

Samband íslenskra sjóminjasafna

Ágúst Ólafur Georgsson

Leiðarvísir við mat á varðveislugildi eldri báta og skipa

Ásamt yfirliti um bátavernd á Íslandi



Ágúst Ólafur Georgsson

Leiðarvísir við mat á varðveislugildi eldri báta og skipa

Ásamt yfirliti um bátavernd á Íslandi

Reykjavík 2019
Samband íslenskra sjóminjasafna

Ritnefnd:
Anita Elefsen
Ágúst Ólafur Georgsson
Helgi Máni Sigurðsson

© Samband íslenskra sjóminjasafna og höfundur
Öll réttindi áskilin

Forsíðumyndin sýnir eikarbátinn Sædísí ÍS 467 í viðgerð í gamla slippnum á Ísafirði.
Báturinn var smíðaður þar vestra árið 1938 og var notaður til fiskveiða. Hann var gefin
Byggðasafni Vestfjarða 1998 og nýtur friðunar á grundvelli aldurs skv. lögum. Ljósmynd. Ágúst
Ólafur Georgsson.

Efnisyfirlit

Inngangur	4
Tilgangur varðveislumats.....	5
Mat á varðveislugildi	5
Hvaða bátar eru teknir til varðveislumats?.....	5
Menningarsögulegt gildi	5
Upprunalegt ástand.....	6
Upplifunar og fagurfræðilegt gildi	6
Ástand.....	7
Sjöhæfni og notkun	7
Leiðbeiningar og eyðublöð fyrir mat á varðveislugildi	8
Dæmi um mat á varðveislugildi.....	12
Íslensk bátasmíðaarfleifð	16
Varðveisla skipa og báta	16
Fjárveitingar.....	19
Bátar sem minjar	21
Heimildir	23

Inngangur

Verndun eldri skipa og báta hefur fyrst og fremst verið í höndum safna hér á landi. Samanlagt eiga þau um 190 fleytur en engin þeirra hefur verið tekin til varðveislu á grundvelli samræmds mats enda hefur það ekki verið til staðar - þar til nú. Söfnin hafa samt sem áður þurft að leggja ýmislegt til grundvallar þegar teknar voru ákvarðanir um hvort varðveita ætti tiltekinn bát - eða ekki. Þannig hefur t.d. verið afar mikilvægt fyrir þau að kynna sér sögu hlutaðeigandi báta vel. Margir þeirra áskotnuðust jafnframt söfnunum að frumkvæði einstaklinga.

Mikilvægasta undirstaðan fyrir mat á varðveislugildi skipa og báta er að sem ýtarlegastar upplýsingar liggi fyrir um þá. Samhliða samningu þessa heftis hefur Samband íslenskra sjóminjasafna (SÍS) látið taka saman skrá yfir báta í eigu safna, setra og sýninga auk báta á skipaskrá sem eru frá því fyrir 1950. Þeir síðast töldu njóta friðunar á grundvelli aldurs samkvæmt lögum um menningarminjar nr. 80/2012.

Skráin gefur heildaryfirlit yfir þennan stærsta hóp eldri báta í landinu ásamt greinargóðri samantekt um hvern og einn þeirra. Bátar sem ekki eru í þessari skrá og ætlunin er að meta þarf sérstaklega að afla upplýsinga um. Staðlaðir listar og leiðbeiningar um skráningu fornþáta liggja þegar fyrir og verða notaðir við þá vinnu.

Þar að auki hefur SÍS hug á að taka saman yfirlit yfir eldri báta í eigu einkaaðila og aðra áhugaverða báta sem kunna að koma í leitirnar. Þegar er vitað um töluverðan fjölda slíkra fleytna. Markmiðið er að á endanum verði til skrá yfir flesta eða alla fornþáta í landinu sem teljast í meiri eða minna mæli hafa sögulegt gildi. Heildarskrá er undirstöðuatriði fyrir faglegt mat á varðveislugildi þar sem hún gefur nauðsynlega yfirsýn til að byggja á.

Við vinnslu þessa leiðarvísis hefur verið tekið mið af hliðstæðum matsreglum á hinum Norðurlöndunum. Miklar upplýsingar liggja fyrir á netinu en þar að auki var haft beint samband við aðila þar ytra eins og t.d. danska skipavarðveislusjóðinn (Skibsbevaringsfonden). Segja má að ýmsar hugmyndir og verklag í þessu hefti séu fengnar að láni, sérstaklega frá Danmörku, en sumt er frumsmíði eða innblásið af norrænum fyrirmyndum. Í þessu sambandi má nefna að Norðurlöndin hafa ákveðið samráð sín á milli við bátavernd og sækja gjarnan hugmyndir hvert hjá öðru til að hafa til hliðsjónar við mótun eigin reglna.

Leiðarvísirinn er ætlaður öllum þeim sem koma að varðveislu eldri báta, t.d. sjóminjasöfnum, byggðasöfnum og SÍS en einnig stofnunum sem vinna að minjavernd. Þá mun leiðarvísirinn koma að góðum notum fyrir hugsanlegan hóp sérfræðinga sem hefði varðveislumat á sinni könnu, bátaverndarnefnd eða viðlíka, ef að hún verður einhvern tímann stofnuð.

Leiðarvísirinn er tekinn saman á vegum SÍS en um 20 söfn, setur og sýningar eiga aðild samtökunum. Fornminjasjóður styrkti verkefnið af miklum myndarskap og eru honum færðar bestu þakkir. Þá er Þjóðminjasafni Íslands þakkað fyrir stuðninginn sem og öllum þeim sem lásu þennan bækling í uppkasti og gáfu góð ráð og ábendingar.

Tilgangur varðveislumats

Tilgangur varðveislumats eldri skipa og báta er fyrst og fremst að stuðla að bættri bátavernd og gera alla vinnu markvissari við ákvarðatökur um hvað æskilegt sé að varðveita fyrir framtíðina og hvað ekki.

Í fyrsta lagi er matinu ætlað að tryggja að ákvörðun um að taka bát til varðveislu sé byggð á faglegum grunni og þekkingu á menningarsögulegu gildi hans, bæði staðbundið og á landsvísu.

Í öðru lagi að vera hjálpartæki við að finna og benda á hvaða skip og báta sé rétt að varðveita til framtíðar og koma þannig í veg fyrir að þeim verði hugsanlega fargað.

Í þriðja lagi að vera hjálpartæki við endurmat á varðveislugildi báta í eigu safna, setra og sýninga með hugsanlega grísjun eða aðra ráðstöfun í huga.

Í fjórða lagi að vera þeim aðilum til stuðnings sem hafa áhuga á varðveislu eldri báta og sjá sér hag í því að bátar í þeirra eigu undirgangist mat.

Í fimmta lagi að vekja athygli á bátum sem hafa varðveislugildi samkvæmt undangengnu mati.

Í sjötta lagi getur undirbúningsvinna við varðveislumat komið að miklu gagni þegar taka á ákvörðun um hvernig standa skuli að viðgerðum eða endursmíði báta.

Í sjöunda lagi að niðurstöður matsins skapi mikilvæga undirstöðu fyrir ákvarðatökur um úthlutun styrkja til skipa og báta.

Í áttunda lagi að góð útkoma úr varðveislumati geti stutt við umsóknir bátaeigenda um styrki í opinbera sjóði.

Mat á varðveislugildi

Hvaða bátar eru teknir til varðveislumats?

Miðað er við að bátar sem teknir eru til varðveislumats séu smíðaðir á Íslandi fyrir 1970 eða eftir íslenskum teikningum erlendis og notaðir hér á landi. Yngri bátar koma einnig til álita ef sérstök rök mæla með því. Hið sama á við um báta sem smíðaðir eru í útlöndum eftir erlendum teikningum og notaðir hafa verið á Íslandi í minnst 10 ár.

Allar stærðir og gerðir báta, óháð smíðaeefni, geta verið teknar til varðveislumats, hvort sem bátarnir voru notaðir á sjó, ám eða vötnum, við atvinnurekstur, frístundir eða annað. Bátarnir þurfa ekki að vera sjóhæfir og geta til að mynda verið í geymslu á vegum minjasafna.

Hér að neðan eru sett fram fimm grundvallarviðmið við mat á varðveislugildi báta og helstu atriði sem falla þar undir.

