



Anna Eline Eneberg

Masteroppgave

Kulturarvsbæreren Anna Rogde (1868-2017)

NTNU
Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Det humanistiske fakultet
Institutt for historiske studier

Anna Eline Eneberg

Kulturarvsbæreren Anna Rogde (1868-2017)

-ulike relasjoner og transformasjoner i lokal, nasjonal og internasjonal kontekst, gjennom en komparativ undersøkelse av bevaring og formidling av maritim kulturarv i norsk og skotsk sammenheng.

Masteroppgave i Kulturminneforvaltning, KULMI 3090
Veileder: Professor Aud Ingeborg Mikkelsen Tretvik
Trondheim, mai 2017



Anna Eline Eneberg

Kulturarvsbæreren Anna Rogde (1868-2017)

-ulike relasjoner og transformasjoner i lokal, nasjonal og internasjonal kontekst, gjennom en komparativ undersøkelse av bevaring og formidling av maritim kulturarv i norsk og skotsk sammenheng.

Master i Kulturminneforvaltning

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet

Det humanistiske fakultet

Institutt for historie

Trondheim, våren 2017

Forord

Å skrive om kulturminnet Anna Rogde og andre fartøy, har vært en reise som har tatt meg med til nye steder, først til Sør Troms Museum og miljøet til Anna Rogde, så til Shetland i Skottland hvor jeg fikk møte ulike mennesker som har bidratt med sin kunnskap og åpenhet: Takk til Ian Tait, Jack Duncan og Robbie Tait, Trevor Jamieson, Emma Miller, Brian Weshart, Eilish og andre frivillige på the Swan, Marc Chivers, Angus MacNeil og Linda Fitzpatrick.

Kildene Anna Rogde har etterlatt seg fra ulike steder og havner har på mange måter gitt et innblikk til en annen tid, da havet var en vanlig arbeidsplass for veldig mange. Fortjenesten for at disse kildene fortsatt eksisterer er utvilsomt brødrene Wilhelm, Per og Marius Rogde som har sørget for at verdifulle kilder har blitt bevart for ettertiden. Jeg vil dedikere denne til dere!

Andre jeg vil takke er: Åsmund Hansen, Johanna Olsen, Asbjørn Olserud, Anne Margrete Eneberg, Tormod Winsrygg, frivillige ved Anna Rogde, Arild Andreassen og Mona Pettersen. Samt bidragsgivere og ansatte ved sør Troms museum, Katie Payne, Ole Furset og Børge Evensen.

Å skrive denne masteroppgave har også vært utfordrende, preget av kunsten å balansere ballast i form av tung litteratur og navigere seg frem til riktig kurs. Noe må man la stå igjen på land for å komme seg videre. Det har stormet rundt ørene med altfor mye ideer og bøker, og det har til tider vært fare for å forlise. Derfor har det alltid vært nødvendig å følge mitt eget kompass og rådene fra navigatøren, Aud Mikkelsen Tretvik, samt en nødvendighet å kaste ut anker i tide på den farefulle ferden mot mål. En ferd som både har vært spennende, men også ensom og frustrerende til tider, man skal derfor ikke undervurdere betydningen av en god kokk ombord! Takk til Jusse Jernsletten som har kokkelert til en sliten skribent.

Navigare necesse est!

Innhold

Forord

Kapittel 1: Introduksjon

1.1 Innledning.....	1
1.2 Problemstillinger, tematikk og avgrensning.....	1
1.3 Oppgavestruktur.....	3

Kapittel 2: Teori

2.1 Innledning.....	5
2.2 Lovverk, retningslinjer og sertifisering.....	6
2.3 Museologi.....	8
2.4 Objekt-transformasjoner, fortellinger og narrativ.....	9
2.5 Et paradigmeskifte: Hvor står den norske sjømann idag?	12
2.6 Føring og rammevilkår for historiske fartøy i Storbritannia.	13
2.7 Nasjonal Verneplan for fartøy.....	17
2.7.1 Retningslinjer for bevaring av historiske fartøy.....	19

Kapittel 3: Metode og kildeinnhenting

3.1 Valg av metode og forskningsdesign.....	21
3.2 Utvalgsriterier og validitet.....	23
3.2.1 Hvem og hva representerte kildene?.....	24

Kapittel 4: Presentasjon av sammenligningsobjekter

4.1 Innledning.....	27
4.2 Introduksjon av Sør Troms Museum og Anna Rogde.....	27
4.3 Introduksjon av Shetland Museum & Archives, Swan og Reaper.....	29

Kapittel 5: Analyse, funn og drøfting

5.1 Innledning.....	33
5.2 Et fartøy i transformasjon gjennom fem ulike livsfaser.	34
5.2.1 Anna Rogdes første livsfase i en internasjonal kontekst.....	35
5.2.2 Fartøyets andre fase i lokal sammenheng.....	37
5.2.3 Fartøyets tredje og fjerde fase før, under og etter andre verdenskrig.....	44

5.2.4 Fartøyets femte fase i samfunnsoppdrag og museal virksomhet 1978-2010.	47
5.3 Museenes rolle i bevaring og formidling av historiske fartøyer.....	49
5.3.1 Bevaring og formidlingssituasjon for Anna Rogde.....	49
5.3.2 Bevaring og formidling ved Shetland Museum & Archives.....	54
5.4 Hvordan formidler museene sin lokale maritime kulturarv?.....	56
5.4.1 Hvilke likheter og ulikheter preger museene og forskningsobjektene?.....	58
5.4.2 Hvilke læringsutbytter kan museene ha?.....	61

Kapittel 6: Refleksjon og konklusjon

Problemstilling 1.....	65
Problemstilling 2.....	68

Referanser, kilder og vedlegg

Litteratur og arkiv	71
Kilder og statlige dokumenter.....	72
Saksdokumenter vedrørende Anna Rogde.....	73
Skipsterminologi og lovverk.....	73
Informanter, epost og feltnotater.....	74
Fotodokumentasjon, figurer og kunstverk.....	75
Vedlegg.....	77
Internettkilder.....	85

Summary

This survey can conclude that the vessel Anna Rogde can be associated with people and places, both in an international, national and a local context. Anna Rogde can also be related to archives, certain ship-designs, craftsmen, industry and trade. When a vessel is recognized as heritage, this survey shows that different sources can help put the vessel into a unity and increase the value and prove that vessels are not isolated objects.

This survey has also pointed at conditions that should be to consideration for an unsafe future for many important ships in both Norway and England, such as Anna Rogde and Swan. In Norway, vessels are excluded from the saving of a maritime cultural landscape, though vessels most commonly would have played an important role in these environments or communities. This survey used Anna Rogde to show that a vessel also can be connected to an environment, to people or places.

Owners of great historical vessels, both private or through a museum, often struggle with funding or to keep the vessel in operation. This survey does not have clear evidence or a solution for solving this problem, but the survey tries to offer certain possibilities. In ownership of a historic vessel, well-calculated plans are a key to help organize the work. If the vessel has a lot of original materials, then it should be considered whether it should be a museum-object to save money, because of all the repeated maintenance-work required to keep it in operation. If it has not a lot of original materials, then function is always a key for a vessels survival. And because vessels in operation depend on funding, this survey suggest to not rely upon a state or other organizations to pay the bill to save the historical vessel. This source of funding should not be considered as a safe way of saving a vessels' future, because of the changing and cuts from one year to another. The most effective way that this survey suggest, is to be as self-dependent as possible, through using all the creative ideas and projects that can help raise money, whether it's on land or ashore. This can be done through such as partnership models, but the essential point here is to not neglect the power of planning and possibilities. Risks is a part of investment with historical vessels, and the responsibility that follows this ownership should be considered, and needs planning and documentation. Part of the documentation could be done through an off-ship research or mapping certain aspects of the vessels' values, such as different historical phases, owners, places, connections or

functions. This may help as a guideline on making the right decisions for *why* it should be saved for the future.

Kapittel 1: Introduksjon

1.1 Innledning

Jeg en historieforteller, du er en historieforteller og vi skaper alle nye historier om oss selv til andre vi omgir oss med. Museer er kanskje de største historiefortellerne av alle, i måten de arrangerer og komponerer ulike fortellinger av historien i utstillinger eller kulturarvsaktiviteter. Museer forteller også historier om fartøyer i ulike variasjoner, de skaper fortellinger når de velger å fremheve utvalgte epoker av historien til et fartøy, eller når de konserverer et historisk fartøy tilbake til en spesifikk tidsperiode til øyeskue for en offentlig sfære.

Hvorfor ble da en vernet skonnert fra 1868 valgt som mastrtema i kulturminneforvaltning? Hva har en 149 år gammel seilskute å bidra med til fagfeltet? Og hvorfor kan museer i Skottland være med på å belyse viktige sider ved formidling og forvaltning av maritim kulturarv? Dette er det oppgaven skal forsøke å finne svar på gjennom problemstillinger som kan lede mot en økt forståelse av hva fartøy som kulturminner innebærer, og ikke bare fremstå som intetsigende museumsobjekt. Årsaken til denne vinklingen er fordi fartøy ikke inngår i kulturmiljøfredninger, men er utelukket og viser til eksisterende hull i dagens praksis. Dette kan virke som et paradoks, fordi fartøy ofte har spilt nøkkelroller i maritime miljøer. Kulturminner som kan vise til flere forbindelser og sammenhenger, er kjent innen kulturminneforvaltningen som styrkende for kulturminners verdi, men ikke for historiske fartøy. Anna Rogde i likhet med mange andre vernede fartøy, inngår i en museumskonsolidering, og er del av et musealt ansvarsområde, der bevaring og formidling av maritim kulturarv innebærer ulike utfordringer og muligheter. En viktig del av dette hvordan museers ulike fortellinger produseres om fartøy gjennom mer eller mindre bevisste eller ubevisste valg og presentasjoner. Denne problematikken vil bli belyst gjennom en komparativ undersøkelse av Sør Troms Museum og Shetland Museum & Archives.

1.2 Problemstillinger, tematikk og avgrensing.

Denne masteroppgaven handler om å forstå enkelte fartøy som noe mer enn isolerte, fragmenterte objekter, ut ifra større helheter, ulike perspektiver og sammenhenger med

mennesker, steder og bygninger. Anna Rogde er derfor valgt som hovedforskningsobjekt for å prøve å illustrere dette. Andre lignende fartøy vil også bli trukket frem for å illustrere hvordan de kan ha endret ulike funksjoner og hvordan økonomi kan prege bevaring og formidling av enkelte fartøy. Det er to hovedproblemstillinger med enkelte åpne underspørsmål denne oppgaven har som formål å svare på. Problemstilling nummer 1, handler om Anna Rogde og de ulike kontekster hun kan inngå i:

1. Hvilke lokale, nasjonale og internasjonale sammenhenger kan fartøyet Anna Rogde som kulturarvsbærer inngå i?

De ulike underspørsmålene som kan utdype og avgrense denne problemstillingen er:

1.1 Hvilke ulike forbindelser eller transformasjoner kan det flytende kulturminnet inngå med mennesker, steder og det bygde miljø?

1.2. Hvilke alternative fortellinger kan kilder fortelle om fartøyet?

Det har vært nødvendig å gjøre avgrensninger i forhold til problemstilling 1, i forhold til historiske og kulturhistoriske aspekt ved Anna Rogde, fordi fartøyet på nesten 150 år, har blitt berørt av to omfattende historieepoker. Disse epokene ville derfor bli altfor omfattende å gå inn i. Dette gjelder særskilt historie knyttet til sjøfartsnæringen både før, under og etter første og andre verdenskrig. Fordi dette er en master i kulturminneforvaltning, ble det historiefaglige aspektet betydelig avgrenset for å kunne fokusere på kulturminnefaglig teori, som presiseres i oppgavens kapittel 2.

I forhold til avgrensning i tematikk, vil det i denne oppgaven ikke bli gjort analyser av Anna Rogdes bygningskomponenter, på grunn av ekstremrestaureringen av Anna Rogde, som etterlot kun 20-30% av originalt materiale. Det viktige aspektet her, er hva arkiv og bilder kan fortelle hvilke nøkkelroller eller relasjoner fartøyet har hatt.

Problemstilling nummer 2, søker å øke kunnskapen om fartøyer på museum gjennom å stille spørsmålet:

2. Hvordan foregår dagens bevaring og formidling av Anna Rogde på Sør Troms Museum versus maritim kulturarv i Skottland ved Shetland Museum & Archives?

De ulike underspørsmålene som støtter opp og avgrenser problemstilling 2 er:

2.1 Hvordan fortelles historien til Anna Rogde og finnes det potensialer til å fortelle mer?

2.2 Hvordan påvirker økonomi mulighetene for formidling og forvaltning av maritim kulturarv?

2.3. Hvilke likheter og ulikheter har museene i forbindelse med bevaring og formidling?

2.4 Hvilke potensielle læringsutbytter kan det finnes imellom disse to museene?

Når det gjelder bruk av begrepet *bevaring* i denne sammenheng, er en vesentlig presisering at oppgaven ikke går inn på det praktiske arbeidet knyttet til fartøy, som håndverksmetoder eller problematikk knyttet til materialbruk, men hvem som utfører arbeidet og hvordan tilstrekkelig økonomi er avgjørende for all bevaring av fartøy.

Hvordan dagens formidling ved de to museumsinstitusjonene foregår, retter seg mot arrangementer og utstillinger i en nåtidig kontekst, som naturligvis utelukker ulik formidling som har skjedd gjennom årenes løp, da dette ville bli altfor omfattende å redegjøre for. Master-oppgaven vil trekke frem aspekter fra utstillinger og arrangement, men ikke gjennom en klassisk utstillingsanalyse. Det er kun enkelte narrative aspekter som er av betydning i denne sammenhengen, og ikke omfattende kulturproduksanalyser av objekter i en utstilling, men hvordan museene skaper og utnytter sitt potensiale i sine maritime samlinger, som er av vesentlig betydning. I intervjuet ved Shetland Museum & Archives, ble det gjort transkripsjon uten transkripsjonsnøkler og interaksjonsfortolkninger. Fordi denne undersøkelsen ønsker å fremme kunnskap om maritim kulturarv og ikke menneskers interaksjon.

1.3 Oppgavestruktur

Denne oppgaven følger en kronologisk struktur i seks ulike kapitler. Det teoretiske grunnlaget for oppgaven starter i kapittel 2, som drøftingen i kapittel 5 bygger på. Kapittel 3, er en kort redegjørelse over hvilke ulike kilder og metoder som ble lagt til grunn for arbeidet med innsamling av empiri. Kapittel 4 er en presentasjon av forskningsobjektene, slik at leseren kan bli kjent med det som vil inngå i kapittel 5. Dette kapitlet retter søkelys mot oppgavens to hovedproblemstillinger og funn. Kapittel 6, er en oppsummerende refleksjon over ulike konklusjoner som studien har kommet frem til gjennom hele oppgaven.

Kapittel 2: Teori

2.1 Innledning

Historiske fartøyer som er samorganisert med museer, inngår i museumssamlinger på lik linje med andre museumsobjekter. Museer som forvaltere av fartøy har derfor også en viss innflytelse på hvordan fartøy skal kunne bevares og formidles, hvilke fartøy som får inngå samlingene deres, og hvilke som ikke får det. Som teorigrunnlag for dette aspektet brukes derfor litteratur innenfor museologi, for å vise hvordan fartøyer påvirkes av museenes prioriteringer, og hvordan de som samlingsobjekter inngår i ulike kontekster og kategorier som stadig endres. I boken *Samling og Museum* (av Bjarne Rogan og Arne Bugge Amundsen et al), har kapitlene 1, 8 og 15 vært av betydning for hvordan transformasjoner av historiske objekt i museumssammenheng oppstår.¹ Teorier fra disse kapitlene er sentral for begge problemstillingene, for å kunne illustrere at det skjer noe med fortellingene til fartøy som forlater sitt opprinnelige miljø. Fortellinger og narrativ er derfor også sentral teori i forhold til formidling av fartøyer og maritim kulturarv på museer. Litteratur til formidlingsaspektet HAR basert seg på to fagbøker. Den første er *Museumsforteljingar, vi og dei andre i kulturhistoriske museum*, utgitt i 2016 skrevet av professor i kunsthistorie Sigrud Lien og sosialantropolog Hilde Wallem Nielssen.² Forfatterne retter fokus mot hva som egentlig fortelles i museers konstruerte utstillinger. Av mest betydning er bokens tredje kapittel ”museumsforteljingar om norsk herredømme på havet,” som baserer seg på en analyse over Bergens Maritime Museums utstilling fra 1960 tallet. Den andre boken er *Uses of narrative, Heritage- Heritage management, Interpretation, Identity*, av Molly Andrews, Shelly Day Sclater, Corinne Squire, og Amal Treacher.³ Som omhandler hvordan fortellinger preger oss

¹ Rogan, Bjarne, ”Tingenes orden. Klassifikasjon, samling, museum,” i *Samling og museum, kapitler av museenes historie, praksis og ideologi*, redigert av Bjarne Rogan og Arne Bugge Amundsen, Novus Forlag, 2010:141

² Lien, Sigrud, Wallem Nielssen, Hilde, *Museumsforteljingar, vi og dei andre i kulturhistoriske museum*, Det Norske Samlaget, 2016

³ Andrews, Molly, Sclater, ShellyDay, Squire, Corinne, and Treacher Amal, *The Uses of Narrative, Explorations in Sociology, Psychology and Cultural Studies*, Transaction Publishers, New Brunswick (U.S.A) and London (U.K) 2009.

og samfunn, og i denne sammenhengen har boken blitt brukt for å understreke det narrative ved museer.

Av relevant litteratur som berører spørsmål knyttet til bevaringsprinsipper og utfordringer innen fartøyvernfeltet, var boken *Conserving Historic Vessels Volume 3* utgitt av National Historic Ships, London. Denne kan ansees som britenes svar på ”fartøyvernets ABC”, en trinnvis fremgangsmåte for hvordan eiere bør gå frem ved bevaring av historiske fartøy. Bevaringsprinsippene i boken er basert på australsk kulturminnevern, *the Illustrated Burra Charter*, hvor prinsippene også kan brukes til planlegging av konservering av historiske fartøy.⁴ Denne litteraturen var med på å illustrere hvorfor det er viktig med bevisste og overveide beslutninger ved planlegging av bevaringsarbeid. Enkelte punkter fra det nye forslaget til *Nasjonal verneplan for fartøy*⁵ var også tatt med som et teorigrunnlag for å belyse hull i dagens fartøyvern, som støtter opp om problemstillinger og underspørsmål. Lovverk, sertifisering og kulturmiljødefinisjoner, var også del av det teoretiske grunnlaget.

2.2 Lovverk, retningslinjer og sertifisering

Vernede fartøy krever passasjersertifikat i følge §3, første punkt, i *forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer*. Det skal også opplyses om at det enten er fredet eller vernet i sertifikatet.⁶ Anna Rogde er sertifisert til liten kystfart med kapasitet til 30/60 passasjerer,⁷ men er også pålagt å følge reglement fra International Maritime Organization, som er ansvarlig for sikkerhet og forebygging av miljøutslipp knyttet til fartøy⁸ (IMO)⁹ Fordi Anna Rogde er et vernet passasjerfartøy, er hun derfor pålagt å ha alle sertifikater i orden. Gjennom årlige kontroller som utføres av Sjøfartsdirektoratet, forutsettes det at fartøyet oppfyller krav til sikkerhet ombord, og ved kritiske sikkerhetsmessige avvik

⁴ Advisory Committee on National Historic Ships, *Conserving historic vessels, understanding historic vessels, volume 3*, National Historic Ships London 2010:27

⁵ Norsk Forening for Fartøyvern, årsmøte 2016- Stavanger 21.-23. Oktober, internt vedlegg av kopi av *nasjonal verneplan for fartøy 2017-2020*, utlånt ved Sør Troms Museum.

⁶ <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-06-17-768> sist besøkt 03.04.2017

⁷ Spørreskjema komparativ undersøkelse, informant Katie Payne, mars 2017.

⁸ <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx> sist besøkt 06.04.2017

⁹ Spørreskjema komparativ undersøkelse, informant Katie Payne, mars 2017.

kan fartøyet miste sertifikater. Hvert femte år utføres en femårskontroll, som er en langt mer omfattende enn de årlige undersøkelsene.

Anna Rogde kan også relateres til Kulturminnelovens §1 og §2, på grunn av vernestatus gjennom Riksantikvaren og offentlig erklæring som bærer av norsk kulturarv. I lovens formålsparagraf §1 første og andre avsnitt, fremgår det hva kulturminner og kulturmiljø defineres som:

” Kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Det er et nasjonalt ansvar å ivareta disse ressurser som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og fremtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet.”¹⁰

Kulturminneloven har som formål å verne om vår kulturarv og identitet, både unike og varierte kulturminner og kulturmiljøer. Dette burde med andre ord også kunne inkludere fartøyer og deres miljøer. Ressurser skal kunne sikres for kommende generasjoner som vitenskapelig kildemateriale, men hva menes med kulturminner og kulturmiljøer? I følge første og andre avsnitt i § 2 omfatter dette:

”Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljøer menes områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng.”¹¹

At kulturminner kan inngå som en større helhet eller sammenheng, er sentralt for problemstilling 1, om Anna Rogde som et vernet fartøy kan settes i sammenheng med en lokal, nasjonal og internasjonal kontekst. I § 2 fjerde avsnitt fremgår det at ” Etter denne lov er det kulturhistorisk eller arkitektonisk verdifulle kulturminner og kulturmiljøer som kan vernes.”¹² Dagens status tilsier at det totalt eksisterer ti fredete kulturmiljøer i Norge, hvorav

¹⁰ <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1978-06-09-50> sist besøkt 26.04.2017

¹¹ <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1978-06-09-50> sist besøkt 26.04.2017

¹² <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1978-06-09-50> sist besøkt 09.05.2017

tre av disse har tilknytning til maritim kulturarv. Ett eksempel er *Ny Hellesund Kulturmiljø* som ble fredet for å være en sentral havn for seilskipsflåten som gikk i Nord-og Østersjøfart mellom 1600-1800-tallet. Men her nevnes det ikke noe om at fartøyer inngår i fredningen.¹³ Ifølge miljostatus.no, hevdes det at dette inngår i en fredning:

"Et kulturmiljø fredes først og fremst for å ta vare på sammenhengen og helheten i miljøet. En kulturmiljøfredning omfatter bare utearealene og det utvendige av bygningene, ikke det innvendige."¹⁴

Denne teorien hevder derfor at det er sammenhengen og helheten mellom bygninger i et uteareal, som er det vesentlige i en kulturmiljøfredning, men flytende objekter som fartøyer nevnes heller ikke her.

