nú bara eitt - men tó týdningarmikið - atlít millum fleiri onnur.

Ein onnur høvuðsbroyting er eisini, at stuttleikaþarfritiðarför nū eru fevnd av forskriftni, um tey i vinnuligum høpi sigla við ferðafolk, ella verða útleigað við fórara.

Skipaeftirlitið heldur, at broytingarnar, sum danir hava framt, eru skilagóðar og vilja bøta um tey ivamál og trupulleikar, sum Skipaeftirlitið higartil hefur havt av at umsita teknisku forskriftna frá 2000. Somuleiðis heldur Skipaeftirlitið, at broytingarnar vilja verða til fyrimunar fyrir tey skip, sum higartil eru "dottin ímillum".

Skipaeftirlitið hefur tí avgjört at seta donsku broytingarnar í gildi í Føroyum frá 1. oktober 2007. Hetta verður gjort við at lýsa eina Fráboðan frá Skipaeftirlitinum, har broytingarnar verða skrivaðar inn í verandi teknisku forskriftna frá 2000, sum síðani verður endurgivin í fullum liki og á donskum máli sum eitt fylgiskjal til sjálva fráboðanina.

Broytingin hefur við sær smidligari atgongd hjá eldri skipum at koma undir reglugerðina. Hvørji ivamálini og trupulleikarnir voru, sum nýggja skipanin bøtti um, er ikki lýst í reglugerðini. Men fyrir mentanarsøguligu varðveitingina má staðfestast, at støðan er óbroytt og eingin verulig skipan gal-dandi.

Varðveitingarskipanir í grannalondunum

Í Norðurlondum verður skipavarðveiting mett sum ein partur av mentanararvsverndini. Í Danmark, Finnlandi, Noregi og Svøríki veitir staturin tí fíggjarligan og annan stuðul fyrir at varðveita søgulig skip. Í teimum flestu londunum rókkur fíggjarligi stuðulin ikki til tørvin, og varðveitingin verður fyrst og fremst grundað á sjálvboðið arbeidi. 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 fyrir 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 fyrir vernd av vrakum ella skipum, sum eru sokkin, um so er, at tey verða mett at vera sokkin fyrir meira enn 100 árum síðum. Tað sama var galldandi í Noregi, til brotingar síðst vórðu gjørdar í lógini um mentanarminni, tó soleiðis, at í Noregi var 100 ára markið ikki galldandi frá, at skipið var sokkið, men smíðað. Í 2006 vórðu settar av 29 mió. NOK til varðveiting av siglandi skipum. Í 2006 söktu 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 fíggjarligan 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 málsókinum viðvíkjandi teimum eldrú flótandi skipunum, ímeðan tað í Danmark er Skibsbevaringsfonden og í Finnlandi Museiverket.

Í Svøríki var farið til verka í 1990 og 500.000 SEK játtáðar árliga til endamálið. Hóast Statens maritima museer javnan gera vart við stuðulstørvin og sjálvbodnu felagini eisini átala hetta, var tað enn í 2006 ikki eydnast at fáa storrri játtan. Stuðulin er fyrst og fremst oyramerkur til siglandi skip storrí enn 20 BRT. Tilsamans høvdu 79 skip sökt um stuðul í 2006, og 33 teirra fingu stuðul. Í tíðarskeiðinum 1991-2006 vóru 7.655.000 SEK veittar í stuðli, í miðal umleið 230.000 SEK til hvort skip. Umframt hetta hevði Riksantikvarieámbetet í 2006 eina stuðulsupphædd til arbeiðslívssøvn upp á samanlagt 4 mió. SEK, og gjørligt hefur verið hjá summum skipum at fáa lut í hesi játtan. Umleið 1 mió. av henni gongur árliga til maritimar verkætlánir.

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 fór sambært greitt ásetnum reglum: at hesi fór skuldu verða varðveitt í Danmark og at økja almenna áhugan fyrir at varðveita maritim mentanarumhvørví.

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

Gjøgnum árini 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. málung, segl og annað.

Í Finnlandi varð í 1994 settur sjótel á tað sonevnda "Traditionsfartygsregistret". Ánarar av söguliga áhugaverdum skipum kunnu sökja hjá eini ekspertnevnd, sum er sett av Museumsverkinum, um at fáa skip innlimað í skránná. Úrvalsreglur og arbeiðsháttur er líkur skipanini í Svøríki. Fyrst og fremst snýr tað seg um, hvussu mann definerar söguliga áhugaverd skip yvir 20 BRT. Skráin er í dag eitt týðandi amboð hjá umsitingini, tí einans skip, sum eru í skránni, kunnu sökja 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 árini eftir aldarskiftið 2000 játtaði staturin umleið 70.000 Evrur um árið, men í 2005 var stórur vökkstur í umsóknartalinum, og játtaðar vórðu 110.000 Evrur.