Menningarsögulegt gildi

Við mat á menningarsögulegu gildi báta er einkum tekið mið af mikilvægi þeirra fyrir félags- og atvinnusögu, sögu ákveðinna svæða eða landsins í heild, efnismenningu og skipasmíðaarfleifð. Góðar heimildir um bátana þurfa því að vera til staðar, hvort sem þær eru prentaðar, óprentaðar, munnlegar, ljósmyndir, teikningar eða annað sem kemur að gagni.

Bátar sem smíðaðir eru fyrir 1950 njóta friðunar á grundvelli aldurs samkvæmt lögum um menningarminjar nr. 80/2012. Heimilt að friðlýsa skip og báta og þar að auki má beita ákvæðum fyrrgreindra laga um skyndifriðun. Þá njóta bátar sem skráðir eru sem safngripir ákveðinnar verndar sem slíkir.

Horft er til þess úr hvaða efnum og með hvaða aðferðum bátarnir eru smíðaðir. Þeir geta t.d. verið byggðir úr tré, járni eða plasti. Smíðaaðferðir á trébátum eru skarsúðun og séttisúðun, járnsuða og hnoðun á stálskipum, en plaststeypa á plastbátum. Þessi atriði koma ekki til álita við einkunnagjöf fyrir einstaka liði matsins þótt tekið sé mið af þeim þegar kemur til umræðu um varðveislugildi bátsins. *Sérstök áhersla er lögð á trébáta.*

Undir vissum kringumstæðum getur bátur sem ekki hefur mikið verðmæti í sjálfu sér haft almennt gildi sem fulltrúi fyrir tegund sem lítið eða nánast ekkert er til af. Þetta á sérstaklega við ef báturinn er talin hafa þýðingu fyrir íslenska skipasmíðarfleifð eða þróun bátaflotans.

Báti sem breytt hefur verið eftir að sögulegu hlutverki hans lauk, á þann hátt að það hefur ekkert með fyrri notkun hans að gera, telst hafa skert varðveislugildi, t.d. ef vélbáti er breytt í seglskip.



Mynd 1. Sigurvin, bátur Gústa guðsmanns, er gott dæmi um bát sem hefur varðveislugildi vegna persónusögu og sterkra tengsla við ákveðið sveitarfélag, þ.e. Siglufjörð. Ljósmynd Síldarminjasafnið á Siglufirði.

Upprunalegt ástand

Áhersla er lögð á upprunaleika báta, og er þá m.a. hægt ganga út frá ákveðnu tímabili í sögu þeirra ef útlit báts frá tilteknu skeiði er mjög trúverðugt. Trúnaður við hefðbundið handverk og smíðaeefni skiptir einnig máli.

Sumir bátar hafa tekið breytingum eða gegnt mismunandi hlutverkum á meðan þeir voru í notkun, átt marga eigendur eða heimahafnir og fjöldi skipasmiða unnið að viðhaldi þeirra á löngum tíma. Ólík handbrögð og útfæslur, gamalt og nýtt, geta þannig lifað hlið við hlið sem mikilvæg ummerki um feril bátanna sem ástæða er til að varðveita. Þessi einkenni geta verið hluti af varðveislugildinu.

Upplifunar og fagurfræðilegt gildi

Við mat á varðveislugildi er heimilt að taka tillit til fagurfræði og upplifunar en þá er gengið út frá tilfinningalegum þáttum, sjónrænni upplifun, hlutföllum og samsvörun í útliti. Jafnframt er hægt að líta til þess ef skip eða bátur setur sterkan svip á umhverfi sitt, t.d. á hafnarsvæði.

Suma báta er ekki hægt að meta á grundvelli fagurfræði eða upplifunar þar sem útlit þeirra mótast fyrst og fremst af hagnýtum ástæðum en ekki fegurðarsjónarmiðum.

Ástand

Við mat á ástandi báts er í fyrsta lagi miðað við almennt ásigkomulag og hvernig staðið hefur verið að viðhaldi hans. Í annan stað er lagt mat á viðhald bátsins út frá varðveislusjónarmiðum.

Sjöhæfni og notkun

Hér er átt við hvort báturinn sé sjöhæfur, hafður á floti eða er í notkun einhvern hluta ársins. Bátar eru ekki lækkaðir í mati fyrir að vera varðveittir á þurru landi en það gefur þeim hins vegar aukið gildi ef að þeir eru á floti.



Mynd 2. Fiskibáturinn Höfrungur var smíðaður í skipasmíðastöð Gunnars Jónssonar á Akureyri 1929. Höfrungur er með lagi sem algengt var á þeim tíma og er jafnframt elsti plankabyggði bátur sem varðveist hefur á Íslandi. Hann hefur staðið á þurru landi frá um 1990. Myndin er tekin 2017. Ljós. Ágúst Ólafur Georgsson.

Leiðbeiningar og eyðublöð fyrir mat á varðveislugildi

Á eyðublöðunum eru sett fram flokkuð atriði í fimm liðum við mat á varðveislugildi báta, þ.e. menningarsögulegt gildi, upprunalegt ástand, upplifunar og fagurfræðilegt gildi, ástand, sjóhæfni og notkun. Undir hverjum lið eru svo taldir upp þeir matsþættir sem falla undir hvern og einn þeirra. Þessir þættir eru jafnframt mikilvæg hjálpartæki við að greina í sundur á kerfisbundinn hátt þau atriði sem mestu máli skipta við mat á eldri bátum.

Þegar kemur að sjálfu matinu og því að fylla í reitina á eyðublaðinu þarf að draga fram bæði *jákvæð og neikvæð atriði (plús og mínus) ásamt útskýringum eða rökstuðningi*. Þó er aðeins gert ráð fyrir athugasemdum við sjóhæfni og notkun. Þessi liður kemur aðeins til upphækkunar og þarf þá að gera sérstaklega grein fyrir því. Allir matsþættir undir hverjum lið fyrir sig fá einkunn og að lokum er reiknað meðaltal. Einstaka þætti er stundum ekki hægt að taka til mats og eru þeir reitir sem við eiga þá skildir eftir auðir og ekki tekið tillit til þeirra við útreikninga. Notast er við skala á bilinu 1-9. Síðan er reiknuð meðaleinkunn fyrir alla matsþætti. Lokaeinkunn er aðeins gefin í heilum tölum.

Hæst vega menningarsögulegt gildi (45%) og upprunalegt ástand (35%). Upplifunar og fagurfræðilegt gildi vegur 5% og ástand 15%. Heimilt er að nota alla liði til upphækkunar fyrir lokaeinkunn ef ástæða þykir til. Einkunnir eru samt sem áður leiðbeinandi þar sem í sumum tilfellum getur verið um huglægt mat að ræða þótt leiðarvísirinn sé mikilvægt verkfæri til að komast að niðurstöðu.

Bátum er skipt í þrjú flokka eftir mati, þ.e. þá sem hafa hátt varðveislugildi (7-9), miðlungs varðveislugildi (4-6) og lítið eða ekkert varðveislugildi (1-3). Bátar með einkunnir á bilinu 6-9 teljast hafa varðveislugildi. Með hina er það meira vafaatriði, sérstaklega þá sem lenda í lágsta flokki, þ.e. hvort þeir hafi eitthvað gildi og þarf þá að færa rök fyrir því.

Reiknað er meðaltal af öllum matsþáttum og niðurstöðurnar færðar inn í þar til gerða reiti. Þá er reiknað prósentuhlutfall af einkunnum, lagt saman og útkoman færð inn í sérstakan reit (*meðaleinkunn*).

Undir reitnum *varðveislumat, samantekt og niðurstaða*, er varðveislugildi bátsins reifað og dregnar fram helstu röksemdir fyrir niðurstöðu matsins og hvaða lokaumsögn hann fær. Hér er einnig gerð grein fyrir af hverju einkunn báts er hækkuð umfram meðaltal ef um slíka hækkun er að ræða. Að lokum er endanleg niðurstaða matsins færð inn í reit með heitinu *varðveislugildi*. Varðveislugildi getur verið hátt, miðlungs og lítið eða ekkert.

Ákveðinn sveigjanleiki er byggður inn í matið, bæði hvað snertir einkunnagjöf en einnig ef bátur er t.d. fremur lágur í mati en í mjög góðu ástandi. Þá getur bátur með hátt varðveislugildi hugsanlega ekki talist varðveisluhæfur ef hann er í afar slæmri umhirðu eða því sem næst ónýtur.

