

Mellom verneverdier og brukshensyn i utviklingen av  
lastedamperen HESTMANDEN  
til museums- og kulturskip.



Et innspill til drøfting av verneverdier og antikvariske retningslinjer i Hestmanden-prosjektet

Gunnar Eikli  
prosjektkoordinator

## ***Innhold***

Verdivalg og skjønn i Hestmanden-prosjektet.....	2
Skipet.....	3
Grunnholdning og historieforståelse.....	3
HESTMANDEN – kulturhistoriske verdier og motiver for vern.....	6
HESTMANDEN – en kulturhistorisk vurdering.....	8
Grunnmotiver: Dokumentverdi – historiske egenskaper.....	8
Grunnmotiver: Opplevelsesverdier – estetiske og sosialt engasjerende egenskaper.....	11
HESTMANDEN – med symbolverdi som hovedmotiv i bevaringen.....	13
Litteratur:.....	20
Vedlegg.....	20

## Verdivalg og skjønn i Hestmanden-prosjektet.

Lastedamperen HESTMANDEN settes i stand etter ”antikvariske retningslinjer”.

Retningslinjene er utledet fra noen antikvariske prinsipper – som igjen bygger på noen antikvariske verdier i en kulturhistorisk og samfunnsmessig kontekst. Den historiske bakgrunnen for det vi kaller antikvariske verdier skal jeg ikke berøre her.

Hensikten med denne artikkelen er å synliggjøre hvilke allment anerkjente antikvariske verdier som er representert i Hestmanden-prosjektet og hvilke prioriteringer Riksantikvaren synes å ha gjort i forhold til disse, slik verdivalgene kommer til syne i Riksantikvarens bruk av begrepene antikvariske prinsipper og antikvariske retningslinjer.

I praksis brukes begrepene antikvariske prinsipper og retningslinjer gjerne litt om hverandre i kommunikasjonen mellom Riksantikvaren og Stiftelsen Hestmanden. Det er presist nok også i fortsettelsen her. Det har heller ikke vært noen diskusjon om hva som ligger i begrepet ”antikvariske verdier” i kommunikasjonen mellom RA og SH, noe som bør tyde på at antikvarisk teori og praksis betyr noenlunde det samme for representantene for RA og for SH. Og det er godt og arbeidssparende.

En skal imidlertid ikke ha arbeidet lenge i fartøyvernet, før en oppdager at begrepet ”antikvariske retningslinjer” ikke er en enkel trylleformel med tanke på å finne klare og entydige svar på alle konkrete istandsettingsspørsmål. I det praktiske arbeidet gis det ingen ferdig fasit utdelt på forhånd. Her åpner det seg gjerne en mengde mulige løsninger i det jeg oppfatter som den positive spenningen mellom verneverdier og brukshensyn.

Bevaring gjennom bruk er som kjent et velbrukt motto også i fartøyvernet. *Bevaringen* motiveres gjerne gjennom et sett kulturhistoriske verdier, mens *bruken* tar utgangspunkt i funksjonelle, tekniske, økonomiske og sosiale hensyn.

I mange tilfeller vil løsningene måtte begrunnes i lovverk, forskrifter, sikkerhetsanalyser og økonomi. Men i svært mange tilfeller vil løsningen måtte baseres mer på verdivalg og skjønn. Til sammen kan dette bli en ganske tett vev, ofte med mange kryssende hensyn.

I denne artikkelen vil jeg sette spesielt søkelys på noen aspekter ved *verdivalg og skjønn* i Hestmanden-prosjektet høsten 2003.

Jeg skal derfor sirkle inn noen av de verdivalgene som ligger bak begrepet antikvariske prinsipper og gjennom et par eksempler peke på hvordan vektleggingen av de ulike verdiene kan slå ut i valg av konkrete løsninger om bord i skipet, - ofte med ganske store konsekvenser for prosjektet som helhet.

For å synliggjøre *verdivalgene*, vil jeg i hovedsak vise til en metodikk det svenske Riksantikvarieämbetet har utarbeidet for å analysere og vurdere kulturhistorisk verdi når det gjelder bygninger og bygningsmiljøer og ut fra dette grunnlegger de ulike motiver som måtte finnes for vern og bevaring av den enkelte bygning eller bygningsmiljø. En slik analyse er etter min oppfatning en nødvendig basis for et godt faglig skjønn, - ikke bare for faste kulturminner, men i høy grad også i det konkrete fartøyvernarbeidet. Analysen gjør det også mulig å synliggjøre hvilke verdier som blir vektlagt i et prosjekt og tjener både som kvalitetssikring og dokumentasjon i beslutningsprosessen omkring konkrete og praktiske løsninger.

I tillegg til de mer antikvarfaglige vurderingene, vil den enkelte saksbehandlers skjønn også være preget av hennes/hans allmennkunnskap, samfunnsengasjement, erfaring, innstilling og personlige egenskaper. Her vil jeg bruke ordet *grunnholdning* som et uttrykk for de mer allmenne verdivalg som påvirker de antikvarfaglige valgene.

## Skipet.

Lastedampskipet HESTMANDEN er etter manges oppfatning ett av landets mest verdifulle veteranskip.<sup>1</sup> Skipet er bygget i Norge, har seilt langs norskekysten gjennom et halvt århundre, har gått i utenriksfart og er det eneste fartøy vi kjenner til som har deltatt i to verdenskriger. Skipet er det eneste gjenværende fra Nortrashipsflåten under andre verdenskrig og er det eneste bevarte lastedampskip i Norden.

I dag er denne gamle sliteren landets mest omfattende fartøyvernprosjekt og Stortinget har gitt HESTMANDEN status som krigsminnesmerke.

Selve restaureringen er kostnadsberegnet til 55 mill kroner. I tillegg kommer tilrettelegging av fartøyet for publikum, utstillinger og formidlingsopplegg samt vedlikehold og drift.

HESTMANDEN er erklært som verneverdig skip, og restaureringen utføres etter antikvariske retningslinjer med nær oppfølging og rådgivning fra Riksantikvaren.

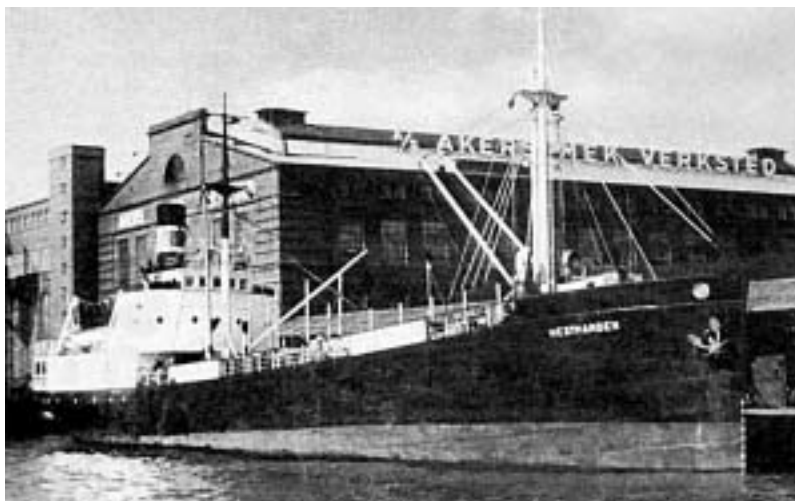
Som kulturminne reflekterer skipet mange av de ”klassiske” vernekriteriene

Riksantikvaren legger til grunn for vern av kulturminner, - ikke minst historisk verdi og teknisk-historisk verdi, forsterket av mer overgripende motiver som autentisitet, sjeldenhet og pedagogiske verdier i en større sammenheng.

Stiftelsen HESTMANDEN tar sikte på å gjøre skipet til et seilende museums- og kulturskip. Skipet var og er et lasteskip. Det har gått med stykkgods gjennom hele sin historie. Som verneobjekt skal det på sett og vis både være tankegods og frakte tankegods. Som flytende museum kan Hestmanden på en spesiell måte aktualisere og synliggjøre vårt lands kulturelle identitet som kyst- og sjøfartsnasjon. Men en slik tilpassning og bruk av fartøyet gir også helt spesielle utfordringer: - skipet skal få ny funksjon som ”museumsbygning/kulturhus”, - på en slik måte at selve *bevaringen* er en grunnleggende forutsetning for museets ”utstillinger” og betydningsinnhold. Tilsvarende problemstillinger vil en finne en rekke steder der for eksempel tekniske-industrielle kulturminner skal fungere som museer for den virksomhet de en gang representerte. Men slikt formål skjerper bevaringsaspektet på en særskilt måte i forhold til praksisen i mye av bygningsvernet, hvor ny bruk ofte også betyr nye funksjoner og ny virksomhet, ofte langt på siden av hva bygningen opprinnelig var bygget for.

## Grunnholdning og historieforståelse.

Selve bevaringen av skipet står altså helt sentralt i Hestmanden-prosjektet. Vern av fartøyer er fortsatt en ny disiplin i kulturminnevernet, men har stadig fått økt fokus og større ressurser de siste årene. Det vil føre for langt å gå større inn på vernefeltets historie og utvikling. Jeg nøyer



Hestmanden Aker - 1947

<sup>1</sup> Norsk Sjøfartsmuseum har lansert HESTMANDEN som Norges kandidat for World Ship Trust's ”Maritime Heritage Award i 2003.

meg med i denne sammenheng å vise til litteraturlisten.<sup>2</sup> Her drøftes fartøyvernet fra ulike innfallsvinkler; historiske, metodiske, tekniske, - og vi finner både etnologens og antropologens drøftinger av temaet.

Selv om jeg ikke i større grad går inn på de mer verneteoretiske problemstillingene i fartøyvernet generelt, vil jeg ta utgangspunkt i metodiske grunnholdninger som alltid følger et verneprosjekt.

I de senere årene har det utpekt seg to noe ulike innfallsvinkler når det gjelder bevaring av fartøyer i bruk. Den ene fokuserer i hovedsak på historiske kunnskapsverdier med et overordnet siktemål om å bevare det aktuelle skipet "slik det faktisk var". Den andre legger mer vekt på bruk og samtidsprosess.<sup>3</sup>

I Hestmanden-prosjektet står autentisitetsverdien høyt og skipet søkes bevart slik det virkelig var på et gitt tidspunkt i historien. For HESTMANDEN er 1947 valgt. Da ble skipet reparert og ominnredet ved Akers Mek Verksted. Denne utgaven av skipet er den best dokumenterte. Dette reduserer gjetningene om hvordan ting "virkelig var" i restaureringsprosessen. 1947-utgaven samler også det meste av skipets historie og innbærer færrest inngrep i originalt materiale.

Det er nå en gang slik at historiske autentisitetsverdier ikke kan økes. Alle fysiske inngrep vil nødvendigvis redusere autentisiteten, som igjen lett vil berøre aldersverdi og sjeldenhetsverdi. Ikke minst er autentisitetsverdiene også knyttet opp mot kulturminnets vitenskapelige verdi. Gode dokumentasjonsmetoder og rutiner kan til en viss grad kompensere for dette, men ikke fullt ut.