2.3 Museologi

Museologi er et undervisnings- og forskningsbasert fagområde, som tolker museer som profilerte samfunnsinstitusjoner underlagt ulike politiske strategier. De er på mange måter en forlengelse av staten som ofte arbeider mot politiske mål som integrering og kunnskapsformidling. Museologi ønsker derfor å rette et kritisk blikk mot museer som politiske samfunnsaktører, og jobbe mot å utfordre og finne nye løsninger for museer som forvalter kulturarv. Museologi handler også om maktkritikk og behov for profesjonalisering av museer, som forsøker å betrakte museer fra et undrende perspektiv, fordi museer ofte representerer noe og spiller en betydelig rolle i dagens samfunn. Dette er en påstand som kan bli møtt med motargumenter som at museer lider under mangel på økonomiske midler eller politisk oppmerksomhet, som et hinder for å spille ut sin rolle. Men dette endrer fortsatt ikke det faktum at museer er etablerte institusjoner som samler, bevarer og fortolker ulike kilder til kunnskap.¹⁵

¹³ <http://www.miljostatus.no/tema/kulturminner/kulturmiljoer/fredete-kulturmiljoer/ny-hellesund/> sist besøkt 15.04.17

¹⁴ <http://www.miljostatus.no/Fredete-kulturmiljoer/>

¹⁵ Bugge Amundsen, Arne, Brenna, Brita, "Museer, kritisk museologi og tverrfaglige museumsstudier," i *Samling og museum, kapitler av museenes historie, praksis og ideologi*, redigert av Bjarne Rogan og Arne Bugge Amundsen, Novus Forlag, 2010:13-14, 17

Regionale og lokale museers fremstilling av historien har sine egne versjoner, og museologi handler derfor også om å studere de mange ulike variasjonene av fortellende virkemidler som finnes. Dette kan handle om en kombinasjon av gjenstander og tekst eller gjennom en visuell tilnærming. Hvordan noe fortelles og trekkes frem, kan i aller høyeste grad ha en narrativ og ikke-nøytral struktur.¹⁶ Hvordan det narrative spiller en stor rolle på museer, må derfor også kunne gjelde formidling av maritim kulturarv hvor fortellinger blir konstruert, enten gjennom utstillinger, arrangement eller hvordan man velger å restaurere et fartøy til kun en spesifikk historisk periode. Bak de ulike fortellingene kan det ofte ligge politiske strategier som kommer til uttrykk gjennom museers selvpresentasjon. Den sanne fortelling og det autentiske er noe som lenge har fulgt museene, hvor man ønsker å ta vare på det sanne hus eller det sanne miljø. Spørsmål om autentisitet burde også gjelde for fartøy på museer, hvorvidt de tilhører et ekte miljø eller hvor autentisk restaurering av båter blir gjort. Museer bør på den ene siden anees som fortellerautoriteter og på den andre siden bli sett på som institusjoner som er utsatt for politisk maktutøvelse fra statlig hold, som igjen definerer dem som kulturpolitiske aktører.¹⁷

2.4 Objekt-transformasjoner, fortellinger og narrativ

Når et objekt tas ut av sin opprinnelige kontekst og innlemmes i en samling, privat eller offentlig, skjer det en meningstransformasjon.¹⁸ Som denne oppgaven kommer inn på, kan også slike transformasjoner omfatte båter som blir tatt ut av et originalt miljø og innlemmet i en museumssamling, da skjer det et opphør av fartøyets naturlige funksjonalitet og bruk. Bjarne Rogan refererer til to ulike begreper utdypet av Susan Stewart, om transformasjonsfenomener, som defineres som en *metonomisk relasjon* og en *metaforisk representasjon*. En metonomisk relasjon, er synonymt med at det fortsatt vil eksistere en sammenheng mellom ett objekt og en helhet, til tross for at objektet er fjernet fra en opprinnelig kontekst. Rogan eksemplifiserer dette med en souvenir, noe som ikke bare er en gjenstand, men også noe som symboliserer en hel reise. En *metaforisk representasjon*,

¹⁶ Ibid: 17

¹⁷ Ibid: 18, 20, 23

¹⁸ Rogan, Bjarne, ”Tingenes orden, klassifikasjon, samling, museum,” i *Samling og museum, kapitler av museenes historie, praksis og ideologi*, redigert av Bjarne Rogan og Arne Bugge Amundsen, Novus Forlag, 2010:141

innebærer at en ting symboliserer noe annet enn seg selv, gjennom at et objekt settes inn i en ny eller manipulert kontekst. En samling er gjerne skapt ut ifra hvordan en samler leker med klassifikasjoner, der resultatet blir at det skapers et eget univers som er ulik alle andre samlinger. Det essensielle med dette er at når et museum tar inn et nytt objekt får det en dobbeltbetydning som fører til at objektet klassifiseres som noe nytt, den får en ny betydning på museet eller i en utstilling.¹⁹ Som Rogan gjengir Sjørøselv, handler klassifikasjon om å sette noe inn i en ny sammenheng og fortolke. Ved at et objekt inngår i en samling blir den til en brikke hvor den naturlige funksjonen opphører.²⁰ På slutten av 1970 tallet begynte man å erkjenne at ting kunne være sosiale aktører, denne oppdagelsen skapte et grunnlag for ulik teori og forskning på 1980-tallet, som viste at materiell kultur hadde en bevegelighet, (aktør-nettverks-teori, ANT) at ting kunne bevege seg fra sted til sted, skifte eiere og endre statuser, at objekter kunne skifte sammenhenger, ha livsløp eller ulike faser, som Rogan hevder:²¹

” Et hvert objekt er til enhver tid underveis i ferd med å forflyttes til en annen å, inngå i nye sammenhenger, å bli noe annet; tingene har et livsløp eller en karriere.”²²

Men når et objekt skifter ny kontekst, skjer det også noe med meningsinnholdet, objektet får lag på lag med nye historier eller betydninger.²³ I forhold til fartøy kan disse endringene og betydningene være preget av store kontraster, hvor de kan gå fra å være arbeidsplasser for sjømenn til å bli turistattraksjoner med opplevelsesturer som formål. Underveis har det skjedd noe med meningsinnholdet i forhold til maritime objekter som settes i nye sammenhenger. Disse nye settingene kan for eksempel innebære utstillinger eller arrangementer, og kan settes i sammenheng med påstandene som Arne Bugge Amundsen gjengir av kulturfilosof og teolog Michel de Certeaus` teori om forholdet mellom *sted*, *rom* og *fortelling*, som organiserte fenomener. Certeaus bruker begrepet *rommet* som noe som fylles med handlinger, mens *fortellingen* er noe som skaper og omgir *stedet* og *rommet*, der *stedet* er i synonymt med de

¹⁹ Ibid:141-142

²⁰ Ibid.:143

²¹ Rogan, Bjarne, ”Tingenes transformasjoner i museet. Mellom kontekst, språk, estetikk og politikk,” i *Samling og museum, kapitler av museenes historie, praksis og ideologi*, redigert av Bjarne Rogan og Arne Bugge Amundsen, Novus Forlag, 2010:261

²² Rogan, Bjarne, 2010:261

²³ Rogan, Bjarne, 2010:261

organiserte elementer. Fortellinger gjennom Certeus begrepsapparat, er noe museer skaper selv, og bak fortellingene er det alltid aktører og de som er villige til å høre på fortellingene. Og det er disse ulike historiene som offentligheten og besøkende møter.²⁴ Dette fører oss inn ved en viktig side av teori som handler om *narrativer* som sammen med Peter Burkes tankevekkende utsagn:

”Who wants whom to remember what, and why? Whose version of the past is recorded and preserved?”²⁵

Narrativ er en måte å tolke verden på, eller satt mer på spissen, det er noe konstruert som eksisterer i utallige variasjoner som omgir en veldig stor del av samfunn.²⁶ Som Molly Andrew et al. referer til Jean Paul Sartre og Holstein og Gubrium, springer narrativer ut i fra et selv med en tilhørighet i lokal kultur, der de ulike praksiser institusjoner bruker i sine tolkninger som kan forklares som sosiale konstruksjoner.²⁷ På museer er utstillinger som fortellinger med ulike elementer, som Lium og Wallum Nielssen mener man bør være oppmerksomme på og reflektere rundt: Hvilken historieforståelse baserer utstillingen seg på, og hva slags kunnskap ønsker man å formidle? Er kunnskapen bak utstillingen preget av et tradisjonelt og objektivt kunnskapssyn eller den mer åpen og reflekterende? Men de kan også ha mer diffuse sider, der institusjonens egen forhistorie og profil, ulike interesser, preferanser og spenninger spiller ut sin rolle. I slike tilfeller er det naturlig å stille spørsmålet: Hvem sine historier er det som blir representert, og hvem blir historiene laget for?²⁸

²⁴ Amundsen Bugge, Arne, ”museet i fortellingsperspektiv. Sted, rom og fortellingsunivers,” i *Samling og museum, kapitler av museenes historie, praksis og ideologi*, redigert av Bjarne Rogan og Arne Bugge Amundsen, Novus Forlag, 2010:111-112

²⁵ Erll, Astrid, *Memory in Culture*, Palgrave Macmillan memory studies, 2011:43

²⁶ Andrews, Molly, Sclater, ShellyDay, Squire, Corinne, and Treacher Amal, *The Uses of Narrative, Explorations in Sociology, Psychology and Cultural Studies*, Transaction Publishers, New Brunswick (U.S.A) and London (U.K) 2009: Foreword

²⁷ Andrews, Molly, Sclater, ShellyDay, Squire, Corinne, and Treacher Amal, *The Uses of Narrative, Explorations in Sociology, Psychology and Cultural Studies*, Transaction Publishers, New Brunswick (U.S.A) and London (U.K) 2009: Foreword

²⁸ Lien, Sigrid, Wallem Nielssen, Hilde, *Museumsforteljingar. Vi og dei andre i kulturhistoriske museum*. Det Norske Samlaget, Oslo, 2016: 22-23

2.5 Et paradigmeskifte: Hvor står den norske sjømann idag?

Ifølge Lien og Wallem Niellsens gjengivelse av historiker Narve Fulsås, var den norske folkekulturen på 1800 dominert av bondekultur fra innlandsområder og Østlandet.²⁹ Den maritime kulturarven havnet derfor i et bakevje i representasjonene over det nasjonale i museene, som for eksempel ved Maihaugen i 1890-årene. Sjøfartens storhetstid knyttet til 1800 tallet skapte etter hvert en økende interesse for innsamling av gjenstander og skutemalerier på slutten av 1800-tallet i Bergen, som resulterte i en utstilling i Nygårdsparken i 1898, der byens eget sjøfartsmuseum ble stiftet i 1921.³⁰ Museet har i dag en utstilling fra 1960-tallet basert på datidens historieforståelse, en epoke da nordmenns sjøfartskunnskaper, generelt var mer indoktrinert i samfunnet, og cirka 60 000 nordmenn jobbet i utenriksfart. Lium og Wallem Nielssen har brukt utstillingen et som eksempel på hvordan kontraster mellom gammel og ny tid, kan skape utfordringer for nåtidens generasjoner å forstå den. Dersom man tolker Lien og Wallum rett, kan den gamle utstillingen i Bergen Museum skapt et vakuum i møte med besøkende oppvokst i en oljegerasjon og tiden da tiden da handelsflåten stod i sentrum. Lien og Wallum spør derfor om man står overfor et paradigmeskifte, og hvor den norske sjømannen står i dag. Hvor finner vi han? Hva er det som fortsatt trekker besøkende mot museet, er det nostalgi eller følelsen om at noe er i ferd med å gå tapt?³¹ Denne teorien er relevant for problemstilling 2, for formidlingen av maritim kulturarv ved Shetland Museum & Archives og for Sør Troms Museum. For å se hvor sjøfartshistorien står i dag og hvordan den formidles til et publikum oppvokst i oljenæringens glansdager.

Lien og Wallem Nielssen henviser også til Henrietta Lidchi, som hevder at museer ikke bør være hvilesteder for kulturhistoriske gjenstander, men heller være steder for idéutveksling og kritisk diskusjon. Videre refererer Lien og Wallem Nielsen til historiker Phyllis Leffler, som har påvist at denne formen har blitt nedfelt i en del britiske og amerikanske maritime museer. Leffler har analysert formidlingen ved disse og kommet frem til at museene har potensialet til å fortelle både nasjonale og internasjonale historier som kan generere ny historiebevissthet gjennom to potensielle perspektiver, et *internt* og et *eksternt*. Det interne kan vende seg mot

²⁹ Lien, Wallem Nielssen, 2016: 54

³⁰ Lien, Wallem Nielssen, 2016: 54-55

³¹ Ibid: 56-57

temaer som det etniske, immigrasjon eller klasseskiller. Det eksterne kan rette seg (mot blant annet) globalisering og dermed bryte med nasjonale grenser. Dette betyr derfor at museer har potensialet til å demonstrere kompleksitet, både i et nasjonalt og *transnasjonalt perspektiv*, og som kan sette begrepet nasjonen på prøve.³²

Ved Bergens maritime museum, ble det hevdet at den maritime sektoren i dag er viktig og stor, men at det er de som er utenfor og de som er innenfor. Deres rolle i fornyingsarbeidet med deres gamle utstilling blir å formidle sjøfartshistorie til de som ikke har de samme sjøfartskunnskapene lenger. De må derfor i arbeidet med den nye utstillingen prøve å sette objektene inn i annen kontekst, som kan relateres til økonomi, politikk, og transnasjonale kontekster, ved å bruke tekst og symbol som kan illustrere frakt, bemanning og storhetstid, samtidig som de ønsker å ta historiene ut av en såkalt nasjonal boble. Objektene vil ha en sentral plass i fortellingen, der museets egne objekter er viktig å bruke.³³ Som en motvekt til en autoritær historie som den gamle utstillingen var preget av, ønsker museet å bryte med dette, hvor besøkende skal føle eierskap, knytte identitet til institusjonen, gjennom prosjektet ”mitt museum”, hvor de kan ta med egne personlige objekter til en utstilling. Dette er en ideologi om demokratisering, om at alle skal kunne føle seg hjemme.³⁴

2.6 Føring og rammevilkår for historiske fartøy i Storbritannia

I følge rådet for National Historic Ships, er fartøyer noe som kan relateres til menneskers liv, steder, arkiver eller andre objekter. De hevder også at fartøy kan inngå i lokale, nasjonale og internasjonale kontekster, samt representere begavede håndverkere og de som var villige til å ta risikoer og gjøre investeringer.³⁵ Dette er teori som vil vise seg å være relevant for problemstilling 1.

Begrepet *konservering* i følge National Historic Ships, handler om å ta vare på det særegne ved fartøyet for fremtidige generasjoner, som innebærer mer enn det som regnes for normalt

³² Ibid: 58

³³ Lien, Wallem Nielssen, 2016:60-62

³⁴ Ibid:63-64

³⁵ Advisory Committee on National Historic Ships, *Conserving historic vessels, understanding historic vessels, volume 3*, National Historic Ships London 2010:6

vedlikehold. Konservering på aller høyeste avansert nivå, er kun for et fåtall historiske fartøyer. Men konserveringsarbeid på generelt grunnlag, burde gå ut ifra fartøyets særegenhet, noe som innebærer gjennomtenkte avgjørelser, med hensyn til alle historiske verdier som skal legge grunnlaget for alt arbeid. Alle reparasjonsmetoder, restaureringer eller rekonstruksjoner bør være kompatible med oppfattelsen av fartøyets historiske verdi.³⁶ Dette har også likhetstrekk med Riksantikvarens anbefaling for Anna Rogdes fremtidssituasjon, der en vedlikeholdsplan bør legge grunnlaget for alt arbeid som skal gjøres.³⁷ Men kontinuerlig vedlikehold av fartøyer kan være krevende i forhold til å ta vare på resterende originalmaterialer. Tøft klima, sjøvann, salt og insektsangrep, eller korrosjon av metall, krever stadige utskiftninger, noe som kan føre til tap av originalmaterialer.³⁸ Dette kan også innebære utfordringer i forhold til autentisitet, fordi mange operative fartøyer ofte følger prinsippet *prosessuell autentisitet* og ikke *materiell autentisitet*. Anna Rogde bestod av 25 til 30 prosent originalmaterialer da den ble restaurert.³⁹ Tap av autentisk bruk og funksjon er også en utfordring som gjelder svært mange fartøy, siden mange ikke kan vise til en kontinuerlig forbindelse med originalt bruksområde. Og noen fremstår mer som rekonstruksjoner og replikaer, enn originaler.⁴⁰

Fartøy er funksjonelle objekter bygget for ulike formål der funksjonen til et fartøy endrer seg i takt med teknologiske endringer i samfunnet, og når de ikke lenger tjener til sine formål, blir de ofte endret, opphugget eller inngår i nye formål, for eksempel ny type frakt. Fartøy kan på et vis sammenlignes med resirkulering, og dersom de ikke blir omdannet til noe nytt, ender mange opp som forlatte eller blir opphugget. At et fartøy har en funksjon, er nøkkelen til overlevelse, men det er veldig få fartøyer som fortsatt brukes ut ifra det de i utgangspunktet ble bygget for. Krigsskip eller fiskebåter kan skifte status og bli turismeattraksjoner, inngå i fritidsaktiviteter eller utdanning. Utfordringer for fartøy over 33 fot, er at krever flere

³⁶ Ibid:9

³⁷ Epost fra Erik Smaaland, Riksantikvaren, til Katie Payne, Sør Troms Museum.

³⁸ Advisory Committee on National Historic Ships, *Conserving historic vessels, understanding historic vessels, volume 3*, National Historic Ships London 2010:9

³⁹ Karlsen, Malvin, *Historien om Anna Rogde, verdens eldste seilende skonnert*, Stiftelsen Anna Rogde, 2000:104

⁴⁰ Advisory Committee on National Historic Ships, *Conserving historic vessels, understanding historic vessels, volume 3*, National Historic Ships London 2010:9

personer for å kunne klare med vedlikeholdsarbeidet, samt passende havneforhold slik at besøkende kan se den.⁴¹

Inntil 2006 hadde ikke UK en egen avdeling som kunne representere historiske fartøy, selv om den britiske maritime kulturarven er regnet som viktig. Ansvarer hviler ofte på privateiere og det britiske fartøyvernet får ikke nok finansiering av staten. Dette er også situasjonen for mange andre europeiske land. For Storbritannias anliggende, er det ikke mange fond eiere man kan støtte seg til. Historiske fartøy i UK faller ikke ofte under et statlig ansvar, og får derfor ikke statlige midler.

Per i dag er det ikke ulovlig å ødelegge et historisk fartøy av høy verdi i Storbritannia, med unntak av kun enkelte få tilfeller. Britisk reglement er mye strengere når det kommer til bevaring av skipsvraksområder og prinsipper for ærverdige bygninger, enn når det gjelder konservering av fartøyer. Enkelte fartøyer kan også bli reddet gjennom en konsolidering med museer og samtidig få hjelp til midler, men dette vil ikke automatisk bety at de vil få tilstrekkelig med økonomiske støtte, dette er ofte på grunn begrenset økonomi som mange museer er preget av og som i tillegg har et stort ansvar for å vare på en omfattende samling. En annen utfordring er at ikke alle kuratorer har nok kunnskap om hvordan man tar vare på eller hvordan man skal gjøre det med store, funksjonelle objekter. Maritim kultur har heller ikke den betydningen som den har hatt i UK tidligere.⁴² I norsk sammenheng blir verneverdige skip registrert under Riksantikvarens fartøyvernliste, som innebærer at eiere må følge plikter i besittelse av denne typen fartøy.⁴³ I Storbritannia finnes det en lignende ordning der skip kan søke om å få bli kvalifisert til medlemskap i National Historic Ships.⁴⁴ I følge prinsipper fra *The Illustrated Burra Charter*, er det 5 grunnspørsmål eiere av historiske fartøy kan følge:

⁴¹ Ibid:23

⁴² Advisory Committee on National Historic Ships, *Conserving historic vessels, understanding historic vessels, volume 3*, National Historic Ships London 2010:27-29

⁴³ <http://www.riksantikvaren.no/Tema/Fartoy-og-kystkultur/Verna-fartoy-Fartoylista>. Sist besøkt 03.04.2017

⁴⁴ <http://www.nationalhistoricships.org.uk/pages/about-the-registers.html>. Sist besøkt 03.04. 2017

“What have you got? Why does it matter? What is happening to it? What can you do about it? Who should be involved?”⁴⁵

Dersom man ønsker å få en god forståelse av et fartøy, kan man kombinere to ulike former for undersøkelser. Den ene er gjennom en omfattende analyse av fartøyets fysiske materialer som består av fotodokumentasjon og tegninger. Den andre undersøkelsen omtales som en *off ship research*, som inneholder både muntlige, skriftlige og billedlig historiske kilder. Dette er alt som ikke kan undersøkes gjennom fartøyets materialer, derav navnet *off ship research*. En slik undersøkelse kan for eksempel innebære bruk av gamle bilder for å avdekke en tidligere type rigg, eller ukjente tidligere funksjoner, og undersøkelsen bør senere kunne brukes i sammenheng med konserveringen av fartøyet.⁴⁶ Noen utvalgte spørsmål til en *off ship research*, i denne sammenhengen er:

1. Hvem bygget og designet fartøyet? Hvor og til hvilket oppdrag?
3. Hvilke ulike sekvenser av eiere og brukere har hun hatt?
4. Hvordan var hun brukt?
6. Har hun en historie som kan assosieres med ulike personer eller grupper av mennesker?⁴⁷

Gjennom arbeidet med funnene fra undersøkelsen, bør det skrives ned fulle referanser som inkluderer navn på hvilket arkiv det er hentet fra, dato på nettsidene når de var besøkt og navn på ulike muntlige kilder og dato. Kildene bør ha så klare referanser at de kan brukes for ettertiden og vurderes i forhold til validitet. (Kildene kan også benyttes for ettertiden sammen med en materialanalyse, for å undersøke om det finnes sammentreff i en historisk tidslinje som kan avleses i fartøyets materialer.)

Det finnes også andre innfallsvinkler for å fremme økt forståelse for et fartøy, som for eksempel gjennom verdivurderinger.⁴⁸ En hjørnestein i slike vurderinger, kan være å forsøke å forstå hvilke ulike betydninger et fartøy kan ha hatt for andre mennesker. Dette kan vise seg

⁴⁵ Advisory Committee on National Historic Ships, *Conserving historic vessels, understanding historic vessels, volume 3*, National Historic Ships London 2010:27

⁴⁶ Advisory Committee on National Historic Ships, *Conserving historic vessels, understanding historic vessels, volume 3*, National Historic Ships London 2010:56-65.

⁴⁷ Ibid:62-63

⁴⁸ Ibid:63-64

gjennom flere måter, blant annet gjennom grad av sjeldenhet, en unik historisk rolle, eller et spesielt forhold til en plass. Disse punktene kan kombineres sammen med ett av tre spørsmål hentet fra James Semple Kerrs, *The Conservation Plan*:⁴⁹ ”What are the vessels’ associational links for which there is no physical evidence?”⁵⁰ Dette spørsmålet retter seg mot hvilke sammenhenger fartøyet har til ikke-fysiske bevis, som delvis kan sammenfalle med enkelte elementer i en *off-ship research*, men som også kan bidra til å utdype sammenhenger for Anna Rogde. Kerrs spørsmål retter seg mot hvilke mennesker fartøyet har vært viktig for, men er også en utdypelse av et stedsassosiasjonsaspekt, som spesifikke lokalsamfunn, familier, verft og havner, men også industri og handel. Svar på slike spørsmål kommer ofte fra fartøyets ”arbeidsliv” og må hentes via andre kilder enn fartøyet selv, og ligner derfor på den tidligere presenterte *off-ship research*.

Når man jobber med verdivurderinger, er det ofte noen spørsmål som skiller seg ut som mer viktige, hvor det gjøres nøye gjennomtenkte rangeringer over særegenheter slik at man får en forståelse for hva som burde prioriteres. Men samtidig bør man være forsiktige med tanke på neglisjering av enkelte aspekter. Biografien til et fartøy gjennom bygningskomponenter burde inneholde alle faser av hennes liv, ikke bare hva den originalt ble bygget som. Perioder i fartøyets senere epoker kan være med på å vise til nøkkelfunksjoner, det er derfor ikke av god bevaringspraksis å utelukke forandringer og tilføyelser.⁵¹ For å finne ideelle konserveringsmetoder for et fartøy slik at det beholder sitt unike særpreg, vil en analyse av fartøyets verdier kunne hjelpe til å fatte en avgjørelse om rett metode. Det må først gjøres et valg om man skal bevare det kun for materialenes skyld, eller for fartøyets operative funksjon og bruk. Uansett hvilken retning eiere velger, kan det innebære en viss form for tap i den ene eller andre retningen.

2.7 Nasjonal Verneplan for Fartøy

For eiere av vernede fartøy, er Riksantikvarens Nasjonale Verneplan for 2010-2017 et viktig bidrag i norsk sammenheng. Men denne planen er utdatert og det utarbeides en ny for 2017 til 2020. Planen for 2010-2017 tok utgangspunkt i Miljøvern-departementets bestilling av

⁴⁹ Ibid:74

⁵⁰ Ibid:76

⁵¹ Ibid: 76-79

bevaring av Norges historiske flåte. Fartøyvernet som oppstod blant frivillige på 1960 og 1970 tallet, er i dag avhengig av statlige og privates ansvar, men det har blitt et økende behov for å legge mer ansvar over på regionalt og lokalt nivå. Det nye forslaget tar derfor sikte på at Riksantikvaren på nasjonalt nivå skal fokusere på fredningsflåten på, og der regionalt plan skal ta seg av verneflåten.⁵² Det nye forslaget til Nasjonal Verneplan for Fartøy 2017-2020, ble gjennomgått på årsmøtet til Norsk Forening For fartøyvern i oktober 2016, der Sør Troms Museum deltok. Revurderingen inneholdt 11 punkter, men der kun av enkelte av disse punktene kan knyttes opp til oppgavens hovedproblemstillinger, dette er punkt to, tre, sju og åtte. Nummer to i det nye forslaget etterlyste flere bedre fungerende maritime kulturmiljø, som utstillingshavner og maritime opplevelsessentra, der fylkeskommuner blant annet burde jobbe mot etablering av utstillingshavner og helhetlige maritime miljøer. Tredje punkt omhandlet et langsiktig vern av fartøy. Riksantikvaren startet et fredningsarbeid av fartøy i 2010 med objekter av allmenn interesse frem til 2017, men det foreslås at ansvaret for verneflåten flyttes over til Regionalforvaltningen. Det burde også startes fredningsarbeid med blant annet fiskeriflåten og lasteskip.⁵³ Dette innebærer i et fremtidig perspektiv at regionalforvaltningen vil være ansvarlig for Anna Rogde som del av verneflåten, men det bør også spørsmålsteget ved om skonnerten kan ansees som del av en fiskeri og lasteflåte.