Eyðublöð fyrir mat á varðveislugildi

Grunnupplýsingar

[Ljósmynd]

Heiti og umdæmisnúmer
Skipaskrárnúmer
Safnnúmer
Friðun vegna aldurs (já/nei)
Friðlýsing (já/nei)
Smíðaeefni
Stærð

Meningarsögulegt gildi

Matsþættir	Plús	Mínus	Einkunn
1. Hefur báturinn gildi fyrir félags- eða atvinnusögu þjóðarinnar eða tiltekið svæði?			
2. Er báturinn dæmi um staðbundinn skipasmíðaaarf, ákveðið bátalag, eintak frá tiltekinni skipasmíðastöð, eftir mikilsvirtan smíð eða ber skýr höfundareinkenni?			
3. Hver er tegund báts, hlutverk og notkun? Sumir bátar fengu ný hlutverk, jafnvel án þess að vera breytt mikið, en aðrir voru fjölnota frá upphafi þannig að sami báturinn gat verið í mismunandi notkun á sínum ferli.			
4. Er báturinn dæmi um tæknilegar nýjungar eða breytingar á skipakosti þjóðarinnar, efnisvali eða búnaði? Hver er staða hans í þróun bátaflotans?			
5. Aldur. Miðað er við íslenska báta eldri en 1970 en einnig yngri báta, ef sérstök ástæða þykir til, Ennfremur skip sem sem smíðuð eru erlendis fyrir 1970 og notuð hafa verið hér á landi í minnst 10 ár.			
6. Hefur báturinn mikil tengsl við ákveðinn stað eða byggðarlag, sögu þess eða þekktar persónur á svæðinu?			
7. Tengjast atburðir bátnum, sem hafa gildi fyrir sögu alls landsins eða þjóðkunnar			

persónur, svo sem athafna- eða stjórnámálamaður?			
8. Er báturinn dæmigerður fyrir sitt hlutverk, tegund eða tímabil í þjóðarsögunni?			
9. Eru til fleiri eintök af sambærilegum bátum eða er um eina varðveitta eintakið er að ræða?			
10. Hvaða heimildir eru til um bátinn, prentaðar, óprentaðar, munnlegar, ljósmyndir, teikningar o.fl.? Hver er fjöldi og gæði þessara heimilda?			

Upprunalegt ástand

Matsþættir	Plús	Mínus	Einkunn
1. Að hve miklu leyti er báturinn upprunalegur, þ.e. skrokkur, þilfar, yfirbygging, innréttingar, reiði, segl, árar, vél, litaval o.fl.?			
2. Hafa breytingar verið gerðar á bátnum, samræmast þær sögulegu hlutverki hans eða notkun?			
3. Eru áorðnar breytingar mikilvæg ummerki um feril bátsins, ólík handbrögð og þróun atvinnuvegar?			
4. Hver eru gæði fyrri viðgerða, eru þær trúar upprunaleika bátsins, upprunalegum efnum, handverki og notkun?			
5. Eru ummerki um eðlilegt slit frá notkun bátsins? Það telst honum til tekna við matið ef svo er.			
6. Er báturinn sérstaklega vandaður hvað snertir handverk eða smíði eða sýnir skýr ummerki um hefðbundið handverk?			

Upplifunar og fagurfræðilegt gildi

Matsþættir	Plús	Mínus	Einkunn
Við mat á varðveislugildi er heimilt að taka tillit til upplifunar og fagurfræði en þá er gengið út frá tilfinningalegum þáttum, sjónrænni upplifun, hlutföllum og samsvörun í útliti. Líta má til þess ef bátur setur mjög sterkan svip á umhverfi sitt, t.d. á hafnarsvæði. Á það skal bent að suma báta er ekki hægt að meta á grundvelli			

fagurfræði eða upplifunar þar sem útlit þeirra mótast fyrst og fremst af hagnýtum ástæðum.			
--	--	--	--

Ástand

Matsþættir	Plús	Mínus	Einkunn
1. Almennt ásigkomulag og hvernig staðið hefur verið að viðhaldi.			
2. Viðhald bátsins út frá varðveislusjónarmiðum.			

Sjöhæfni og notkun

Matsþættir	Athugasemdir
Hvort báturinn er sjöhæfur, hafður á floti eða er í notkun hluta árs. Bátar eru ekki lækkaðir í mati fyrir að vera varðveittir á þurru landi en það gefur þeim hins vegar aukið gildi ef að þeir eru á floti.	

Niðurstaða varðveislumats

Allir matsflokkar, meðaltal	Einkunn	Prósentuhlutfall af einkunn
Menningarsögulegt gildi (45%)		
Upprunalegt ástand (35%)		
Upplifunar og fagurfræðilegt gildi (5%)		
Ástand (15%)		

Samanlögð einkunn	
Upphækkandi einkunn	
Lokaekinn	

Varðveislumat, samantekt og niðurstaða

Varðveislugildi	
------------------------	--

Dæmi um mat á varðveislugildi

Hér fyrir neðan fylgir dæmi um hvernig fyllt er út í eyðublöðin. Ekki þurfti að byrja á að afla upplýsinga um hlutaðeigandi bát þar sem það hafði þegar verið gert. Á það skal bent að niðurstöður matsins byggja eingöngu á athugunum höfundar þessa ritlings en ekki á niðurstöðum hóps sérfræðinga.

Grunnupplýsingar

Heiti og umdæmisnúmer <i>Alda SH 105</i>
Skipaskrárnúmer <i>5078</i>
Safnnúmer <i>ÞMS/SMS 1994-31</i>
Friðun vegna aldurs (já/nei) Já.
Friðlýsing (já/nei) Nei.
Smíðaeefni Viður, eik og fura.
Stærð L. 6.4 m, br. 1.7 m, 2,4 brúttól.



Meningarsögulegt gildi

Matsþættir	Plús	Mínus	Einkunn
1. Hefur báturinn gildi fyrir félags- eða atvinnusögu þjóðarinnar eða tiltekið svæði?	<i>Báturinn hefur töluvert gildi sem eyja- og hlunnindabátur frá fyrri hluta 20. aldar.</i>	<i>Til eru nokkrir aðrir bátar með sambærilegt hlutverk frá sama tíma.</i>	6
2. Er báturinn dæmi um staðbundinn skipasmíðaarf, ákveðið bátalag, eintak frá tiltekinni skipasmíðastöð, eftir mikilsvirtan smíð eða ber skýr höfundareinkenni?	<i>Breiðfirskt bátalag. Smíðaður af þekktum og afkastamiklum bátasmið í Stykkishólmi.</i>	<i>Ber ekki skýr höfundareinkenni svo vitað sé.</i>	7
3. Hver er tegund báts, hlutverk og notkun? Sumir bátar fengu ný hlutverk, jafnvel án þess að vera breytt mikið, en aðrir voru fjölnota frá upphafi þannig að sami báturinn gat verið í mismunandi notkun á sínum ferli.	<i>Súðbyrtur, opinn vélbátur sem notaður var við nýtingu hlunninda, til fiskveiða og sennilega einnig til flutninga og aðdrátta. Bátinum hefur töluvert verið breytt en það samrýmist menningarsögulegu hlutverki hans.</i>		7
4. Er báturinn dæmi um tæknilegar nýjungar eða breytingar á skipakosti þjóðarinnar, efnisvali eða búnaði? Hver er staða hans í þróun bátaflotans?	<i>Sú staðreynd að stýrishús var sett í Öldu sem opinn vélbát sýnir ákveðna þróun bátaflotans.</i>	<i>Heimildum ber ekki saman um hvort Alda var vélbátur frá upphafi eða breytt í vélbát á seinni stigum.</i>	5
5. Aldur. Miðað er við íslenska báta eldri en 1970 en einnig yngri báta, ef sérstök ástæða þykir til, Ennfremur skip sem sem smíðuð eru erlendis fyrir 1970 og notuð hafa verið hér á landi í minnst 10 ár.	<i>Báturinn er smíðaður á Íslandi um 1915-1921 og hefur alla tíð verið notaður hér á landi.</i>	<i>Báturinn fær ekki alveg fullt hús fyrir aldur þar sem hann er smíðaður eftir aldamótin 1900</i>	8