HESTMANDEN skal imidlertid bevares i bruk. Dermed kommer også en rekke andre hensyn inn og konkurrerer om plasseringen øverst i verdi-hierarkiet.

Stortinget bevilget de første øremerkede midlene til Hestmanden-prosjektet i forbindelse med fredsjubileet i 1995, og sa også i denne forbindelse at skipet skal være et minnesmerke over norske sjøfolks innsats under to verdenskriger. Skipet *skal* altså være tilgjengelig for et bredt publikum og en omfattende historie skal formidles om bord. Her kan det oppstå en balansegang av vanskelige valg.

Som vernere og formidlere har vi en oppgave og et ansvar både overfor gjenstanden og publikum. I dette spenningsfeltet skal vi senere se at det ligger ulik vektlegging alt etter grunnholdning – noe som oftest kommer til uttrykk gjennom konkrete valg av løsninger på detaljnivå.

I praktisk vernearbeid har jeg ikke sjelden møtt argumenter der ansvaret overfor kulturminnet går foran ansvaret for den samfunnsmessige funksjonen kulturminnet skal ha. Argumentasjonen er ofte at kulturminnet formidler best seg selv dersom det bare bevares så autentisk og "ekte" som mulig.

---

<sup>2</sup> RA rapporter Nr. 25 – 1998, RA handlingsplan 1996 – 2000, RA handlingsplan 2002-2006, Berkaak 1992, FOK: Fartøyvernet i Norge, Oslo 1993, Småland 1995.

<sup>3</sup> Disse to grunnholdningene har hele tiden fulgt fartøyvernets korte historie her i landet og kommer også til syne i tilskuddsordningene og driften av landets skværriggere; - som sorterer under NMU/Kulturdepartementet, mens de øvrige verneverdige fartøyene er RA/ Miljøverndepartementets ansvar. Det kan hevdes med rette at årsakene til denne ansvarsfordelingen er pragmatiske, politiske og administrative. Men bak dette skjuler det seg nettopp to ulike innfallsvinkler i forhold til kultur(minne)vernet, henholdsvis formidling og materiell bevaring.

HESTMANDEN skal både bevares og formidles. Historie er hovedtema.

Det er likevel viktig å minne om det enkle faktum at fortid er fortid og porten til fortida er stengt. Vi kan bare nå historien gjennom å skape fortellinger og bilder av den. Dette er *våre* fortellinger og *våre* bilder. De *er* ikke fortiden. En restaurert eller gjenskapt gjenstand *er* like lite fortiden. Dette gjelder naturligvis også skip. Et istandsatt skip vil i stor grad bære preg av å være "behandlet" av oss som verner det. Alt vi har gjort, - selv om det er gjennomført så antikvarisk "riktig" og håndverksmessig autentisk som mulig, så bærer det likevel vernerens og samtidens fingeravtrykk over det hele. Kvaliteten på reparasjonsarbeidene er riktignok – og viktig nok - ett parameter på om verneprosjektet anses som vellykket eller ikke. Men disse reparasjonene er samtidig våre og samtidens fingeravtrykk på gjenstanden.



(Dette er ikke HESTMANDEN. Det er et bilde av et maleri Gulbrandsen har laget av HESTMANDEN)

De fleste fartøyer ble bygget for en relativ kort levetid.<sup>4</sup> Skip og båter er særdeles utsatt for slitasje og nedbrytning gjennom bruk og tøffe klimatiske forhold. Reparasjoner og utbedringer, for ikke å si tilpasninger og ombygginger, er det normale i et fartøys historie. Når et fartøy har vært i bruk lenge nok, med tilhørende utskiftninger og reparasjoner, vil til slutt det originale materiale være nedbrutt og erstattet med nytt. Hva har vi da igjen å bevare?<sup>5</sup> Det er her begrepet prosessuell bevaring overtar. Vi flytter samtidig vekten fra det ene beinet i vernearbeidet, gjenstanden som autentisk historisk materiale – til det andre beinet, - som er den historiske gjenstanden i vår samtid og den samtidige aktiviteten.

Bevaring gjennom aktiv bruk har vært et slagord i fartøyvernet og er det fortsatt. Dette er også den grunnleggende tanken bak Hestmanden-prosjektet.

Dermed kan ikke verneren (og brukeren - som oftest samme person) stå på kaien og betrakte skipet som en museal gjenstand, uberørt av samtidens hender så å si. Verneren må gå om bord og ta inn over seg at hun/han er det nye skiftet av mannskaper som skal seile skipet videre. Verneren rigger skipet om fra å gå med stykkgoods til å gå med tankegoods.

Sverker Jonson<sup>6</sup> ved Nordiska Museet i Stockholm skrev allerede i 1974 om dette å knytte kulturminner til vår egen tid:

<sup>4</sup> I følge Knut Døhlie i Det norske Veritas kan det være rimelig å regne et skips middel-levetid til om lag 25 år. Det er imidlertid stor forskjell på skip alt etter vedlikehold.

<sup>5</sup> Torstein Arisholm ved Norsk Sjøfartsmuseum har skrevet to morsomme og innsiktsfulle artikler hvor han berører dette dilemmaet i det maritime kulturmagasinet: Fartøyvern: nr. 3, 1999 "Antikvariske retningslinjer – katolske eller fundamentalistiske" og nr.7, 2003: "Du har'n! Antikvariske retningslinjer og "apostolisk suksessjon". Her drøfter han blant annet den merkverdighet at Riksantikvaren bare gir støtte til "istandsetting etter antikvariske retningslinjer" – i praksis betyr det istandsetting bit for bit med fokus på det materialautentiske, mens en god og mest mulig prosessautentisk kopi bygd av nye materialer *ikke* får støtte. Problemstillingen er først og fremst aktuell for mindre trefartøyer der det er økonomisk overkommelig å bygge en kopi. Det blir neppe noen gang aktuell å bygge en kopi av for eksempel HESTMANDEN. For å sikre dette kulturminnets videre liv er det nødvendig å skifte ut gammelt autentisk materiale med nytt. Vern i denne sammenheng vil derfor på åpenbare grunner måtte fokusere på samtid og prosessautentisitet i arbeidet framfor det som i mange sammenhenger synes å være Riksantikvarens Credo i de antikvariske retningslinjene; nemlig bevaring av autentisk materiale som det overordnede formål.

<sup>6</sup> Nordiska museets handlingar 83/1974

.. nämligen at bevarandet också alltid innebär en förnyelse. Det är därför nödvändigt at understryka: att bevarandet också innebär ständiga förändringar, en förnyelse, som fäster kulturminnet vid den egna tiden. Denna anknytning är i själva verket nödvändig för kulturminnets fortsatta liv”.

Jeg tror dette kan stå som et godt motto for det videre arbeidet med museums- og kulturskipsplanene for HESTMANDEN.

Dette nye vil naturlig nok bestå i både istandsetting, skipstekniske/sikkerhetsmessige tilpasninger til seilas i vår tid og vedlikeholdsproblematikk. Men også fysisk tilrettelegging for at skipet skal kunne tas i bruk for et større publikum er en stor utfordring. Det ”nye” er ikke minst også HESTMANDEN`s funksjon som ”tankegods-skip”, der *historiefortellingen* gjennom utstillinger og ”forestillinger”, i vesentlig grad vil være det som ”fäster kulturminnet vid den egna tiden”.

Dette siste punktet reiser en mengde grunnleggende spørsmål i forholdet mellom historieforståelse og verneverdi. Jeg nøyer meg også her med å henvise til litteraturlisten, nærmere bestemt Berkaak (1992), og særlig da hans drøftinger under overskriftene: Forestillingen om historie, Historien om en historie, En historie uten historie og Bevaringsideologi og antikvarisk praksis. Med utgangspunkt i Statens/ Riksantikvarens ”klassiske” vernebegreper, foreslår han rammene for den nasjonale verditenkningen revurderes i retning av å nettopp flytte vektleggingen fra den historiske gjenstanden til prosessen:

” En slik nyvurdering vil kunne føre fram til at det offentlige forlater det perspektivet jeg med et lånt uttrykk har kalt ”endelig historie” d.v.s. at man ser på historien som noe som hører fortiden til, og isteden ser på den *som en prosess i samtiden*.

Dette vil kunne åpne for et forvaltningsprinsipp hvor man betrakter historien, og dermed verneverdige objekter, som noe som stadig pågår og stadig produserer nye eksemplarer. En slik nyorientering forutsetter at man betrakter bevaringsverdi som et forhold mellom enkeltmennesker og deres erfarte/erindrede livsomgivelser snarere enn mellom en juridisk privilegert gjenstand og en teoretisk definert ”epoke”.<sup>7</sup>



Her blir det mye nytt

Jeg gir ikke med dette uten videre min tilslutning til Berkaaks synpunkter, men jeg tror selve drøftingen av problemstillingen er et viktig korrektiv i spørsmål om grunnholdning.

Uansett hvordan en nå skulle snu og vende på dette; samtidsaktiviteten ( f.eks. istandsettingen) og ”det nye” vil alltid være nissen på lasset når et kulturminne bevares gjennom bruk, - enten fokus er på gjenstanden eller prosessen.

### **HESTMANDEN – kulturhistoriske verdier og motiver for vern.**

Som nevnt tidligere er fartøyvernet en ung disiplin i forhold til bygningsvernet. Mens bevaring av bygninger har en lang historie i europeisk og norsk akademisk tradisjon, er ikke

---

<sup>7</sup> Berkaak 1992 s. 100

fartøyvernet bare et relativt nytt fenomen, men er også preget av et langt mer folkelig utgangspunkt. Fartøyvernet oppstod gjennom at fartøybrukere, sjøfolk og maritimt interesserte personer tok initiativ til å verne og synliggjøre egen nær historie, ikke sjelden i en viss spenningsfull opposisjon mot det rådende nasjonale kulturminnevernet. Mange av disse idealistene la grunnlaget for den praktiske og til dels også den teoretiske kompetansen som finnes i fartøyvernet i dag.<sup>8/9</sup>

Men også fartøyvernerne fikk raskt behov for et begrepsapparat, ikke minst i møte med bevilgende myndigheter. Da Norsk Forening for Fartøyvern ble etablert i 1985 var ett av hovedformålene nettopp å fremme bevaring av verneverdige fartøyer *etter antikvariske retningslinjer*. Siden den gang har foreningen tatt en rekke initiativ for å øke den vernefaglige kompetansen både innen det frivillige fartøyvernet og gjennom å stille seg bak en profesjonalisering av vernefeltet ved å gå inn for å opprette nasjonale fartøyvernssentre. Utviklingen er hele tiden gjort i en dialog med Riksantikvaren, som i 1998 samlet og utgav mye av denne kompetansen i Rapport nr. 25: Flytende kulturminner. En innføring i fartøyvern. Boka har først og fremst et praktisk siktemål beregnet på fartøyvernerens hverdag. Men den er samtidig en oppsummering og systematisering av vernefeltet pr. i dag, - også når det gjelder de mer grunnleggende verdibegrepene og gjennom en drøfting av hva antikvariske retningslinjer innebærer i vern av fartøyer.