Svøríki og Danmark hava innfört eina almenna merkingarskipan til skip við mentanarsöguligum virði. Merkingin er innförd 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 ("Kultursöguligt 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-skoðað fimta hvort ár.

Í öllum Norðurlondum er varðveitingararbeiðið í stóran mun grundað á sjálvboðið arbeiði. Í teimum stóru Norðurlondunum eru varðveitt meira enn 150 siglandi varðveitingarverd skip stórrí enn 30 fótur. Síðan Finland gjørði sína traditionsskipaskrá, hava eisini Danmark og Svøríki gjört sínar, ávikavist "Dansk Historisk Skibsregister" og "Svenskt skepps-register". Danska skipaskráin finst á internetinum, gó einans við grundleggjandi upplýsingum um tey einstóku 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 árini, og fleiri eru í gongd. Í summum fórum er talan um skip, ið helst kunnu metast at hava mentarnarsøguligan týdning fyri Føroyar, men í summum fórum 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, viðhvort 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 viðtökunum 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 möguligan mun at verða fórdar aftur til tað upprunaliga og lúka krøv frá Føroya Skipaeftirliti. 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 Johannessen, Tórshavn

Onnur varðveitingarátøk

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 fóroyska flotanum

Ein skjót gjøgnumgongd av fóroyska skipalistanum sýnir, samanborin við listan omanfyri yvir skipaslög, 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:

Bólk- ur	Skipaslag	Skipatal	Skipatal	Skipatal	Varðveit-	Umvæling
		fø. smíðað	útl. smíðað	tils.	ingar- váttan	gjørd 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	Damptrolrarar	0	0	0	0	0
7	Motortrolrarar	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	Grónlandsbátar	5	2	7	0	0
Tils.		29	44	73	7	14

Hvussu mong av hesum skipum eru varðveitingarverð, er torfört at siga. Tað veldst um, hvussu eftifarandi tey eru varðveitt, t.e. hvussu nógav av tí upprunaliga er til enn, og hvussu eftifarandi ein umvæling er gjørd, t.e. um umvælingin er gjørd 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 mett at vera varðveitingarvert, ikki var mett 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 úrvall. Neyðugt er sostatt at hava mørk og reglur fyri, hvussu nóg 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 galldandi, 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 varðveitingarverð 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 fóroyskt smíðað, og at tað í bólkunum 3, 4, 6, 7 og 11 ikki longur finnast dömi at varðveita (í bólki 4 finnast kortini skip varðveitt uttanlands, sum hava verið í fóroyeskari tænastu), so verður kravið til eina tilíka 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 nokur skip fingið vátta um varðveitingarvirði sbrt galldandi 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 færøysk varðveitingarskipan í minsta lagi skal kunna fevna um varðveiting av 13 skipum og í mesta lagi 38 skipum í nevndu skipabólkum, hetta mett út frá varðveitingarstóðuni í 2011, t.e. uppteljing av skipum, sum tá voru eldri enn 50 ár.



Norðlysið. Mynd: Færøysk Træseglskip

Ein fôroysk verndar- og stuðulsskipan

Ein fôroysk verndarskipan í sambandi við skip eigur at verða grundað á somu hugsjón sum í grannalondunum, sum er, at verndin er grundað í meting av söguliga týdninginum hjá skipinum ella skipaslagnum og annars standi tess, og hvussu ekta og eftifarandi 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 fígginingi 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 tóknliga støðið, sum vardu skipini umboða, er torfört at sameina við reglur hjá Skipaeftirlitinum um trygd á sjónum og sjódygd. Hetta kann ganga út yvir antikvarisku prinsippi; 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 týdning 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 løgd í varðveitingararbeiðinum. Eisini hesum eigur at verða givið gætur í sambandi við eina stuðulsskipan, serliga í sambandi við kósina, ið verður løgd. Skipini eru oftani broytt gjøgnum tíðina og lagað eftir tørvi í vinnu, og tað tekur tið 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 (traditionsskip) 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 (traditionsskip) 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. Skrokumvælingar, kalfatring, útskifting av borðum, kjøli, barlast, bondum, knøum, róðri o.l.
2. Dekk, stúttur, karmar, kappar, lúkur, lúnning, garnering og dekshús
3. At afturföra dokumenteraða innrætting, hús og stýrhús, salong, messu og maskinrum
4. Mastur, rundholt, rigning, beslög og segl
5. Høvuðsmotor, ljósmotor, endurnýggjan av uppruna motori og skrúvu

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 stórra umvælingar, sum hava við sær, at varðveitt innrætting verður broytt við nútímansgerð fyri eygað, t.d. last burturtikin til frama fyri salong.

