

DET FRIVILLIGE FARTØYVERNET I NOREG  
— HISTORISK BAKGRUNN, OMFANG OG MOTIVASJON

Det frivillige fartøyvernet i Noreg  
—Historisk bakgrunn, omfang og motivasjon

Erik Goth Småland



Omslag: D/S «Søndhordland» ved kai i Leirvik, måla av Johannes Grimelund i 1891. Foto: Odd-Geir Sæther, Norsk Maritimt Museum.

Bakside: Foto: Ursula Småland Goth

*Til dei frivillige.*

© Erik Goth Småland, 2020.  
Doktorsavhandling i Kulturvård.

ISBN 978-91-7963-032-4 (tryckt)  
ISBN 978-91-7963-033-1 (pdf)  
ISSN 0284-6578

Avhandlingen finns även i fulltext på:  
<http://hdl.handle.net/2077/64378>

Prenumeration på serien eller beställningar av enskilda exemplar skickas till:  
Acta Universitatis Gothoburgensis, Box 222, 40530 Göteborg,  
eller till [acta@ub.gu.se](mailto:acta@ub.gu.se)

Avhandlingen är producerad med stöd från Riksantikvaren i Norge.

Tryck: STEMA SPECIALTRYCK AB



## ABSTRACT

### *Voluntary Ship Preservation in Norway: — Historical Background, Scope and Motivation*

#### ***Introduction:***

Today historic ships are recognised and publicly valued as an important part of Norway's cultural heritage, with substantial annual government funding for preservation. State funds finance not only docking and repairs of listed ships at commercial shipyards, but also encourage volunteer activity with provision of parts and materials for projects that can take a decade or more to achieve the typical aim of making a historic vessel once again seaworthy. Even though this volunteer effort is crucial for restoring and maintaining the maritime heritage of Norway, little is known about its background, organization, scope and impact.

#### ***This study aims to find:***

- 1) how ship preservation in Norway has developed as a field dominated by volunteers grassroot-organizations
- 2) who the volunteers are, and what is the scope and impact of their efforts
- 3) the volunteers' motivations and personal experiences and the impact on their proximate social environment.

#### ***Methods:***

The study was carried out with three sub-studies. Sub-study I is based on a literature review and discourse analysis. Sub-study II is based on a survey with data from 82 volunteer leaders and analysed quantitatively. Sub-study III is based on 14 semi-structured interviews with volunteers, using content-analysis to identify and organize different categories in the volunteers' statements.

### **Results:**

- The discourse analysis of sub-study I shows a shift in praxis, framework and argumentation for ship preservation during the period from 1964 to 1975. From ad-hoc fund-raising activities with the aim of securing ships for museums, the volunteer organisations after 1964 became permanent organisations, taking care of their own ships. In 1967 the first state funding changed the framework for ship preservation in Norway. During the 1970ies ship preservation and a new grassroots-movement promoting costal culture merged, leading to a shift in the argumentation for preserving ships: The argument changed from ships representing important maritime trades to ships representing Norwegian national culture.

- The quantitative analysis in sub-study II shows that the change in praxis, framework and arguments in ship preserving in the decade from 1964 marks the beginning of a steep and continuous increase in ship preservation organizations and volunteers. Being male, elderly, and having a strong relationship with the region and/or the specific ship are the most important correlates of volunteering for this work, whose annual value is estimated to be the equivalent of 5.5 million euros in 2009.

- The qualitative analysis in sub-study III shows that the ship preservation organizations are closely linked to their local communities and history, and their efforts are widely appreciated. Volunteering in a context of skilled, group-bonded, culturally prestigious activity adds considerably to social capital among this group of elderly Norwegian men. The volunteers' experiences resemble closely the stages of the empowerment process.

### **Conclusion**

Volunteer ship preservation has played an important part in changing the way Norwegians perceive their history and national identity. Volunteers are crucial for the restoration and maintenance of Norway's listed fleet, and those volunteering are mainly elderly males, a group generally underrepresented as volunteers in Norway.