I denne rapporten inntar Riksantikvarens fartøyvernkonsulent et tilnærmet rendyrket gjenstandsorientert standpunkt når han gjør rede for de antikvariske retningslinjene slik: *I teorien er dette ikke særlig vanskelig. Det viktigste poenget er å bevare mest mulig av det autentiske materialet. Minst mulig utskiftning, og når det er absolutt nødvendig å bytte ut deler av et fartøy, må dette gjøres ved å velge nøyaktig samme type materialer og samme håndverksutførelse som tidligere har vært benyttet. Dette er en absolutt målsetting.*<sup>10</sup> Særlig mer står det ikke om den saken. I det hele tatt savnes en mer grunnleggende tilnærming til de verdivalg som ligger bak retningslinjene fra Riksantikvarens side, ikke minst når det gjelder å innarbeide - i selve retningslinjene - hvilken funksjon et vernet fartøy skal ha i et samfunnsperspektiv.

Imidlertid; for HESTMANDENS vedkommende har bruks- og formidlingsaspektene vært et vesentlig tema i den løpende dialogen mellom Riksantikvaren og stiftelsen, både i forbindelse med formell korrespondanse (søknader og tilsagnsbrev) og som referater fra møter på ulike nivå, faktisk også gjennom den fortløpende dokumentasjonen i prosjektet. En del grunnleggende problemstillinger er også beskrevet og kommentert i forbindelse med utviklingen av formidlingsplanen for fartøyet.

Etter min oppfatning er det nok likevel en svakhet i denne kommunikasjonen, at en analyse og en *sammenstilling* av de ulike verneverdiene for HESTMANDEN's vedkommende, ikke har vært presentert på en tilstrekkelig grundig måte. En slik analyse<sup>11</sup> er et nødvendig utgangspunkt for å kunne lage en godt begrunnet strategi for "vern og ny bruk" av skipet, og

---

<sup>8</sup> Denne lille spenningen finnes fortsatt. Det er vanskelig å forstå RA rapport 25 på annen måte når riksantikvar Nils Marstein skriver i forordet: " Boken er blitt til takket være en rekke bidragsyteres innsats. Dette bærer boken også preg av. At dette er "Riksantikvarens fartøyvernhandbok" betyr derfor ikke at alt som står skrevet i den er Riksantikvarens uttalte mål eller prinsipper. Det betyr derimot at Riksantikvaren har sett det som en viktig oppgave å samle inn, redigere og utgi noe av den kunnskap som finnes i fartøyvernmiljøet i Norge."

<sup>9</sup> Jfr. NOU 2002:1 Fortid former framtid. utfordringer i en ny kulturminnepolitikk. Her legges det vekt på å øke så vel frivillig innsats som formidling i framtidens kulturminnevern.

<sup>10</sup> RA rapp. 25 s.17.

<sup>11</sup> Som "verdimodell" lener vi oss her mest inn på en svensk publikasjon: Riksantikvarieämbetet: Axel Unnerbäck: Kulturhistorisk värdering av bebyggelse s. 21 ff.



følgelig også når det gjelder å finne en god balanse mellom en mer museal gjenstandsorientert bevaring og/eller en mer prosessuell samtidsorientert bevaring der skipet får nye funksjoner.

### HESTMANDEN – en kulturhistorisk vurdering.

Jeg skal gjøre en kort gjennomgang av de motiver som ligger til grunn for HESTMANDEN's verdi som kulturminne og følger her i hovedsak det svenske Riksantikvareämbetets modell, jfr. fotnote 11.

Grunnmotiver:

Forsterkende og overgripende motiver:

<p>1. Dokumentverdier – historiske egenskaper:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bygningshistorisk verdi</li> <li>• bygningsteknisk-historisk verdi</li> <li>• patina</li> <li>• arkitekturhistorisk verdi</li> <li>• samfunnshistorisk verdi</li> <li>• sosialhistorisk verdi</li> <li>• personhistorisk verdi</li> <li>• teknikkhistorisk verdi</li> <li>• fartshistorisk verdi</li> </ul>	<p>2. Opplevelsesverdier – estetisk og sosialt engasjerende egenskaper:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• arkitektonisk verdi</li> <li>• kunstnerisk verdi</li> <li>• patina</li> <li>• miljøskapende verdi</li> <li>• identitetsverdi</li> <li>• kontinuitetsverdi</li> <li>• tradisjonsverdi</li> <li>• symbolverdi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvalitet</li> <li>• Autentisitet og ekthet</li> <li>• Pedagogisk verdi og tydelighet</li> <li>• Sjeldenhet</li> <li>• Representativitet (nasjonalt, regionalt, lokalt)</li> </ul>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### Grunnmotiver: Dokumentverdi – historiske egenskaper

- **Bygningshistorisk verdi** – Hestmanden er et gammelt skip. Bygd 1911 i Laksevåg, midt i et svært spennende verftsmiljø med mange impulser fra engelsk og skotsk jern- og stålskipsbygging.<sup>12</sup> Skipet er Nordens eneste bevarte lastedampskip, - med en lang og dramatisk driftshistorie. Her er mange spor etter skader med påfølgende reparasjoner, tilpasninger og ombygginger. Skipet lå mer eller mindre urørt etter sin aktive driftsepoke og har følgelig mye av sin autentisitet i behold. For skips- og verftsinteresserte har skipets mangfoldige drifts- og reparasjonshistorie også betydelig pedagogisk verdi. Med sin høye alder og som eneste bevarte lastedampskip i Norden har skipet stor sjeldenhetsverdi, samtidig er skipet som type en baklader, en skipstype som ble vanlig i nordsjøområdet omkring 1900

<sup>12</sup> Arild Marøy Hansen: Fra damp til seil

og kan stå som en tidlig representant for denne skipstypen som etter hvert har blitt nesten enerådende for frakt av varer på verdens hav.

Dette må ses i nøye sammenheng med – **Byggeteknikkhistorisk verdi**

- Skipet har i behold det vesentligste av sitt originale skrog, sin originale dampmaskin, kjele og ulike

skipssystemer med stor autentisitet og pedagogisk verdi. De mange reparasjonene forteller om metodikk og arbeidsutførelse i en overgangs fase fra klink til sveiste forbindelser og er i denne sammenheng en meget interessant kilde for studium av arbeidsmetodikk og ny sveiseteknologi ved norske verft.<sup>13</sup> Skipets kvalitet er med å forsterke den teknisk-historiske verdien.

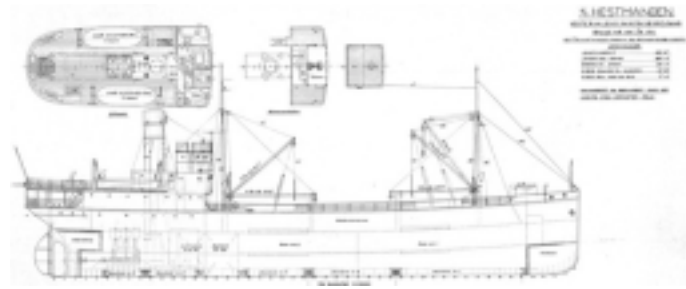
- **Arkitekturhistorisk verdi** – Det er ikke vanlig å bruke ordet ”skipsarkitekt” på norsk. På engelsk er imidlertid ”naval architect” nettopp betegnelsen på den som beregner, konstruerer og gir form til skip.

På tross av at en rekke av våre kjente arkitekter har vært engasjert i skipsprosjekter, først og fremst store passasjerskip, er det skrevet lite om temaet på norsk.<sup>14</sup> For HESTMANDENS vedkommende er det i tillegg likevel pedagogisk viktig å sette skipet inn i en arkitekturhistorisk sammenheng. Her vil vi bare nevne ett aspekt; - skipet som en typisk representant for dampskip i de første tiårene av 1900-tallet. Sammenhengen mellom skipenes formuttrykk/konstruksjon med funksjonalismens utvikling i arkitekturhistorien er viktig og underkommunisert.

Vi siterer i denne sammenheng Corbusier:

If we forget for a moment that a steamship is a machine for transport and look at it with fresh eye, we shall feel that we are facing an important manifestation of temerity, of discipline, of harmony, of a beauty that is calm, vital and strong. A seriously-minded architect, looking at it as an architect (i.e. creator of organisms), will find in a steamship his freedom from an age-long but contemptible enslavement to the past..... The steamship is the first stage in the realization of a world organized according to the new spirit”.<sup>15</sup>

- **Samfunnshistorisk verdi** - Fartøyer er en nøkkel til å forstå vesentlige trekk i vår samfunnsutvikling: - geografisk utbredelse, bosetning, administrativ inndeling, næringsutvikling, kulturimpulser og kulturutvikling, dannelse og identitet. Norge ble rundt midten av 1800-tallet verdens 3. største sjøfartsnasjon og har gjennom lang tid hatt en framtredd plass blant verdens fraktemenn. Under siste krig spilte vår handelsflåte en avgjørende rolle for de alliertes seier. Maritim næring og teknologi har alltid vært en bærebjelke i norsk økonomi.



HESTMANDEN – ominnredet og reparert ved Akers Mek Verksted i 1947



Corbusier: To architects: a beauty of a more technical order. An esthetic nearer to its real origins.

<sup>13</sup> Håkon With Andersen: Fra det britiske til det amerikanske produksjonsideal

<sup>14</sup> Bård Kolltveit: Skipsinteriør og skipsdesign. RA rapporter 25 s. 153. Se også magasinet Byggekunst 1991.

<sup>15</sup> Le Corbusier: Towards a new architecture.

HESTMANDEN plasserer seg midt inne i denne historien, dels gjennom å få en slags mytestatus i Kystgodsruta mellom Oslo og Kirkenes. Dels også gjennom farefull konvoifart under begge de store verdenskrigene på 1900-tallet. Dette skipet er for øvrig det siste som er igjen av Nortraships store flåte på ca. 1000 skip.

Skipets utforming og konstruksjon var spesialtilpasset industrialiseringen langs kysten, med et stor åpent dekkareal for ekstra lang last, og med bommer som kunne gjøre tunge løft på steder uten havnefasiliteter. HESTMANDEN kan stå som en transporthistorisk representant for utviklingen langs kysten i første halvdel av 1900-tallet.

Betydningen av bygningsmiljøer og helhet er i stadig større grad blitt vektlagt de senere årene. Siden de fleste norske byer er havnebyer er skip en grunnleggende faktor både når det gjelder autentisitetverdier og ikke minst pedagogiske verdier i det å forstå den enkelte bys struktur og dens betydning lokalt, regionalt, nasjonalt og for manges vedkommende også internasjonalt.

- **Sosialhistorisk verdi** – I lys av det vi har skrevet ovenfor er det også viktig å understreke et skips gjenspeiling av sosialhistoriske forhold i samfunnet for øvrig. HESTMANDEN kan i denne sammenheng plasseres i tradisjonen fra seilskutene der mannskapet levde foran masten, ytterst kummerlig i forhold til offiserenes og losenes bekvemmeligheter akterut.

Som en av verdens største sjøfartsnasjoner kom tusenvis av nordmenn til å seile ute. Dette har preget familier, bygder og byer på ulikt vis og har satt sine spor; - i økonomi, foreningsliv og samfunnsinstitusjoner - i hele spennet fra de såkalte sjømannsenkene til pikene i hver havn, fra sjømannskirkene til barene, fra fagforeningene til sjømannsforeningene osv.