Det sjuende punktet omhandlet kunnskapsbehov, om at norsk fartøyvern burde ha de samme målene som alt annet kulturvern. Ett av målene er å ta vare på det materielle, et annet er kunnskap om kulturminnene og sammenhengene de inngår i, samt formidle dette videre. Gjennom samarbeid mellom kulturminneforvaltningen og Fartøyvernsentrenes Fellesråd/ Interesseorganisasjonen NFF og forbundet KYSTEN bør det utarbeides kompetansekurs og informasjonsmateriell for antikvarisk bevaring av fartøy, der kulturminneforvaltningen bør utarbeide mal for forvaltningsplan for fartøyeiere, og eiere som mottar offentlige midler utarbeider forvaltningsplaner for sine egne fartøy. Dette kan bli fordelaktig både for fartøyeiere, Riksantikvaren og Sjøfartsdirektoratet. Det etterlyses å ha en felles dokumentasjonsmal for fartøy. Kulturminneforvaltningen, Norsk Håndverksinstitutt og ABM-utvikling burde også ha bedre et samarbeid i henhold til vernearbeidet med antikvariske fartøy. Det åttende punktet

⁵² https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/176911/1/fartoy_verneplan.pdf side 6. Sist besøkt 05.05.2017

⁵³ Norsk Forening for Fartøyvern, årsmøte 2016- Stavanger 21.- 23. Oktober, internt vedlegg av kopi av det nye forslaget for, *Nasjonale Verneplan for Fartøy 2017-2020*, utlånt ved Sør Troms Museum.

omhandlet at Riksantikvaren burde forbedre systemet i “Askeladden” og “Kulturminnesøk” for vernede fartøy, hvor det kan legges inn data som foto og skipstegninger av objektene. Det er et ønske om å kunne tilgjengelig-gjøre både historisk og teknisk informasjon for allmennheten.⁵⁴

2.7.1 Retningslinjer for bevaring av historiske fartøy

For eiere av vernede fartøy anbefales det av Riksantikvaren å ha en verneplan.⁵⁵ Men for dagens situasjon er det slik at Anna Rogde ikke har dette, noe som også har blitt påpekt som ønskelig å utarbeide for fremtiden.⁵⁶ Riksantikvaren, har kommet med anbefalinger til Sør Troms i tre punkter, om hva en verneplan bør inneholde. Del én består av en historieteknisk dokumentasjon som omfatter fartøyets tekniske historie, byggeår, skipsbyggere, fartøyets konstruksjon, samt hvilke endringer som har skjedd gjennom tidene. Etter en slik utredning ender man som regel opp i en vurdering av hvilken epoke i skipets historie som bør vektlegges i selve restaureringen. (En historieteknisk dokumentasjon bør gjennomføres før arbeidet med en restaurering starter.) Del to omfatter en restaureringsplan som bygger videre på den historietekniske rapporten, for hvilken periode som legges til grunn for arbeidet. En restaureringsplan går ned på detaljnivå over hva som må gjøres for å komme dit man vil med arbeidet. Tredje ledd i prosessen er selve vedlikeholdsplanen. Etter en restaurering må kontinuerlig vedlikehold og reparasjoner starte, fordi forfall inntreffer så snart fartøyet tas i bruk. Vedlikeholdsplanen skal da være et redskap for å holde riktig kurs. (Denne planen inneholder en oversikt over alle periodiske kontroller, hva som må byttes ut og som videre må undersøkes, overflatebehandling, maling, fargekoder og presisering av redskapsbruk.) En vedlikeholdsplan er et u-unværlig hjelpemiddel for holde kontroll på vedlikeholdsarbeidet, fordi, “vern gjennom bruk”, er metoden som ofte brukes for vernede fartøy, som består av en samling kontinuerlige prosesser, som skiller seg andre museumsgjenstander som i motsatt tilfelle, skal skjermes fra slitasje og bruk.⁵⁷

⁵⁴ Norsk Forening for Fartøyvern, årsmøte 2016- Stavanger 21.- 23. Oktober, internt vedlegg av kopi av det nye forslaget for, *Nasjonal Verneplan for Fartøy 2017-2020*, utlånt ved Sør Troms Museum.

⁵⁵ Epost til Katie Payne, Sør Troms Museum, fra Erik Smaaland, Riksantikvaren

⁵⁶ Feltnotat: Rederirådsmøte, for Anna Rogde, Sør Troms Museum, Trondenes Historiske Senter, 16.11, 2016.

⁵⁷ Epost fra Erik Smaaland, Riksantikvaren, til Katie Payne, Sør Troms Museum.

Kapittel 3: Metode og kilder

3.1 Valg av metode og forskningsdesign

Denne masteroppgaven baserte seg på flere ulike typer kilder, med kvalitativ metode som utgangspunkt for kunne gi dybdeperspektiv til forskningen. Metoden baserte seg på en kombinasjon av både muntlige og skriftlige kilder gjennom lengre og kortere intervju, arrangerte samtaler, skriftlige utvekslinger, litteratur, samt privatarkivet etter Per Rogde og offentlige arkiv og saksdokumenter fra Riksantikvaren og Norsk Kulturråd, som kunne dokumentere Anna Rogdes ulike kontekster og sammenhenger. Kildene skulle for det første kunne brukes til å dokumentere hvordan det vernede fartøyet Anna Rogde kunne vise til lokale, nasjonale og internasjonale kontekster. Samt ulike forbindelser og transformasjoner med mennesker, steder og det bygde miljø. For det andre skulle datainnsamlingen være med på å danne grunnlag for sammenligning av dagens bevaring og formidling av maritim kulturarv i Sør Troms Museum versus lignende tilfeller i Skottland. Oppgaven bygger på et kvalitativt forskningsdesign i en firedelt modell hentet fra Krumsvik.⁵⁸

1. *Designet*, forskningsspørsmål og målene med forskningen:

Hovedformålet med forskningen var å svare på de to hovedproblemstillingene, etterfulgt av underspørsmål for å illustrere at fartøyer kan inngå i kulturmiljø, og påpeke hull dagens kulturmiljøfredninger, samt undersøke om det kan finnes potensialer for læringsutbytter mellom museer i Norge og Skottland.

(1.) Hvilke lokale, nasjonale og internasjonale sammenhenger kan fartøyet Anna Rogde som kulturarvsbærer inngå i? Spørsmål som skal følge opp og avgrense denne problemstillingen:

1.1 Hvilke ulike forbindelser eller transformasjoner, kan det flytende kulturminnet inngå med mennesker, steder og det bygde miljø?

1.2. Hvilke alternative fortellinger kan fortelles om fartøyet gjennom kilder?

Problemstilling nummer to ønsker å fremme kunnskap om:

(2) Hvordan foregår dagens bevaring og formidling av Anna Rogde på Sør Troms Museum

For å utdype og begrense dette skal det undersøkes:

⁵⁸ Krumsvik, Johan, Rune, *Forskningsdesign og kvalitativ metode, ei innføring*. Fagbokforlaget, 2015:26-27

2.1 Hvordan fortelles historien til Anna Rogde og finnes det potensialer til å fortelle mer?

2.2 Hvordan påvirker økonomi mulighetene for formidling og forvaltning av maritim kulturarv?

2.3.Hvilke likheter og ulikheter har museene i forbindelse med bevaring og formidling?

2.4 Hvilke potensielle læringsutbytter kan det finnes imellom disse to museene?

2. *Empiri*; de konkrete tiltak for innsamling av dokumentasjon:

Ved innsamling av kiler til hovedtematikk, ble det benyttet flere ulike tiltak. For å kartlegge miljø, bygninger og arbeidere tilknyttet fartøyet, ble det samlet inn billedokumentasjon fra nærområdene til Kjøtta. Historiske fotografier fra lokalmiljøet, av fiskearbeidere, mannskap, kapteiner og boliger tilknyttet Anna Rogde, ble skaffet via privatpersoner og enkelte bilder fra Riksantikvaren. Lønningslister fra privatarkivet etter Per Rogde avdekket informasjon om det sosiale aspektet ved kvinner involvert i Anna Rogdes fiskeri-drift. Folketellinger fra Digitalarkivet ble samlet for å vise informasjon om personer tilknyttet fartøyet. Privatarkivet etter Per Rogde ble benyttet som grunnlag for å vise til lokale, nasjonale og internasjonale sammenhenger for fartøyet, særskilt skipsdagbøkene skrevet i årene 1873 til 1877. Innsamling av kilder til hovedproblemstillingen har ikke basert seg på materialanalyser av Anna Rogde, på grunn av de svært få resterende originalmaterialer fartøyet, samt av praktiske og tidsmessige årsaker. Enkelte faktaopplysninger er hentet fra boken *Historien om Anna Rogde, verdens eldste seilende skonnert* utgitt av Stiftelsen Anna Rogde, skrevet av Malvin Karlsen, brukes som bidrag til et faktagrunnlag (men ikke teoretiske påstander) til de enkelte livsfasene.

Innsamlingen av data til deltematikk som kunne være med å støtte opp om problemstillingen; *hvordan Sør Troms Museum bevarer og formidler et vernet fartøy som Anna Rogde sammenlignet med lignede tilfeller ved Shetland Museum & Archives i Skottland*, har foregått gjennom intervju av sentrale personer som er ansatt ved begge museene. Undersøkelsen ønsket å avdekke forskjeller og likheter mellom to museumsinstitusjoner for å se om det finnes muligheter for læringsutbytte mellom disse, eller øke kunnskapen om maritim kulturarv innen kulturminneforvaltningen. Til dette ble det gjennomført et lengre intervju av kurator Ian Tait ved Shetland Museum & Archives, via lydopptak som ble transkribert. Formelle samtaler med andre sentrale aktører innen det maritime fagmiljøet på Shetland som ulike båtbyggere, og en markedsansvarlig ved Shetland Amenity Trust, doktorgradsstudenten Marc Chivers og enkelte frivillige tilknyttet fartøyet The Swan var også bidragsgivere.

Intervjuet med Sør Troms Museum ble sendt som eget spørreskjema via epost, på grunn av reiseavstander.

3. *Teori*: De empiriske funn skal settes sammen med teori i en større sammenheng for svare til oppgavens problemstillinger, som presiseres i teorikapittel 2. Teoriene baseres på museologi, lovverk knyttet til vernede fartøy, kulturminner og kulturmiljø, samt retningslinjer for britisk og norsk fartøyvern.

4. *Praksis*: Kunnskapen fra forskningen kan anvendes i konkrete tiltak der økt kunnskap om fartøyers ulike funksjoner eller livsepoker kan brukes til planlegging og evaluering av og for fremtidig bevaring av fartøyer. Resultatene skal også kunne vise til at man kan inkludere historiske fartøy i sammenheng med et kulturmiljø, gjennom tilhørighet med mennesker, steder eller det bygde miljø. Disse opplysningen kan anvendes i utstillinger ved museer som ønsker å fortelle en alternativ om Anna Rogde gjennom økt historiebevissthet om kjønnsroller eller funksjonen fartøyet har hatt i både et lokalt, nasjonalt og internasjonalt perspektiv. Forskningen kan også være et innspill til hvordan norske museer kan gjøre seg mer selvstendig og i en krevende økonomisk situasjon, gjennom forslag gitt av det skotske museet Shetland Museum & Archives.

3.2 Utvalgskriterier og validitet

De ulike kildene ble vurdert i forhold til validitet. Informanter som kunne bidra som kilder til masteroppgaven ble valgt ut ifra antatt erfaring og kunnskap, dette gjaldt særskilt i forhold til de lengre intervjuene av ansatte ved begge museene. Men fordi personers skildringer har blitt brukt som kilder, ble det også tatt vesentlig høyde for at dette ikke er bevismateriale, men heller et innblikk i andres meninger og kunnskap over tematikk som ble drøftet. Det ble gjort lydopptak av et 2 timers intervju av kurator Ian Tait fra Shetland Museum & Archives, som senere ble transkribert. På grunn av reiseavstander, ble det for de to ansatte ved Sør Troms Museum, laget en egen spørreundersøkelse basert på de samme spørsmål som undersøkelsen på Shetland. Men ikke alle spørsmål ble besvart, og førte dermed til skjevhet og utfordringer i forhold til sammenligningen.

Skipsdagbøkene fra 1873-1877 ble ansett som en svært pålitelig kilde fordi de ble skrevet fortløpende under ulike omstendigheter. Kaptein eller styrmann hadde juridisk ansvar for å føre detaljert journaler, som skulle være så presise at de eventuelt kunne fungere som

bevismateriale. Dagbøkene ble derfor regnet som et materiale av høy validitet, i forhold til å kartlegge handelsruter. I *Lov om Søfarten, Stockholms Slot den 24de Marts 1860*, fremgår det at skipperen eller styrmannen om bord et fartøy var pålagt å føre journal under reiser. Journalen skulle inneholde informasjon om destinasjonene, vær, vind, seilføring og hvilke tidspunkter det ble lenset (pumpet vann), losset og lastet. Det skulle nedskrives tidspunkter for adgang og ankomst til nye steder eller begivenheter om mannskap eller om skipet. På sjøen burde journalen bli ført etter vaktordning hver fjerde time, og dersom noe skjedde skulle det skrives ned så fort som mulig. Viktigheten av å føre journal fremgår i slutten av paragrafen, at selv ved ulykker burde det sørges for at journalen ble reddet.⁵⁹

Skipsdagbøkene etter Anna Rogde kan ansees som betydningsfulle på tre ulike måter, først som en svært pålitelige kilde på grunn av lovens pålegg om umiddelbar loggføring, for det andre at fordi den viser til de internasjonale forbindelsene, gjennom handel og forbindelse med Skottland og østersjøiske land.

3.2.1 Hvem og hva representerte kildene?

Muntlige og skriftlige kilder etter kvinner som jobbet for Rogdefamilien har vært få, på grunn av svært få gjenlevende etter fiskeriproduksjonen. Men de kildene som kunne representere kvinner, var fotografier, ett enkelt telefonintervju og enkelte beretninger fra epost, samt lønningslister fra Per Rogdes privatarkiv over kvinnelige arbeidere. Dette er et av de få eldre, skriftlige kilder etter kvinner som ble funnet.

For å komme i kontakt med informanter som kunne bidra til kunnskap om arbeidet i forbindelse med fiskeriarbeidet, måtte jeg henvende meg via interessegrupper på nett. Det var ikke mange, men de var lett å komme i kontakt med, og hadde mye å meddele til tross for høy alder.

De skriftlige kildene både fra private og statlige arkiver, representerte i høy grad menn. For eksempel Skipsprotokollen fra 1904, sertifikater og brev og regnskapsboka for *Finnmarken 1919*, som representerte for det meste fiskere, oppkjøpere og mannskap. *Skipsdagboken for 1873-1877* representere også menn i høy grad.

⁵⁹ *Lov om Søfarten*, Stockholms Slot den 24de Marts 1860. Fornyet med Henvisninger, Christiania. Chr. Tønsbergs Forlag 1860: §19

Intervjuet med kurator Ian Tait, samt båtbyggerne Jack Duncan og Robbie Tait, representerte Shetland Museum & Archives, og Brian Wishart, representerte The Swan Trust. Spørreundersøkelsen av Sør Troms Museum ble representert av Anna Rogdes avdelingsleder, Katie Payne og direktør Ole J. Furset.

Kapittel 4: Presentasjon av sammenligningsobjekter

4.1 Innledning

I dette kapittelet introduseres Sør Troms Museum og Shetland Museum & Archives, samt de ulike fartøy som undersøkelsene har basert seg på. Først vil Sør Troms Museum og Anna Rogde presenteres, ved å gi et innblikk i institusjonen, hvordan ansvaret for både formidling og det økonomiske delansvaret er organisert, samt kort om Anna Rogdes kulturhistoriske bakgrunn. Deretter vil Shetland Museum & Archives presenteres på lik linje. Denne studien har også tatt inn to eksempler på fartøy som ikke er del av Shetland Museum & Archives, Swan og The Reaper, men som på andre måter har bidratt til å belyse viktige aspekter innen feltet når det gjelder fartøyvern i Skottland.

4.2 Introduksjon av Sør Troms Museum og Anna Rogde

Dette museet består av fire ulike avdelinger; Regionmuseet i Salangen, Anna Rogde, Trastad Samlinger i Kvæfjord og Trondenes Historiske Senter. Anna Rogde ble konsolidert med museet i 2010.⁶⁰ Og museet dekker et geografisk område over sju kommuner i Sør Troms, og med en samling av blant annet 48 kulturhistoriske bygninger, 50.000 fotografier, 178 meter privatarkiv og omtrent 45.000 objekter.⁶¹ Av de maritime objekter i samlingen, inngår Anna Rogde sammen med nordlandsbåter, mindre bruksbåter, spisser, færingar, dorrier, en nygaardsvoldbåt, en kano og en seksæring fra 2007.⁶²



Figur 1: Trondenes Historiske Senter, Sør Troms Museum, Harstad, 2017. Foto: Anne Margrete Eneberg.

Trondenes Historiske senter ligger i utkanten av Harstad sentrum, omgitt av naturomgivelser som hav, skog og vann. Men området museet ligger på, er også preget av mange ulike typer kulturminner, med en gårdshaug som indikerer at det har vært høvdingsete mellom årene 800-1030, og steinkirken på Trondenes som fra 1200-tallet. Området rommer også en vond historie,

⁶⁰ <http://norsk-fartoyvern.no/medlem/anna-rogde/> sist besøkt 01.05.2017

⁶¹ <https://digitaltmuseum.no/owners/STMU/info> sist besøkt 06.04.2017.

⁶² Spørreskjema komparativ undersøkelse, informant Ole J. Furset, mars 2017.

der det har vært sovjetisk krigsfangeleir mellom 1942 og 1945, hvor svært mange omkom. Museet har integrert denne historien i hovedutstillingen ”Med sverd og kors gjennom 1000 år” hvor de viser lokalhistoriens utvikling frem til i dag, der hovedfokuset er vikingtid og middelalder.⁶³



Figur 2: Fra venstre, Anna Rogde liggende ved Merkurkaia, verkstedet til de frivillige og emblemet Olavsrosa fra fartøyets salong. Foto: Anna Eline Eneberg, oktober 2016.

Anna Rogde har egen, fast ansatt på Trondenes Historiske Senter, som samarbeider tett opp mot de frivillige i stiftelsen Anna Rogde, ved organisering av årlige kontroller, økonomi og arrangementer. Fartøyet ligger permanent ved Merkurkaia, utenfor Harstad sentrum, der også stiftelsen og de frivillige har eget kontor og verksted, der det kontinuerlige vedlikeholdet foregår. Siden 1998 har fartøyet vært registrert hos Riksantikvaren som vernet fartøy,⁶⁴ og ifølge nettsiden til norsk kulturarv, er Anna Rogde fra 1868 Norges femte største seilskute og trolig verdens eldste seilende skonnert, ett år eldre enn Cutty Sark.⁶⁵ Fartøyet har også mottatt utmerkelsen ”Olavsrosa”, fordi den er en opplevelse til norsk kulturarv.⁶⁶ Men i følge Stortingsmelding 16, er det ikke et uproblematisk ansvar for frivillige og museer å forvalte disse typene fartøy, der det påpekes at flaggskipene i den norskhistoriske ofte er store og dermed også veldig kostbare å vedlikeholde. De strenge kravene og pålegg om endringer kan også gå hardt utover verneverdien til slike fartøyer.⁶⁷ Situasjonen for Anna Rogde våren 2017

⁶³ <http://stmu.no/TrondenesHistoriskeSenter> sist besøkt 03.05.2017

⁶⁴ <http://www.riksantikvaren.no/Tema/Fartoy-og-kystkultur/Verna-fartoy-Fartoylista> sist besøkt 03.05.2017

⁶⁵ <http://www.kulturarv.no/kulturminne/skonnerten-anna-rogde> sist besøkt 19.04.2017

⁶⁶ <http://www.kulturarv.no/search/finn-kulturminne/Anna%2520Rogde> sist besøkt 09.05.2017

⁶⁷ <https://www.regjeringen.no/contentassets/c6311a10138f40e590c81f3891c96a87/no/pdfs/stm200420050016000dddpdfs.pdf> sist besøkt 05.05.2017

har blitt preget av økonomiske utfordringer for Stiftelsen og Museet for å kunne dekke utgifter til nødvendig vedlikehold som skal sørge for at det ikke mister sertifikatene, for å gå med passasjerer, som er hovedinntekten til fartøyet.⁶⁸

I tillegg til den praktiske forvaltningen av kulturminnet, er det også av relevans å kort presentere hvilken kulturhistorie Anna Rogde representerer, gjennom tilknytning til byene Bergen og Kristiansund, samt ulike typer fiske: Sildefiske, Lofotfiske, Finnmarksfiske og klippfiskproduksjon. Dette er ulike næringer med lange tradisjoner langs kysten, som strekker seg langt tilbake i tid. Arkeologi viser til at så lenge det har bodd mennesker langs norskekysten har det eksistert fiske. Torsken er en av de fiskeslagene som, skapte mange forbindelser med utlandet og fenomenet *Lofotfiske* oppstod rundt 1100 tallet, da nordmenn begynte eksporterte tørket fisk til England, på grunn av de hyppige fasteperioder for britiske katolikker. Eksporten dannet også grunnlaget for en rekke byer, hvor Bergen var sentral mellomstasjon for videre eksport ut i verden. Klippfisktørking oppstod cirka på 1500 tallet, via en oppfinnelse fra utlandet, men fikk først gjennombrudd de skotske kjøpmennene John Ramsay og William Gordon. Kristiansund fikk bystatus i 1742 og utpekte seg med praktisk beliggenhet for handel. Klippfisk er salt torsk som tørkes, en produksjon som er mer krevede enn tørrfisk.⁶⁹

4.3 Introduksjon av Shetland Museum & Archives, Swan og Reaper

Dette museet ligger i sentrum av Lerwick på Shetland, i havgapet der Nordsjøen møter Atlanterhavet mellom Orkenøyene og Færøyene. Museet åpnet i 2007 og er bygget rett på de gamle tuftene til Hay's Dock, og kombinerer både museum, skipsverksted og arkiv i samme bygning.⁷⁰ I verkstedet The Boat Shed, kan publikum se hvordan profesjonelle båtbyggere vedlikeholder båter utfra tradisjonelle håndverksmetoder.⁷¹ De ti siste årene har Jack Duncan

⁶⁸ <https://www.nrk.no/troms/pegemangel-kan-sette-anna-rogde-i-fare-1.13478619>

sist besøkt 19.04.2017

⁶⁹ AMB utvikling, Kystverket, Riksantikvaren, Fiskeridirektoratet, *Fortellinger om Kyst Norge, Den Norsk-Arktiske Torsken og Verden. Torskefiskets Historie.* <http://www.kyst-norge.no/Dokmntr//Torsk.pdf> 2009:4-9

⁷⁰ <http://www.shetlandmuseumandarchives.org.uk/about> sist besøkt 04.05.2017

⁷¹ <http://www.shetlandmuseumandarchives.org.uk/visit/boat-shed> sist besøkt 04.05.2017

og Robbie Tait med sin livslange erfaring, tatt seg av museets mange ulike bevaringsoppdrag. Duncan og Tait har jobbet sammen siden de var 15-16 år, hvor de gikk i 5 års lære hos en begavet båtbygger, Jimmi Smith som drev firmaet All Craft.⁷² Museet finansieres av *Shetland Amenity Trust*, som får sine inntekter fra skattegivere i lokalsamfunnet.⁷³ Dette er en større organisasjon som bruker midler til ulike prosjekt som skal komme lokalbefolkningen til gode. De tre siste årene har museet arbeidet med et samarbeidsprosjekt mellom museet og *Shetland Amenity Trust*, om et fremtidig opplæringscenter for lærlinger, som ønsker å spesialisere seg innen tradisjonell shetlandsk båtbygging. Dette er kunnskap som på 1960 tallet var allment praktisert, for eksempel av Duncan og Tait. I dag står kunnskapene i fare for å forsvinne og prosjektet ønsker derfor å ivareta og formidle kunnskapene om deres lokale håndverkstradisjoner videre. Det nye opplæringscenteret skal ligge på Staney Hill i nærheten av Lerwick, i samme bygg som museet også oppbevarer mange av sine mindre båter. En forutsetning for at lærlingsprosjektet skal lykkes, innebærer videreformidling og markedsføring til andre europeiske land.⁷⁴



Figur 3: Museet med skipsverkstedet ytterst til venstre. Til høyre: Detalj av museets arkitektur. Foto: Anna Eline Eneberg, januar 2017.