© Erik Goth Småland, 2020.

**Title in Norwegian:** Det frivillige fartøyvernet i Noreg – Historisk bakgrunn, omfang og motivasjon.

**Language of original text:** Norwegian.

**ISBN** 978-91-7963-032-4 (printed)

**ISBN** 978-91-7963-033-1 (pdf)

**KEYWORDS:** Health, self-perceived health, quality of life, Empowerment, Salutogenesis, volunteering, identity, costal culture, ship preservation, historic ships, cultural heritage, conservation practices, national identity.

### **Forkortingar**

|                        |  |
|------------------------|--|
| BNP                    | Brutto nasjonalprodukt                             |
| DSD                    | Det Stavangerske Dampskipsselskap                  |
| EF                     | Den europeiske fellesmarknaden                     |
| FFR                    | Finmark Fylkesrederi og Ruteselskap                |
| Fortidsminneforeningen | Foreningen til Norske Fortidsminners Bevaring      |
| FSF                    | Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane                   |
| GMR                    | Generelle Motstandsressursar                       |
| HSD                    | Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap         |
| INDL                   | Indre Nordhordland Dampbåtlag                      |
| NFF                    | Norsk Forening for Fartøyvern                      |
| NKKM                   | Norske Kunst- og Kulturhistoriske Museer           |
| NRK                    | Norsk Rikskringkasting                             |
| NOU                    | Noregs Offentlege Utgreiingar                      |
| osb.                   | Og så bortetter (og så vidare/etc.)                |
| SN                     | Dei Sameinte Nasjonane (UN – United Nations)       |
| SOC                    | Kjensle av samanheng (Sense of Coherence)          |
| SSB                    | Statistisk Sentralbyrå                             |
| t.d.                   | Til dømes (for eksempel)                           |
| WHO                    | World Health Organization/Verdas helseorganisasjon |

## FØREORD

Mi interesse vart tidleg fanga av historiske fartøy og det frivillige arbeidet med desse, og interessa for fartøyvern har seinare følgd meg gjennom fritid, utdanning og arbeidsliv. Det er eit særtrekk med fartøyvernet som eg tidleg vart merksam på: kontrasten mellom det store frivillige engasjementet og fråværet av den interessa frå kulturminneforvalting, museumsinstitusjonar og akademiske fag, som er så merkbar til stades i andre delar av kulturminnevernet. Då eg engasjerte meg i det frivillige fartøyvernet i Bergen seint på 1980-talet, var den samla forvaltinga av fartøyvernet berre representert ved ei einaste stilling langt borte i Oslo. Samstundes verka den lokale forvaltinga, musea og dei kulturhistoriske faga hjå universiteta, å vere ramma av ei form for berøringsangst i møte med fartøya. Det var rett nok fleire interesserte akademikarar som deltok i fartøyvernet. Men her følgde desse akademikarane berre si personlege interesse på fritida, saman med folk frå ei lang rekkje andre yrke, og hevda ikkje noko fagleg eigarskap til dette vernefeltet. Gjennom oppdrag og sommarjobbar i studietida hadde eg også nærkontakt med bygningsvernet og museumssektoren. Kontrasten eg opplevde mellom tilhøva på desse områda og tilhøva i fartøyvernet var stor. I bygningsvernet og på museumssektoren var både den forvaltingsmessige og faglege eigarskapen tydeleg, men innslaget av frivillige knapt var merkbar. Det var som om fartøyvernet og det øvrige kulturminnevernet høyrde til to heilt ulike verder, med ulike reglar og aktørar. Ideen til denne avhandlingsa har vokse fram som resultat av undringa mi over dette.