Her kan vi også nevne den helt spesielle situasjonen som oppstod under siste krig, med all den angst og usikkerhet som preget familiene hjemme og sjøfolkene ute. Nær 4000 mann omkom, og 35- 40000 sjøfolk kom ikke hjem på mange år<sup>16</sup>, herunder mannskapet på HESTMANDEN. I denne sammenheng er det også verdt å nevne at mange av mannskapene hadde svært lang fartstid om bord både i krig og fred.

- **Personhistorisk verdi** – Selv om dette er en verdi som svært ofte er knyttet til kjente kultur- og samfunnspersonligheter, nøler vi ikke i denne sammenheng med å trekke fram Bendik båtsmann – som stod om bord i 40 år og som seilte med HESTMANDEN under to verdenskriger. Gjennom å kombinere et sosialhistorisk- med et personhistorisk perspektiv kan neppe noe norsk

kulturminne i dag være mer sentralt enn HESTMANDEN når det gjelder å fortelle om norske sjøfolk livs og arbeidsforhold i første halvdel av 1900-tallet. Her står også krigsseilernes historie i en særstilling. Autentisitet, pedagogisk verdi, sjeldenhet og representativitet er alle forsterkende motiv i denne sammenheng.



Mannskap på HESTMANDEN før 1918

<sup>16</sup> Et underlig aspekt i sosialhistorisk sammenheng er den såkalte Bigamiloven, som ofte knyttes til sjøfolkene. Mange har imidlertid understreket at sjøfolkene var vant til å være hjemmefra i årevis uten at det avstedkom særordninger i forhold til norsk ekteskapslovgivning. Derimot var mange andre menn i utlendighet uvant med dette; i administrasjon, forsvar osv. Krigsseileren Leif Vetlesen har understreket at denne i dag så politisk ukorrekte loven må finne sin forklaring i en bredere krets enn sjøfolkenes.

I tillegg til de ovenfor nevnte verdier kan det være på sin plass å ta inn noe vi kanskje kunne kalle en **fartshistorisk** verdi når vi vurderer fartøyer. Analyse av et skips fartsområde innbefatter mange ulike innfallsvinkler og aspekter; - historiske, økonomiske og samfunnshistoriske, sosialhistoriske, kulturhistoriske som de mest sentrale. Ikke minst i pedagogisk sammenheng er skipsrutene grunnleggende for å forstå så vel samhandel som samhandling, i mange sammenhenger også framveksten av et kulturområde. Skipsrutene kan gjerne i pedagogisk øyemed sammenlignes med dagens kommunikasjonsvev – verdensveven – www, en slags fysisk forløper for dagens internett.

For HESTMANDENS del er seilas og konvoifart gjennom to verdenskriger en sjeldenhetsverdi vi ikke kan knytte til noe annet bevart skip. Men også en mannsalder i Kystgodsruta er ytterst sjelden. For øvrig er det sporadisk løsfart på Norskekysten og i Nordsjøområdet som i hovedsak utgjør fartsområdet - med noen avstikkere til Den engelske kanal, Østersjøen, Norskehavet og Barentshavet.

En kulturhistoriske tilnærming under en maritim synsvinkel vil i større grad kunne fokusere på kulturhistoriske fellestrekk med andre land og regioner enn å skille ut det særegne nasjonale og norske.<sup>17</sup>

### **Grunnmotiver: Opplevelsesverdier – estetiske og sosialt engasjerende egenskaper.**

- **Arkitektonisk verdi** – Det er antakelig ikke mange som vil framheve HESTMANDENS arkitektoniske kvaliteter. I lys av de arkitekturhistoriske momentene vi så vidt har berørt ovenfor, er det likevel en verdi som må tas med i betraktning. I tillegg forteller skipet en historie om formuttrykk gjennom sin ombygging ved Aker. Her fikk HESTMANDEN nytt styrehus, tilpasset de stil-idealer som gjorde seg gjeldene for motorskipene fra mellomkrigstida, og som ble helt dominerende framover mot 1970-tallet. De fleste sjøfolk vil derfor oppfatte skipet som en stilmessig bastard, og det kan være interessant nok! I et lengre historisk perspektiv er HESTMANDEN's skrogform representativ for jern-og stålskip fra midten av 1800-tallet og faktisk hundre år fram i tid. Forbildet, eller moderskipet om man vil, var den engelske kutteren med rett stevn og eliptisk hekk.

---

<sup>17</sup> Her kan man virkelig finne uventede koblinger - la meg for moro skyld derfor gjøre et lite sprang til siden, men likevel godt innenfor HESTMANDENS "kulturområde". Man kan med en smule lekent forhold til fartshistorie, teknikkhistorie og personhistorie for eksempel "koble" HESTMANDEN sammen med dagens internasjonale rockekultur. Artisten Sting har vært toneangivende innenfor internasjonal rock gjennom mange år. Han forteller at hans første minne i livet var et svært skip. Han vokste nemlig opp inntil Swan Hunter Shipyard, Walls End i Newcastle. ( Et av HESTMANDEN's anløpsteder under krigen.) Hans far var i mange år montør i skipsindustrien. En av Stings meste kjente album har tittelen: Soul cages. Det meste av tematikken er hentet fra skipsbyggingsmiljøet med innslag av mytestoff fra Nordsjøområdet omkring temaet "den våte grav/ Davy Jones Locker". (jfr. Våre mange tapte sjøfolk) Kobler vi på teknikkhistorie her finner vi at skipsbyggerne som bygde HESTMANDEN i hovedsak hadde sin opplæring og kompetanse nettopp fra Newcastle. Grunnleggerne av det som skulle bli Laxevaag verft (Marten og Olsen) gikk begge i lære hos en av nord-østenglands mest kjente skipsbyggere, Charles Mitchell, som er en av grunnleggerne av Swan Hunter Shipyard, hvor Sting vokste opp – apropos kulturområde.

- **Patina** – Det mest interessante med begrepet patina i vår sammenheng er vel at det kolliderer med det som i sjøfartskretser blir kalt ”style”. Et skip med ”style” er meget godt vedlikeholdt og har færrest mulig spor av tidens tann.<sup>18</sup>

- **Miljøskapende verdi** – som Nordens eneste bevarte lastedampskip vil det sannsynligvis være bred enighet om HESTMANDEN’s miljøskapende verdi i en hvilken som helst havneby.

- **Identitetsverdi** – 80 % av den norske befolkning bor mindre en ei mil fra salt vann. De fleste norske byer ligger langs vannveiene, også på Østlandet (jfr. Mjøsa) Skip og båter er en grunnleggende forutsetning for dette. De senere års åpning av byene mot havn og havnemiljø har naturligvis også sin forklaring i økonomiske- og næringsmessige forhold, men ut over dette synes å ligge en dyp opplevelse og identifikasjon knyttet til havn, kyst og hav som særlig har kommet til uttrykk gjennom en voksende kystkulturbevegelse. Her står også fartøyene sentralt. Et eksempel kan være arbeidet med å skape en levende museumshavn i Oslo<sup>19</sup>



HESTMANDEN i Kabelvåg før 1915

Stiftelsen Hestmanden har fått en uformell forespørsel om å delta i båtsamlingen her i perioder. Hurtigruta har hatt en meget sterk identifikasjonsverdi, og ganske særlig i Nord-Norge. Kystgodsruta har ikke stått så sterkt i folks bevissthet de senere årene, men HESTMANDEN er et fartøy som eldre folk fortsatt husker med glede og innlevelse.

Dette bringer oss over til **kontinuitetsverdi**. Selv om samferdselen i stor grad er flyttet over på vei, blir kystleia fortsatt betegnet som Riksvei nr. 1. Om lag 90% av den samlede fraktmengde i tonn går fortsatt på kjøll til og fra norske havner. Nye funksjonelle skip har overtatt både i ferge-, person- og fraktestofrt. HESTMANDEN’s alderdommelighet eller patina om man vil, vil sammen med andre veteranfartøyer være med å skape en følelse av kontinuitet og sammenheng langs denne ferdselsåren som har gitt nasjonen navn: Norvegr.

- **Tradisjonsverdi** - er nært knyttet til kontinuitetsverdi i denne sammenheng og forsterkes gjennom den pedagogiske tydeligheten en bred sammensetning av fartøytyper fra flere tidsperioder gir.<sup>20</sup>

<sup>18</sup> Derimot grenser begrepet patina inn på slitasjespor noe som blir beholdt så langt det er mulig gjennom istandsettingen av HESTMANDEN. Dessuten går det ikke mange årene før et nytt tredekk får betydelig patina. Selve overflatebehandlingen av materialene kan også være med å fremme et visst inntrykk av patina, gjennom for eksempel å påføre sistestrøket av maling med kost i stedet for sprøyte. Det samme gjelder bruk av bek i dekkssnatene – noe som ganske raskt fører til at hele dekket blir ganske svart og tilsynelatende preget av tidens tann.

<sup>19</sup> Om en levende museumshavn i Oslo. Oslo Maritime Kulturvernssenter, januar 2000(første utg. oktober 1998)

<sup>20</sup> Det er mange aspekter ved et skips tradisjonsverdi. For HESTMANDEN’s vedkommende er tradisjonene omkring kystfrakt og kystgodsruta naturligvis viktige. Her er også lostradisjon og godt sjømannskap representert ofte også koblet sammen med mer ”sjømannskulturelle” overtoner – gjerne assosiert med god porsjon sjømannsromantik, shanties og ”vår ære og vår makt”. Men det er kanskje vel så viktig å kommunisere andre aspekter og plassere skipet inn i en riktig lang historisk sammenheng. Vårt lands beliggenhet ved havet og vår fartøykultur er vesentlige forutsetninger for å forstå hovedtrekk i det vi kaller norsk kultur i vid forstand både i ny og gammel tid. Ikke minst preger kyst og hav også valg av tema, perspektiv og kulturelt ståsted i litteratur og billedkunst.

- **Symbolverdi** – Ingen enkeltstående verneverdi har større betydning i Hestmanden-prosjektet enn nettopp symbolverdien. Dette er et politisk valg. Det norske Storting har bestemt at HESTMANDEN skal være et minnesmerke over norske sjøfolks innsats gjennom to verdenskriger. Hvordan dette hensynet kan ivaretas skal vi drøfte i neste avsnitt.



### **HESTMANDEN – med symbolverdi som hovedmotiv i bevaringen.**

Som vi har sett ovenfor, er HESTMANDEN's verdi som kulturminne en vev av mange ulike vernemotiver. Her er mange av grunnmotivene representert både når det gjelder historiske egenskaper og ikke minst sosialt engasjerende egenskaper ( krigsseilerhistorien),- forsterket av mer overgripende motiver som autentisitet på flere plan ( jfr. forholdet mellom materialautentisitet og prosessautentisitet) , kvalitet<sup>21</sup> , så vel sjeldenhet som representativitet, som til sammen gir skipet en enestående pedagogisk verdi. Dette gjenspeiler seg også i stiftelsens vedtekter hvor formålet formuleres slik( §2):

- 1) Bevare dampskipet HESTMANDEN som et kulturminne. Dette gjøres ved å restaurere og drive skipet slik at det:
  - a) blir et minnesmerke over norske sjøfolks innsats under de to verdenskriger.
  - b) blir et møtested for fredsarbeid og kulturutveksling

---

<sup>21</sup> Et "skipsliv" på drøye 90 år skulle borge for kvalitet både i konstruksjon og håndverk.