Museets båtsamling inneholder omtrent 25 båter, hvor mesteparten er tradisjonelle åpne Shetlandsbåter i mange ulike varianter. (Beregnet for to, fire eller seks personer.) De fleste båtene har en historie eller tilhørighet til Shetland og hevdes å ha likhetstrekk til de norske

⁷² Intervju med Jack Duncan og Robbie Tait, i *The Boat Shed*, 25.01.2017

⁷³ <https://www.shetlandamenity.org/shetland-museum-and-archives> sist besøkt 08.04.2017

⁷⁴ Feltnotat, muntlig kilde Ian Tait, båtbyggesenteret på Staney Hill, Shetland, januar 2017.

færingene og seksæringene. Tidligere var det vanlig å importere båter fra Hordaland til Shetland, frem til de begynte med båtbygging selv på Shetland for inntil 200 år siden. Og det er alle disse ulike variantene samlingen forsøker å representere.⁷⁵



Figur 4: Utstillingsbåter utenfor og inne ved Shetland Museum & Archives. Til høyre seksåringen (sixareen) "Vaila Mae" som originalt ble brukt som fangstfartøy i klippfiskproduksjon. Foto: Anna Eline Eneberg, januar 2017.

Gjennom intervjuet med Ian Tait, kom det frem informasjon om andre fartøy som kunne belyse problematikk i forbindelse med bevaring og formidling av fartøy i Skottland. Det ene eksemplet er en "fifie", sildefartøyet fra 1900, Swan LK243,⁷⁶ som ligger ved Scalloway utenfor Lerwick. Originalt var fartøyet brukt til *herringdrifting*, en metode der garn ble satt ut om kvelden og tatt opp på natten. Fartøyet er i dag drevet av frivillige i "Swan Trust" og en egen separat gruppe på 25 medlemmer som kalles "Trusties." Swan er også et medlem av The National Historic Fleet, et medlemskap som stiller visse krav for å kunne være registrert og er sertifisert til 15 personer. Swan får midler til bevaring og drift gjennom Shetland Charity Trust, et fond som preges av økende nedskjæringer og som vanskeliggjør arbeidet.⁷⁷ Eksempel nummer to var the Reaper, som driftes i en kombinasjon av frivillige og Scottish



Figur 5: Swan, ved den faste kaia i Scalloway, Shetland. Foto Anna Eline Eneberg, 2017.

⁷⁵ Intervju med Ian Tait, Shetland Museum and Archives, januar 2017.

⁷⁶ <http://www.swantrust.com> sist besøkt 25.04.2017

⁷⁷ Feltnotat og muntlig kilde, Brian Wishart, på Swan, Scalloway, Shetland, 26.01.2017

Fisheries Museum, som ligger i byen Anstruther. Som analysen senere vil vise, kan begge disse fartøyene vise til hvilke forhold fartøy i Storbritannia preges av, og fellestrekk med situasjonen for Anna Rogde. The Reaper er i likhet med Swan, en ”fifie” fra 1903 som i 1920-årene spilte en viktig rolle i det rike sildefisket i lokalområdene. Dette fartøyet har en liten utstilling ombord, som forteller hvordan mennesker levde og arbeidet. Fartøyet demonstrerer også hvordan teknologi tilførte ny kraft til seilskutene via hjelperedskapet ”capstan”, som gjorde det enklere å heise seil.⁷⁸

⁷⁸ Epost fra Linda Fitzpatrick, Scottish Fisheries Museums, St Ayles, Harbourhead, Anstruther, 08.03.2017.

Kapittel 5: Analyse, funn og drøfting

5.1 Innledning

I dette kapittelet vil først problemstilling 1, bli analysert i forhold til: *Hvilke lokale, nasjonale og internasjonale sammenhenger kan Anna Rogde som kulturarvsbærer kan inngå i?*

Gjennom en presentasjon av fartøyets fem ulike livsfaser, vil analysen bruke den vernede skonnerten som eksempel for å svekke grunnlaget for dagens praksis, der fartøy er utelatt fra maritime kulturmiljøfredninger, med utgangspunkt i kulturminneloven. For å styrke problemstilling 1, og de ulike underspørsmålene, brukes påstander fra Bjarne Rogan, om at objekter kan skifte sammenheng, ha livsløp og ulike faser,⁷⁹ samt Rogans gjengivelse av Suan Stuart teori, om hvordan objekter inngå i metnomiske relasjoner, med referanse til kapittel 2.4. Analysen ønsker å styrke fire momenter fra rådet for National Historic Ships, for det første at fartøyer kan inngå i en lokal, nasjonal og internasjonal kontekst. Samt relateres til menneskers liv, til arkiver, eller andre objekter.⁸⁰ For det andre styrke påstanden om at fartøyer er funksjonelle objekt bygget for ulike formål der funksjonen endrer seg i takt med de teknologiske endringene i samfunnet og når de ikke lenger tjener til en funksjon, vil de inngå i nye formål.⁸¹ For det tredje å kunne bruke Anna Rogde som eksempel for å styrke teorien til de fire spørsmålene fra en *off ship reseach*. For det fjerde å bruke James Semple Kerrs vernekriterier for å illustrere Anna Rogdes forbindelse med lokalsamfunn, familier, industri, havner og handel

Andre del av kapittelet vil fokusere på problemstilling 2, og den komparative undersøkelsen av dagens bevaring og formidling av maritim kulturarv, ved Sør Troms Museum og Shetland Museum & Archives. Drøftelsen prøver å styrke påstanden til Bjarne Rogan, om at når et objekt tas ut av sin opprinnelige kontekst og innlemmes i en samling, privat eller offentlig, skjer det en meningstransformasjon.⁸² Mange fartøy er også preget av tap av autentisk bruk og

⁷⁹ Rogan, Bjarne, 2010:261

⁸⁰ Advisory Committee on National Historic Ships, *Conserving historic vessels, understanding historic vessels, volume 3*, National Historic Ships London 2010:6

⁸¹ Ibid:23

⁸² Rogan, Bjarne, 2010:141

funksjon som National Historic Ships har påpekt og som denne studien også forsøker å vise til

⁸³ Drøftelsen ønsker også å peke på hvordan økonomi påvirker mulighetene for formidling og forvaltning av maritim kulturarv, og trekke frem likheter og ulikheter ved de to museene. Certeus' forståelse av hvordan fortellingen skaper sted og rom, vil brukes for å illustrere hvordan organisering av objekter skaper en fortelling knyttet maritim kulturarv.⁸⁴ I forhold til formidling av maritim kulturarv, har Lien og Wallum Nielsens stilt spørsmålet om man står overfor et paradigmeskifte angående hvor den norske sjømannen står idag, og hvor finner vi han? Dette kapittelet forsøker derfor å se hvordan de to museene i undersøkelsen har valgt å fremstille sin maritime kulturarv.⁸⁵ Kapittelet ønsker videre å bruke verneobjektet Anna Rogde som et eksempel på to punkter i det nye forslaget til nasjonal verneplan for fartøy. Det ene er punkt sju, som hevder at norsk fartøyvern burde ha samme mål som alt annet kulturvern, ved å både ivareta det materielle men også kunnskap om kulturminnene og sammenhengene de står i, samt formidle disse kunnskapene videre. Den andre påstanden som drøftingen ønsker å styrke, er hvordan Riksantikvaren burde forbedre systemet i "Askeladden" og "Kulturminnesøk" for vernede fartøy, hvor det burde legges inn data som foto og skipstegninger av objektene, ut ifra et ønske om å kunne tilgjengeliggjøre historisk og teknisk informasjon for allmennheten.⁸⁶ Til sist vil det drøftes om det kan finnes potensialer for læringsutbytter mellom de to museene.

5.2 Et fartøy i transformasjon gjennom fem ulike livsfaser

For å forsøke å forstå Anna Rogdes ulike kontekster, kan se for seg at kulturminnet Anna Rogde har hatt fem ulike livsfaser, slik at problemstilling 1, lettere kan diskuteres. Livsfasene bygger på et utvalg ulike fotografier og kilder, som sammen med de teoretiske påstander som nevnt innledningsvis. Som en forberedelse til analysen, er tabellen nedenfor et bilde på hvordan fartøyet kan ha beveget seg mellom de ulike kontekster. Først i en lokal kontekst, fiskeproduksjonen på den lille plassen Kjøtta i Troms, hvor saltet skrei som kom fra Lofoten

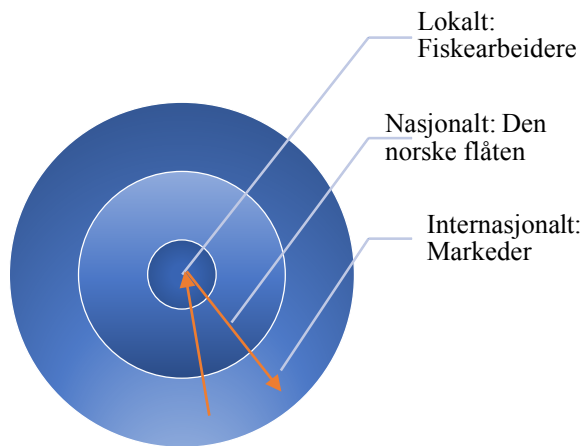
⁸³ Advisory Committee on National Historic Ships, *Conserving historic vessels, understanding historic vessels, volume 3*, National Historic Ships London 2010:9

⁸⁴ Amundsen Bugge, 2010:111-112

⁸⁵ Lien, Wallem Nielsens, 2016: 56-57

⁸⁶ Norsk Forening for Fartøyvern, årsmøte 2016- Stavanger 21.23. Oktober, internt vedlegg av kopi av det nye forslaget for *Nasjonal Verneplan for Fartøy 2017-2020*

og Finnmark og ble tørket i "fjæra" til Rogdefamilien. Den samme fisken blir senere fraktet og solgt som produkt til Kristiansund, for så kanskje ende opp på et matfat i Spania, i internasjonal kontekst. På den måten kunne norsk fisk reise via mange stasjoner før den endte opp der den var tiltenkt å havne.



Figur 6: Dette sirkeldiagrammet illustrerer hvordan et fartøy som Anna Rogde kan ha beveget seg fram og tilbake mellom de ulike kontekster og hvordan alle kontekstene henger sammen i en helhet. (Laget av: Anna Eline Eneberg 2017)

5.2.1 Anna Rogdes første livsfase i en internasjonal kontekst

Dersom man tar utgangspunkt teorikapittel 2.6, og forsøker å forstå fartøyet gjennom første spørsmål i en *off ship research*: Hvem bygget og designet fartøyet, samt til hvilket sted og hvilket oppdrag? Var det Sigbjørn Birkeland fra Flekkefjord som bygde skonnerten Anna og Albert i Bangsund i Namsos i 1868.⁸⁷ I følge Karlsen, fikk Birkeland statsstipend for å dra til England for å gå i lære om livbåtbygging noe som *Folketelling 1875 for 1301 Bergen kjøbstad*, støtter opp om.⁸⁸ Birkeland ble også satt i oppdrag av den russiske regjering å lage en modell for sildefiske i det Kaspiske hav.⁸⁹ Birkeland fikk i 1880 utdelt Kongens fortjenestemedalje for utmerket Haandværksflid og Industri, og mottok også gullmedalje for en av sine modeller i en fiskeriutstilling London.⁹⁰ Birkeland er ”Baadbygger for egen Regning,” ifølge *Folketellingen 1885 for Bergen*⁹¹ og bygget disse to for brennevinshandleren

⁸⁷ Karlsen, 2000: 10-16

⁸⁸ <https://digitalarkivet.arkivverket.no/ft/person/pf01053295015920> sist besøkt 18.04.2017

⁸⁹ Karlsen, 2000:12-13

⁹⁰ Ibid: 13-14

⁹¹ <https://digitalarkivet.arkivverket.no/ft/person/pf01053295015920> sist besøkt 26.04.2017

Albert Marrie Pettersen⁹² fra Karmøen i Stavanger Amt.⁹³ Sammen med broren Peder Pettersen og skipperen Johannes Børsheim drev disse et partsrederi i 1869 for ”Skonnert Anna”.⁹⁴ Et partsrederiet var spesielt typisk for seilskutetiden og bestod som regel av en ledende reder og andre parter som hadde eiendomsrett i fartøyet.⁹⁵ Partsrederiet fra Stavanger svarer til fartøyets første eiere, ved å referere til kapittel 2.6, og spørsmål tre, i *off ship research*. Det svarer også problemstilling 1.1, om hvilke stedsforbindelser fartøyet har hatt med både Namsos, Bergen og Stavanger.

Før skonnertene Anna og Albert var ferdigbygget, drev håndverkeren eget skipsverft i Bergen i tilknytning Ananias Dekkes` miljø, i perioden 1868-1888. Dekke var regnet som landets beste båtbygger fra siste halvdel av 1800 tallet og hadde gått i han lære hos Donald McKays verft i Boston, som oppfant ”klipperne,” skuter som fraktet gullgravere fra den amerikanske Østkysten over til San Fransisco. Dekke gjorde store omveltinger i Bergennområdene og drev firmaet Brunchorst & Dekke sammen McKays elev, Jens Gran. Firmaet var til inspirasjon for andre båtbyggere i Stavanger og Bergen, to byer som deltok i Østersjø og Middelhavs-transport som krevde raske skuter.⁹⁶ Anna Rogde kunne derfor ha bli bygget i et miljø påvirket og blitt inspirert av Dekkes skipstegninger, en skipskonstruksjon og et miljø som peker til hovedproblemstillingens nasjonale kontekst, ved skipsbyggekunst på nasjonalt nivå, og internasjonale påvirkninger fra Boston. Men også fartøyets sterke forbindelse til søsterskipet Albert, som sank Østersjøen i 1877.⁹⁷ Til tross for at forbindelsen mellom Anna og Albert forsvant, vil det på den andre siden også fortsatt eksistere en metonomisk relasjon mellom disse to fartøyene, og til de første eierne og miljøet de ble bygget.

Hvilke andre internasjonale kontekster kan styrke problemstillingen? Russiske, britiske og svenske sertifikater registrert i Per Rogdes privatarkiv, indikerer at fartøyet har vært innom områdene.⁹⁸ Arkivmateriale viser også til at skipsdagboken for 1873-77, kan kartlegge

⁹² Karlsen, 2000:12,16

⁹³ <https://digitalarkivet.arkivverket.no/ft/person/pf01038249022853> sist besøkt 18.04.2017

⁹⁴ Statsarkivet i Bergen, skannet kopi av: *Maalebrev fra 1869*, s.14, punkt 17, skonnert ”Anna.”

⁹⁵ <https://snl.no/partrederi> sist besøkt 04.05.2017

⁹⁶ https://nbl.snl.no/Ananias_Dekke sist besøkt 04.05.2017

⁹⁷ Karlsen, 2000:12

⁹⁸ Privatarkivet til Per Rogde. Oppbevart ved Sør Troms Museum.

handelsruter fra Sverige til Berwick upon Tweed, Burntisland i Skottland og senere til Riga i Østersjøfart hvor det blant annet fraktes hamp. Hvor og hva denne hampen skal brukes til, forteller ikke skipsdagbøkene inngående om. Men noe som styrker James Semple Kerrs vernekriterier innledningsvis, peker på at fartøyet også var involvert i sildehandel, mellom Bergen til Nordland der det ble fraktet 940 tønner sild ombord.⁹⁹

Dagboken forteller også om kritiske forhold for mannskap, ved at en av matrosene døde av kolera og kan bidra til en alternativ fortelling om Anna Rogde, som også styrker problemstilling 1.2 Selv det ikke kommer frem flere opplysninger mannskapsforhold,¹⁰⁰ kan dagboken også styrke påstanden til National Historic Ships, at fartøy kan relateres med arkiver.

Knop.	10-de-deklar	Ståfvad kurs.	Af-drift.	Behållen kurs.	Distans	Vind.	Baro-meter.	Ther-mometer.	Ar
30		L. O	1/2	9.000		S. V. 4	20 1/2		
30									
30									

Figur 7: Fra Per Rogdes arkiv, skipsdagboken fra 1873-1877. Foto: Anna Eline Eneberg, 2016.

5.2.2 Fartøyets andre fase i lokal sammenheng

Fra en internasjonal kontekst beveger fartøyet seg fra en internasjonal til en lokal forankring, når Isak Rogde fra Ullensvang i Hardanger¹⁰¹ kjøper skonnerten i 1876 og blir fartøyets eier nummer to.¹⁰² Dette året kan på den ene siden tolkes som transformasjonsåret da skonnerten bryter opp med sine første eiere i Bergen, og på en annen side inngår i en ny livsfase i 100 år med sterk lokal forankring. I en folketelling fra 1910 for Trondenes herred, er Rogde oppført som delvis selvreder, selveier av gårdsbruk og fiskekjøper. Gårdmannskonen Anna Margrete og 10 av barna deres er også registrert, der en av sønnene er skipper og to andre reiser på

⁹⁹ Privatarkivet til Rogde, Per, *skipsdagboken fra 1873-77*. Arkivert ved Sør Troms Museum.

¹⁰⁰ Ibid.

¹⁰¹ <https://digitalarkivet.arkivverket.no/ft/person/pf01036947009951> sist besøkt 19.04.2016

¹⁰² Privatarkivet til Per Rogde, *skipsdagboken 1873-1877*. Arkivert ved Sør Troms Museum.



Figur 8: Originalmaleri 1876 av fartøyet med tittelen: *Anna af Tjøtø*, føreren I. L. Rogde. Tilhører Per og Marius Rogde. Til høyre: Plassen Kjøtta, hvor skonnerten fra 1868 fikk sin neste hjemhavn i 100 år. Foto: Anna Eline Eneberg, 2017

fartøy. Mange av dem inngikk et familiebasert rederi som gikk far til sønn gjennom 3 generasjoner.¹⁰³ Med referanse til kapittel 2.6, styrker dette vernekriteriene fra Semple Kerr, om fartøyets relasjon til familie, og hovedproblemstilling 1, om viser til fartøyets lokale tilhørighet med stedet Kjøtta.

Nye forbindelser med andre fartøyer, er også en del av fartøyets andre livsfase. Først forbindelsen med den britiske stimtråleren *Egeria* fra Grimsby, som familien kjøper i 1899. Anna og *Egeria* settes inn i en funksjon med linefiske ved Senja, Malangsgrunnen og sildefiske utenfor Vestlandet. Dette viser til hvordan fartøyet var brukt og styrker spørsmål fire, fra National Historic Ships' off ship reseach. På grunn av høye kullpriser selges *Egeria* i 1908, og hun ble senere offer for første verdenskrig da den i 1919 gikk på en drivende mine,



Figur 9: Tre generasjoner samlet i 1912. Anna Margrete bak til venstre sammen med mannen Isak sittende foran stuespeilet med pipe og sønnene som skal overta etter dem, Beyer ved siden Isak til høyre og Meyer tredje person foran fra høyre. Barna på bildet skal også etterhvert bli del av driften, fotoet tilhører Anne Margrete Eneberg. Til høyre, fra andre etasje i huset fra 1880. Foto: Anna Eline Eneberg, 2017.

¹⁰³ Karlsen, 2000.

der 11 personer omkom.¹⁰⁴ Etter Anna Rogdes opphør med Egeria, kommer jakta Martilla til å spille en viktig rolle i familiens videre fiskeoppkjøp.

Disse ulike forbindelser med flere fartøy, styrker også problemstilling 1.1, om hvordan Anna Rogde inngår i sammenhenger og transformasjoner, ikke bare med Egeria, med også Albert og Martilla. Det illustrer også hvordan Anna



Figur 10: En sentral samarbeidspartner for Anna Rogde, den britiske steam-tråleren Egeria, ukjent årstall. Foto tilhørende Per Rogde.



Figur 11: Martilla med Nordlandsbåter til venstre, foto utlånt av Arild Andreassen og Guro Pettersen, Kjøtta. Til høyre Anna i Gryllefjord 1918, foto utlånt av Anne Margrete Eneberg. Avfotografert av Anna Eline Eneberg 2017.

Rogde ikke bare var et isolert fartøy, men avhengig av samarbeid med flere, som viser til aktør nettverks teori i kapittel 2.4. De ulike forbindelsene styrker også teorien om en metonomisk relasjon mellom fartøyene, først ved oppbruddet med Albert og senere Egeria. En annen elementær side som styrker problemstilling 1.1, og forbindelser med mennesker og steder, er det viktige samspillet med de svært mange lokale fiskere som leverer sin fangst, som regnskapsboken "Skonnert Anna, Finnmarken" fra privatarkivet til Per Rogde viser.¹⁰⁵ Lofot- og Finnmarksfisket, tidligere bærebjelker innen norsk økonomi, er også en viktig og selvsagt side ved Anna Rogde. Ifølge Odd Williamsen var Anna Rogde en frakteaktør i

¹⁰⁴ Ibid: 44, 50

¹⁰⁵ Privatarkivet til Rogde, Per, regnskapsboken "Skonnert Anna, Finnmarken 1919." Arkivert ved Sør Troms Museum

”slofarten,” det vil si transport av fersk fisk, sild og klippfisk fra Nord Norge til Kristiansund.¹⁰⁶ Dette kan styrke påstander fra Semple Kerrs vernekriterier, der forbindelser med ulik handel eller industri kan være med å utpeke særskilte verdier.¹⁰⁷ Sesongfisket la grunnlaget for fiskeproduksjonen og arbeid for lokalbefolkningen, deriblant kvinner som jobbet med klippfisk og sildevasking, som regnskap fra privatarkivet til Per Rogde viser.¹⁰⁸ Kvinner er kanskje ikke den gruppen mennesker som har fått den mest dominerende plassen innen sjøfartens kulturminner, men de utallige lastene med fisk som kvinner bearbeidet for familien Rogde, må regnes som et veldig viktig ledd i produksjonen. Mange av kvinnene som deltok i arbeidet kom roende fra nabøyen Grytøy for å tjene penger, ifølge informant B.¹⁰⁹ Via Wilhelm Rogdes fotoalbum, viser det seg at døtre av Rogdefamilien var også med på frakteturer til Kristiansund og viser derfor til en alternativ fortelling om Anna Rogde som et



Figur 12: Klippfiskarbeidere på Kjøtta, både døtre fra Rogdefamilien og andre fra lokalsamfunnet. Foto utlånt av Wigdis, Kleven, Kjøtta.

fartøy som ikke bare utelukkende knyttes til menn. På den måten kan fartøyet også brukes til å påpeke kvinners betydning og til flere mennesker i en lokal kontekst, og dermed også styrke problemstilling 1, men også til spørsmål 6 i National Historic Ships' off ship reseach. Men arbeidet kvinnene utførte, var kun et ledd i prosessen mot dit klippfisker skulle, til et internasjonalt marked lengre sør, som også viser tilbake tabellen i kapittel 5.2, og til problemstilling 1. Denne internasjonale forbindelsen kan også skimtes gjennom klippfisk-

¹⁰⁶ Epost fra Odd Williamsen, nordmøre museum, 01.03.2017.