Å undersøkje årsakene til dette fenomenet synt seg å vere eit både omfattande og tidkrevjande forskingsprosjekt. Dette prosjektet hadde difor ikkje vore mogleg å gjennomføre utan god hjelp og støtte frå fleire hald, og det er difor mange som her skal takkast. Først og fremst; takk til dei mange frivillige som tok seg tid til å dele

sine tankar og opplevingar med meg. Ein stor takk går også til Norsk Forening for Fartøyvern og Forbund KYSTEN som opna sine arkiv og kom med viktige råd, tilbakemeldingar og korrektiv. Utan desse hadde det ikkje vore mogleg å gjennomføre eit slikt prosjekt.

Ein stor takk går også til min arbeidsgjevar Riksantikvaren, som hadde tru på prosjektet og gjorde alt for å leggje til rette slik at eg kunne fordjupe meg i fagfeltet, og takk til Riksantikvaren sitt bibliotek som alltid stod til teneste og raskt fann alt eg trengde. Tusen takk til seksjonssjef dr. Leidulf Mydland frå Riksantikvaren, som har vore ein alltid entusiastisk og tilgjengeleg støtte for meg dette i arbeidet. Vidare vil eg gje ein stor takk til min hovudrettleiarar prof. Harald Bentz Høgseth og siderettleiarane dr. Bosse Lagerqvist og dr. Henrik Ranby hjå Institutionen för kulturvård, Göteborgs Universitetet. Her fekk eg hjelp til å samle dei mange trådane, få nye perspektiv, god oppfølging, engasjement og kyndig rettleiing under stipendperioden. Eg takkar også forskingsgruppa «Anvendt Folkehelsevitenskap» ved Høyskolen Kristiania og leiaren av denne, som har kome med viktige råd og tilbakemeldingar frå dette fagfeltet. Nemnast skal også mine fagkollegaer og vener prof. Haci Akman, som gav meg støtte i ei tid som baud på både faglege og personlege utmaningar, og prof. Jonas Frykman, som peika på utvegar då eg stod fast. Dei hadde tru på meg då eg var usikker.

Men utan kontinuerleg støtte frå dei som står meg nær, hadde det ikkje vore mogleg å arbeide med avhandlinga over så lang tid. Difor sender eg min største takk til mi kone Ursula og dotter Agnes som har vore uendeleg tolmodige i alle dessa åra. Dei har begge alltid vore der for meg, med oppmuntring og omsorg i vanskelege tider, men har også gjeve viktige tilbakemeldingar og nyttige kommentarar. Takk også til mine foreldre som alltid har støtta meg, ikkje minst med praktisk ting, når tida ikkje strakk til.

Erik Goth Småland

Oslo, 27.04.2020

# Innhald

ABSTRACT  
FØREORD  
FORKORTINGAR

## 1. INNLEIING

|    |  |
|----|--|
| 17 | 1.1 Målet med avhandlinga                                    |
| 18 | 1.2 Frå ide til handling                                     |
| 23 | 1.3 Fartøyvernet i skandinavisk perspektiv: eit kort oversyn |
| 26 | 1.4 Mål og problemstilling                                   |
| 27 | 1.5 Kjelder  |
| 28 | 1.6 Avgrensingar   |
| 30 | 1.7 Teori, metode og gjennomføring                           |
| 30 | 1.8 Omgrepsavklaring   |
| 32 | 1.9 Strukturen i avhandlinga                                 |

## 2. TIDLEGARE FORSKING

|    |  |
|----|--|
| 35 | 2.1 Forskinga på fartøyvernet  |
| 36 | 2.2 Forskinga på kulturminnevernet                                     |
| 43 | 2.3 Kysten og det maritime i norsk kulturforskning                     |
| 54 | 2.4 Forskinga om frivillig innsats i fartøyvernet og kulturminnevernet |
| 55 | 2.5 Forsking om frivillig innsats                                      |
| 56 | 2.6 Forskinga om frivillig innsats i eit folkehelseperspektiv          |