6. Hefur báturinn mikil tengsl við ákveðinn stað eða byggðarlag, sögu þess eða þekktar persónur á svæðinu?	<i>Báturinn hefur mjög mikil tengsl við Breiðafjörð, þ.e. Akureyjar við Skarðsströnd, Bjarnarhöfn á Snæfellsnesi og Stykkishólm. Báturinn tengist þar að auki stórbúskap Thors Jensens í Bjarnarhöfn.</i>		8
7. Tengjast atburðir bátnum, sem hafa gildi fyrir sögu alls landsins eða þjóðkunnar persónur, svo sem athafna- eða stjórnmálamenn?	<i>Var um tíma í eigu Thors Jensens útgerðarmanns í Reykjavík.</i>	<i>Engir sérstakir atburðir tengjast bátnum.</i>	7
8. Er báturinn dæmigerður fyrir sitt hlutverk, tegund eða tímabil í þjóðarsögunni?	<i>Dæmigerður opinn vélbátur á sínum tíma.</i>		7
9. Eru til fleiri eintök af sambærilegum bátum eða er um eina varðveitta eintakið er að ræða?	<i>Ekki mörg eintök til af sambærilegum vélbátum frá um 1915-1920.</i>	<i>Fleiri eintök eru til af sambærilegum bátum en flestir þeirra eru yngri.</i>	7
10. Hvaða heimildir eru til um bátinn, prentaðar, óprentaðar, munnlegar, ljósmyndir, teikningar o.fl.? Hver er fjöldi og gæði þessara heimilda?	<i>Eingöngu munnlegar heimildir fyrir 1975, og eru þær töluvert fyllri eftir 1930. Upplýsingar eru í einu prentuðu riti og úr skipaskrá. Engar eldri ljósmyndir.</i>	<i>Takmarkaðar munnlegar heimildir, sérstaklega fyrir 1930. Heimildum ber ekki saman í öllum atriðum. Engar gamlar ljósmyndir.</i>	5

Upprunalegt ástand

Matsþættir	Plús	Mínus	Einkunn
1. Að hve miklu leyti er báturinn upprunalegur, þ.e. skrokkur, þilfar, yfirbygging, innréttingar, reiði, segl, árar, vél, litaval o.fl.?	<i>Framhluti bátsins hefur haldið sínu upprunalega lagi.</i>	<i>Heimildum ber ekki saman um hvort báturinn hafi upphaflega verið árabátur eða vélbátur. Hann á að hafa fengið lag vélbáts 1936 og seinna verið hækkaður um þrjú borð. Báturinn er ekki með upprunalega vél en það er ekki atriði út af fyrir sig.</i>	3
2. Hafa breytingar verið gerðar á bátnum, samræmast þær sögulegu hlutverki hans eða notkun?	<i>Umtalsverðar breytingar hafa verið gerðar á bátnum, sett í hann stýrishús, vél, borðhækkað o.fl. Breytingarnar samrýmast sögulegu hlutverki bátsins sem hlunninda- og fiskibáts..</i>		8
3. Eru áorðnar breytingar mikilvæg ummerki um feril bátsins, ólík handbrögð og þróun atvinnuvegar?	<i>Breytingarnar sýna hvernig eldri bátur hefur verið aðlagður nýjum tímum til þess að geta sinnt áfram sínu gamla hlutverki.</i>	<i>Ekki eru skýr dæmi um mismunandi handbrögð.</i>	6
4. Hver eru gæði fyrri viðgerða, eru þær trúar upprunaleika bátsins, upprunalegum eignum, handverki og notkun?	<i>Fyrri viðgerðir sýnast vera í góðu lagi og fremur trúar gömlu handverki.</i>	<i>Ekki er hægt að dæma um hve trúar upprunalegum eignum viðgerðirnar eru.</i>	6
5. Eru ummerki um eðlilegt slit frá notkun bátsins? Það telst honum til tekna við matið ef svo er.			
6. Er báturinn sérstaklega vandaður hvað snertir handverk eða smíði eða sýnir skýr			

ummerki um hefðbundið handverk?			
---------------------------------	--	--	--

Upplifunar og fagurfræðilegt gildi

Matsþættir	Plús	Mínus	Einkunn
Við mat á varðveislugildi er heimilt að taka tillit til upplifunar og fagurfræði en þá er gengið út frá tilfinningalegum þáttum, sjónrænni upplifun, hlutföllum og samsvörun í útliti. Líta má til þess ef bátur setur mjög sterkan svip á umhverfi sitt, t.d. á hafnarsvæði. Á það skal bent að suma báta er ekki hægt að meta á grundvelli fagurfræði eða upplifunar þar sem útlit þeirra mótast fyrst og fremst af hagnýtum ástæðum.	<i>Hlutföll og línur í skrokki samsvara sér vel.</i>	<i>Stýrishúsið, sem sett var í bátinn á seinni stigum, er töluvert á skjön við skrokkinn.</i>	5

Ástand

Matsþættir	Plús	Mínus	Einkunn
1. Almenn ásigkomulag og hvernig staðið hefur verið að viðhaldi.	<i>Er í þokkalega góðu standi og hefur fengið viðhald.</i>		6
2. Viðhald bátsins út frá varðveislusjónarmiðum.			

Sjóhæfni og notkun

Matsþættir	Athugasemdir
Hvort báturinn er sjóhæfur, hafður á floti eða er í notkun hluta árs. Bátar eru ekki lækkaðir í mati fyrir að vera varðveittir á þurru landi en það gefur þeim hins vegar aukið gildi ef að þeir eru á floti.	<i>Báturinn er ekki sjófær og hefur verið varðveittur á þurru landi í fjölda ára.</i>

Niðurstöður

Allir matsflokkar, meðaltal	Einkunn	Prósentuhlutfall af einkunn
Menningarsögulegt gildi (45%)	6.7	3.0
Upprunalegt ástand (35%)	5.7	2.0
Upplifunar og fagurfræðilegt gildi (5%)	5.0	0.2
Ástand (15%)	6.0	1.0

Samanlögð einkunn	6.2
Upphækkun	0.8
Lokaekunn	7

Varðveislumat, samantekt og niðurstaða

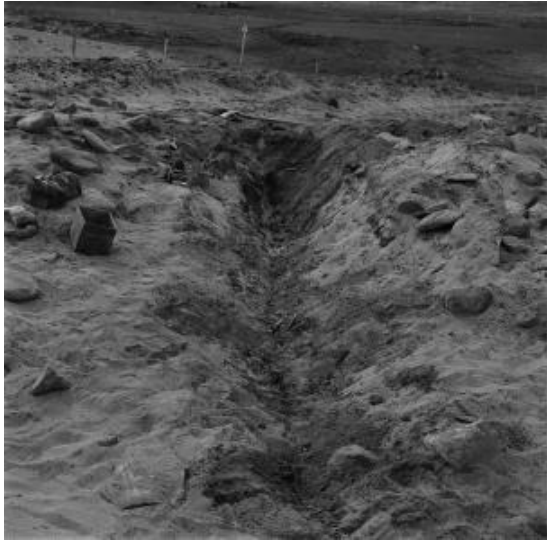
Alda er súðbyrtur opinn vélbátur með breiðfirsku lagi sem hefur töluvert menningarsögulegt gildi sem eyja- og hlunnindabátur frá Breiðafirði og sem dæmigerður, lítill fiskibátur frá fyrri hluta 20. aldar fram yfir 1990. Það gefur honum einnig gildi að vera smíðaður af þekktum bátasmið og að hafa verið í eigu þjóðþekkt einstaklings sem gerði tilraunir með landbúnað í Bjarnarhöfn á Snæfellsnesi um 1915-1920. Það telst bátinum enn fremur til tekna að hafa alla tíð verið notaður hér við land og að hann er í þokkalega góðu standi. Hann á að hafa gengið í gegnum miklar breytingar en þær samrýmast allar atvinnusögulegu hlutverki hans. Skrokkurinn samsvarar sér fremur vel en stýrishúsið, sem er yngra, stingur nokkuð í stúf. Eingöngu munnlegar upplýsingar eru til um bátinn fyrir 1975 og ber þeim ekki saman í öllum atriðum, sem rýrir varðveislugildi hans töluvert, auk þess sem eldri ljósmyndir liggja ekki fyrir. Til eru nokkrir aðrir sambærilegir bátar, bæði frá svipuðum tíma og Alda og yngri, þannig að hún er á engan hátt einstök. Báturinn er skráður safngripur og friðaður á grundvelli aldurs. Samkvæmt samanlagðri einkunn hefur hann miðlungs varðveislugildi en vegna menningarsögulegra þátta, sem raktir hafa verið hér að framan, er sú einkunn hækkuð um 0,8 þannig að lokaekinn verður 7. Báturinn telst því hafa hátt varðveislugildi.