¹⁰⁷ Advisory Committee on National Historic Ships, *Conserving historic vessels, understanding historic vessels, volume 3*, National Historic Ships London 2010:76

¹⁰⁸ Privatarkivet til Rogde, Per, regnskapsboken ”Skonnert Anna, Finnmarken 1919.” Arkivert ved Sør Troms Museum

¹⁰⁹ Informant B, telefonsamtale, Harstad, 18.10.2016

emballasje merket ”Halvdan Backer,” som ble funnet via en omvisning på tjenesteloftet i Anna og Isaks opprinnelige bolig på Kjøtta. Backer var Rogdefamiliens faste leverandør i Kristiansund,¹¹⁰ og er registrert i Fiskeridirektoratets liste fra 1944, som godkjent pakker og grossist, både i Bø i Vesterålen og Svolvær, under firmanavnet Haldvan Backer A/S Kristiansund.¹¹¹ Odd Williamsen ved Nordmøre Museum, hevder at klippfisken fra Anna Rogde kan ha blitt eksportert videre med eksportskipet Loennechen, fra Christiansunds Gamle Flaate, men poengterer at det er umulig å følge fisk fra råstoff til eksport,¹¹² dermed svekkes også forståelsen for fartøyets internasjonale kontekst. Men markedet i Spania, nevnes i et



Figur 13: Fiskefjæra og miljøet til arbeiderene på Kjøtta. Foto: Anna Eline Eneberg. Til høyre: En av døtrene til Meyer som var med å frakte fisken til Kristiansund, Berglijot Rogde, fra Wilhelm Rogdes fotoalbum.

privat brev mellom familien og Edward Rognskaug i 1920,¹¹³ og Williamsen kunne bekrefte at Rognskaug var en kjent aktør i Kristiansund i flere generasjoner¹¹⁴ Dette skaper en del nye ubesvarte spørsmål om hvilke relasjoner fartøyet kan hatt med andre aktører med kjøpmenn som var involvert i et globalt marked. Sikker informasjon om Anna Rogdes internasjonale kontekst gjennom kilder, svekker derfor deler av hovedproblemstillingen på grunn av uklarhet og utfordringer i forhold til å spore aktører, eller hvilket eksakt marked fisken kom til. Men hva kan da styrke hovedproblemstillingen?

¹¹⁰ Karlsen, 2000:47

¹¹¹ Fiskeridirektoratets Småskrifter Nr. 2. Liste over godkjente pakkere og grossister i Fersk Fisk pr. 15.april 1944, side 45.

¹¹² Epost fra Odd Williamsen, Nordmøre Museum, 01.03.2017

¹¹³ Privatarkiv til Per Rogde, brev fra *Edward Rognskaug, Commisjons- & Mæglerforretning. Sild, Fisk, Tran En Gros. Kristiansund den 21 Decbr.1920*

¹¹⁴ Epost fra Odd Williamsen, Nordmøre Museum, 01.03.2017

Dersom man ser tilbake på kapittel 2.2, hvordan kulturminneloven § 2, andre avsnitt, definerer kulturmiljøer, er dette områder hvor kulturminner inngår i en større sammenheng eller helhet. Det bygde miljø og fiskearbeidernes områder i en lokal kontekst, blir derfor et sentralt poeng for å styrke oppgavens hovedproblemstilling for å sette verdens eldste seilende skonnert i relasjon til et miljø. Ifølge informant C, strakte Rogdefamiliens fiskerivirksomhet seg over flere områder. Den ene lokaliteten var koppmålsfjæra mellom skonnertens brygge og kai på Kjotta, det andre kan trolig ha inkludert (holmen) Kjøttakalven. Det tredje området var Kjeøy, hvor både Rogdefamilien og Bertheus Nilsen, en sentral forretningsmann for Harstad by, hadde virksomhet i 1930 årene. Spor etter denne virksomheten finnes i form av et steinkar med en t-formet fortøyningsbolt og en i berget på lille Kjeøy satt ned av Statens havnevesen, slik at større båter kunne losse og laste trygt. Informant C, fremhevet hvor viktig fisketørking i datidens samfunn hadde, og at fortøyningsinvesteringen ble utført fra statlig hold, peker nettopp på dette.¹¹⁵ Disse opplysningene støtter opp om problemstilling 1 og 1.1, samt Semple Kerrs verdivurdering om at fartøyet kan vise til forbindelse med lokalsamfunn og industri.¹¹⁶ I tillegg til de lokale geografiske områdene knyttet til fartøyet, er det bygde miljøet et viktig aspekt for å poengtere hvordan kulturminnet Anna Rogde gjennom kml §2 andre avsnitt, kan inngå i en større helhet. Det mest sentrale bygget, er bryggen på Kjotta hvor både arbeidere kunne bo, der fisken ble saltet og oppbevart, og en base for fiskeriforretningene og med sterk tilhørighet med Anna Rogde og andre fartøys virke.



Figur 14: Kapteinbolig, fjøs og brygge. Til høyre: Fiskefjæra og bryggen, et knutepunkt for arbeidere og kulturminnet Anna Rogde. Foto: Anna Eline Eneberg

¹¹⁵ Informant C, epost 06.11.2016

¹¹⁶ Advisory Committee on National Historic Ships, *Conserving historic vessels, understanding historic vessels, volume 3*, National Historic Ships London 2010:76

Bryggen må derfor kunne regnes som en viktig forutsetning for å kunne drive fiskeproduksjon for Anna Rogde og de andre fartøyene. Den andre bygningen er Isak og Anna Margrete Rogdes bolig fra 1880, et ferdighus med materialer fra Namsos fraktet via fartøyet.¹¹⁷ Sveitserstilboligen får på den måten en direkte tilhørighet med fartøyet og Namsos. Bygningen har forbindelser med mange familiemedlemmer fra alle tre generasjoner som arbeidet på fartøyet, som peker på problemstilling 1.1 og punkt 6 i *off ship reseach*, med referanse til kapittel 2.6. Det tredje bygget er sveitserstilboligen som tilhørte Meyer og Anne Rogde fra 1912, der to generasjoner av skippere og døtre som jobbet i familiebedriften vokste opp.



Figur 15: Rogdegården fra 1880, hjemmet til rederen Isak Rogde og hans etterkommere. Til høyre: Familiehuset til Isaks sønn Meyer Rogde bygget 1912. Foto: Anna Eline Eneberg.

Før Isak og Anna Margrete Rogde fikk bygget bolig til seg og sine barn, delte de husly med hustruens foreldre i hennes barndomshjem.¹¹⁸ Huset er Kjøttas eldste bygning som hevdes å være fra 1706 og tilhørte et relativt stort bruk i 1787 med jektenaust, sjå og bu med to svaler.¹¹⁹ Linken mellom fartøyet og denne bygningen er gjennom fartøyets første fase og Anna Margrete, kvinnen som skonnerten senere ble oppkalt etter. Alle disse ulike bygningene, menneskene og objektene som kan settes inn i en kontekst med kanskje verdens eldste seilende skonnert i sammenheng med lokalsamfunnet Kjøtta og områdene som inngikk i fiskeriproduksjonen, en virksomhet sammen med et fartøy som gjennom 100 år har satt sine spor i landskapet. Alle disse sammenhengene og sporene peker tilbake på Kulturminnelovens §1 og §2 som nevnt i kapittel 2.2, om kulturminnelovens formål om å verne om vår kulturarv

¹¹⁷ Karlsen, 2000:35

¹¹⁸ Ibid:32

¹¹⁹ Lysaker, Trygve, *Trondenes bygdebok, gårdshistorie for Trondenes herred med Harstad*, 1978: 559-560.

og identitet, både de unike og varierte kulturminner og kulturmiljøer. Hvordan fartøyet har satt sine spor etter seg og skapt arbeidsplasser, knyttet fartøyet til ulike eiere, skipper og kvinner, er sentralt for å kunne forstå hvor sterk rolle funksjonen til et fartøy spiller. Men når funksjonen opphører, forsvinner helheten også de direkte forbindelsene med menneskene, og bare minner, bygninger og metonomiske relasjoner står igjen. Som det påpekes i kapittel 2.6, spiller også funksjon nøkkelrollen for at et fartøy skal overleve. Så spørsmålet blir, dersom det bygde miljø er det sterkeste argumentet for å styrke problemstillingen, hvorfor står fartøyet alene? På grunn av transformasjonene, endring, oppbrudd i samfunn og mellom nye og gamle eiere.



Figur 3: Barndomshjemmet til Anna Margrete, Kjøttas eldste hus fra 1706. Foto: Anna Eline Eneberg. April 2017.

5.2.3 Fartøyets tredje og fjerde fase. Før, under og etter andre verdenskrig.

Den tredje fasen preges av flere markante skillelinjer og transformasjoner i tiden før andre verdenskrig. Isak Rogde som bragte skonnerten til Nord Norge og som grunnla fiskeriproduksjonen, går bort i 1921, og konen Anna Margrete i 1932. Sønnene deres Meyer og Beyer skiller lag i 1933, og driver hver sin fiskerivirksomhet. Martilla går i opplag og Beyer Rogde kjøper egen motorgaleas, Lykken og involverer seg i fiskemottak i Marinepollen i Svolvær, dette bekrefter også Fiskeridirektoratets liste der Beyer oppført som godkjent pakker både i Svolvær og Kjøtta i Senja.¹²⁰ I denne livsfasen er Anna Rogde en kombinasjon av seil og motorkraft og skifter eier til Meyer Rogde, (Isak Rogdes sønn).¹²¹ Fasen

¹²⁰ Fiskeridirektoratets Småskrifter Nr. 2. *Liste over godkjente pakkere og grossister i Fersk Fisk pr. 15.april 1944*, side: 62,72.

¹²¹ Karlsen, 2000: 59-63

kjennetegnes også av de teknologiske endringer i samfunnet ved en økende motorisering av norske fartøy i 1920 årene. Dette peker tilbake på påstanden til National Historic Ships, om fartøys stadig endringer i takt med ulike formål, med referanse til kapittel 2.6.



Figur 4: Teknologiske endringer i familiebedriften, med motorgaleas "Lykken". Til høyre: Kvinner var også involvert i driften, her på fiskemottaket i Svolvær. Fra Wilhelm Rogdes fotoalbum.

Under andre verdenskrig ble skonnerten tyskkokkupert. og ble satt inn i transport-fart for tyskere, med klær, mat og utstyr. Per Rogde opplevde i følge Karlsen flere farlige og truende situasjoner i forbindelse med Anna Rogde under andre verdenskrig, som da han ble anmeldt og utsatt for avhør på grunn av ulovlig eierskap av en radio ombord. Tyske offiserer og norske kvinner brukte også fartøyet til lystturer, der en av kvinnene på disse turene skulle ha vært medlem av den norske motstandsbevegelsen.¹²² Anna Rogdes funksjon under andre verdenskrig peker derfor tilbake til problemstilling 1.2, om hvilke alternative fortellinger fartøyet kan vise til. Men en enda mer sentral rolle i fartøyets mest sentrale funksjon, og som støtter opp om problemstillingen 1.1, var frakt av evakuerte fra Finnmark og Nord Troms, der grupper på 30-40 mennesker fra Tromsø og Skjervøy ble fraktet i lasterommet på fartøyet under andre verdenskrig,¹²³ Denne tematikken viser til hvilke forbindelser fartøyer har hatt for mennesker i nasjonal sammenheng og i dette tilfellet, for mennesker i en sårbar livssituasjon som flykninger i eget land.

Krigen satt en sluttstrek for klippfisktørking i hjemmiljøet, men det ble fortsatt levert saltfisk til Kristiansund. I fartøyets fjerde fase tar sønnene til Meyer Rogde, Per og Wilhelm over eierskapet, der deres far fremdeles er involvert inntil 1954. I den fjerde fasen endrer fartøyet

¹²² Karlsen, 2000:64-68.

¹²³ Ibid:68-69

formål og funksjon og sikter seg inn mot et nytt marked via Finnmarkskontoret i Harstad. Fartøyet ble satt inn i trelastfart med materialer mellom Trøndelag og Finnmark, som skulle brukes til gjenreisning av de nedbrente områdene etter krigen. Den ble derfor også en av mange viktige aktører i gjenoppbyggingen av Norge. Etter dette oppdraget ble den satt inn i frakt for nybygging av Nord-Norge, der materialene ble hentet fra Steinkjer, Namsos, Hommelvik og Trondheim. Fordi skonnerten var bygget i Namsos og hentet mye trelast i årenes løp, har fartøyet hatt tilknytning til dette stedet.¹²⁴ Dette styrker også påstanden til Semple Kerr om fartøyets sammenheng med andre havner og industri. Gjenreisningen av Finnmark og Nord Norge styrker også punkt 6 i *off ship research*, ved at fartøyets assosiasjon med mennesker, som i dette tilfellet var emigranter som mistet hjemmene sine i disse område, men som også fikk gjenreist bygninger fra materialer fraktet med skonnerten. Det viser også til punkt 4, i *off ship research* til fartøyets bruksområde som trelastskute, med referanse til teorikapittel 2.6.

Anna Rogdes arbeidsliv som frakteskute ble avsluttet da fartøyet ble solgt av Per og Wilhelm Rogde til brødrene Mange og Aage Indahl i 1976, for 50 000 kroner. Sildoljefabrikken som ble opprettet på Kjotta, kan ha vært en mulig årsak til at klippfisktørkingen opphørte, på grunn av industrielt utslipp som la seg som belegg på steinene,¹²⁵ og viser til hvordan industriteknologi kan ha endret fartøyets funksjon. Gjennom hundre år hadde også skonnerten hatt hadde ulike sekvenser av eiere innad i familiebedriften. Dette peker på spørsmål 1 *off ships reseach*, i kapittel 2.6, over hvilke ulike sekvenser av eierskap fartøyet har hatt: Først ved Isak Rogde som eneeier i 1876,¹²⁶ der *Skipsregisteret* fra 1904, viser til at Rogde var involvert i eierskap av fartøyet inntil 1915, da han førte sitt skjøte over til sønnene Meyer, Beyer, Isak, Ludvig Rogde, samtlige i Kjotta og Senja samt Edvard Rognskaug. I 1933 overførte Beyer sin skjøte over til broren Meyer, og siste eierskap er i følge registeret 1950, gjennom et skjøte fra Meyer til sine sønner Wilhelm og Per Rogde.¹²⁷ Gjennom disse årene som familiebedrift, kan det ikke utelukkes at fartøyet kan ha hatt en tilhørighetsverdi for ulike personer i denne familien. Barnebarnet til Isak og Anna Rogde, Wilhelm, hadde lengst farttid

¹²⁴ Karlsen, 2000:71-73

¹²⁵ Informant A, epost den 17.10.2016

¹²⁶ Privatarkivet til Per Rogde, *Skipsdagboken fra 1873-77*. Oppbevart ved Sør Troms Museum.

¹²⁷ Statsarkivet i Tromsø; tilsendt kopi av *skipsregisteret fra 01.09.1904*. Trondenes Sorenskiverembete.

gjennom 49 år ombord og fartøyets siste arbeidsoppdrag var trolig i 1972.¹²⁸ Dette peker til tredje punkt i *off ship reseach*, referert i kapittel 2.6, over forbindelse fartøyet har hatt med spesifikke personer. Gjennom et langt arbeidsliv i 100 år, viser fartøyets fire ulike faser å styrke påstanden til National Historic Ships, at fartøyer kan inngå i en lokal, nasjonal og internasjonal kontekst, samt noe som kan relateres til menneskers liv, til arkiver, eller andre objekter. Alle de fire livsfasene svarer også til problemstillingens underspørsmål 1.1, om hvilke ulike forbindelser eller transformasjoner kan det flytende kulturminnet inngå med mennesker, steder og det bygde miljø. Til sist peker alle de fire livsfasene på Bjarne Rogans aktør-nettverks-teori, at objekter kan ha en karriere og livsløp, som skifter statuser og som beveger seg mot nye formål, med referanse til kapittel 2.4.

5.2.4 Fartøyets femte fase i samfunnsoppdrag og museal virksomhet 1978-2010

Med utgangspunkt i påstanden fra National Historic Ships, at fartøy som inngår i nye formål, kan være svært ulikt opprinnelelige funksjon, med referanse til kapittel 2.6. De nye eierene, Brødrene Indahl, ønsket å bruke fartøyet gjennom Adventistsamfunnets ungdomslag i Oslo for å lære bort sjøvett, seiling. Og i 1978 seiler den fra sitt lokale miljø i Nord-Norge mot nye formål.¹²⁹ Ved Nylands mekaniske verksted i Oslo, ble fartøyet reparert av frivillige og ved endt arbeid, ble den seilt til oppankring utenfor Norsk Sjøfartsmuseum på Bygdøy.¹³⁰ Deretter kom den største endringen i fartøyets livsløp, restaureringen, som ifølge søknad til Riksantikvaren fant sted i 1986.¹³¹ Totalrestaureringen som etterlot kun 20-30 prosent av originalmaterialer, peker på National Historic Ships påstand, i oppgavens kapittel 2.6, der det hevdes at utelukking av forandringer og tilføyelser ikke er av god bevaringspraksis. Bygningskomponenter burde inneholde alle faser av hennes liv, ikke bare hva den originalt

¹²⁸ Karlsen, 2000:74-78

¹²⁹ Søknad til Riksantikvaren RAKV-S-6224-D-Df-0002-0038-0002.pdf, *vedr. utfartstillatelse fra Norge*, Harstad, 16.02.2000

¹³⁰ Karlsen, 2000: 80-87

¹³¹ Søknad til Riksantikvaren RAKV-S-6224-D-Df-0002-0038-0002.pdf, *vedr. utfartstillatelse fra Norge*, Harstad, 16.02.2000

ble bygget som, fordi enkelte epoker kan fortelle om tidligere nøkkelfunksjoner.¹³² Men fordi de nye eierne hadde besluttet å bruke Anna Rogde til operativ bruk, ville det også innebære tap av originalmaterialer som det fremgår i kapittel 2.6. Tap av autentisk bruk og funksjon er også en utfordring som gjelder svært mange fartøy, siden mange ikke kan vise til en kontinuerlig forbindelse med originalt bruksområde. Og noen fremstår mer som rekonstruksjoner og replikaer, enn originaler.¹³³



Figur 18: I slutten av en livsfase, inn mot en ny funksjon. Foto: Riksantikvaren, ukjent årstall.

Fartøyets stigende lån ble etterhvert uhåterlige for nye de eierne og Anna Rogde ble kjøpt tilbake til nye eiere i Harstad i 1990 og forlater Mågerø verft ved Tønsberg den 06. Juni. Ved ankomst i Harstad, ble det holdt folkefest der publikum kunne bidra til å finansiere lånet via adelsbrev. Frivillige i Harstad dannet senere grunnlaget for ”Anna Rogdes venner” og aksjeselskapet ”Stiftelsen Anna Rogde” som overtok eierskapet.¹³⁴ Den 9. Juni 1998 erklærte Riksantikvaren fartøyet som verneverdig.¹³⁵ Dette la også ytterligere bruksrestriksjoner. Som antikvarisk skip over 100 år, ble det påpekt i et brev fra Norsk Sjøfartsmuseum til Stiftelsen Anna Rogde i 1997, at skonnerten ble regnet som svært verdifull i kulturhistorisk

¹³² Advisory Committee on National Historic Ships, *Conserving historic vessels, understanding historic vessels, volume 3*, National Historic Ships London 2010: 76-79

¹³³ Ibid:9

¹³⁴ Riksantikvaren, vedlegg fra Harstad Tidende juni 1999, RAKV-S-6224-D-Df-0002-0038-0002.pdf,

¹³⁵ Riksantikvaren, vedlegg, skonnert ”Anna Rogde”-LFLM-status som verneverdig skip, 9.06.1998, RAKV-S-6224-D-Df-0002-0038-0002.pdf

sammenheng, og dersom det skulle tas ut av landet, ville det omfatte *kulturminneloven* § 23 første ledd, og §1, punkt 2 i *forskrift om forbud mot utførsel av kulturminner*.¹³⁶ Fartøyet ble pålagt strengere krav som følge av status som kulturminne, og gikk fra å være et arbeidsfartøy til et objekt som måtte innrettes etter lovhjemler som Norsk Sjøfartsmuseum henviste til. Da Anna Rogde ble konsolidert med Sør Troms Museums og tatt inn museets offentlige samling i 2010, kan dette også tolkes slik som Bjarne Rogan har påpekt, at når et objekt blir tatt ut av en opprinnelig kontekst og innlemmes i en samling, skjer det en meningstransformasjon.¹³⁷ Hva denne transformasjonen inneholder og som Anna Rogde fortsatt står i per 2017, vil kapittel 5.3 gå nærmere inn på.

5.3 Museenes rolle i bevaring og formidling av historiske fartøyer

(2) Hvordan foregår dagens bevaring og formidling av Anna Rogde som maritim kulturarv i Sør Troms Museum versus Shetland Museum & Archives?

Når jeg nå skal drøfte hvordan de to ulike museumsinstitusjonene bevarer og formidler maritim kulturarv, vil jeg se på hvordan de bevarer, samler og tolker. Sammen med de teoretiske påstandene i innledning 5.1, vil denne delen av oppgaven fra et museologisk perspektiv, fokusere på problemstillingens underspørsmål: Hvordan fortelles historien om Anna Rogde og finnes det potensialer til å fortelle mer? Hvordan påvirker økonomi mulighetene for formidling og bevaring av maritim kulturarv? Hvilke potensielle læringsutbytter kan det finnes mellom de to museene?

5.3.1 Bevaring og formidlingssituasjonen for Anna Rogde

I tiden etter at Anna Rogde og Sør Troms Museum ble konsolidert, er det mange parter som inngår i vedlikehold av skonnerten: Både frivillige, verksteder, fartøyvernsenter, samt innleid konsulent med fagkunnskap om seil og rigging. Annen ekspertise utenfra kan også involvere sveisere og elektrikere, i følge Katie Payne.¹³⁸ Per i dag har ikke skonnerten en egen

¹³⁶ Riksantikvaren, vedlegg, *Anna Rogde-utførselsforbud*. 10.05.1990

¹³⁷ Rogan, Bjarne, 2010:141

¹³⁸ Spørreskjema for komparativ undersøkelse, Sør Troms Museum, informant, Payne, Katie, 2017.

vedlikeholdsplan, selv om dette er etter Riksantikvarens anbefaling til museet. Riksantikvaren har påpekt at fartøy krever kontinuerlig vedlikehold, fordi forfall starter umiddelbart etter de tas i bruk.¹³⁹ Men hvordan skal eiere selv utvikle en slik plan, dersom situasjonen er slik som det nye forslaget til nasjonal verneplan hevder; at kulturminneforvaltningen burde utbedre informasjon til eiere om hvordan bevare fartøy? Kan denne påstanden indikere at informasjonen for bevaring av fartøy ikke er tilstrekkelig?

Gjennom spørreundersøkelsen av Sør Troms Museum, kom det frem at det kontinuerlige vedlikeholdet knyttet seg til utfordringer til å holde oversikt over hvilket arbeid som hadde blitt utført, fordi det meste ble gjort på dugnad. Om vedlikeholdet var blitt gjort på riktig måte, var derfor problematisk å fastslå.¹⁴⁰ Men dersom informasjonen for bevaring av fartøy fra statlig hold, ikke er bra nok for eiere, kan dette i praksis få fatale konsekvenser for antikvariske fartøy gjennom improvisatoriske løsninger. Informasjon fra forvaltningen burde være så tilstrekkelig at eiere av antikvariske fartøy kan utføre bevaringsarbeid på en trygg måte for å bevare historiske fartøy som ressurs for fremtiden. I en internasjonal kontekst som



Figur 19: Anna Rogde i hennes femte livsfase. Foto: Katie Payne, 2008

verdens eldste seilende skonnert, og eneste i sitt slag, har hun en høy sjeldenhetsverdi som burde bevares på en forsvarlig måte, slik at den ikke bare skal overleve noen år til, men også for kommende generasjoner som et operativt kulturminne, med hjemmel i Kulturminnelovens formålsparagraf §1, første og andre avsnitt, referert til teorikapittel 2.2. Og som rådet for National Historic Ships har påpekt i kapittel 2.6, bør alle

reparasjonsmetoder, restaureringer eller rekonstruksjoner være compatible med oppfattelsen av fartøyets historiske verdi.¹⁴¹ Fordi Anna Rogdes eldre materialer er få, bør disse sikres

¹³⁹ Epost til Katie Payne, Sør Troms Museum, fra Erik Smaaland, Riksantikvaren.

¹⁴⁰ Spørreskjema for komparativ undersøkelse, Sør Troms Museum, informant, Payne, Katie, 2017:3

¹⁴¹ Advisory Committee on National Historic Ships, *Conserving historic vessels, understanding historic vessels, volume 3*, National Historic Ships London 2010:9

forsvarlig. De ikke-fysiske aspektene som oppgaven har vist til, kan også bidra til en økt forståelse av fartøyets verdi, gjennom fotografi, arkiv eller relasjoner til personer, fiskeindustri, båtbyggekunst, nøkkelrolle for lokalsamfunn, eller som aktør i gjenreisning av Norge etter andre verdenskrig.