- c) dokumenterer norsk skipsbygging, skipsfart og norske sjøfolks arbeidsforhold i første halvdel av det tjuende århundre.
  - d) gir kunnskap om og opplevelse av vår maritime kulturarv.
- 2) Ved drift av skipet, og gjennom utstillinger og arrangementer, formidle de temaer som er nevnt i punkt 1.
  - 3) Med utgangspunkt i HESTMANDEN, drive forskning innenfor de felt som er nevnt i punkt 1 og gjøre resultatene av denne forskningen kjent.
  - 4) Registrere og samle dokumentasjon og gjenstander som har sammenheng med stiftelsens arbeidsfelt.

Stiftelsen søker å oppfylle sitt formål alene eller i samarbeid med andre.

To dampskip side om side – BØRØYSUND og HESTMANDEN. Medlemmer fra Norsk Veteranskipsklub på befaring i Sandnessjøen i 1981. 16 år i opplag setter sine spor. Det gjør også aktiv bevaring.

De to utgjør et godt par eksempler:

- under bevaring –
- før bevaring -



HESTMANDEN har en bevaringshistorie som faktisk strekker seg fra da Høvding Skipsopphugging var eier. Høvding var seg vel bevisst dette fartøyets store historiske kvaliteter, og tok i sin tid initiativ overfor Norsk Sjøfartsmuseum med tanke på å sikre skipet en vernet framtid. På denne tiden var det ingen tradisjon for bevaring av større fartøyer<sup>22</sup> Museets ledelse vurderte å eventuelt ta ut byssa (!) som en slags *pars pro toto*, men dette avviste Høvding.<sup>23</sup>

<sup>22</sup> Helt uten fartøybevaring var riktignok nasjonen ikke, jfr. Fram (og Vikingskipene) som ble bevart i hus. I denne sammenheng bør vi også nevne den tremastede barken Lingard, bygd på Fevik i 1896, som ble kjøpt hjem som minneskute like før siste krig. De spesielle forholdene under krigen førte dessverre til at prosjektet mislyktes.

<sup>23</sup> Muntlig meddelelse fra Arne Drage.

Skipet ble derfor liggende lenge i opplag, - dessverre uten vedlikehold, og var i dårlig forfatning da skipet ble kjøpt av Norsk Veteranskipsklub i 1979.

Skipet ble tidlig i vernefasen dekket til og forsøksvis lagt i ”møllpose”. Dette slakket litt på farten i forfallet, men til slutt - da isen gikk på vårparten i 1995 - sprang skipet lekk på grunn av omfattende korrosjonsskader. Behovet for istandsetting var derfor omfattende og faglig krevende. På denne måten kom HESTMANDEN også til å virke som en katalysator i utviklingen av det nasjonale fartøyvernsenteret på Bredalsholmen. Bredalsholmen er i seg selv vernet som et teknisk-industrielt kulturminne, også dette i vesentlig grad motivert av tankegangen vern gjennom bruk.

En kombinasjon av mange ulike motiver innen kulturminnevernet kom derfor til å spille sammen som en forutsetning for Hestmanden-prosjektet.

Men en ting er de immaterielle verdiene et kulturminne representerer. Når det kommer til materiell bevaring handler verdi også i vesentlig grad om kroner og øre.

Ulikt mange andre prosjekter innen bygningsvernet er HESTMANDEN som økonomisk rentabelt objekt på alle måter utgått på dato. Det betyr at det er de immaterielle verdiene som må utløse bevilgninger fra privat overskudd eller samfunnets fellespott.

Fram til 1995 bevilget Riksantikvaren midler til sikring av fartøyet, og gjorde det samtidig klart at dersom skipet skulle settes i stand måtte det bevilges ekstraordinære midler til dette.<sup>24</sup> I forhold til mange andre tunge verneoppgaver fant med andre ord Riksantikvaren ikke verneverdiene, ut fra en samlet samfunnsmessig prioritering, tungtveiende nok til å *prioritere* HESTMANDEN framfor andre oppgaver. Følgelig måtte midlene til istandsetting skaffes fra andre hold enn over de ordinære kulturvernbudsjettene.

Dette var bakgrunnen for at ei arbeidsgruppe med utgangspunkt i det frivillige fartøyvernet og Bredalsholmen gikk sammen med representanter for Krigsseilerne i en felles henvendelse til Stortinget i 1995 – som så bevilget de første 5 millionene til oppstart av prosjektet.

På bakgrunn av skipets samlede verneverdi ble her **symbolverdien** avgjørende – skipet som symbol og minnesmerke over krigsseilernes innsats under to verdenskriger. Og skipet skulle tas i bruk som seilende minnesmerke gjennom museums- og kulturaktiviteter om bord.

Her møter vi igjen problemstillingene vi drøftet innledningsvis - forholdet mellom bevaring og bruk - gjenstand og prosess.

Riksantikvaren har i fartøyvernet i hovedsak stått for en gjenstandsorientert bevaring, oftest med en historisk-teknisk begrunnelse som hovedmotiv, nemlig å bevare fartøyet så autentisk som mulig og ”slik det var” på et gitt tidspunkt i historien.

Når disse verdiene møter opplevelsesverdier og symbolverdi - slik Stortinget har lagt vekt på for HESTMANDENs vedkommende - oppstår spenninger.



<sup>24</sup> Brev fra Riksantikvaren 20.01.95, ref. 93/2207- GR



Hvem skal så ta de endelig beslutningene dersom det ikke er mulig å komme til enighet i de enkelte praktiske valg?

Det er rimelig at den som betaler også skal ha innflytelse på de mange valg som må tas i gjennomføringen. Dette er imidlertid noe innfløkt i Hestmanden-prosjektet. Da Stortinget bevilget de første ekstraordinære midlene, ble disse kanalisert over MD og Riksantikvarens budsjetter. Det har i realiteten ført til at Riksantikvaren har gitt seg selv vetorett i alle spørsmål som vedrører prosjektet. Dermed får også direktoratet full kontroll med alle beslutninger så lenge istandsettingen pågår. Dette er heller ikke uproblematisk i forhold til styret i Stiftelsen HESTMANDEN som tross alt sitter med det økonomiske ansvaret. Siden Riksantikvaren sitter med pengesekken vil styret i praksis være prisgitt Riksantikvarens beslutninger, selv om disse fører til valg av løsninger som i vesentlig grad påvirker kostnadsrammene.

Fram til nå har dette forholdet vært i rimelig god balanse, først og fremst fordi Staten/Riksantikvaren i hovedsak betaler gildet og fordi arbeidene i denne fasen gjelder selve istandsettingen. Men på bakgrunn av at Riksantikvaren har klart definert sitt økonomiske ansvar *bare* til istandsettingen, skal det ikke så mye oppfinnsomhet til å se at spenningen kan øke når direktoratet også gjør gjeldende sine bestemte føringer på museumsprosjektet, nemlig tilpasningen av skipet som "kulturhus"<sup>25</sup>, samtidig som det blir gjort helt klart at her må andre betale.

La meg trekke fram ett eksempel fra dette spenningsområdet.

I utgangspunktet er det grunn til å understreke at dialogen mellom de ulike interessene er god, og prosjektet har vært spart for egentlige konflikter. Spenningen kommer likevel til syne i Fagrådet<sup>26</sup>. Den ene "grupperingen" i rådet består av representanter fra Norsk Sjøfartsmuseum, Fylkeskonservatoren i Vest-Agder, Norsk Veteranskibsklub og Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter, som alle har profilert seg med formidling av symbolverdiene som hovedmotiv i prosjektet.<sup>27</sup> Riksantikvaren utgjør det andre tyngdepunktet i rådet og ikke uventet som den fremste eksponenten for bevaring etter antikvariske retningslinjer med hovedvekt på gjenstandsbevaring framfor bruk. Jeg skal kort berøre en konkret problemstilling for eksemplets skyld.

Den såkalte Museumsgruppa<sup>28</sup> la fram en plan for tilkomst, rømningsveier og tilrettelegging for publikum i Fagrådet.<sup>29</sup> Etter en del fram og tilbake kom rådet til enighet om det meste, selv om en rekke av løsningene betyr nye gjennomganger i skott som opprinnelig har vært tette, mange av dem ganske radikale inngrep, som for eksempel gjennomgang fra lasteområdet til maskinrom via en tunnel gjennom dyptank/bunkerstank.

Det ble imidlertid ikke oppnådd enighet om gjennomgang fra skipets hoveddekk/ lasteområde (som i prinsippet er definert til skipets museumsområde) – til hoveddekk i akterskipet som er skipets lugarområde. Inngrepet ville etter museumsgruppas mening teknisk sett være lite, godt innenfor reversible løsninger.

Denne gjennomgangen kunne Riksantikvaren som eneste representant i rådet imidlertid ikke godta.

---

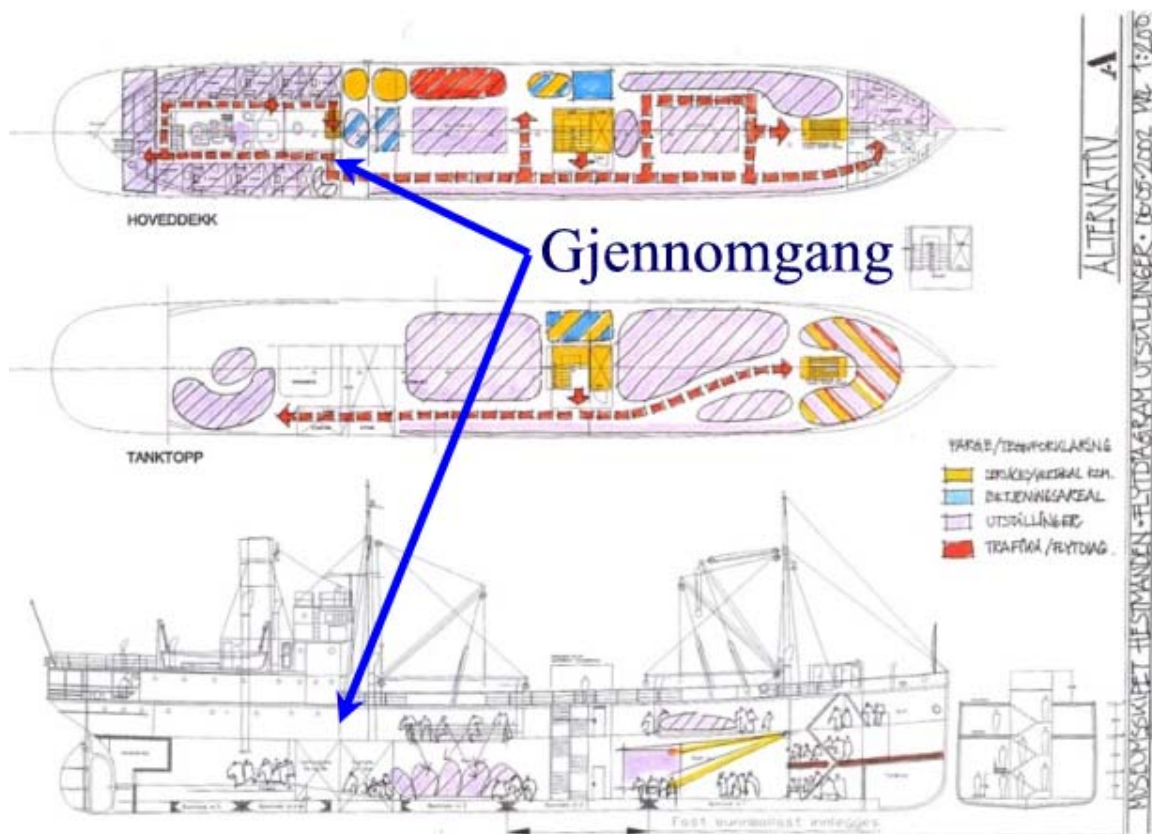
<sup>25</sup> Brev fra Riksantikvaren datert 2. april 2003, ref. 97/615 F

<sup>26</sup> Se vedlegg 2. om HESTMANDEN's aktører og organisasjon.