Varðveislugildi

Báturinn telst hafa hátt varðveislugildi.

Íslensk bátasmíðaarfleifð

Talið er að upphaf bátasmíði á Íslandi megi rekja aftur til landnámsaldar, um 870-930. Byggingarefnið var aðallega rekaviður lengst af en einnig var nokkuð um innflutt timbur, sem með tímanum leysti rekaviðinn af hólmi. Elstu minjar um báta hér á landi eru tímasettar til víkingaaldar, en ekkert var eftir af þeim nema bátasaumur og óverulegar viðarleifar.



Mynd 3. Bátsgröf í Vatnsdal við Patreksfjörð, sem aldursgreind er til víkingatíma. Far eftir bátinn sést fyrir miðri mynd. Ljósmynd. Þjóðminjasafn Íslands. ÞM-5055/1964-107-10.

Íslensk bátasmíðahéð takmarkaðist fyrst og fremst við árabáta fram á 19. öld. Þá var tekið að byggja lítil þilfarsskip, sérstaklega eftir 1850, þótt ekki væri um mikinn fjölda að ræða. Fljótlega eftir aldamótin 1900 hófst smíði opinna báta og þilfarsskipa með vél. Fyrsta skipasmíðastöðin var stofnuð í Reykjavík 1902 og fylgdu fleiri í kjölfarið víða um land.

Smíði þilfarsskipa úr tré stóð með töluverðum blóma í mörg ár en lagðist mikið til niður um 1970 - 1980. Eftir það voru nær eingöngu byggðir minni bátar en eiginlegri trébátasmíði hefur nú alveg verið hætt. Innlend stálskipasmíði hófst 1955 og var byggður umtalsverður fjöldi slíkra skipa næstu 40-50 árin en slík smíði hefur flust úr landi.

Framleiðsla á bátum úr trefjaplasi hófst á Íslandi 1977 og hefur hún staðið óslitið síðan.

Frá því á 19. öld hefur mikið verið um innflutning á skipum og bátum. Seglskip voru í fyrstu velflest keypt í Danmörku en frá um 1890 í Englandi og urðu þá svo kallaðir kúttar algengustu fiskiskúturnar. Togaraútgerð hófst 1905 og voru togararnir lengi aðallega keyptir frá Englandi en einnig Þýskalandi og vélbátar einkum frá Skandinavíu, en þetta er nú breytt. Stór hluti skipaflotans hefur því verið smíðaður í útlöndum og eingöngu í dag, að undanskildum litlum plastbátum.

Varðveisla skipa og báta

Verndun skipa og báta með menningarsögulegt gildi hefur aðallega verið á vegum safna hér á landi.

Varðveislun hófst árið 1939 en það ár og hið næsta eignaðist Þjóðminjasafn Íslands þrjú merka árabáta. Þegar hér var komið sögu var hinn hefðbundni árabátaúttvegur svo til horfinn og áhugi var fyrir að safna munum frá þessum gömlu atvinnuháttum áður en það yrði um seinan. Helst vildu menn að stofnað yrði sjóminjasafn en þó þannig að það yrði hluti af Þjóðminjasafninu. Frumkvæðið kom frá sjómannaáráði Reykjavíkur sem lengi hafði haft þetta mál á dagskrá. Það sem hratt málinu af stað var sjávarútvegssýning sem haldin var í Reykjavík 1939 á vegum Sjómannaáráðs og var að hluta til söguleg. Í framhaldi þess var skipuð opinber nefnd og var þjóðminjavörður formaður. Með honum í stjórn sátu fulltrúar frá

sjómannaþingsráði og Fiskifélagi Íslands. Nefndin hlaut nokkurn fjárstyrk frá Alþingi til kaupa á sjóminjum og urðu þær hluti af safnkosti Þjóðminjasafnsins.



Mynd 4. Svo kallað Engeyjarskip, smíðað um 1912, er einn af þeim bátum sem fyrst voru teknir til varðveislu hér á landi árið 1939. Ljósmynd. Þjóðminjasafn Íslands.

Það sem næst gerðist er að smíðaður var sexæringur með gömlu lagi og fullum farbúnaði með það að markmiði að hann færi á safn. Þetta var árið 1941 og var báturinn fyrsti vísir að

Byggða- og sjóminjasafni Ísafjarðar. Fáeinir bátar bættust í eigu safna á sjötta og sjöunda áratug 20. aldar en sérstaklega þó eftir 1970. Þjóðminjasafn Íslands var mikilvirkast í þessari varðveislu og leitaði fanga víða um land. Áhersla var einkum lögð á eldri opna báta en safnið eignaðist einnig fáeina þilfarsbáta.

Átján minjasöfn sem hlotið hafa viðurkenningu Safnaráðs, eða rúmlega helmingur allra viðurkenndra safna, varðveita nú báta. Þar við bætast fimm safnvísar, setur eða sýningar. Bátaeignin er auðvitað mismikil en þau sem lagt hafa hvað mesta áherslu á söfnun báta eru Byggðasafn Akraness og nærsveita, Bátasafn Breiðafjarðar á Reykhólum, Minjasafn Egils Ólafssonar á Hnjóti, Byggðasafn Vestfjarða á Ísafirði, Byggðasafn Húnavetninga og Strandamanna, Síldarminjasafn Íslands á Siglufirði, Safnahúsið á Húsavík, Sjóminjasafnið á Eskifirði, Byggðasafn A-Skaftafellssýslu, Byggðasafnið í Skógum, Byggðasafn Vestmannaeyja, Sjóminjasafnið á Eyrarbakka, Borgarsögusafn Reykjavíkur og Byggðasafn Garðskaga.

Um 190 skip og bátar eru í eigu safna, safnvísa, setra eða sýninga, en varðveittum trébátum hefur fjölgað umtalsvert á seinni árum og má þar t.d. nefna framtak Bátasafns Breiðafjarðar á Reykhólum. Aðallega eru þetta litlir trébátar, flestir frá 20. öld, sem fyrst og fremst hafa verið notaðir við fiskveiðar en einnig þilfarsbátar og fáein stálskip. Margir árabátar eru frá 19. öld og einnig er töluvert um opna vélbáta. Flestir þilfarsbátar eru á bilinu 8-13 tonn, fáeinir um 30 til 85 tonn, en langstærst er varðskipið Óðinn, 882 tonn eða tæpir 60 metrar á lengd. Plastbátar hafa enn ekki verið teknir til varðveislu. Aðeins örfáir bátar eru varðveittir á floti.

Auk þeirra báta sem nefndir hafa verið hér að ofan eru margir eldri bátar og skip í eigu einstaklinga, félagasamtaka og fyrirtækja, en sumir af þessum bátum eru enn á sjó. Hér má t.d. nefna elsta bát landsins, Vigur – Breið, sem talinn er smíðaður fyrir 1830, teinæringinn Egil í Hvallátrum á Breiðafirði frá 1904, Hönnu ST 49 smíðuð 1899, Blátind VE 21 smíðaður 1938, Hval 6 smíðaður 1945 og björgunarbátinn Þorstein frá um 1900. Þá hafa hvala- og selaskoðunarfyrirtæki notað gömul tréskip við starfsemi sína. Að vísu hefur skipunum verið töluvert breytt frá upprunalegri mynd, m.a. til að fullnægja kröfum um siglingu með farþega.

Tafla 1. Hlutverk og tegundir skipa og báta sem eru í vörslu safna.

Árabátar	Opnir vélbátar	Vélbátar og skip með þilfari	Seglskip (kúttar)
Björgunarbátar Ferjur Fiskibátar Flutningabátar Grindhvalveiðibátar Hákarlaveiðibátar Jullur Kappróðrabátar Léttbátar Selveiðibátar Uppskipunarbátar Vatnabátar	Fiskibátar Hlunnindabátar Selveiðibátar	Dráttarbátar Fiskibátar Lóðsbátar Varðskip	Fiskiskip



Mynd 5. Bátasmíðanámskeið á vegum fræðslusetursins Iðu í Reykjavík 2016. Ljósmynd af batasmidi.is / Bátasafn Breiðafjarðar.