Økonomisk sett, er de årlige kontrollene der Sjøfartsdirektoratet kontrollerer om sikkerhetsutstyret er sertifisert, svært kostbare. Skonnerten Anna Rogde er derfor avhengig av å selge kundeturer for å dekke kostnader til drift og vedlikehold av fartøyet, fordi de ikke blir fullfinansiert av kommune, fylke og stat.¹⁴² Påstanden fra rådet for National Ships om at nøkkelen for overlevelse av et fartøy ligger i funksjon, men at veldig få brukes til det de i utgangspunktet ble bygget for.¹⁴³ Dette er svært treffende for Anna Rogdes vedkommende. Kundeturvirksomheten er et eksempel på at original funksjon og nåtidig bruk er svært kontrastfylt, slik som de eldre skipsdagbøkene kan vise til at opprinnelig funksjon var frakt av sild, stein og hamp.¹⁴⁴

Høsten 2016 fikk museet tilgang på eldre kildemateriale fra Per og Marius Rogde, et arkiv som inneholdt to skipsdagbøker, ulike sertifiseringsdokumenter og regnskap etter fiskeriproduksjon. Tidligere har slike kilder vært begrenset for museet, og Malvin Karlsens bok om Anna Rogde har vært et hjelpemiddel i formidlingssammenheng.¹⁴⁵ Dersom man tar utgangspunkt i Anna Rogde som et flytende kulturminne og en arena for opplevelse av norsk kulturarv, kan man sitere Peter Burkes spørsmål “Who wants whom to remember what, and why? Whose version of the past is recorded and preserved?”¹⁴⁶ I spørreundersøkelsen svarte Sør Troms Museum at ulike historier til fartøy ble formidlet gjennom foredrag, utstillinger og ved besøk av Anna Rogde.¹⁴⁷ Når det gjelder museets utstilling, står det en modellbåt i museets nisje laget av nestsiste skipper, Wilhelm Rogde. Modellen bygget han ut ifra egen hukommelse etter at han og broren Per (fartøyets siste skipper) solgte fartøyet ut av familien i

¹⁴² Spørreskjema for komparativ undersøkelse, Sør Troms Museum, informant, Payne, Katie, 2017: 3,4

¹⁴³ Advisory Committee on National Historic Ships, *Conserving historic vessels, understanding historic vessels, volume 3*, National Historic Ships London 2010:23

¹⁴⁴ Privatarkivet til Rogde, Per, *skipsdagboken fra 1873-77*. Arkivert ved Sør Troms Museum

¹⁴⁵ Muntlig kilde, Payne, Katie, Sør Troms Museum, oktober 2016.

¹⁴⁶ Erll, Astrid, *Memory in Culture*, Palgrave Macmillan memory studies, 2011:43

¹⁴⁷ Spørreskjema for komparativ undersøkelse, Sør Troms Museum, informant, Payne, Katie, 2017:5

1976.¹⁴⁸ Museet har også lydopptak av Per Rogde, samt 1 til 2 nyere arkivmapper.¹⁴⁹

Med referanse til kapittel 2.3, der man tolker museer som profilerte samfunnsaktører; Hvilke fortellende virkemidler og narrative fremstillinger gjøres av Anna Rogde? Undersøkelsen viser til at kvinners historie har blitt formidlet gjennom arrangementet «Museet kommer til byen.» Museet ønsket å kunne være mer tilgjengelig for et publikum og involverte to kunstnere fra Trastad som kreerte fargerike flagg med inspirasjon fra klippfiskhattene som lå inne på Anna Rogdes brygge på Kjøtta. Fiskerinæringen med sild, skrei og klippfisk som ble fraktet til Kristiansund, skapte arbeid til mange i lokalområdene og dette gav særlig kvinnene inntekter.¹⁵⁰ Odd Williamsen fra Nordmøre Museum holdt foredrag og tre klippfiskhatter ble brukt av kunstneren Elisabeth Færøy Lund, som del av hennes ”performance art”. Sitt møte med gjenstandene beskrev hun slik:

”Å få jobbe med dei gamle klippfiskhattane, sette dei inn i notida og gi dei ei ny rolle har vore ein spennande prosess. For det første er det utruleg flotte objekt, som gir meg mange ulike assosiasjoner. Samtidig er dei no museumsgjenstandar som skal bevarast for framtida og må behandlast deretter. Ikkje mange kjenner til kva ein klippfiskhatt er, og ved å sette meg litt inn i historia, var det kjekt å finne ut at store deler av klippfiskproduksjonen har utspring i fylket eg kjem ifra, Møre og Romsdal. Det at fiske har knytta heile befolkninga langs norskekysten saman, samt at vi herifra drog vidare ut i verda, er for meg ein spennande historie, som også gjenspeglar seg i folkelynnet til kystfolket. Eg ser kystfolket som eit ope folk, vane ved å ta imot, og samarbeide med menneske fra andre stader. Noko anna eg beit meg merke i fra historia er at arbeidet med tørkinga av klippfiskane var kjelde til eiga inntekt for kvinnene. Det er spennande å no få muligheten til å skape eit kunstverk der klippfiskhattane blir delaktig i ein installasjon og performance. Dette er med å bringe fortid og notid saman, samt gi klippfiskhattane ei ny rolle i historia.”¹⁵¹ (Elisabeth Færøy Lunds uttalelse fra <http://www.stmu.no/Aktuelt/Index/413>)

Kunstneren er inne på noe grunnleggende, hvordan objektene kan brukes for å illustrere kvinners historie, men også hvordan objektene brukes i en ny rolle. På samme måte som fartøyer kan endre funksjon og transformeres, slik som Rogan har påpekt, kan også disse objektene gå fra å være bruksgjenstander til å bli kunstobjekter i en helt ny setting. På denne måten brukes objektene bevisst for å formidle historien om et vernet fartøy som ikke bare

¹⁴⁸ Karlsen, 2000: 83,107

¹⁴⁹ Muntlig kilde, samtale med ansatte ved Sør-Troms museum, Payne, Katie, Evensen, Børge, oktober 2016.

¹⁵⁰ Spørreskjema for komparativ undersøkelse, Sør Troms Museum, informant, Payne, Katie, 2017:5

¹⁵¹ <http://www.stmu.no/Aktuelt/Index/413> sist besøkt 08.04.2017

tilhører menn, men også kvinner. Rester etter deres historie kan med andre ord gripes og formidles via gjenstander kvinner brukte i sitt arbeid foran et publikum, noe som kan bidra til å generere ny historiebevissthet. Hvordan denne forestillingen ønsker å trekke frem kystfolket og kvinners historie, kan brukes som et eksempel for å peke på Bugge Amundsen og Brennas påstand om hvordan de fortellende virkemidler spiller en viktig rolle på museer.¹⁵²



Figur 20: Fra venstre, trillebår for klippfisk, oppbevart i Rogdegårdens låve. Klippfiskemballasje fra leverandøren Backer, funnet på tjenesteloftet i Isak og Annas opprinnelige bolig. Foto: Anna Eline Eneberg 2017.

Spørsmålet videre blir om det er flere objekt eller kilder som kan skape nye innfallsvinkler til Anna Rogdes historie? På den ene siden kunne enkelte fotografier inngå i forvaltningens databaser som Kulturminnesøk og Askeladden, for bidra til å fylle tomrom om informasjon om vernede fartøy, med referanse til kapittel 2.7 og det nye forslaget for nasjonal verneplan for fartøy, punkt sju. Verdens eldste skonnert, er for eksempel ikke å spore i kulturminnesøk.¹⁵³ Med referanse til samme punkt, for å skape et større delingsrom for publikum om Anna Rogdes historie, kan nettsteder brukes for å tilgjengeliggjøre informasjon til offentligheten, hvor det kanskje kan finnes potensielle koblingsmuligheter fra lokalhistorie-wiki og videre til for eksempel Digitalt Museum.

Gjenstander kan også være med å formidle Anna Rogde på en alternativ måte. En enkel blikkboks fra tjenesteloftet på Kjotta, eller skipsdagbøkene, kan formidle eksterne perspektiv og illustrere global handel mellom et norsk og ukjent spansktalende marked. En klippfisktrillebår kan være med å illustrere klasseskiller mellom kvinnelige arbeidere og rike

¹⁵² Bugge Amundsen, Brenna, 2010: 17

¹⁵³ <https://kulturminnesok.no/search?queryString=Anna%20Rogde&size=20> sist besøkt 12.05.2017

redere i den norske flåte. De kan derfor brukes, ikke bare som enkle gjenstander i seg selv, men samtidig illustrere transnasjonale perspektiver, med referanse til kapittel 2.5.¹⁵⁴

5.3.2 Bevaring og formidling ved Shetland Museum & Archives

Med referanse til kapittel 2.6, er det i prinsippet ikke ulovlig å ødelegge et historisk fartøy av høy verdi i Storbritannia, med unntak av noen få tilfeller. Paradoksalt er britisk reglement mye strengere i forhold til bevaring av skipsvraksområder og prinsipper for ærverdige bygninger, enn når det gjelder konservering av fartøyer.¹⁵⁵ Storbritannia har tusenvis av både historiske og miljøforurensede skipsvrak langs kysten, som reguleres av 4 ulike lover, *Merchant Shipping Act 1995*, *Protection of Wrecks Act 1973*, *Protection of Military Remains Act 1986*, *The Ancient Monuments & Acrean Act 1979*. For de historiske vrakene gjelder *Protection of Wrecks Act 1973*, som forvaltes av ulike nasjonale kulturarvs-organisasjoner underlagt DCMS (Department for Culture, Media and Sports.) Unescos` *Convention on The Protection on Underwater Culture Heritage*, omfatter en 100 årsgrense for skipsvrak.¹⁵⁶ Redningen for historiske fartøy kan derfor være en konsolidering med museer, men dette vil ikke automatisk bety at de vil få tilstrekkelig økonomisk støtte.¹⁵⁷ Med utgangspunkt i problemstilling 2.2, om hvordan økonomi påvirker mulighetene for bevaring og formidling av maritim kulturarv, kan det som følge av en presset økonomisk situasjon for mange britiske museer være krevende å bevare historiske fartøy. Det som preger Shetland Museum & Archives er hvilke båter som blir prioritert til å være på ”innsiden” av museumssamlingen og dermed blir bevart og formidlet, og de som preges av å bli holdt ”utenfor”. Museet har en samling på omtrent 25 båter, der mesteparten av disse er mindre robåter som for det meste oppbevares innendørs som museumsobjekter. Noen er del av museets permanente utstilling, andre oppbevares i egen hall, og enkelte er under reparasjon i eget båtverksted ”The Boat Shed.”¹⁵⁸ Fordi objekter som blir tatt inn i museumssamlinger ofte gjennomgår meningstransformasjoner, og hvorvidt objektene tilhører et autentisk miljø, med referanse til

¹⁵⁴ Lien, Wallem Nielssen, 2016:60-62

¹⁵⁵ Advisory Committee on National Historic Ships, *Conserving historic vessels, understanding historic vessels, volume 3*, National Historic Ships London 2010:27-29

¹⁵⁶ <https://www.gov.uk/guidance/wreck-and-salvage-law> sist besøkt 03.05.2017

¹⁵⁷ Advisory Committee on National Historic Ships, *Conserving historic vessels, understanding historic vessels, volume 3*, National Historic Ships London 2010:27-29

¹⁵⁸ Intervju med Ian Tait, Shetland Museum & Archives, januar 2017.

kapittel 2.4 og 2.3, er ikke alle båtene ved Shetland Museum & Archives plassert inn i fremmede omgivelser, fordi museets innleide båtbyggere arbeiderer i et autentisk miljø med båtene, noe kuratoren ved Shetland Museum & Archives mener er positivt for publikum:

” the boatbuilding shed is a place where people come into the museum and (...), sometimes there are men (...) repairing boats, (...) they can (...) talk to them, so it is a good experience for a visitor. And the environment looks like a workshop, you see tools, hammers, saws, nails, (...) there is new timber and old timber, and I think it looks good (...) and doesn't look like boat in storage.”¹⁵⁹

Dette viser hvordan verkstedet er med å skape et autentisk miljø og en møteplass mellom båtbyggere og publikum. For båtene som ligger på utsiden av museet er motorbåten Pilot Us, passasjerbåt i sommersesongen¹⁶⁰, men for to av de større fartøyene som også ligger utendørs, Nill Desperandum og Brenda, er situasjonen en annen i følge Tait:

“I start with the Nill Desperandum, that is (...) really just laying there. And I suppose visitors come to the museum and they see (...) the Hay's Dock, and it just looks like an old boat sitting in the Dock, and I think it is there just purely for decoration. (...) Now again, like Brenda, there has been no work on this boat, there is no money to do any work. So, what has been done, we moved the deck equipment to make it safe, because the boat is outdoors.”¹⁶¹



Figur 21: Nill Desperandum til forfall. Til høyre, Brenda fra den Britiske Marinen, brukt under første verdenskrig. Foto: Anna Eline Eneberg, januar 2017.

¹⁵⁹ Intervju med Ian Tait, Shetland Museum & Archives, januar 2017:6

¹⁶⁰ Ibid:6

¹⁶¹ Ibid:5-6

Brenda som er et krigsfartøy fra 1910 som kom til Shetland på 1930-tallet, og senere ble passasjerbåt frem til 1970-tallet, har ikke blitt vedlikeholdt siden 1990-tallet. Sitatet peker på problemstilling 2.2, og viser til hvordan bevaring og formidling preges av manglende midler. Eksemplet Brenda, faller derfor også ut av formidlingsammenhenger, som sitatet nedenfor viser til:

”Brenda, there is nothing about Brenda at all (...) because she is not at the museum, (...) and we do not advertise her. We try to make it...not secret, it’s not the correct word, but, not well known (...) Brenda is outside that building, behind that security fence, so it can be seen by the public anyway (...) but if as you see, it looks like an old boat and we don’t have any information on it outside, because I think it wouldn’t look very good. (...) because we have information saying: This is Brenda, she is from World War 1, from the Royal Navy, and tell the story about it, but that I think, it would mean that the public would say to us: When are you going to do something with this boat? So, I think that means that you are making more visible something that we want to be invisible, because we don’t have money to do anything with it for now”¹⁶²

Selv om båten hevdes å ha en interessant historie, ønskes det ikke oppmerksomhet av henne, på grunn av beliggenhet og forfall. Men dette kan også peke på manglende juridiske retningslinjer for historiske fartøyer i britisk sammenheng. Hadde de vært skipsvrak, ville situasjonen kanskje vært en annen? Både Brenda og Nill Desperandum viser seg som eksempler på den kritiske økonomiske situasjonen som mange briske fartøyer og museer rammes av, slik som rådet for National Historic Ships har påpekt, med referanse til kapittel 2.6. Men de viser også til transformasjoner ved de ulike funksjonsendringer de har hatt, og hvordan Brendas rolle under første verdenskrig havner i skyggen av prioriteringene av de mindre robåtene, som får være på innsiden av samlingen. Derfor skapes det skillelinjer mellom de som er på utsiden og innsiden for bevaring og formidling.

5.4 Hvordan formidler museene sin maritime kulturarv?

I følge Lium og Wallem Nielssen ønsket Bergens sjøfartsmuseum å bryte med sin gamle, autoritære historie fra 1960-utstillingen, med sitt nye konsept hvor besøkende kunne knytte seg identitet til institusjon gjennom prosjektet ”mitt museum,” ved å ta med egne personlige (maritime) objekter. Dette kan betraktes som form for ideologi som ønsker å demokratisere

¹⁶² Ibid:5-6

museet slik at publikum kan ta del og føle seg hjemme.¹⁶³ Slike likhetstrekk ble gjenkjent i Shetland Museum & Archives' midlertidige fotoutstilling som inneholdt bilder som lokale fiskere hadde utstilt, ved Shetland Museum & Archives.¹⁶⁴ Spørreundersøkelsen ved Sør Troms Museum kunne ikke vise til samme demokratseringsideologi i forhold til maritime objekter, men prosjektet "Hatter ved havet" trekkes frem i undersøkelsen som noe unikt ved akkurat deres museum. Prosjektet inkluderte kunstnere fra *Outsider Art* (kunstnere som har havnet på utsiden av samfunnet) som sammen med deres kunstverk med utgangspunkt i klippfiskhattene og en performance- art forestillingen av Elisabeth Ferøy Lund, som symboliserte kvinners arbeid.¹⁶⁵ På denne måten ble objektene brukt til et formål for å fremme og representere to ulike grupper, kunstnere på utsiden av samfunnet, og kvinner i arbeid, objektene fikk derfor også et nytt lag med betydning i møte mellom gammel og ny tid gjennom prosjektet. Hattene er også et eksempel på Rogans påstand om tingenes livsløp og karriere, at objekter alltid er underveis, at de endrer kontekst og blir til noe annet.¹⁶⁶ Prosjektet kan også brukes for å styrke Certeaus teori om forholdet mellom sted, rom og fortelling som et organisert fenomen.¹⁶⁷ Kunstnerens performance gjennom organisering og fremvisning av hattene ble fortellende virkemidler foran et publikum. Shetland Museum & Archives ønsker gjennom sin formidling av maritim kulturarv å ha balanserte utstillinger som kan representere alle ulike epoker innen deres maritime historie. Hvordan spiller det narrative seg ut her? Selve fortellingen er et viktig element i deres museumsideologi og de ulike epokene som Ian Tait mener er viktig for å skape en helhetlig lokalhistorie:

"When we (...) create museums-displays, (...) we think about the story (...) what is the history of Shetland? What happened in our marine history? So, we think there is a time when people use local technology for fishing for home. Then local landowners developed a commercial fishery, but using local boats (...) then later people developed a deep-sea fishing for cod at Faroe and Iceland, and it is a decked-boat-fishery, and the technology is not from Shetland. Then motorized fishing for white fish, then in parallel we have herring fishing, first from Netherlands, and then Shetland dock herring fishing technology, so all this is part of our fishing history."¹⁶⁸

¹⁶³ Lien, Wallem Nielssen, 2016:63-64

¹⁶⁴ Intervju med Ian Tait, januar 2017, Shetland Museum & Archives: 34

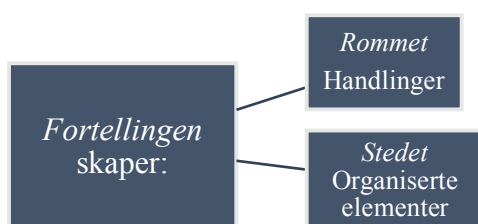
¹⁶⁵ Payne, Katie, *Spørreskjema for komparativ undersøkelse*, Sør Troms Museum, 2017:6

¹⁶⁶ Rogan, Bjarne, 2010:261

¹⁶⁷ Amundsen Bugge, 2010: 111-112

¹⁶⁸ Intervju med Ian Tait, Shetland Museum & Archives, januar 2017:21

Hvordan objektene og utstillingen er utformet, spiller også en viktig rolle, i følge Tait. Museet ønsker ikke å være et ”bok-på-vegg-museum,” men ønsker å bruke mange forskjellige objekter for å illustrere flere sider ved Shetlands maritime historie, slik at de besøkende kan betrakte utstillingen som et magasin, og selv velge hvilken epoke de vil fordype seg i eller finner interessant. Objektene som ble valgt ut for å illustrere fortellingen er for det meste ordinære gjenstander og ikke nødvendigvis valgt ut på grunn av visuell attraktivitet.¹⁶⁹ Dette styrker påstanden om at museet skaper sine egne fortellinger gjennom organisering av elementer som besøkende møter på *stedet* i Certaus betydning.¹⁷⁰



Figur 22: En illustrasjon over hvordan fortellingen kan skape sted og rom. (Anna Eline Eneberg, 2017)

5.4.1 Hvilke likheter og ulikheter preger museene og forskningsobjektene?

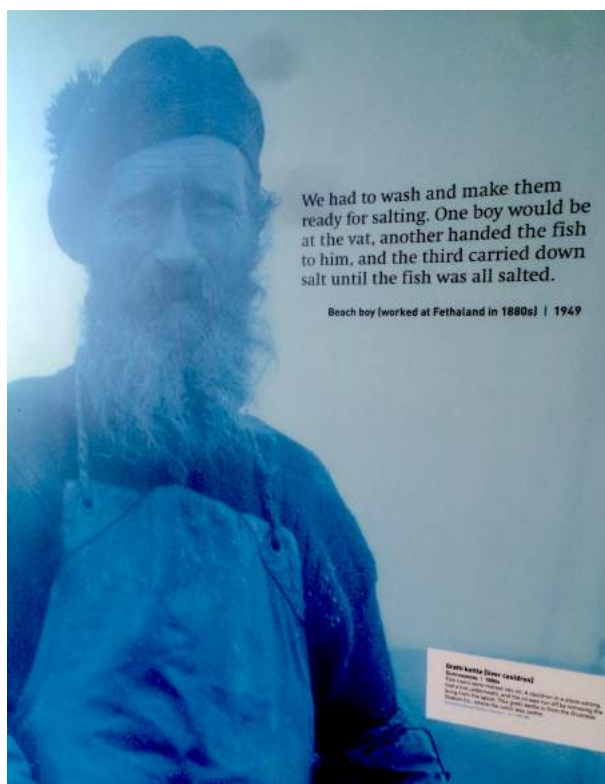
På et generelt grunnlag er museers samlinger ulike, men det som preger de to ulike institusjonene i denne undersøkelsen, er hvor stor andel av utstillingene som preges av det maritime eller ikke. Shetland Museum and Archives tenderer til å ha flere avdelinger i utstillingene over tematikken og et mer omfattende arkiv, der det blant annet i følge Ian Tait finnes mye dokumentasjon i museets arkiv etter klippfiskproduksjon i nærrområder.¹⁷¹ Klippfiskproduksjonen i forbindelse med Anna Rogde, er ikke representert i Sør Troms Museums utstillinger, men gjennom kunstprosjektet ”Hatter ved Havet”. Begge museene har klippfiskrelatert historie til felles, men forskjellen ligger i kjønnsfordelingen av arbeidet, ved at i Shetland var bearbeidingen av klippfisken menns oppgaver, og sløyving av sild var kvinnenes ansvarsområde.

¹⁶⁹ Ibid:21-22

¹⁷⁰ Amundsen Bugge, 2010:111-112

¹⁷¹ Intervju med Ian Tait, Shetland Museum & Archives, januar 2017:23

I norsk sammenheng, som kildene analysen har vist til, var kvinner også deltakende i arbeidet med klippfisk og sild. Nord-Norsk semantikk er tatt i forhold til det informant A kunne meddele fra da han jobbet i ”feskefjæra” for Anna Rogde på Kjøtta som barn. Informanten kunne meddele at arbeiderne var en blandet arbeidsgjeng med begge kjønn, ungdommer og noen eldre. Informanten kom også med detaljerte beskrivelser av arbeidet og teknikker de brukte, og kan gi et bilde av samarbeidet mellom de ulike menneskene. Skildringen hans



Figur 23: Fra Shetland Museum & Archives permanente utstilling, forteller hvordan arbeidet med klippfiskeren foregikk mellom menn. Foto: Anna Eline Eneberg

begynner med at skonnerten kommer til Kjøtta med saltet skrei fra Lofoten. Ved ”Rogdebrygga” står vaskerne klare med dorriene, I fjæra har de bord med skarpe flekkekniver og er klare med ”sjyvotter.” Mesteparten av saltet vaskes, og den sorte bukhinnen i fisken tas bort. To unge, muskuløse menn med bårer bærer og tipper over flomålet, klar for å legge ut, avhengig av vær og vind. Arbeidet i ”feskefjæra” handlet om å berge fisken i takt med flo og fjære, snu fisken, ”skjære blodrann” og stable fisken dersom været skulle endre seg, og fisken skulle ligge helt til den ble godkjent som tørr. For å få kontakt med fiskearbeiderne ble det heist et hvitt flagg tidlig om morgenen på bryggetaket, dette var synonymt med at været var passende for å jobbe i ”feskefjæra.”¹⁷²

Ulik bevaringspraksis er noe som skiller museene, selv om Shetland Museum & Archives også er drevet av frivillighet, har museet egne utdannede båtbyggere som jobber direkte på museet, i kontrast til Sør Troms Museum, der Anna Rogde ligger ved egen havn i utkanten av sentrum, hvor mesteparten av arbeidet utføres av frivilliges innsats. Men Shetland Museum & Archives har heller ikke et operativt fartøy i størrelse med Anna Rogde som krever egen havn, og har derfor mulighet for å ha båter innendørs.