<sup>27</sup> Det vil føre alt for langt å presentere formidlingsplanen for HESTMANDEN her. En skjematisk kortversjon finnes i vedlagte folder: Fra stykkgoods til tankegoods.

<sup>28</sup> Se vedl. 2

<sup>29</sup> Se vedlegg 3. Flytdiagram utstillinger Alternativ A, B, og C. Alternativ A er Museumsgruppas forslag.



Riksantikvaren begrunnet sitt avslag med at - ”prosjektet skal gjennomføres i tråd med så gode antikvariske prinsipper som overhodet mulig. Dette innebærer at skipet i størst mulig grad skal framstå slik det faktisk var. Det er et hovedformål å bevare mest mulig originalt materiale – ikke bare detaljer, men også skipets hovedstruktur.” Videre heter det om denne gjennomgangen at denne - ”vil ødelegge skipets opprinnelig struktur med en klar to-delning mellom lasterom og ”boligseksjonen”. Det var vanlig med vanntette skott mellom disse områdene på slike skip, og denne strukturen må opprettholdes – ikke minst for at publikum skal få oppleve skipet mest mulig slik det faktisk var. Dette er i tråd med gode antikvariske prinsipper og det vil etter Riksantikvarens oppfatning også være den klart beste løsningen med tanke på formidling av selve skipet”.<sup>30</sup>

Museumsgruppas begrunnelse for en gjennomgang her var:

1. Gjennomgangen er svært viktig for å kunne lage helhet i utstillingen/fortellingen - fra det store historiske perspektiv i lasterommet til det enkelte menneske i lugarene.
  2. Gjennomgangen vil bedre sikkerheten med hensyn til evakuering, og vil sannsynligvis også innebære at hovedtrappen midtskips ikke må bygges inne p.g.a. branntekniske hensyn.
- Dersom denne gjennomgangen stenges: ( P.g.a. restaureringsarbeidene er det allerede laget gjennomgang).
3. - vil det ikke være adgang til denne delen av skipet/utstillingen for funksjonshemmede.
  4. - vil museet få to atskilte avdelinger med de komplikasjoner det medfører for trafikken i utstillingen, blant annet med tanke på resepsjons/skrankefunksjon og mottaksområde. Det vil i sin tur sannsynligvis gjøre det nødvendig med en person til på vakt når museet er åpent.

Verdt å merke seg er at begge synspunktene legger grunnleggende vekt på pedagogisk verdi, men kommer altså til helt ulik konklusjon når det gjelder hvordan dette best skal ivaretas.

<sup>30</sup> RA brev 2.apr. 2003/97/615

Riksantikvaren begrunner sitt valg først og fremst ut fra en bygningsteknisk-historisk verdi med stor fokus på gjenstandens historiske egenskaper og gjenstanden "slik den var" jfr. Berkaaks begrep "endelig historie".

Museumsgruppa er langt mer orientert mot vern som "en prosess i samtiden" (Berkaak) med vekt på formidling og aktivitet og trekker formidlingsmessige, sikkerhetsmessige og økonomiske aspekter inn i planleggingen

Jeg skal ikke gå inn på alle sidene av dette eksemplet, men må likevel stoppe særskilt opp ved et tankekors i Riksantikvarens konklusjon når det gjelder tilkomst.

Riksantikvaren anbefaler sin løsning, nemlig å holde akterskipet adskilt fra museumsområdet, som "*den klart beste løsningen med tanke på formidlingen av selve skipet.*"

Spørsmålet blir da formidling av hva for hvem?

Når det gjelder spørsmål om *hva*, nøyer jeg meg med å påpeke at her er det igjen gjenstandsorienteringen som er dominerende - "selve skipet", selv om Riksantikvaren er godt kjent med og har gitt sin tilslutning til stiftelsens formålparagraf og vet at formidlingsperpektivet strekker seg langt ut over "selve skipet" (jfr. Krigseilerhistorien).<sup>31</sup>

Det kan også virke som om tilkomst ses på som noe uvedkommende og uheldig, helt løsrevet fra formidlingsperspektivet: "*I akterskipet .( ).. har det hele tiden vært en forutsetning at detaljer og arrangement selv skal spille hovedrollen i formidlingen av skipet og mannskapsforholdene om bord. Her skal det tilrettelegges minst mulig.*" ( jfr. Fotnote 30. Vår understrekning).

Det er nemlig ingen uoverenstemmelser når det gjelder de antikvariske verdivalgene for istandsettingen av akterskipet. Også museumsgruppa og flertallet i Fagrådet tar sikte på et så autentisk og historisk korrekt akterskip som mulig. Uoverenstemmelsen dreier seg altså om tilrettelegging for tilkomst til akterskipet.

Riksantikvarens standpunkt reiser mange spørsmål når det gjelder konsistens i argumentasjonen omkring tilkomstløsningene om bord. Her "tillates" nemlig gjennomgang fra lasterom gjennom dyptank til maskinrom, gjennomgang mellom lasterommene i det vanntette skottet midtskips, og ikke minst selve tilkomsten fra spardekket og ned i lasterommene. Dette er langt mer omfattende inngrep enn gjennomgangen fra hoveddekk og inn i lugarområdet som Riksantikvaren altså avslår.

Det er ikke lett å få øye på en god faglig begrunnelse for avslaget. Og det er et valg som får **store** konsekvenser for prosjektet som helhet – med formidlingsmessige, økonomiske og sikkerhetsmessige komplikasjoner.

Ut i fra det jeg tidligere har gjort rede for når det gjelder kulturhistoriske verdier og motiver for vern, - synes det rimelig å minne Riksantikvaren om at de verdiene som ligger bak de antikvariske retningslinjene, består av langt mer enn dokumentasjonsverdier og teknikkhistorie. Uten å gjøre en skikkelig vurdering også av opplevelsesverdiene, har RA i dette tilfellet rett og slett gjort et halveis arbeide. Følgen er at man i beste fall kommer til å argumentere som om spørsmålet om tilkomst bare skal prøves mot teknisk-historiske autentisitetverdier. I verste fall ender det hele i personlig synsing.

---

<sup>31</sup> Det er et vesentlig anliggende i planleggingen av utstillingene om bord at det både skal være plass til det store historiske perspektivet ( Nortraship – Sjøfartshistorie i vid forstasand) og det enkelte menneskets (krigsseilerens) personlige historie. Tanken var å binde disse sammen nettopp ved å åpne skipet mellom den "store" historien" i de store (laste)rommene og personhistorien i de små rommene(lugarene).

Tilkomst er et nøkkelspørsmål i et hvert kulturvernprosjekt. Og det må behandles med den aller største aktsomhet.<sup>32</sup>

Jeg har imidlertid valgt denne problematikken og dette eksemplet fordi det setter fokus på hvordan **grunnholdninger** i vern av et kulturminne som HESTMANDEN gjør seg gjeldende både i de store linjene og på detaljnivå i bevaringsarbeidet.

Dette setter også et spesielt søkelys på hvem kulturminner bevares for og handler dypest sett om kulturminnevern i et samtids- og samfunnsperpektiv.

Jeg aksepterer at tilgjengelighet må vurderes i forhold til antikvariske hensyn og verdier. Det finnes eksempler der bruk er mer eller mindre ensbetydende med forbruk. Det kan vel også saktens finnes eksempler der kulturminner er så ”tilrettelagt” at vesentlige verneverdier går tapt. Like fullt er det mitt syn at *alt* vern må prøves mot spørsmål om tilgjengelighet og publikum.

Dette handler om kulturminnevernets samfunnsansvar. En for ensidig fokusering på bevaring av gjenstanden ”slik den var” fortrenger samtids- og formidlingsperpektivet, ikke minst dersom hovedmotivet for vern er begrunnet i en eller flere av opplevelsesverdiene, kanskje særlig symbolverdi – som er det bærende motivet i bevaringen av HESTMANDEN og som har et siktemål langt ut over bevaringen av selve skipet ”slik det var” .



---

<sup>32</sup> Ikke minst vil RAs holdninger ramme funksjonshemmede, som i realiteten vil være avskåret fra vesentlige deler av utstillingene om bord.

Jeg viser for øvrig til publikasjonen: Grytli m.fl.: Ingen hindring. Tilgjengelighet for funksjonshemmede til vår felles kulturarv. Her opereres det med ca. 600 000 bevegelseshemmede i Norge, uten å regne med alle de som har temporære mobilitetsvansker, folk på krykker, småbarnsforeldre med barnevogn osv.

## Litteratur:

Andersen, Håkon With: Fra det amerikanske til det britiske produksjonsideal. Trondheim 1986
Arisholm, Torstein: Maritimt kulturmagasinet nr. 3(1999) og nr. 7(2003)
Berkaak, Odd Are: Ressursbruk, bevaringsideologier og antikvarisk praksis i fartøyvernet. Oslo 1992
English Heritage 2002: Making the most of our Civic Heritage ( <a href="http://www.english-heritage.org.uk">www.english-heritage.org.uk</a> )
English Heritage(2001): The Power of Place. The Future of the Historic environment.
Fjellheim, Kloster, Ågotnes m.fl.:FOK rapport: Fartøyvernet i Norge: Kunnskapsbehov. Oslo 1993
Grytli, Heneide, Høyland (2001): Ingen indring. Tilgjengelighet for funksjonshemmede til vår felles kulturarv. SINTEF Trondheim
Hansen, Arild Marøy: Fra damp til seil. Bergen sjøfartsmuseum 1987
Jonson, S: Kulturvaard ock samhällsbidrag. Nordiske Museets Handlingar 83/1974
Kulturarvstyrelsen, Kulturministeriet, Danmark: Nyt liv i gamle huse.
Latham, D. 1999: Creative Re-use: Working with the Building. Journal of Architectural Conservation NO. 2. July 1999.
Le Corbusier: Towards a new Architecture, Dover Publications, New York 1986
Nilsen, Tore L.: D/S HESTMANDEN En veteran fra to verdenskriger. Bergen 1993
Norsk kulturråd: Bevaring av tekniske og industrielle kulturminner i Norge. Oslo1988
NOU 1996:7 Museum, minne, møtestad
NOU 2002:1 Fortid former framtid
Rasmussen, Tom: Skibet arbeidet voldsomt i sjøen. Kristiansand 1997
Riksantikvaren: Flytende kulturminner. Rapport nr. 25 Oslo 1998
Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern 2002 – 2006
Småland, Erik: Det ektaste av alt. Oslo 1995
The Barcelona Charter (2001): European Charter for the Conservation and Restoration for Tradisjonale Ships i Opertion. European Maritime Heritage March 30th, 2003.
Unnerbäck, A. (2002): Kulturhistorisk värdering av bebyggelse. Stocholm: Riksantikvarieämbetet.