Árið 1995 var gerð breyting á lögum um Þróunarsjóð sjávarútvegsins vegna greiðslu styrkja til úreldingar fiskiskipa. Hún fól í sér að ekki var lengur gerð krafa um skipi væri fargað heldur var nægilegt að taka það

af fiskiskipaskrá og fella niður leyfi þess til veiða í atvinnuskyni og rétt til endurnýjunar á leyfinu. Með breytingunni var stigið mikilvægt skref til varðveislu eldri báta þar sem með henni skapaðist möguleiki á að lengja líftíma fiskibáta með því að umskrá þá sem skemmtibáta. Fyrir þann tíma var skylda að taka kvótalaus fiskibáta af skipaskrá og eyða þeim nema að þeir væru annað hvort seldir úr landi eða gefnir á safn. Margir bátar lentu einmitt á þessum forsendum á söfnum. Heimild þessi var til mikilla bóta og auðveldaði fólki að eiga gamla báta og halda þeim á floti – í sínu rétta umhverfi.

Á seinni árum hefur áhugi á gömlum trébátum farið vaxandi sem lýsir sér m.a. í auknu og betra viðhaldi. Undir það heyrir endurheimt eldra handverks sem er eitt af stóru málunum í allri bátavernd. Nokkrir bátar hafa verið teknir til viðgerðar og gerðir sjófærir á ný, haldin smíðanámskeið og fáeinir súðbyrðingar smíðaðir frá grunni. Hér má enn fremur nefna fjögurra klukkustunda mynd eða leiðarvísi um smíði á súðbyrðingi, sem Ásdís Thoroddsen kvikmyndaleikstjóri gerði í samvinnu við Bátasafn Breiðafjarðar og út kom á tveimur geisladiskum árið 2010.

Fjárveitingar

Árið 2000 var ákveðinn vendipunktur í varðveislu eldri báta þegar minjasöfn landsins tóku að sækja um viðgerðarstyrki beint til fjárlaganefndar Alþingis. Hægt var að sækja um styrki til þingsins fram til 2011, þegar gerð var viss kerfisbreyting, en eftir það í fornminjasjóð.

Hagnýttu sér það margir, auk safna, bæði einstaklingar og félagasamtök. Upphæð styrkjanna hefur verið nokkuð mismunandi eftir verkefnum. Að meðaltali voru veittar 14,4 milljón kr. á ári 2000-2012 en 3,1 milljón á ári 2013-2019, sem er hvorki meira né minna en 78% lækkun.

Tafla 2. Yfirlit um styrki til bátaverndar 2000 - 2019.

Ár	Upphæð
2000	1.700.000 kr.
2001	14.500.000 kr.
2002	17.000.000 kr.
2003	9.700.000 kr.
2004	21.800.000 kr.
2005	15.000.000 kr.
2006	16.000.000 kr.
2007	25.000.000 kr. (37.000.000 kr.)
2008	30.000.000 kr. (42.000.000 kr.)
2009	24.000.000 kr. (36.000.000 kr.)
2010	8.300.0000 kr. (18.500.000 kr.)
2011	4.500.000 kr. (13.600.000 kr.)
2012	0.0 kr.
2013	2.900.000 kr.
2014	900.000 kr.
2015	1.750.000 kr.
2016	6.650.000 kr.
2017	6.270.000 kr.
2018	700.000 kr.
2019	2.500.000 kr.
Samtals:	209.170.000 kr.
<i>Skýringar:</i> Styrkir frá Alþingi 2000-2011, fornminjasjóði og safnasjóði 2013-2019. Engin úthlutun var 2012 þegar breytt var um styrkjakerfi. Tölur innan sviga sýna heildarupphæð hvert ár ef tekið er tillit til kútters Sigurfara, en sá styrkur var aldrei greiddur út.	
<i>Heimildir:</i> Alþingi, fjárlög 1990-2011. https://www.althingi.is/ . Minjastofnun Íslands, styrkúthlutanir úr fornminjasjóði 2013-2019. http://www.minjastofnun.is/sjodir/fornminjasjodur/styrkuthlutanir/ . Safnaráð, úthlutanir safnasjóðs 2013-2018. https://safnarad.is/safnasjodur/uthlutanir-safnasjods/ .	

Viðgerð kútters Sigurfara á Akranesi er það verkefni sem hingað til hefur fengið hæsta styrkinn eða alls 60 milljónir á fimm ára tímabili samkvæmt samingi við Menntamálaráðuneytið. Styrkurinn var að vísu aldrei greiddur út þar sem áform um viðgerð kúttersins runnu því miður út í sandinn, og olli bankahrunið 2008 þar mestu um. Þessi framlög frá Alþingi hafa skipt sköpum í viðgerðum og viðhaldi á fjölmörgum gömlum bátum.



Mynd 6. Kúttur Sigurfari. Til stóð að gera kútturinn sjófæran á nokkrum árum fyrir styrk frá ríkinu en af því varð ekki, m.a. vegna bankahrunsins 2008. Kútturinn er eina eintakið sem eftir er af skipakosti skútualdar hér á landi, en hann er afar illa farinn. Ljós. Þjóðminjasafn Íslands. Skg-4070.

Fornminjasjóður og safnasjóður hafa einnig stutt við bátavernd og m.a. styrkt gerð skrár yfir eldri skip og báta á vegum Sambands íslenskra sjóminjasafna með myndarlegum hætti.

Sérstakur bátaverndarsjóður er ekki til en tillögur þar að lútandi hafa verið lagðar fram á Alþingi þótt þær hafi ekki náð fram að ganga.

Tillaga um hvernig styrkja mætti varðveislu eldri skipa fjárhagslega var lögð fram árið 2000 í formi frumvarps til breytinga á lögum nr. 92/1994 um Þróunarsjóð sjávarútvegsins. Samkvæmt frumvarpinu var þróunarsjóði gert skylt að „veita byggðasöfnum og sjóminjasöfnum styrki til varðveislu skipa“¹. Frumvarpið náði ekki fram að ganga en var breytt í þingsályktunartillögu sem samþykkt var árið 2000: „Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að undirbúa tillögur um hvernig skuli staðið að varðveislu gamalla skipa og báta sem eru mikilsverðar minjar um atvinnu- og byggðasögu. Í því sambandi verði mótaðar reglur um fjármögnun, sem m.a. Þróunarsjóður sjávarútvegsins taki þátt í, og varðveislugildi báta og skipa skilgreint.“²

Í framhaldi af fyrrgreindri ályktun Alþingis var skipuð opinber nefnd „um varðveislu á skipum og bátum sem hafa menningarsögulegt gildi“³, sem starfaði á árunum 2000-2001, og skilaði af sér mótuðum hugmyndum. Þá voru í fyrsta skipti settar fram ákveðnar tillögur um bátaverndarsjóð en auk þess friðun, bátaverndarnefnd, bátaflokka, skrá um báta með menningarsögulegt gildi ásamt hugmyndum um mat á varðveislugildi. Ekkert varð frekar úr þessum tillögum og dagaði málið uppi í kerfinu þar sem ekki reyndist pólitískur vilji fyrir að hrinda þeim í framkvæmd.

Þingsályktunartillaga um varðveislu og viðhald gamalla skipa og báta var lögð fram á Alþingi árið 2012. Fól hún í sér að sjávarútvegs- og landbúnaðarráðherra skipaði nefnd sem „hefði það hlutverk að gera tillögur um hvernig best megi tryggja varðveislu og viðhald gamalla skipa“⁴. Nefndinni var gert að taka saman yfirlit um báta með varðveislugildi og

¹ „Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 92/1994, um Þróunarsjóð sjávarútvegsins, með síðari breytingum,“ 1. gr.

² „Þingsályktun um varðveislu báta og skipa.“

³ „Varðveisla gamalla skipa og báta,“ (menntamálaráðherra Þorgerður K. Gunnarsdóttir).