## 3. TEORETISK RAMME

|    |   |
|----|---|
| 59 | 3.1 Innleiing                             |
| 61 | 3.2 Tverrfagleg posisjonering             |
| 62 | 3.3 Teoretisk perspektiv i delstudie I    |
| 68 | 3.4 Teoretiske perspektiv i delstudie II  |
| 69 | 3.5 Teoretiske perspektiv i delstudie III |
| 74 | 3.6 Bruk av eiga erfaring                 |

## 4. METODE OG KJELDER

|    |                                |
|----|--------------------------------|
| 77 | 4.1 Innleiing                  |
| 78 | 4.2 Delstudie I                |
| 80 | 4.3 Delstudie II               |
| 81 | 4.4 Delstudie III              |
| 82 | 4.5 Kjeldekritikk og samanheng |
| 82 | 4.6 Etske vurderingar          |
| 83 | 4.7 Rolleforventing            |

## 5. FUNN OG DISKUSJON

|     |  |
|-----|--|
| 85  | 5.1 DELSTUDIE I – Historiske perspektiv på fartøyvernet          |
| 85  | 5.1.1 Innleiing  |
| 87  | 5.1.2 Kulturminnevernet  |
| 91  | 5.1.3 Kystkulturen   |
| 117 | 5.1.4 Musea si definisjonsmakt                                   |
| 126 | 5.1.5 Fartøyvernet   |
| 164 | 5.1.6 Sivilsamfunn og frivillig arbeid                           |
| 176 | 5.1.7 Oppsummering av den historiske undersøkinga                |
| 178 | 5.2 DELSTUDIE II – Kvantitative perspektiv på fartøyvernet       |
| 178 | 5.2.1 Innleiing  |
| 178 | 5.2.2 Kvantitativ tilnærming                                     |
| 182 | 5.2.3 Presentasjon av dei kvantitative resultat                  |
| 198 | 5.2.4 Diskusjon  |
| 224 | 5.2.5 Oppsummering av diskusjonen av det kvantitative materialet |
| 226 | 5.3 DELSTUDIE III – Kvalitative perspektiv på fartøyvernet       |
| 226 | 5.3.1 Innleiing  |
| 234 | 5.3.2 Minne og fortid: Personlege forteljningar                  |
| 256 | 5.3.3 Minne og fortid: Offentlege forteljningar                  |
| 261 | 5.3.4 Opplevingar under det frivillige arbeidet                  |
| 268 | 5.3.5 Oppleving av styrking                                      |
| 289 | 5.3.6 Oppsummering av diskusjonen av det kvalitative materialet  |

## 6. KONKLUSJON

|     |                  |
|-----|------------------|
| 293 | Konklusjon       |
| 296 | Vidare forskning |
| 298 | Samanfatting     |

## 308. SITERTE VERK

## 326. LISTE OVER FIGURAR OG TABELLAR

## VEDLEGG

|     |  |
|-----|--|
| 330 | 1. Informasjonsmateriale sendt til nøkkelinformantane                          |
| 331 | 2. Førespurnad om deltaking i forskingsprosjektet – nøkkelinformantar          |
| 332 | 3. Spørjeskjema nøkkelinformantar  |
| 334 | 4. Informert samtykke og temaguide til kvalitative intervju                    |
| 336 | 5. Intervjuguide til kvalitative intervju                                      |
| 339 | 6. Presentasjon av informantane i dei kvalitative intervju                     |
| 342 | 7. Godkjenning frå Regional etisk komité (REK)                                 |
| 343 | 8. Statlege tilskot til fartøyvern i Norge (Stortingsproposisjonane) 1999–2016 |
| 346 | 9. Kjelder til Forbundet KYSTEN sine medlemstal og talet på lokallag.          |
| 347 | 10. Kjelder til medlemsfartøy 1985–2018.                                       |
| 348 | 11. Kjelder til styremedlem hjå Norsk Folkemuseum på 1900-talet                |
| 349 | 12. Kjelder til styremedlem hjå Norsk Sjøfartsmuseum på 1900-talet             |