Artikkelen er skrevet med utgangspunkt i en gruppeoppgave fra Riksantikvarens/NTNU's kurs: Kulturminner og næringsutvikling – Ny bruk av eldre bygnings- og kulturmiljøer, våren 2003. Takk til medstudenter Lars Fossåskaret og Rune Haarstadsveen for synspunkter og debatt.

Blant mange gode forelesere har jeg i denne sammenheng hatt spesielt nytte av bidragene fra siv.ing /dr.ing Svein Bjørberg, siv.ark MNAL Rolv-Atle Bråten, siv.ark.MNAL/dr.techn Knut Einar Larsen og siv.ark MNAL Astri Thån. Takk også til kolleger ved BDF for gjennomlesing, synspunkter og kommentarer.

## Vedlegg

Vedlegg: Formidlingsplanens flytdiagrammer. Alternativ A, B og C.

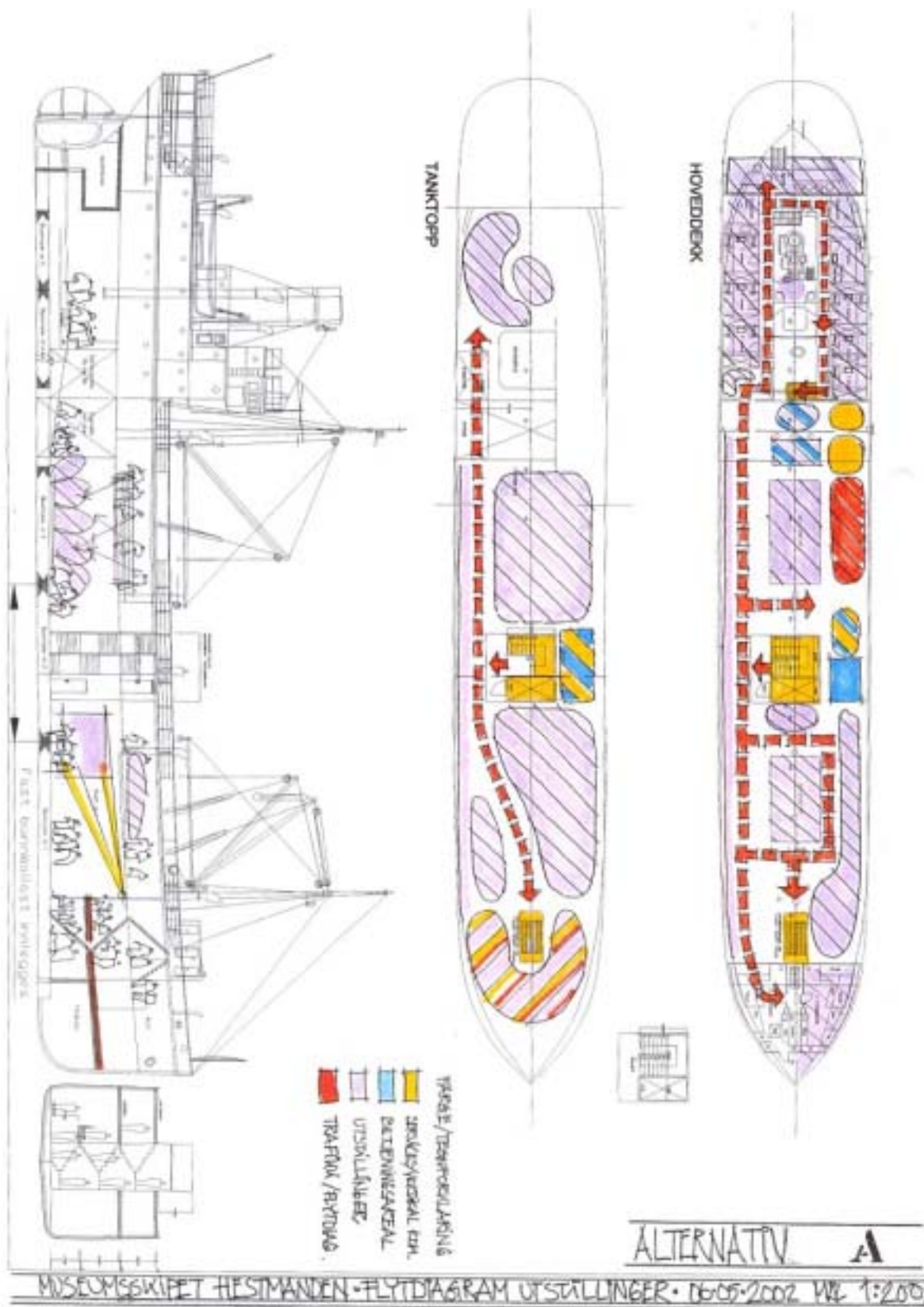
For mer utfyllende informasjon om skipet, se:

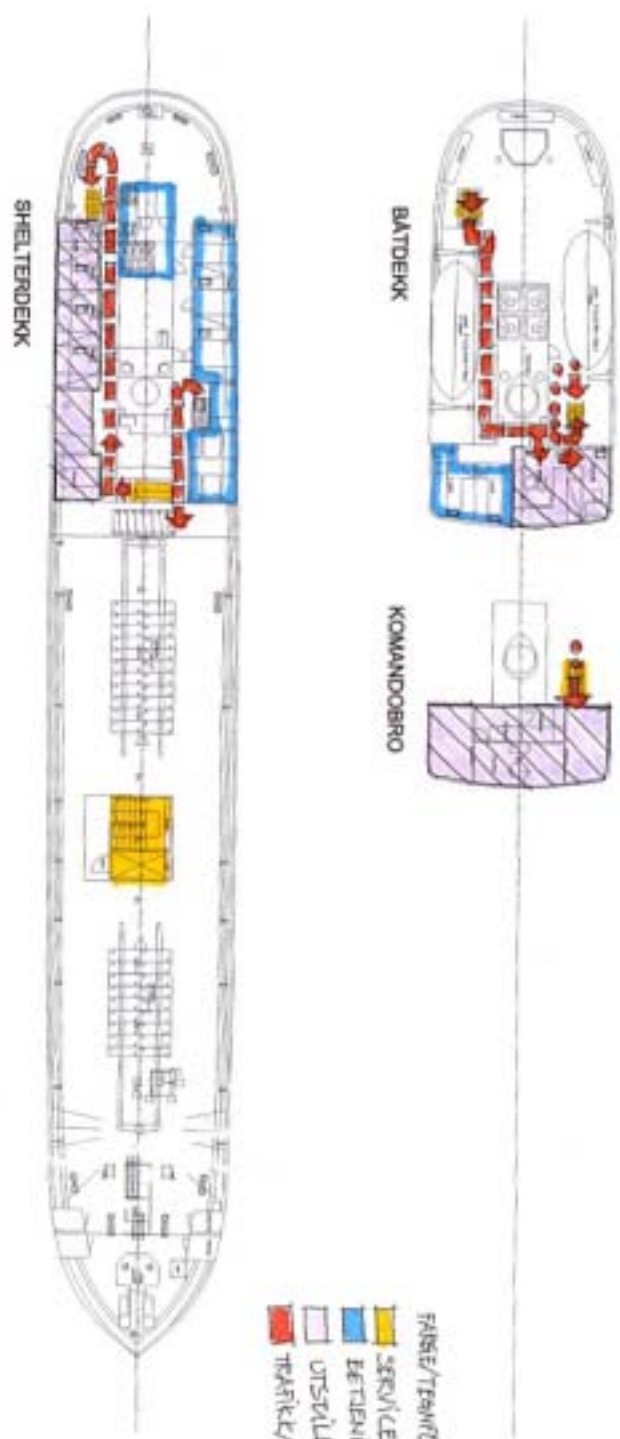
[www.hestmanden.no](http://www.hestmanden.no)

**Vedlegg: Formidlingsplanen.**

Flytdiagrammer.

Alternativ A, B, C.