Neyðugt er við góðum dokumentatióntilfari, um ætlanin er at umvæla ella afturföra skipið til eitt valt tíðarskeið í sögu tess. Dokumentatióntilfarið eigur at innihalda lýsing av skipkonstruktiúnini, rigninginum, maskinarfi 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 ávísum og væl dokumenteraðum tíðarskeiði í yrkisskeiði tess. Tað sama er galdandi fyri interiør í teimum fórum, 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 nýtilvirkjan 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 ávisar rakstrarútreiðslur. Tær ávisu rakstrarútreiðslurnar eru kostnaðurin fyri árligt viðlíkahald fyri at halda skipið siglandi, nevniliga:

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

Nevndin mælir tí til, at ein føroysk stuðulsskipan verður tvílaðað, nevniliga soleiðis, at tað bæði kann verða sökt 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 umvælingarverkætlani er gjølla lýst bæði við tíðarætlan og fíggjarætlan, og at stuðulin kann verða útgoldin sum avdráttarupphædd (acontogjald). Nevndin mælir til, at rakstrarstuðulin verður veittur árliga sambært einum nærrri ásettu stuðulsprosentni.



Dragin. Mynd: Føroysk Træseglskip

Meting av kostnaði

Til meting av kostnaðinum av stuðulsskipanini, ið er nevnd omanfyri, hevur nevndin fингið innlit í roknskapir og fíggjarætlanir 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 tölini sett upp samsvarandi útgreiningini omanfyri um, hvørjar útreiðslur stuðul eigur at kunna verða söktur til, nevniliga 1) umvælingarútreiðslur og 2) ávísar rakstrarútreiðslur fyrir at halda skipið siglandi.

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

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

1. Stuðulsveiting til umvælingar fyrir 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 fyrir at halda skipunum siglandi

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

Virði av sjálvbodnum 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.

Ólønta 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 samskifti: 3 tímar um dagin	1.080
Bókhald	Bókhald	100
Tímar tilsamans		4.588

Umvælingarkostnaðurin kann eisini roknast út frá miðal livitiðini, ið verður roknað til ymisk slög av umvælingum ella ílögum. Eina tilíka útrokning hevur Skibsbevaringsfonden gjört í útgreining frá 2006. (Skibsbevaringsfonden, vision og strategi 2006-2011). Gjörd er ein vegleiðandi tabell, sum sýnir mett forfall pr. ár fyrir tríggjar skipastøddir, nevnilita 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, vejet			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 dagföringar, so hvort sum royndir verða vunnar. Eisini verður undirstrikað, at ikki tvey skip eru líka, og at kombinátiónirnar av arbeidi í einum skipi eru nógvtreytaðar av, um tað eru avleidd fylgiarbeidi. Ella sagt foreinklað, at tað kann vera fíggjarliga skilagott at útskifta lutir, sum annars kundu hildið í kanska 5 ár afturat, um teir eru aftanfyri aðrar lutir, sum skulu skiftast, og sum væntast at hava eina livitið 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 ískoytisfiggning

- til umvælingaráutreiðslur, í miðal kr. 123.000 árliga pr. skip
- til rakstraráutreiðslur, í miðal kr. 250.000 pr. skip

Um roknað verður við, at umvælingarstuðulin verður 60% av umvælingarkostnaðinum og rakstrarstuðulin 40% av rakstrarkostnaðinum, verður árligi stuðulstørverurin 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 varðveitingarváttan sum liður í stuðulsveitingini. Sum nevnt verður tað mett sum ein fyrtreyt fyri, at verndar- og stuðulsskipanin fæst at virka sambært hugsjónunum, sum liggja til grund fyri hesum álti, at ein tilík fakeind verður skipað undir antikvarisku myndugleikunum.