⁴ „Tillaga til þingsályktunar um varðveislu og viðhald gamalla skipa og báta,“ bls. 1.

finna leiðir til fjármögnunar. Engar umræður fóru fram um málið og var því vísað til menntamálanefndar þar sem það virðist hafa dagað uppi.

Ef að horft er til hinna Norðurlandanna þá hefur aðeins verið starfræktur skipavarðveislusjóður í Danmörku (Skibsbevaringsfonden), en úr honum eru veitt hagstæð lán til skipa sem teljast hafa varðveislugildi. Í hinum löndunum er um að ræða fjárstyrki. Í Noregi er hægt að sækja um styrki til Þjóðminjavarðarembættisins, og er eingöngu úthlutað til skipa sem eru á skrá hjá embættinu. Hvergi eru veittar hærri upphæðir til þessa málaflokks en í Noregi og nam sú upphæð árið 2018 um 830.000.000 íslenskra króna miðað við gengi í lok desember það ár. Sjóminjasafnið í Stokkhólmi annast umsýslu styrkja í Svíþjóð en í Finnlandi Minjastofnun Finnlands. Öll löndin gera kröfu um að skip sem að fá úthlutun hafi staðfest varðveislugildi.

Bátar sem minjar

Árið 1907 öðluðust gildi *lög um verndun fornmenja*, þau fyrstu sinnar tegundar hér á landi. Lögini tóku m.a. til fornleifa en einnig muna sem skilgreindir voru sem forngríp, svo sem kirkjugripir, gamlir búningar og gamlar myndir. Undir forngrípi heyrðu einnig „forn skip, skipspartar og skipabúnaður“.⁵ Væntanlega er hér fyrst og fremst átt við jarðfundna báta en einnig virðist opnað á verndun eldri báta á sama hátt og t.d. varðveislu gamals húsbúnaðar og búsaðhalda að því tilskyldu að þeir væru færðir á sérstaka forngrípaskrá. Skráðir forngrípir nutu friðunar á sama hátt og friðaðar fornleifar. Ekki er kunnugt um að bátar hafi nokkru sinni verið skráðir á forngrípaskrá.

Með þjóðminjalögum nr. 52/1969 voru bátar ekki lengur skilgreindir sem forngríp og koma reyndar alls ekkert við sögu í þessum lögum. Lög um viðhald fornra mannvirkja voru sett árið 1947 og í lögum frá 1969 var sérstakur kafli um friðun húsa og annarra mannvirkja. Þá var húsafriðunarnefnd komið á fót og nokkrum árum síðar húsafriðunarsjóði. Ekkert sambærilegt utanumhald var til um báta og er ekki enn.



Mynd 7. Teinæringurinn Vigur-Breiður er elsti bátur landsins en hans er fyrst getið í heimildum 1829. Hann er friðaður á grundvelli aldurs og er einn af þeim bátum sem hugsanlega kemur til greina að friðlýsa. Ljósmynd. Davíð Ólafsson.

Með lögum um menningarminjar nr. 80/2012 voru skip og bátar í fyrsta skipti skilgreindir sem menningarminjar. Þeir sem eldri voru en 1950 öðluðust þá stöðu

fornminja og nutu jafnframt friðunar á grundvelli aldurs. Aldrei hefur reynt á hvaða þýðingu

⁵ „Lög um verndun fornmenja,“ 4. gr.

Þessi ákvæði hafa í raun og veru. Auk þessa er heimilt að friðlýsa skip og báta og beita ákvæðum laganna um skyndifriðun.

Með tilkomu laga um menningarminjar skapaðist möguleiki á að sækja um viðgerðarstyrki í fornminjasjóð, einnig fyrir báta sem ekki voru friðaðir á grundvelli aldurs: „Sjóðnum er einnig heimilt að veita styrki til ... minja sem njóta ekki friðunar á grundvelli aldurs en teljast hafa vaðveislugildi, svo sem skipa, báta og annarra samgöngutækja.“⁶ Lögin fela í sér mikilvæga viðurkenningu á þessum minjaflokki og eru mikið framfaraskref fyrir bátavernd í landinu.

Eins og áður segir eru flestir eldri bátar í eigu safna og hafa þeir lengst af verið skoðaðir sem safngripir. Minni áhersla hefur lögð á báta í eigu einkaaðila, sérstaklega þá sem eru floti en teljast samt ekki vera atvinnutæki. Mikilvægt er að koma til móts við eigendur þessara báta með einum eða öðrum hætti til þess að auðvelda þeim að geta átt þá og haft í sínu rétta umhverfi, þ.e. á floti.



Mynd 8. Fiskibáturinn Hanna ST 49 er dæmi um bát í eigu einkaaðila sem friðaður er á grundvelli aldurs og er enn í notkun. Hún var smíðuð í Noregi nálægt aldamótunum 1900 og kom til landsins um 1928. Hanna er jafnframt elsti báturinn hér á landi sem er í notkun og á skipaskrá. Ljósmynd. Ríkharður Ríkharðsson.

⁶ „Lög um menningarminjar nr. 80/2012“, 42. gr.

Heimildir

Mat á varðveislugildi

Axel Unnerbäck, *Kulturhistorisk värdering av bebyggelse*. Riksantikvarieämbetet. Stockholm 2012, <http://samla.raa.se/xmlui/handle/raa/292>. Skoðað 13. október 2017.

Dansk Historisk Skibsregister, <http://skibsbevaringsfonden.dk/skibene/dhs/>. Skoðað 29. september 2018.

Erik Småland, Gustav Rossnes, Sverre Nordmo, D/F „Ammonia“, *Fredningsdokumentasjon. Vedlegg II*. Riksantikvaren [Oslo] 2009.

„Fartygsstöd“ (Sjöhistoriska museet Stokkhólmi), <https://www.sjohistoriska.se/fartyg-kulturmiljoer/fartygsstod>. Skoðað 24. nóvember 2018.

Fartøjsbevaring i Danmark. Rapport udarbejdet af Skibsvaringsfonden for Planstyrelsen. (Kronborg 1. juni 1989).

Fartøy og kustkultur, Riksantikvaren [Oslo], <https://www.riksantikvaren.no/Tema/Fartoe-y-og-kystkultur>. Skoðað 20. október 2018.

Fondens arbejde med skibsbevaring. Oplæg til ændring af vurderingspraksis for bevaringsværdighed og lån. Rapport (revideret udgave). Skibsvaringsfonden [Horsens], august 2016.

Fredning av passasjerskipsflåten. Underlag for vurdering af fartøy 2012. Riksantikvaren [Oslo].

http://evaluering.nb.no/download.php?id=overfortdokument_33981&sid=URN:NBN:no-nb_overfortdokument_33981_Eval_0. Skoðað 21. október 2018.

Guðmundur Lúther Hafsteinsson, *Leiðbeiningar um gerða bæja- og húsakannana með hliðsjón af dönsku SAVE-aðferðinni*. [Reykjavík] 1996.

„K-märkning av fartyg“ (Sjöhistoriska museet Stokkhólmi), <https://www.sjohistoriska.se/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg>. Skoðað 16. október 2018.

„K-märkning av fritidsbåtar“ (Sjöhistoriska museet Stokkhólmi), <https://www.sjohistoriska.se/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fritidsbatar>. Skoðað 14. október 2018.

Kulturhistoriske retningslinier. Overordnede kulturhistoriske retningslinier for bevaringsværdige fartøjer. Skibsbevaringsfonden [Horsens],

<http://skibsbevaringsfonden.dk/restaurering/kulturhistoriske-retningslinier/>. Skoðað 30. september 2018.

København-charteret om skibsbevaring i Danmark. Tredimensionel bevaringsværdighed baseret på Dialektisk Autenticitet. Skibsvaringsfonden [Horsens] 2017.

<http://skibsbevaringsfonden.dk/wp-content/uploads/2017/08/20170802-K%C3%B8benhavn-Charteret-TR.pdf>. Skoðað 15. september 2018.

Lov om kulturminner [kulturminneloven], kapittel IV, Skipsfunn og fartøyvern (§§ 14-14a). <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1978-06-09-50>. Skoðað 20. október 2018.

Nasjonal verneplan for fartøy 2010-2017. Riksantikvaren [Oslo] 2010, https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/176911/1/fartoy_verneplan.pdf. Skoðað 21. október 2018.