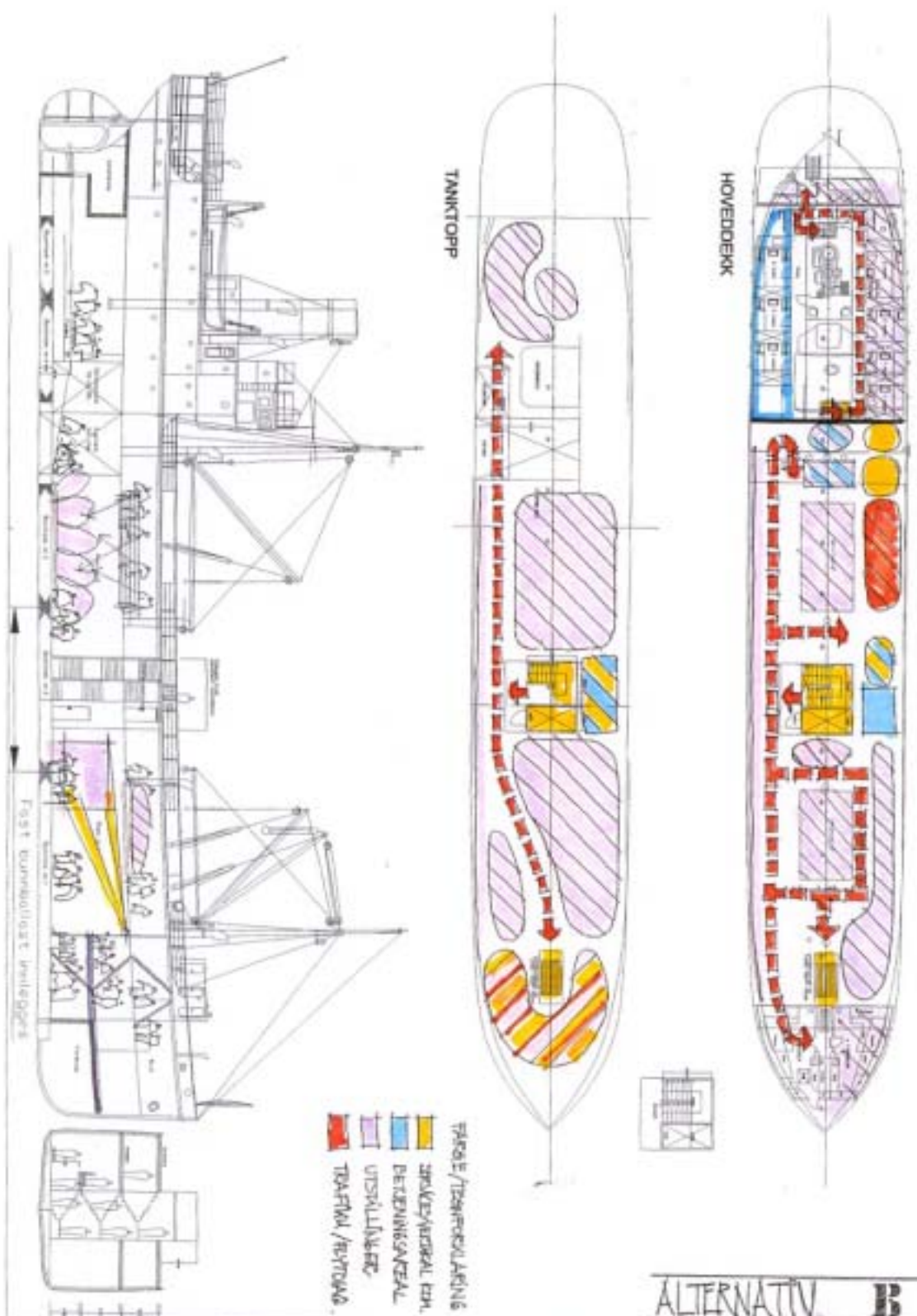




- FÄRSE/TRANSPORTERING
- SERVICES
- BEFÄRHÄLSAREAL
- UTSTÄLLNING
- TRAFIK/RETVING

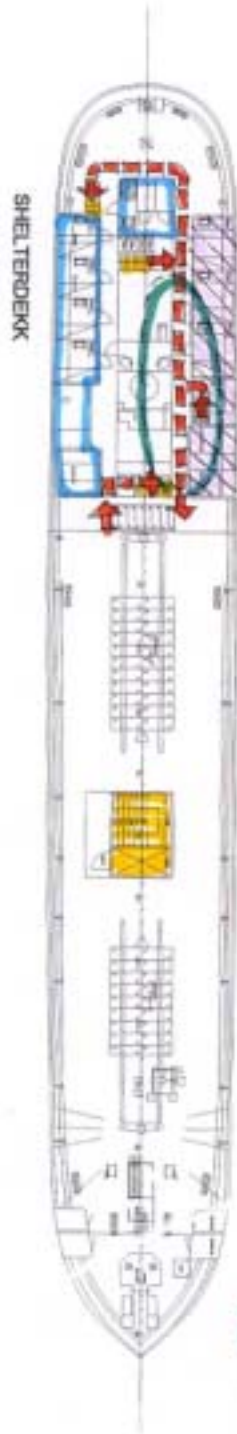
ALTERNATIV A

MUSEUMSSKIPET HESTMANDEN • FLYTDIAGRAM UTSTÄLLNING • 06-05-2002 MÅL 1:200

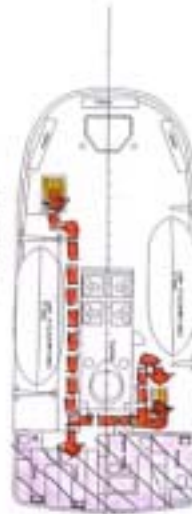


MUSEUMSSKIPET HESTMANDEN • FLYTIDDIAGRAM UTSTILLINGER • 16.05.2002 VÅR 1:200

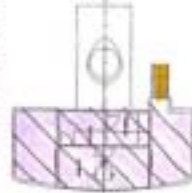




BATDECK



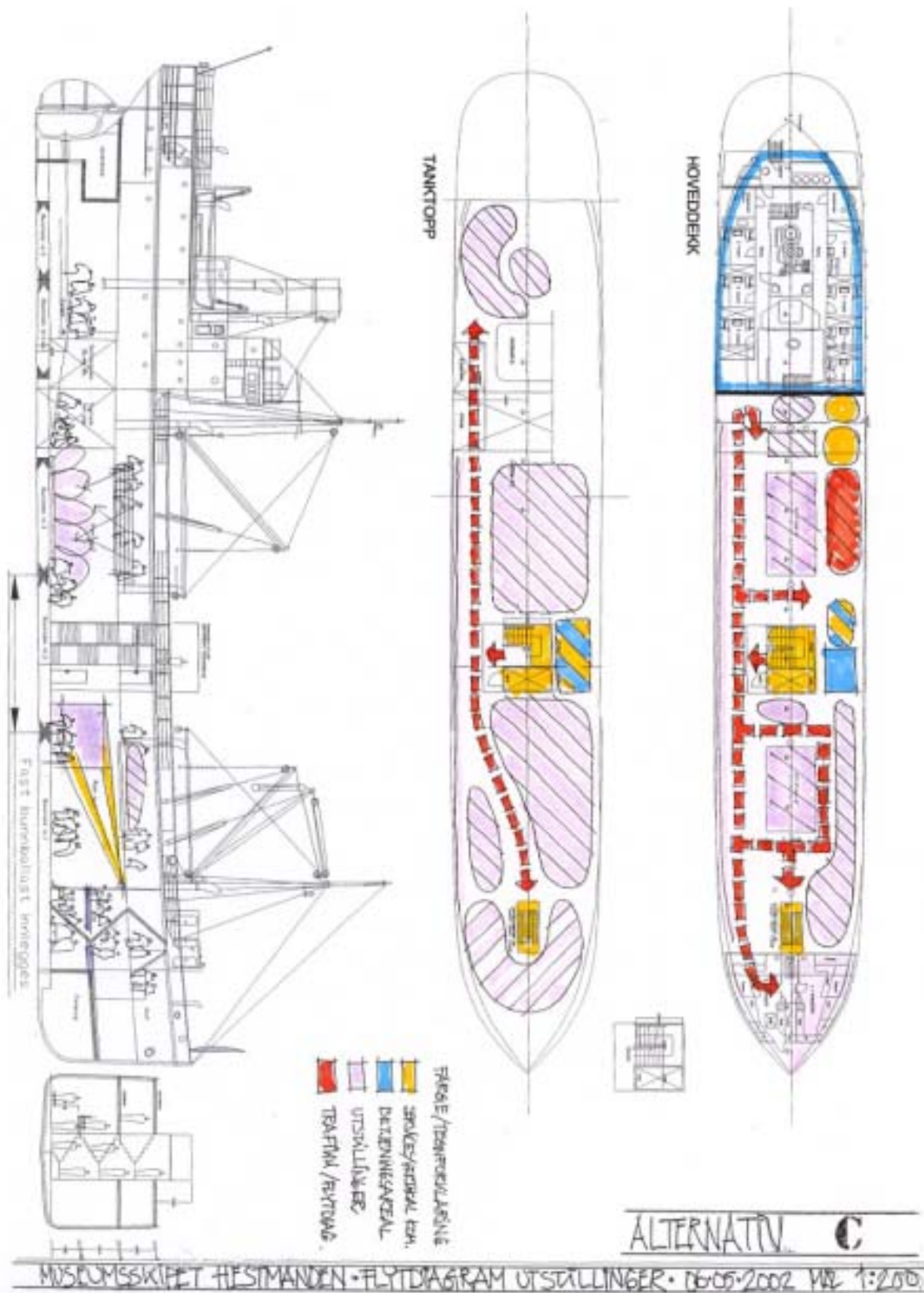
KOMMANDORÖR

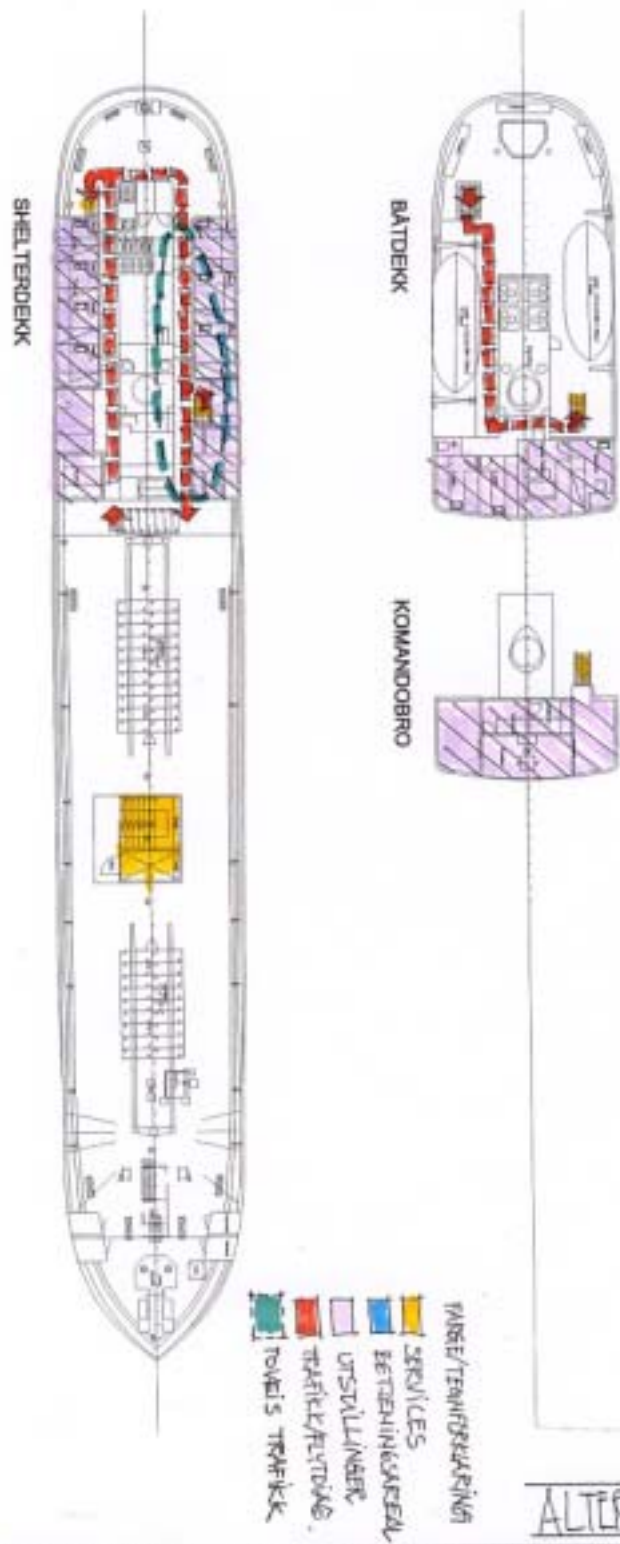


- FASE/TRAINDRÄKNING
- SERVICES
- ESTERNINGSOMRÅDE
- UTSTÄLLNING
- TRAFIK/FLYTDAG
- TOVEIS TRAFIK

ALTERNATIV **B**

MUSEUMSKIPET HESTMANDEN • FLYTDIAGRAM UTSTÄLLNING • 06-05-2002 MÅL 1:200





ALTERNATIV C

MUSEUMSKIPET FJESTMANDEN • FLYTDIAGRAM UTSTILLINGER • 06-05-2002 MÅL 1:200