¹⁷² Informant A, epost den 16.10.2016

I forhold til de andre forskningsobjektene utenfor Shetland Museum& Archives, som Swan og Reaper, kunne begge disse fartøyene vise til visse likheter med Anna Rogde. Swans` funksjon som sildefartøy kunne knyttes til mennesker og kjønnsfordelte arbeidsoppgaver. Før Swan gjennomgikk en ekstrem restaurering fantes det et eget lasterom for fisken, og hvor det hardeste arbeidet ble utført ombord,¹⁷³ som deleier av Swan, Brian Wishart kan påpeke:

The cargo-room for the fish, is restored as a saloon. There was a "Bushrope" there, a very hard job. The youngest person used to work there, tighten the ropes, 8 persons used to work onboard. The women worked with the herring. They moved along for new jobs, they started in Shetland and ended in the middle of England. They were called "gutters", that came from the word "gutter" (...) Women packed the herring in barrels, that then went to Portugal/Spain.¹⁷⁴

I dag er lasterommet omgjort til salong fordi fartøyet har fått en annen funksjon, noe som også har gitt dette fartøyet flere meningstransformasjoner, et fellestrekk Swan deler med Anna Rogdes. Da Swan ble restaurert, måtte det fjernes store deler originalmateriale på grunn av regelverk knyttet til sikkerhet. Dette kan ha likhetstrekk til ekstremrestaureringen i 1986, i Anna Rogdes femte livsfase. Begge fartøyene har også fellestrekk som salg av kundeturer, bevaring gjennom frivillighet og stiftelsesordninger. Men også en vanskeligstilt økonomisk situasjon der Swan er per 2017 ble berørt av en vanskelig bevaringssituasjon på grunn av de stadige nedskjæringer i Shetland Charity Trust, som er med på å finansiere fartøyet.¹⁷⁵ Dette peker også tilbake problemstilling 2.2. og styrker påstanden fra National Historic Ships, om Storbritannias begrensede økonomi som rammer antikvariske fartøy.

The Reaper, deler også likhetstrekk med Anna Rogde, der det kan være problematisk å vite om vedlikeholdsarbeidet følger museets egne retningslinjer for bevaring av fartøy. Men det som skiller disse to fartøyene, er at The Reaper nylig har utviklet egen bevaringsplan, i motsetning til Anna Rogde som mangler dette. Fartøyet får noe midler fra museet, men mesteparten kommer fra frivilliges innsats. For et større bevaringsprosjekt har Reaper mottatt

¹⁷³ Feltnotat og muntlig kilde, Brian Wishart, på Swan, Scalloway, Shetland, 26.01.2017

¹⁷⁴ Ibid

¹⁷⁵ Ibid.

midler fra *The Recognized Collections Fund*, fordi deres museumssamling har status som nasjonal verdi og kan prioriteres tilgang på disse midlene.¹⁷⁶

5.4.2 Hvilke læringsutbytter kan museene ha?

Med et utgangspunkt i problemstilling 2.4 og ut i fra et museologisk perspektiv (med referanse til kapittel 2.3.) som Bugge Amundsen og Brenna har påpekt, at museer er ansvarlige samfunnsaktører for bevaring og fortolkning av ulike kilder til kunnskap, har denne studien kommet frem til at en utvekslingsordning mellom museene kan bidra til å styrke institusjonene. Gjennom å dele sine erfaringer i forhold til bevaring og formidling av maritim kulturarv, kan eksempelvis det ene museet som har en original måte å arrangere sin maritime utstilling på, inspirere det andre museet til å skape en fortellerstemme på sitt maritime felt. Motsatt kan museet som formidlet kvinners historie gjennom klippfiskhattene, gi ideer til det andre museet for å representere kvinners arbeid i fiskerinæringen. Dersom de to ulike museene får muligheten til å reflektere sammen, kan dette gi grobunn for å løse mer problematiske aspekt innen bevaring og formidling av fartøyer og maritim kulturarv. De økonomiske utfordringer som begge museene hevder de har knyttet til fartøy, kan også være en del av en slik utveksling og diskusjon. Da jeg spurte om lignede museumsinstitusjoner i Norge kunne lære noe fra Shetland Museums & Archives, var dette kanskje ikke det kuratoren kunne forestille seg umiddelbart: “Now would it be the first time in history Norway ever learned something from Shetland? I don’t know if we can teach you anything much” Men senere i intervjuet påpekte Ian Tait, at Norge var et unikt eksempel på et land som ivaretar sin egen kulturarv på en god måte:

“I don’t think Shetland is unusual, I don’t think Britain is unusual, I think Norway is unusual, because it is a better quality of care you have for cultural life. (...) now maybe there are many economically reasons for this, but I presume in the main, its because Norwegian economy is strong.”¹⁷⁷

Men dersom Norges økonomi i fremtiden skulle bli presset eller utkonkurrert av internasjonal handel som koreansk eller kinesisk shippingindustri, eller at oljenæringen opphørte og en

¹⁷⁶ Epost, spørreundersøkelse av The Reaper, ved Scottish Fishery Museum, St. Ayles, Harbourhead, Linda Fitzpatrick, 08.03.2017.

¹⁷⁷ Intervju med Ian Tait, Shetland Museum & Archives, januar 2017:28-29

voldsom folkevekst skulle legge press på ressursene, kunne Norge lære av Shetland på denne måten ifølge Tait:

“you could learn from the problem we are having, where we have to always, always, think about: How does it pay? (...) Because there are many things that will be good to do, because it is (...) historically authentic. (...) If you spend money, and preserve something, it's a disaster if it is no way to look after it, later. You know you can repair a boat or a building, but if there are not enough visitors coming in to help pay, it's a problem.”¹⁷⁸

Neste problem kuratoren påpeker, er at dersom inntektene til et museum baserer seg på statlige eller offentlige midler, og det brått gjøres nedskjæringer, bør det finnes flere inntektsmuligheter, slik at man ikke brått havner i en vanskelig økonomisk klemme:

“A phrase in Britain is “putting all your eggs in one basket”, it means that if you drop that basket, you dropped all the eggs, you have nothing left to eat. Well if all your eggs are in one basket and your money comes from the State, it is a big problem, because if the State or the taxpayers say: We haven't got enough money, we are going to cut your money by 40% or by 50%, because we need this money for more schools or more hospitals, (...) cultural services that are not so important as hospitals and schools...then it is a problem. So, then it has to be more ability for a historic ship, or historic building organization to make money more than one way.”¹⁷⁹

Tait hevdet også at Norge kan lære av Shetland ved å tenke mer kreativt dersom det ikke finnes statlige midler, slik som Shetlands situasjon er preget av. Videre påpeker Tait at museer som blir finansiert av staten bør være mest mulig selvhjulpne i et langsiktig perspektiv og hele tiden involvere seg i flere ulike prosjekter slik at man unngår å havne i en enda mer vanskeligstilt økonomisk situasjon:

“if not all your eggs are in that basket, you have to have other bags with one or two eggs in many. Now, it can be a bad thing because all the time we got to be keep thinking all the time, but it is a good thing too, because it means that we can't be lazy, you got to keep thinking all the time (...) looking at the Swan as an example, (...) a lot of their eggs was from the basket from an organization called Shetland Charity Trust. (...) in British economy, these past five-six-seven years, so much money has to be cut from things, (...) and suddenly they're in a big problem, so they will now be forced to think new things, and who knows what they will have to do?”¹⁸⁰

¹⁷⁸ Intervju med Ian Tait, Shetland Museum & Archives, januar 2017: 29

¹⁷⁹ Ibid: 29-30

¹⁸⁰ Ibid: 30-31

Selv om Shetland Museum & Archives hører til Skottland, og skiller seg fra det rike oljesamfunnet Norge, viser studiet at Shetland Museum & Archives har evnet å formidle sin maritime historie på en langt mer omfattende måte, til tross for en dårligstilt økonomisk situasjon. Dette kan være til inspirasjon for norske museer som sliter med å formidle ”sin norske sjømann” anno 2017. Som Wallem Nielsen stilte spørsmålsteget ved: Hva er det som vekker interesse i de maritime utstillingene? Ved å vise til flere sider ved maritim kulturarv som kan treffe allmennheten, ved å trekke inn hverdagsliv eller samhold mellom mennesker, kan det åpne muligheter for større tolkninger og sammenhenger der skipet formidles som møteplass, arbeidsplass, produksjonsenhet eller som et ledd i flere forbindelser både i nasjonal og internasjonal kontekst. Ved å trekke frem flere sider kan man skape en avstand til



Figur 24: Bildet er fra glassmonter i museets andre etasje og illustrerer bruk av mange objekter i sin formidling. Foto: Anna Eline Eneberg, januar 2017.

enveistolkninger av fartøy, og dermed unngå at fartøyer eller andre maritime objekter forblir intetsigende og tause. Desto flere forbindelser et fartøy kan inngå i, desto mer øker sjansene for å oppnå en større historiebevissthet. Som Lium og Wallem Nielsen har referert til Lefflers påstand om at det maritime har potensialet til å formidle både nasjonale og internasjonale historier som igjen kan skape grobunn for en ny historiebevissthet, gjennom et transnasjonalt perspektiv.

Kapittel 6: Refleksjon og konklusjon

Problemstilling 1

Hvilke lokale, nasjonale og internasjonale sammenhenger kan fartøyet Anna Rogde som kulturarvsbærer inngå i?

Det mest essensielle denne undersøkelsen kan konkludere med er at verdens eldste seilende skonnert, Anna Rogde, som et kulturminne har potensialet inngå sammen med andre bygninger i et helhetlig maritimt kulturmiljø, med utgangspunkt i kulturminnelovens paragraf § 2, fjerde avsnitt, og dermed svekke grunnlaget for dagens praksis der fartøy utelukkes fra dagens kulturmiljø. Og hvorfor ble akkurat Anna Rogde brukt til å illustrere dette? For det første fordi hun er det eneste i sitt slag i internasjonal sammenheng, og som kulturminne står i en sårbar situasjon på grunn av økonomi og store mangler innen statlig forvaltning av antikvariske fartøy. Som oppgaven har vist til i punkt 2, i det nye forslaget til nasjonal verneplan for fartøy: Etterlyses det flere bedre fungerende maritime kulturmiljø og etablering av flere helhetlige maritime miljøer. Samt punkt 7, som etterlyser formidling av sammenhengene kulturminner står i. En alternativ fortelling til Anna Rogde kan innebære en formidling av hennes hjemhavn og det bygde miljøet på Kjøtta, sammen med ulike fotografier eller arkivkilder. Disse kildene kan også inngå som dokumentasjon i planlegging av bevaringsarbeid for Anna Rogde, samt fylle tomrom etter dokumentasjon av vernede fartøy, i databaser som Kulturminnesøk og Askeladden, som punkt 7 etterlyste.

Anna Rogde i en lokal kontekst, viste seg å være mest sentral for fartøyet på flere områder. Det ene aspektet er linken mellom fartøyet og mennesker i lokalområdet, først med lokale arbeidere, deriblant kvinner. Døtre av Rogdefamilien deltok også i dette arbeidet, og var også i fraktefart til Kristiansund. Fartøyet i lokal kontekst hadde en relasjon til ulike eiere i tre generasjoner, der Wilhelm Rogde hadde lengst tilknytning over 49 år. Til sist det bygde miljø og områder som kan inngå i forbindelser med fartøyet, bygningene som opprinnelig var Anna Margrete Rogdes barndomshjem fra 1706, hovedbygningen, fjøs og brygge fra 1880 til Isak Rogde og Meyer Rogdes bolig i sveitserstil fra 1912. Områdene strakte seg trolig over tre øyer i nærområdene, i tillegg til et fiskebruk i Svolvær som kan relateres til familien.



Figur 25: Wilhelm Rogde lager modellbåten av Anna Rogde, utstilt på Sør Troms Museum. Bildet er fra starten av 80-tallet. Avfotografert hos Arild Andreassen og Mona Pettersen. Foto: Anna Eline Eneberg 2017.

Fartøyet i en nasjonal kontekst, kan hevdes å ha hatt en funksjon som fraktesfartøy av emigranter fra Finnmark og Troms under andre verdenskrig. Etter krigen fraktet fartøyet byggematerialer for de som hadde mistet hjemmene sine i Finnmark. Anna Rogde kan derfor anees som en av mange aktører som var med å bygge opp et krigsherjet land. Men denne konteksten er også preget av mange ubesvarte spørsmål, om hvilke oppdrag fartøyet ble satt inn i som tyskkokkupert og hvor kritisk enkelte situasjoner ombord på fartøyet kunne ha vært.

Den internasjonale konteksten kunne spores gjennom fartøyets første livsfase gjennom skipsdesign, skipsdagbøkene og sertifikater fra Russland og England. Hovedfunksjonen var handelsoppdrag mellom Sverige, Skottland og Østersjøen, men undersøkelsen viste også indikasjoner på forbindelser med Spania, gjennom Rogdefamiliens kontakter Edvard Rognskaug og Halvdan Backer i Kristiansund, som ble mellomleddet til det internasjonale klippfiskmarkedet. På grunn av arkivkilder som har gått tapt, er også dessverre den internasjonale konteksten preget av flere spørsmål enn svar. Men alle disse tre ulike kontekstene svarer til hovedproblemstillingen og problemstilling 1.1, samt de fire punktene i *off ship research*, samt assosiative vernekriterier av James Semple Kerr.

Undersøkelsen har også vist til mange ulike forbindelser som kan være med å skape en alternativ fortelling om Anna Rogde, hvordan hun har manøvrert seg mellom kontekster i fem ulike livsfaser, ikke bare som et flyttbart, flytende objekt, men ved ulike oppbrudd med steder

og mennesker som har hatt tilhørighet med den. Hun har derfor ikke bare én fortelling, men mange forskjellige der livsfasene i de ulike lokale, nasjonale eller internasjonale sammenhenger og oppdrag viser til kontrastfylte fortellinger som spenner fra båtbyggekunst med opphav i Boston til kjønnsstatistikk. Hun passer kanskje ikke inn i fortellingen til Trondenes Historiske Senter, basert på viking og middelalderhistorie, med en skipskonstruksjon inspirert av båtbyggekunst fra Boston i USA og kan derfor på den måten ansees som et fremmed element i fortellingen som omgir Sør Troms Museum: Trondenes middelalderkirke, vikinghistorie, årestuer eller arkeologiske gjenstander. Men det er visse andre fellesnevner med museet som springer ut ifra en lokal kontekst, det er Anna Rogdes forbindelse med fiskerinæringen knyttet til opprettelsen av Harstad by og sentrale foregangsskikkelser som B. J. Nielsen. Men igjen er det viktig å påpeke at hun på noen måter opprinnelig er et fremmed objekt i et lokalt perspektiv, som i overført betydning kan hevdes å være en 149 år gammel ”godt integrert innvandrer” på 92 fot. Som et ruvende fartøy og blant Norges femte største historiske fartøy, passer hun kanskje ikke umiddelbart inn i en kontekst med tradisjonelle nordlandsbåter med råsegl og jukse på Lofotfiske? Men fordi både mannskapet på Anna, Egeria og Martilla var deltakende i lignede fiskeoppdrag, kan man konkludere med at også Anna Rogde tilhører en slik kontekst.

Fordi skonnerten og alle de ulike eierne og funksjoner har skapt lag på lag med historier, har fartøyet også fått et rikt meningsinnhold. På grunn av alle disse historiske lagene kunne fartøyet ha passet like godt inn i Bergen, Namsos, Kristiansund som på øya Kjøtta. Fordi fartøyet har hatt et variert rolleregister fra 1868 til 2017, er hun kanskje som en ”kameleon” å regne? Et fartøy som har blitt endret og tilpasset etter ulike oppdrag hun ble satt i. Hun rommer også en problematisk historie, med en viss uklarhet i forhold til hvordan man skal tolke rollene i nasjonal og internasjonal kontekst under andre verdenskrig som tyskokkupert, og hvordan forholdene for mannskap kunne ha vært da hun gikk i østersjøfart der en av matrosene dør av kolera. Dette er sider ved historien som kan danne grunnlag for videre forskning, ikke bare for Anna Rogde men for andre fartøyer som var i lignende oppdrag. Det flytende kulturminnet inngår også i en metonomisk relasjons-forbindelse med andre fartøyer, steder og det bygde miljø. Anna Rogde inngår også i en metaforisk representasjon fordi hun er satt inn i en virksomhet og miljø som skiller seg fra original funksjon. Undersøkelsen styrker derfor Rogdes påstand om objektens ulike transformasjoner samt påstandene fra National Historic Ships om fartøy som funksjonelle objekt som endrer seg i takt med teknologi, samt at fartøy kan ha forbindelser til arkiver, som denne undersøkelsen også kan

konkludere med at kildene kan brukes til å fortelle historien om Anna Rogde gjennom arkivformidling, enten ved eldre fotografier, informasjon knyttet til kvinners hverdagsliv eller enkelte utdrag fra farefulle ferder fra skipsdagbøkene.

Problemstilling 2

Hvordan foregår dagens bevaring og formidling av Anna Rogde på Sør Troms museum versus maritim kulturarv i Skottland ved Shetland Museum & Archives?

Museene synes å ha en del til fellestrekk ved maritim tilknytning gjennom museenes beliggenhet ved havet. Begge museene dekker over mange områder som spenner fra arkeologi til maritim kulturarv der det norrøne og viking-tematikk preger museene sterkt, men de maritime representasjonene skiller seg gjennom utstillingene. Shetland Museum & Archives fremstår som et museum der lokalsamfunnets hverdagslige maritime historie er mer integrert og representert i deres utstillinger og arrangementer. Men Sør Troms Museums har valgt å trekke frem og formidle kvinner som del av maritim kulturarv.

Undersøkelsen kan også brukes som grunnlag for å få en økt forståelse av de ulike felt et fartøy kan berøre. Som figuren viser, kan et historisk fartøy vise til flere aspekter innen bevaring og formidling. På den ene siden kan formidlingsaspekter rette seg mot arkiv og kulturhistorie, funksjon og kontekst, økonomi, det bygde miljø, frivillighet, kjønnsperspektiv, museologi og narrativer, samling, transformasjon.



Figur 5: En oppsummering over hvilke områder fartøy fra denne undersøkelsen kan berøre. (Anna Eline Eneberg, 2017)

Bevaring kan handle om ulike sider ved økonomi og frivillighet. Men paradoksalt kan også en dårligstilt økonomi påvirke formidlingspotensialet, ved utelukkning og neglisjering av enkelte båter i samlinger, eller at bevaringen har narrative trekk i form av ekstreme restaureringer.

Hvordan fartøyer påvirkes av museenes knappe ressurser så ut til å være felles for begge museene, der forholdene på Shetland preges av færre muligheter for å søke om statlige midler, og tvinges derfor også til å være mer selvhjulpne og strategiske for å skape et økonomisk grunnlag. Museene synes å skille seg når det gjelder tematikk og fokus på fortellinger. Shetland har fokus på vikinger, men gjennom utstillingene er det mer maritimt orientert enn Trondenes Historiske Senter. Økonomi preger mulighetene for formidling og forvaltning av maritim kulturarv på en slik måte at ved Shetland Museum & Archives ikke bare hindrer mulighetene for bevaring, men det kan også føre til løsninger som strider mot fartøyets naturlige funksjon, å være flytende, slik som Brenda. Når et fartøy tas på land, skjer et opphør av autentisk funksjonalitet og det blir et musealt objekt fordi museet ønsker å spare mest mulig penger. Om dette er en ideell løsning for fartøyer er uklart, på den ene siden kan mange fartøy berges, men på en annen side kan de fort bli til intetsigende, tause objekt til oppbevaring eller øye-skue i utstillinger. Vern gjennom bruk bør ansees som en ideell metode for fartøyets fremtid, men dette innebærer også tap av originalmaterialer og kostnader. Ved bevaring innendørs uten bruk kan originale deler sikres, og det blir derfor en vurderingssak om man skal bevare noe for autentisk funksjonalitet og bruk, eller for originalmaterialenes skyld. Uansett hvilken metode som velges, vil det føre til tap av autentisitet i den ene eller andre retningen. Men selv om fartøy har mistet funksjon vil det dermed ikke bety at de har mistet betydning. Som Anna Rogde har illustrert, vil det fortsatt eksistere metonomiske relasjoner og metaforiske representasjoner: Helheten er der, og den kan formidles.

Undersøkelsen kan derfor også konkludere med at planlegging og kartlegging av fartøyets særegenheter kan spille en viktig rolle for fremtidig bevaring av fartøy. Museer som preges av like utfordringer, kan gjennom en utvekslingsordning lære av hverandres arbeid eller la seg inspirere av hverandres fortellerteknikker om maritim kulturarv.

Hvilke nye fortellinger som vil bli fortalt om kulturarvsbæreren Anna Rogde, av de som velger å bevare og formilde henne, er uvisst, men her avslutter jeg min fortelling.

Dagbok, förd å Kennet Anna

Tim- me.	Knop.	10.de- delar.	Stäfvad kurs.	Af- drift.	Behällen kurs.	Distans.	Vind.	Baro- meter.	Ther- mome- ter.
			<i>De fra Tugle</i>						
1	3		<i>For tusind elst siden eller Men</i>						
2	7		<i>der engang en Stenge som beede e</i>						
3	8		<i>grye paa et Bjerget. En vilde</i>						
4	6		<i>paa fæst og drog ud fra Ste</i>						
5			<i>med alle Dsine Gøge og Nør</i>						
6			<i>Bjerget dit i Høj og regne</i>						
7			<i>deres Bliet og da Stengen re</i>						
			<i>den fæst raakte den der</i>						

Figur 27: Eventyr fra Skipsdagboken 1873-1877. Foto: Anna Eline Eneberg, 2016.

Referanser, kilder og vedlegg

Litteratur

Andrews, Molly, Sclater, Shelly Day, Squire, Corinne, and Treacher Amal, *The Uses of Narrative, Explorations in Sociology, Psychology and Cultural Studies*, Transaction Publishers, New Brunswick (U.S.A) and London (U.K) 2009.

Erlil, Astrid, translated by Sara B. Young, *Memory in Culture*, Palgrave Macmillan memory studies, 2011.

Karlsen, Malvin, *Historien om Anna Rogde, Verdens Eldste Seilende Skonnert*, Stiftelsen Anna Rogde, 2000.

Krumsvik, Johan, Rune, *Forskningsdesign og kvalitativ metode, ei innføring*. Fagbokforlaget, 2015.

Lien, Sigrid, Wallem Nielssen, Hilde, *Museumsforteljingar, vi og dei andre i kulturhistoriske museum*, Det Norske Samlaget, 2016.

Prescott, Dr. Robert, Kearon, Chairman John, Newberry RN, David (Captain), McMurray OBE, Dr. Campell, Hanburry, Roger, Tanner MBE, Matthew, Ryder, Jane. Neeson (co-opted), Sean, Lewis, Mike, Robinson, John, Waite, Captain Simon, Parr, Tim, Jenkins, David (co-opted), Advisory Committee on National Historic Ships, *Conserving Historic Vessels, Understanding Historic Vessels, Volume 3*, National Historic Ships London 2010.

Rogan, Bjarne, Bugge Amundsen, Arne (red.) *Samling og museum. Kapitler av museenes historie, praksis og ideologi*, Novus Forlag, Oslo 2010.

Arkiv

Privatarkiv, Rogde, Per, Harstad, Loggbok 1873-1877, arkivert ved Sør Troms Museum.

Privatarkiv, Rogde, Per, Harstad, *Regnskapsboken "Skonnert Anna, Finnmarken 1919*.

Arkivert ved Sør Troms Museum.

Privatarkiv til Per Rogde, *brev fra Edward Rognskaug, Commisjons- & Mæglerforretning. Sild, Fisk, Tran En Gros. Kristiansund den 21 Decbr.1920.*

Statsarkivet i Tromsø, 14.10.2016, *Skipsregister 01.09.1904*, Trondenes Sorenskriverembete Inr. 662 og 664.

Statsarkivet i Bergen, skannet kopi av: *Maalebrev fra 1868, skonnert "Anna."* s.14, punkt 17.

Kilder

Fiskeridirektoratets Småskrifter Nr. 2. *Liste over godkjente pakkere og grossister i Fersk Fisk* pr. 15.april 1944.

Lysaker, Trygve, *Trondenes bygdebok, gårdshistorie for Trondenes herred med Harstad*, 1978.