Nevndin metir tí, at samlaði fíggjartørvurin í sambandi við eina almenna stuðulsskipan til varðveitingarverð 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 gallandi fyri privatar ánarar av verndarverdum skipum, ella um hon eisini eigur at vera gallandi fyri almennar skipaánarar, t.d. landsgóðkend bygdasøvn, kommunur, landsstovnar og almenna fyrising annars.

Í sambandi við hetta metir nevndin, at av tí at uppskotna stuðulsveitingin, bæði umvælingarstuðulin og rakstrarstuðulin, verður veitt skipinum til frama fyri varðveitingina av tí, eigur ognarstøðan ikki at vera avgerandi fyri stuðulsveitingina. 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 gallandi skipan hjá Skipasýninum frá føroyskum myndugleika hava fingið varðveitingarváttan, fyribils metast sum T-skip, eitt sum K-skip (M-skip), ímeðan tvey teirra ikki lúka treytirnar, ið nevndar vórðu omanfyri um autensitet í söguligu afturföringini.

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 varðveitingarváttanir, sum eru latnar við støði í donsku vegleiðingini frá 1990 og teknisku reglugerðini hjá danska Sjóvinnustýrinum, sum Skipaeftirlitið 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 felögum aftur um brekku, og so statt, at viðkomandi skip við varðveitingarváttan, sum ikki lúka treytirnar eftir nýggju skipanini, varðveita hana og teir mæguleikar, sum ein nýggj stuðulsskipan veitir.

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

Tilmæli

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

Lóg

Nevndin mælir til, at fóroyisk verndarlóggáva verður umleið soljóðandi:

Uppskot um lögtingslög um mentanarsøgulig skip

§ 1. Landsstýrismaðurin í mentamálum kann gera av, at siglingarfört 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 metanarsøgulig 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 gallandi fyri skip, ið hava fingið átekning eftir hesi lög.

Stk. 3. Verndar- og stuðulsskipan í sambandi við mentanarsøgulig skip verður nærrí 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 ogna hinum almenna tað, um neyðugt við tøku, við peningsveitan á fíggjarlögini ella við serligari lög. Í tilíkkum føri verður veitt stuðulsupphædd til størri umvælingar mótroknað.

Kunngerð

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

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

§ 1. Mentanarsøgulig skip

Fyri at fáa støðu sum mentanarsøguligt skip krevst, at ánari sökir um hetta og skriviliga våttar, at hann gongur undir hesar treytir,

- at rakstur og viðlíkahald av skipinum hevur sum yvirskipað mál at varðveita skipið sum varandi mentanarminni
- at varðveitandi átök, viðlíkahald og mögulig umvælingararbeiði verða gjörd eftir grundreglum, sum varða um söguligu dygdirnar hjá skipinum við støði í einum nærrí skjalprógraðum tíðarskeiði í sögu tess

Stk. 2. Tá landsantikvarurin hevur móttikið skriviliga 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 ánarin eina verndarætlan fyri skipið. Ein tilík ætlan skal m.a. lýsa, hvør tið ella hvat árstal í skipasøguni skal vera støði undir verndararbeiðinum.

Fysiskar broytingar mega ikki verða gjördar, hvørki uttan ella innan, fyrr enn verndarætlanin er gjörd 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 fórum sökjast um dispensatiún frá reglunum hjá skipaeftirlitinum. Um hetta ikki er möguligt, skal verða mett, hvussu krövni kunnu eftirlíkast við tiltökum, sum ikki minka munandi um virðið hjá skipinum sum mentanarsøguligt skip.

§ 2. Umvælingarstuðul

Skip, sum hevur átekning sum mentanarsøguligt skip eftir lögtingslög ..., kann sökja um stuðul til umvælingarverkætlanir, harundir

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

Stuðul kann ikki veitast til umvælingarverkætlanir, sum hava við sær nútímansgerð av upprunaligari 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 sökja um stuðul til árligt viðlíka hald og annað, t.e. rakstrarkostnað fyrir at halda skipið siglandi, harundir

- uppháling (botnviðgerð, aksultrekk, máling, zink o.a.).
- reingerð og máling omandekks.
- motorrúm (eykalutir, olja, filter, 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 roknaskápi varð nýttur til árligt viðlíkahald. Stuðulsprosentíð fyrir komandi árið verður fráboðað í rímiligari tíð frammanundan.



Sjómannadagur í Klaksvík. Mynd: Norðlýsið



MENTAMÁLARÁÐIÐ