Restaureringsbidrag för transportmedel. Museiverket [Helsinki], <https://www.museovirasto.fi/sv/understod/reparations-och-restaureringsbidrag-for-transportmedel>. Skoðað 16. júní 2018.

„T-klassning“ (Sjöhistoriska museet Stokkhólmi), <https://www.sjohistoriska.se/fartyg-kulturmiljoer/t-klassning>. Skoðað 25. ágúst 2018.

Vejledning, lån fra Skibsbevaringsfonden. En praktisk vejledning for ansøgere. <http://skibsbevaringsfonden.dk/laan-til-skibe/vejledning/>. Skoðað 1. september 2018.

Vision og Strategi 2012-2016. Skibsbevaringsfonden [Horsens 2012]. http://skibsbevaringsfonden.dk/wp-content/uploads/2013/10/Visioner_2012-2016.pdf. Skoðað 1. september 2018.

Dæmi um mat á varðveislugildi

Þjms., Sms./1994-31, <http://www.sarpur.is/Adfang.aspx?AdfangID=352653>. Skoðað 12. apríl 2019.

Íslensk bátasmíðaarfleifð

Ágúst Ólafur Georgsson, „Sjósókn og siglingar“, *Hlutavelta tímans, menningararfur á Þjóðminjasafni*. Ritstjórar Árni Björnsson og Hrefna Róbertsdóttir. Reykjavík 2004, bls. 183-188.

Lúðvík Kristjánsson, *Íslenzkir sjávarhættir II*. Reykjavík 1982, bls. 92-100, 113-118.

Roberts, Howell Magnus, *Fornleifauppgröftur á Dysnesi við Eyjafjörð 2017. Fyrri áfangi með enskri samantekt*. Fornleifastofnun Íslands 2017, bls. 12.

Varðveisla skipa og báta

Ágúst Ólafur Georgsson, „Sjóminjar“, *Gersemar og þarfaping. Úr 130 ára sögu Þjóðminjasafns Íslands*. Ritstjóri Árni Björnsson. Reykjavík 1994, bls. 164-165.

Ágúst Ólafur Georgsson, *Verndun trébáta. Saga – staða – stefna*. Fyrirlestur á málþingi um verndun, smíði og nýtingu trébáta í Víkinni - sjóminjasafninu í Reykjavík, 10. maí 2011.

Ásdís Thoroddsen, *Súðbyrðingur – saga báts* [mynddiskur], Reykjavík 2011.

„Bátasmíðanámskeið“ (Bátasafn Breiðafjarðar),
<http://www.batasmidi.is/pictures/2/&lang=en>. Skoðað 6. október 2018.

„Bátasmíðanámskeið“, *Sigfirðingur* 4. apríl 2017, bls. 1.

„Saga safnsins“ (Byggðasafn Vestfjarða), https://www.nedsti.is/um_safnid/saga_safnsins/.
Skoðað 6. október 2018.

„Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 92/1994, um Þróunarsjóð sjávarútvegsins, með síðari breytingum,“ (greinargerð), <https://www.althingi.is/altext/125/s/0104.html>. Skoðað 7. apríl 2019.

Helgi Bjarnason, „Smíða súðbyrðing með breiðfirsku lagi,“ Sviðsljós, *Morgunblaðið* 10. mars 2012, bls. 22.

Lúðvík Kristjánsson, *Íslenzkir sjávarhættir* II. Reykjavík 1982, bls. 312-317, 340-341.

„Lög um breytingu á lögum nr. 92 24. maí 1994, um Þróunarsjóð sjávarútvegsins,“
<https://www.althingi.is/altext/pdf/119/s/0112.pdf>. Skoðað 7. apríl 2019.

Samgöngustofa, skipaskrá, <https://www.samgongustofa.is/siglingar/>. Skoðað 7. apríl 2019.

„Varðveisla gamalla skipa og báta“, 131. löggjafarþing – 65. fundur 2. feb. 2005, 428. mál,
<https://www.althingi.is/altext/131/02/r02142546.shtml>. Skoðað 7. apríl 2019.

„Þingsályktun um varðveislu báta og skipa,“ nr. 18/125. 125. löggjafarþing 1999–2000. Þskj. 1317—636. mál, <https://www.althingi.is/altext/125/s/1317.html>. Skoðað 7. apríl 2019.

Fjárveitingar

Alþingi, fjárlög 1990-2011, <https://www.althingi.is/>. Skoðað 13. janúar 2018.

„Ekonomiskt stöd till yrkesfartyg“ (Sjöhistoriska museet Stokkhólmi),
<https://www.sjohistoriska.se/fartyg-kulturmiljoer/fartygsstod>. Skoðað 11. maí 2019.

„Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 92/1994, um Þróunarsjóð sjávarútvegsins, með síðari breytingum“ (125. löggjafarþing 1999–2000. Þskj. 104—102. mál),
<https://www.althingi.is/altext/125/s/0104.html>. Skoðað 7. apríl 2019.

Jóhann Ásmundsson og Ágúst Ólafur Georgsson, „Skipaverndarsjóður“, *Morgunblaðið* 5. október 2004, bls. 26.

„Lån til skibe“ (Skibsbevaringsfonden Danmörku), <https://skibsbevaringsfonden.dk/laan-til-skibe/>. Skoðað 11. maí 2019.

Minjastofnun Íslands, fornminjasjóður, styrkúthlutanir 2013-2018,
<http://www.minjastofnun.is/sjodir/fornminjasjodur/styrkuthlutanir/>. Skoðað 23. mars 2019.

„Opinber gengisskráning“ (Seðlabanki Íslands), <https://www.seðlabanki.is/hagtolur/opinber-gengisskraning/>. Skoðað 11. maí 2019.

„Restaureringsbidrag för transportmedel“ (Museiverket Finlandi), <https://www.museovirasto.fi/sv/understod/reparations-och-restaureringsbidrag-for-transportmedel>. Skoðað 11. maí 2019.

Safnaráð, safnasjóður, úthlutanir 2013-2018, <https://safnarad.is/safnasjodur/uthlutanir-safnasjods/>. Skoðað 13. október 2018.

„Tillaga til þingsályktunar um varðveislu báta og skipa.“ 125. löggjafarþing 1999-2000. Þskj. 1186 – 636. mál, <https://www.althingi.is/altext/125/s/1186.html>. Skoðað 7. apríl 2019.

„Tillaga til þingsályktunar um varðveislu og viðhald gamalla skipa og báta.“ 141. löggjafarþing 2012-2013. Þingskjal 468 – 392. mál, <https://www.althingi.is/altext/pdf/141/s/0468.pdf>. Skoðað 6. apríl 2019.

„Tilskot til fartøy“ (Riksantikvaren Noregi), <https://www.riksantikvaren.no/Veiledning/Tilskot/Tilskot-til-fartoe>. Skoðað 11. maí 2019.

„Varðveisla gamalla skipa og báta,“ 131. löggjafarþing – 65. fundur, 2. feb. 2005. 428 mál, <https://www.althingi.is/altext/131/02/r02142546.sgml>. Skoðað 6. apríl 2019.

„Þingsályktun um varðveislu báta og skipa“ nr. 18/125. 125 löggjafarþing 1999–2000. Þskj. 1317—636. mál, <https://www.althingi.is/altext/125/s/1317.html>. Skoðað 6. apríl 2019.

Bátar sem minjar

„Lög um menningarminjar“ nr. 80/2012, <https://www.althingi.is/lagasafn/pdf/142/2012080.pdf>. Skoðað 5. október 2018.

„Lög um verndun fornmenja,“ nr. 40/ 1907, *Stjórnartíðindi fyrir Ísland A*, Kaupmannahöfn [1907], bls. 232-245.

„Lög um viðhald fornra mannvirkja og um byggðasöfn,“ nr. 8/1947, *Stjórnartíðindi 1947 A-deild*, Reykjavík 1947, bls. 6-8.

„Þjóðminjalög“, nr. 52/1969, *Stjórnartíðindi 1969 A-deild*, Reykjavík 1969, bls. 268-274.

„Þjóðminjalög, lög nr. 89/ 1989,“ <https://www.althingi.is/altext/stjt/1989.088.html>. Skoðað 6. október 2018.

Þór Magnússon, „Skýrsla um Þjóðminjasafn Íslands 1976“, *Árbók Hins íslenska fornleifafélags 1977*, bls. 172.