AMB utvikling, Kystverket, Riksantikvaren, Fiskeridirektoratet, *Fortellinger om Kyst Norge, Den Norsk-Arktiske Torsken og Verden. Torskefiskets Historie.*
<<http://www.kyst-norge.no/Dokmntr//Torsk.pdf>> 2009.

Norsk Forening for Fartøyvern, årsmøte 2016- Stavanger 21.- 23. Oktober, internt vedlegg av kopi av det nye forslaget for, *Nasjonal Verneplan for Fartøy 2017-2020*, utlånt ved Sør Troms Museum.

Statlige dokumenter

Riksantikvaren, *Nasjonal Verneplan for Fartøy 2010-2017*, Riksantikvaren, 2010
<https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/176911/1/fartoy_verneplan.pdf>
side 6. Sist_besøkt 05.05.2017

Det Kongelige Miljøverndepartement, St. Meld.nr. 16, *leve med kulturminner* (2004-2005)
<<https://www.regjeringen.no/contentassets/c6311a10138f40e590c81f3891c96a87/no/pdfs/stm200420050016000dddpdfs.pdf>> sist besøkt 05.05.2017

Saksdokumenter vedrørende Anna Rogde

Søknad til Riksantikvaren RAKV-S-6224-D-Df-0002-0038-0002.pdf, *vedr. utfartstillatelse fra Norge*, Harstad, 16.02.2000

Riksantikvaren, vedlegg fra *Harstad Tidende juni 1999*, RAKV-S-6224-D-Df-0002-0038-0002.pdf.

Riksantikvaren, vedlegg, *skonnert "Anna Rogde"-LFLM-status som verneverdig skip*, 9.06.1998, RAKV-S-6224-D-Df-0002-0038-0002.pdf

Riksantikvaren, vedlegg, *Anna Rogde-utførselsforbud*. 10.05.1990

Skipsterminologi

Capstan- vinsj.

Drektighet- lastekapasitet.

Fifie- Skotsk seilskipdesign, ofte med vertikal stem og stern. Fartøy ofte brukt til sildefiske.

Lossing- gods som tas ut av fartøyet.

Lasting- gods som tas inn i fartøyet.

Ballast-last som sikrer fartøyets stabilitet.

Slofart- fraktfart av fersk fisk mellom Kristiansund og Lofoten.

Lovverk

Klima og Miljødepartementet, *Lov om Kulturminner*, 1978, sist endret 01.10. 2015.

Nærings-og fiskeridepartementet, *Forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer*, kunngjort 16.04, 2014.

Stockholms Slot den 24de Marts 1860. *Lov om Søfarten*. Fornyet med Henvisninger, Christiania. Chr. Tønsbergs Forlag 1860.

Informanter

Informant A, skriftlig kilde, epost 17.10. 2016.

Informant A, epost den 16.10.2016

Informant Payne, Katie, *Spørreskjema for komparativ undersøkelse, Sør Troms Museum, 2017.*

Informant, Fuhrset, Ole J. *Spørreskjema for komparativ undersøkelse, Sør Troms Museum, 2017.*

Informant Tait, Ian. Intervju ved Shetland Museums & Archives, januar 2017.

Epost, *spørreundersøkelse av The Reaper, ved Scottish Fishery Museum, St. Ayles, Harbourhead, Linda Fitzpatrick, 08.03.2017.*

Informant B, telefonsamtale, Harstad,18.10.2016

Epost fra Odd Williamsen, Nordmøre Museum, 01.03.2017

Feltnotat

Rederirådsmøte for Anna Rogde, Sør Troms Museum, Trondenes Historiske Senter, 16.11, 2016.

Intervju med Duncan, Jack, og Tait, Robbie, i The Boat Shed, Shetland Museum & Archives, 25.01.2

Ian Tait, båtbyggesenteret på Staney Hill, Shetland, januar 2017.

Feltnotat og muntlig kilde, Wishart, Brian, Swan, Scalloway, Shetland, 26.01.2017

Muntlig kilde, ansatte ved Sør-Troms museum, Payne, Katie, Evensen, Børge, oktober 2016.

Epost

Smaaland, Erik, Riksantikvaren, epost til Payne, Katie, Sør Troms Museum

Epost fra Linda Fitzpatrick, Scottish Fisheries Museums, St Ayles, Harbourhead, Anstruther, 08.03.2017.

Epost, spørreundersøkelse av The Reaper, ved Scottish Fishery Museum, St. Ayles, Harbourhead, Linda Fitzpatrick, 08.03.2017.

Kunstverk

Illustrasjon og forsidebilde: Sørvig, Fredrik, ”Anna” malt i 1876, originalmaleri, eiere av bildet er Per og Marius Rogde, avfotografert ved tillatelse av Tormod Winsrygg.

Fotodokumentasjon og figurer

Figur 1: Trondenes Historiske Senter, Sør Troms Museum. Foto 2017, Eneberg, Anne Margrete.

Figur 2: (1) Anna Rogde ved Merkurkaaien (2) verkstedet til Anna Rogdes frivillige (3) Olavsrosa. Foto, 2016, Eneberg, Anna Eline.

Figur 3: (1) Museet med skipsverkstedet ytterst til venstre. (2) Detalj av museets arkitektur. Foto, 2017, Eneberg, Anna Eline.

Figur 4: (1) Utstillingsbåter utenfor Shetland Museum & Archives. (2) Seksåringen (sixareen) ”Vaila Mae” fangstfartøy i klippfiskproduksjon. Foto, 2017, Eneberg, Anna Eline.

Figur 5: Fartøyet Swan, Scalloway, Shetland. Foto 2017, Eneberg, Anna Eline.

Figur 6: Sirkeldiagram, kontekster, 2017, Eneberg, Anna Eline.

Figur 7: Skipdagboken 1873-1877, privatarkivet til Per Rogde, arkivert ved Sør Troms Museum, Foto, 2016, Eneberg, Anna Eline.

Figur 8: (1) Originalmaleri fra 1876 med tittel ”Anna af Tjøtø, føreren I. L Rogde”. Tilhører Rogde, Per og Rogde, Marius. (2) Plassen Kjøtta. Foto, 2017, Eneberg, Anna Eline.

Figur 9: (1) Tre generasjoner samlet i 1912. Foto, 1912, tilhører Eneberg, Anne Margrete. (2) fra andre etasje i huset fra 1880, eiere bolig Andreassen, Arild, Pettersen, Guro. Foto, 2017 Eneberg, Anna Eline.

Figur 10: Stimtråleren Egeria, foto, ukjent årstall, eier Per Rogde. Avfotografert, 2017, Eneberg, Anna Eline.

Figur 11: (1) Martilla med Nordlandsbåter, foto, ukjent årstall, utlånt av Andreassen, Aril, og Pettersen, Guro, Kjøtta. (2) Anna Rogde i Gryllefjord, foto, 1918 utlånt av Anne Margrete Eneberg 2017.

Figur 12: Klippfiskarbeidere, Kjøtta. Foto, ukjent årstall, utlånt av Wigids Kleven

Figur 13: Fiskearbeiderfjæra og Rogde, Berglijot, i Kristiansund. Foto fra album, ukjent årstall, Rogde, Wilhelm.

Figur 14: (1) Rogdegården og fjøs fra 1880, (2) Fiskefjæra og bryggen. Foto: Eneberg, Anna Eline 2017.

Figur 15: (1) Rogdegården fra 1880, eies av Andreassen, Arild, Pettersen, Mona. (2) Meyer Rogdes boligen fra 1912, eies av Rogde, Per, Rogde, Marius. Foto, Eneberg, Anna Eline

Figur 16: Barndomshjemmet til Anna Margrete Rogde. Foto, april 2017, Eneberg, Anna Eline.

Figur 17: (1) Motorgaleas Lykken, (2) Rogde, Beyer og Margot Rogde. Foto fra album, ukjent årstall. Rogde, Wilhelm.

Figur 18: Anna Rogde i Harstad. Foto ukjent årstall. Riksantikvaren.

Figur 19: Anna Rogde med alle seil, Foto 2008, Payne, Katie.

Figur 20: (1) Trillebår for klippfisk, (2) blikkboks tilhører Arild Andreassen og Mona Pettersen. Foto 2017, Eneberg, Anna Eline.

Figur 21: (1) Nill Desperandum (2) Brenda utenfor Shetland Museum & Archives, foto 2017, Eneberg, Anna Eline.

Figur 22: Illustrasjon over Certeus forståelse av fortelling, figur, 2017. Eneberg, Anna Eline

Figur 23: Shetland Museum & Archives, permanent utstilling i første etasje. Foto 2017, Eneberg, Anna Eline.

Figur 24: Shetland Museum & Archives, glassmonter i museets andre etasje. Foto 2017, Eneberg, Anna Eline.

Figur 25: Rogde, Wilhelm, bildet tilhører Andreassen, Arild og Pettersen, Mona. Foto: starten av 80-tallet. Avfotografert: Eneberg, Anna Eline 2017.

Figur 26: Diagram over ulike forståelser av et fartøy. Eneberg, Anna Eline 2017.

Figur 27: Skipdagboken 1873-1877, privatarkivet til Per Rogde, arkivert ved Sør Troms Museum, Foto, 2016, Eneberg, Anna Eline.

Vedlegg

(1) Spørsmålsguide for komparativ undersøkelse 2017: Sør Troms Museum:

Intervju:

Formålet med dette intervjuet er å finne likheter og ulikheter mellom to museumsinstitusjoner: Shetland Museums & Archives og Sør Troms Museum. Spørsmålene omhandler i hovedsak ulike sider og utfordringer ved maritim kulturarv, hvordan den dokumenteres, bevares, driftes og formidles ved to ulike museer.

Svarene fra undersøkelsen vil forhåpentligvis kunne bidra til økt kunnskap om maritim kulturarv og danne et potensielt læringsutbytte mellom to museumsinstitusjoner.

Noen av spørsmålene kan være uaktuelle for det enkelte museum. Men det er ønskelig at dette oppgis eller besvares for å kunne få et rikere forskningsgrunnlag.

Informanter som deltar i undersøkelsen har alltid rett til å trekke seg fra forskningen eller få fjernet uønsket informasjon de har bidratt med. Dersom undersøkelsen frembringer svært personlige eller sensitive data, vil dette bli anonymisert eller utelatt.

- Informantens navn:
- Informantens fødselsår:
- Posisjon ved institusjonen:
- Antall år ved institusjonen:
- Bakgrunn eller utdanning:

Tematikk 1: Samling, dokumentasjon og frivillighet.

Spørsmål:

1. Hvor mange båter eller fartøy har museet i sin samling?

Svar:

2. Hvilke typer båter eller fartøy inngår i samlingen?

Svar:

3. Kan båtene eller fartøyet i samlingen representere lokal eller nasjonal sjøfartshistorie, og på hvilke måter?

Svar:

4. Hvorfor ble fartøyet eller båtene tatt inn i museets samling?

Svar:

- Er det bevisste eller tilfeldige vurderinger valg som ligger bak?

Svar:

- Er det ønskelig å få andre båter inn i museets samlinger? Dersom ja: Hvilke typer båter? Dersom nei: Hvorfor er ikke dette ønskelig?

Svar:

5. På hvilke måter dokumenteres fartøyet eller båtene på museet?

Svar:

- Hvem gjør dokumentasjon og registreringsarbeid? (Er det frivillige eller fast ansatte?)

Svar:

6. Hvem vedlikeholder fartøyet eller båtene? (Er det for eksempel frivillige, eller fast ansatte?)

Svar:

7. Hvilke utfordringer kan knyttes til vedlikeholdsarbeid av fartøyet eller båtene i samlingen?

Svar:

8. Hvilke økonomiske støtteordninger bidrar til inntekt for vedlikeholdsarbeidet? Er arbeidet avhengig av arrangementer, statlige midler, donasjoner eller privatpersoner?

Svar:

9. Hvilke arrangementer hjelper til for å skaffe midler til fartøyvern på museet?

Svar:

- Hvilken type slitasje kan fartøyet eller båtene bli utsatt for ved bruk eller offentlige arrangementer?

Svar:

10. Mangel på kunnskap kan være en utfordring i norsk fartøyvern. Kan dette være en utfordring for museet og hvordan er ditt inntrykk hvilken grad museet eller frivillige har kunnskapen som kreves for å ivareta vernede fartøy/båter i samlingen?

Svar:

- Må det hentes inn ekspertise utenifra, og hvilken form for ekspertise?

Svar:

- Hvilke konkrete sertifikater kreves det at fartøyet eller båtene må ha for å gå med passasjerer, og hvilke sertifikater har fartøyet eller båtene fra før?

Svar:

- Hvilke utfordringer kan godkjenning av ulike sertifikater innebære?

Svar:

- Følger fartøyet eller båtene spesifikke lover eller regelverk og kan du gi noen eksempler på dette?

Svar:

11. I Norge følges prinsippet om at et fartøy må flyte før Riksantikvaren kan gi midler til bevaring. Har museet kunne fått benytte seg av denne støtteordningen?

Svar:

- Dersom svaret er ja: Hvilke krav fulgte med den økonomiske støtteordningen?

Svar:

- Dersom svaret er nei: Hvilken annen form for økonomisk støtte får museet til bevaring av fartøy eller båter?

Svar:

Tematikk 2: Formidling og fiskerihistorie

12. Hvordan blir fartøyet eller båtene i samlingen brukt? Fungerer de/den som bruksgjenstand eller museumsgjenstand?

Svar:

13. På hvilke måter kan ulike historier eller kontekster til fartøy eller båter frem gjennom museets utstillinger eller arrangementer?

Svar:

- Kan fartøy eller båter i samlingen settes i sammenheng med norsk fiskerihistorie og på hvilken måte?

Svar:

14. Hva annet i museets samlinger kan fortelle noe om Nord Norges fiskeri eller transporthistorie?

Svar:

15. Kan fartøy eller bygninger som ligger under museet settes i sammenheng med sild eller klippfiskproduksjon i lokalområdene? Dersom ja, kan du beskrive noe om dette?

Svar:

- Hvilken type dokumentasjon finnes over dette?

Svar:

- Hvem (unge, gamle, kvinner, menn ect) var involvert i lokalt klippfiskarbeid og hvordan foregikk arbeidet med fisken?

Svar:

- Hvem organiserte og hvordan foregikk arbeidet med klippfisken i lokalområdene?

Svar:

- Hvor i landet eller utlandet ble klippfisken eller fra lokalområdene fraktet til?

Svar:

Tematikk 3 "Musing about museums" (Museumsrefleksjoner)

16. Har Sør Troms museum noen unike sider som drift, pedagogikk eller formidling som for eksempel Shetland Museum & Archives kan bli inspirert av eller ta lærdom av?

Svar:

17. Hva tror du Norge og Shetland kan ha til felles når det kommer til maritim kulturarv? (Eksempler: Museumsorganisering, handel, sjøfart eller norrøn kulturarv)

Svar:

18. Kan du nevne noe som er positivt eller unikt ved akkurat deres museum? (Eksempler: Kreative prosjekter, varierte utstillinger, kunnskap, popularitet, eller engasjement.)

Svar:

19. Har museet *hatt* eller har planer om å formidle lokal (immatriell eller matriell) maritim kulturarv for fremtiden? Kan du gi noen eksempler på idéer, prosjekter/arrangementer eller lignende?

Svar:

- Takk for at du ville bidra til undersøkelsen!

(2) Spørsmålsguide for Shetland Museum & Archive

Interview:

This interview seeks to compare similarities and differences between two museum institutions, Shetland Museums & Archives and Sør Troms Museum in Norway.

Name of the informant:

Birth year:

Educational background:

Position at the Museum:

Number of years in the position:

Number of years at the Museum Institution:

Interviewer:

Date and year: January 2017

Theme 1: Collection, documentation and volunteers

Questions:

1. How many boats does the collection at the museum contain?

2. What kind of boats are represented in the collections mainly?

- Why are these boats, if they are made here and used here, why are they representative for the history of Shetland?

3. What is the background for the composition of the collection? Is it conscious or rather random choices behind the decisions?

- Is it desirable to include other boats in the collection? In case yes: What kind of boats could it be?
- Does the museum own bigger vessels like schooners or sail-ships?
- How are they preserved (these bigger vessels) and are their history conveyed to visitors at the Museum? And in what kind of ways?

4. How are the boats in the collection documented or registered at the museum?

- Who does the boat documentation or registration, is it volunteers or employees at the Museum?

6. Who maintains and preserves the boat collection at the Museum?

7. Are there any challenges associated with the documentation or preservation work?

Could you please mention some examples?

8. Who contributes financially to the preservation work on the boats? Does the work depend on State funds, donations or private persons?

9. In Norway we have a political principle that says "a boat has to float" before someone can receive funding from the State, it is a kind of certain rules, if we want to have money from the government. But are there similar rules like that in Shetland? Can you receive founding for maintenance or something like that?

- In case of yes: Could you please give some examples?
- In case of no: Are there any other rules or ethics the museum must follow to receive funding for the preservation work? Could you please say a few words about the rules or ethics?

10. Are there specific arrangements that helps to raise funds for preservation work? Could you mention what kind of arrangements these could be?

- Are the boats susceptible to wear and tear during arrangements or other uses? (In case of yes: What kind of wear and tear?)

11. What is your opinion of the degree of knowledge required to maintain the museums' collection of boats?

- Do you (sometimes?) require outside help in maintaining the boats?
- In case of yes: What kind of background or knowledge do these persons have?

12: How are the boats utilized (used) at the museum?

Theme 2: Presentation (conveying the history of the boats)

13. In what ways are the boats' history and contexts presented at the museum? What kind of specific history could be connected to the boats? Could they be connected to Shetlands fishery or trade history, like clip-fish?

14. Anna: Is there something else in the museums' collection that could convey Shetland fishery or trade history

- Is it possible that some of the boats are connected to clip-fish-production?

- In case of yes: What kind of boats could this be and what kind of documentation exists of this production?
- Do clip-fish has a local word here, do you call it something different?
- Were there women involved in this clip-fish production?
- Who were the beneficiaries or the persons who earned most money of the clipfish-production?

16. Who did the Shetlanders trade with? And what did they trade?

- Which countries did they trade most with?

Theme 3: Musing about museums

17. What do you think similar museums in Norway can learn from Shetland Museums and Archives?

18. could you say a few words of something positive or unique about your museum? Like maritime exhibitions, knowledge, popularity, or engagement

20. What kind of plans and ideas does the museum have for preserving or convey maritime heritage for the future?

Electronic survey about The Reaper, Scottish Fishery Museum, St. Ayles, Harbourhead, 08.03.2017.

1. What kind of story or history could The Reaper represent? What kind of, environment or buildings could be connected to the vessel? The connections could also be about social aspects, like who worked with the fishing/preservation and who were the beneficiaries? And are some parts of these contexts conveyed at the museum, and how?

2. Who maintain The Reaper (like volunteers or employees) and are there any challenges with the preservation?

3. What kind of donations, State fundings or arrangements helps to manage the historic vessel?

Interview with boatbuilders in Hay's Dock, Shetland. 25.01.2017

Name:

Birthyear:

Background/education:

Position at the museum:

Name:

Birthyear:

Background/education:

Position at the museum:

Questions:

1. How long have you both been working for the museum?
2. How is it to cooperate with the museum?
3. What are you working on now?
3. How many years have you been working on building or maintaining boats?
4. Do you have follow rules from the institutions in the maintenance work or are you free to do the work in your own way?
5. Who taught you to build and maintain the boats?
6. Are there many other persons here at Shetland with the same competence as you?
7. Do you think your knowlegde about boatbuliding will survive for the future?
8. have you passed on the knowledge further to others?
9. Do you registrate or document the boats in some kind of ways?
10. What is your opinion on how well the harbour facilities are for boats?
 - How is it for boats of special heritage?
11. Where do you think a historic boat or vessel belong, inside or outside a museum?
12. What is your opinions on how these boats should be used for the future?

13. What are the originally context of some of the boats you are working on at the moment?
14. What is positive about working with boats?
 - Do you have any thoughts about how to take best care of maritime heritage here in Shetland?
15. Do you think it is important to pass over your knowledge to others?

Internettkilder

Riksantikvaren ”fartøylista”

<<http://www.riksantikvaren.no/Tema/Fartoy-og-kystkultur/Verna-fartoy-Fartoylista> > sist besøkt 04.04.2017

National Historic Ships UK ”About the Registers”

<<http://www.nationalhistoricships.org.uk/pages/about-the-registers.html> > sist besøkt 03.04.2017

Digitalt Museum ”Sør Troms Museum”

<<https://digitaltmuseum.no/owners/STMU/info> > sist besøkt 06.04.2017.

Sør Troms Museum ”Trondenes Historiske senter”

<<http://stmu.no/TrondenesHistoriskeSenter> > sist besøkt 04.05.2017

IMO, International Maritime Organization ”Introduction to IMO”

<<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx> > sist besøkt 06.04.2017

Lovdata, ”Forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer”

<<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-06-17-768> > sist besøkt 30. 04.2017

Norsk kulturarv ”skonnerten Anna”

<<http://www.kulturarv.no/kulturminne/skonnerten-anna-rogde> > sist besøkt 19.04.2017

Norsk Kulturarv ”Finn et kulturminne”

<<http://www.kulturarv.no/search/finn-kulturminne/Anna%2520Rogde> > sist besøkt 09.05.2017

Regjeringen.no ”Det Kongelige Miljøverndepartementet” St. Meld. No 16 2004-2005 ”Leve med kulturminner”

<<https://www.regjeringen.no/contentassets/c6311a10138f40e590c81f3891c96a87/no/pdfs/stm200420050016000dddpdfs.pdf> > sist besøkt 05.05.2017

NRK Troms ”pengemangel kan sette Anna Rogde i fare”

<<https://www.nrk.no/troms/pengemangel-kan-sette-anna-rogde-i-fare-1.13478619>> sist besøkt 09.05.2017

Shetland Museum & Archives:

<<http://www.shetlandmuseumandarchives.org.uk/about>> sist besøkt 03.05.2017

<<http://www.shetlandmuseumandarchives.org.uk/visit/boat-shed>> sist besøkt 03.05.2017

<<https://www.shetlandamenity.org/shetland-museum-and-archives>> sist besøkt 08.04.2017

Shetland Maritime Past, The Swan Trust for the future:

<<http://www.swantrust.com>> sist besøkt 25.04.2017

Store Norske Leksikon ”partrederi”

<<https://snl.no/partrederi>> sist besøkt 04.05.2017

Norsk Biografisk Leksikon, ”Ananias Dekke”

<https://nbl.snl.no/Ananias_Dekke> sist besøkt 04.05.2017

Sør Troms Museum ”Museet kommer til torget”

<<http://www.stmu.no/Aktuelt/Index/413>> sist besøkt 08.04.2017

Kulturminnesok.no ”Anna Rogde”:

<<https://kulturminnesok.no/search?queryString=Anna%20Rogde&size=20>> sist 12.05.2017

GOV.UK ”Wreck and salvage law”:

<<https://www.gov.uk/guidance/wreck-and-salvage-law>> sist besøkt 03.05.2017

Miljøstatus.no ”Ny-Hellesund Kulturmiljø”:

<<http://www.miljostatus.no/tema/kulturminner/kulturmiljoer/fredete-kulturmiljoer/ny-hellesund/>> sist besøkt 14.05.2017

Miljøstatus.no ”Fredete Kulturmiljøer”:

<<http://www.miljostatus.no/Fredete-kulturmiljoer/>> sist besøkt 14.05.2017

Norsk Forening for Fartøyvern ”medlem Anna Rogde”:

<<http://norsk-fartoyvern.no/medlem/anna-rogde/>> sist besøkt 14.05.2017

Digitalarkivet

Folketelling 1885 for 1301 Bergen kjøpstad ”Sigbjørn Birkeland”:

<<https://digitalarkivet.arkivverket.no/ft/person/pf01053295015920>> sist besøkt 18.04.2017

Folketelling 1885 for 1914 Trondenes herred ”Isak Larsen Rogde”:

<<https://digitalarkivet.arkivverket.no/ft/person/pf01036947009951>> sist besøkt 19.04.2016

Klokkerbok for Nykirken prestegjeld 1842-1858 (1308M8) ”Sigbjørn Knudsen Birkeland”:

<<https://digitalarkivet.arkivverket.no/gen/vis/255/pd00000007385712>> sist besøkt 26.04.2017

Folketelling 1865 for 1301 Bergen kjøpstad ”Albert Marrie Pettersen”:

<<https://digitalarkivet.arkivverket.no/ft/person/pf01038249022853>> sist besøkt 18.04.2017