# 1. INNLEIING

## 1.1 Målet med avhandlinga

Noreg framstiller seg i dag som ein nasjon med sterke maritime tradisjonar, både historisk og i samtida, og der kystkulturen står sentralt i sjølvforståinga. Gjennom Riksantikvaren fordeler den norske staten årleg meir enn 60 millionar NOK. til ei stor mengd frivillige organisasjonar som restaurerer og forvaltar lokalsamfunna sine historiske fartøy. Men går vi nokre tiår attende i tid møter vi ei framstilling av norsk identitet og historie prega av eit anna landskap og med bonden som den fremste representanten for nordmannen. Kva har skjedd i Noreg som på så dramatisk vis har endra det norske sjølvbilete, og korleis vart fartøyvernet på få tiår den nest største tilskotsposten i det statlege kulturminnevernet? Dette har vi i dag svært lite kunnskap om. Dei fleste fartøy som mottek statlege tilskot vert sette i stand utanfor etablerte verneinstitusjonar ved hjelp av frivillig initiativ og innsats. Men vi saknar også kunnskap om desse frivillige som brukar tid og krefter på å restaurere felleskapen sine maritime kulturminne og halde dei historiske fartøya i drift, og om kva som motiverer dei til ein slik innsats.

Målet med denne avhandlinga er difor å forstå framveksten av den frivillige aktiviteten kring vern av historiske fartøy i Noreg. Dette er eit omfattande og komplisert mål å nå, både fordi det er få tidlegare studiar av fartøyvernet å byggje på og fordi fartøyvernet framstår som tett integrert i overordna felt som t.d. kulturminnevernet og i tilstøytane eller overlappende felt som kystkulturrørsla og lokalhistoriske rørsler. Det er difor ei utfordrande oppgåve å avgrense analysen slik at dei fenomenene som er mest sentrale for å forstå den kulturelle konteksten kring den frivillige aktiviteten vert inkluderte. Å forstå den frivillige aktiviteten vil her seie å sjå han i lys av

sin historiske kontekst, kartleggje kven som deltek og kva omfang aktiviteten har, samt kva verknader denne aktiviteten kan ha på dei frivillige sjølv og på samfunnet.

Denne frivillige aktiviteten med historiske fartøy kan forståast som ein praksis innan kulturminnevernet. Kulturminnevernet som fenomen er mellom kulturfaga sine studieobjekt, men verknadene av denne aktiviteten kan også ettersporast på sektorar som «tilhøyrer» andre fag. T.d. kan den samfunnsmessige verdien som kulturminnevernet genererer studerast som del av ei samfunnsøkonomisk undersøking, utviklinga av kulturminnelova kan studerast som ein juridisk prosess og verknadene av aktiviteten på dei frivillige sjølv kan studerast med utgangspunkt i folkehelseforskinga. Slike ulike faglege ståstader kan samla gje ei betre og meir utfyllande forståing av fenomenen enn ein fagleg ståstad aleine kan gjere. Vitskaps-sosiologen Bruno Latour (2006) ser oppsplittinga av samfunnet i sektorar som eit resultat av den moderne måten å sjå verda på, og átvarar om at ei slik fragmentering av kunnskapsformer kan medføre problem for den vitskapelege praksisen. Eg er tilbøyeleg til å vere samd i dette, då både sektorgrenser og faglege grenser må kryssast for å nå målet med denne avhandlinga. Avhandlinga vil difor ha eit tverrfagleg utgangspunkt, der tilnærmingar henta frå andre fag vil supplere den kulturvitskapelege tilnærminga. Tverrfagleg betyr i denne samanhengen at teoriar og metodar frå ulike fag vert nytta for å komme fram til eit syntetiserande produkt på tvers av desse faga.

## 1.2 Frå ide til handling

Fartøyvernet i Noreg er eit felt som eg har personleg erfaring frå gjennom ulike posisjonar dei siste 30 åra. Eg fekk tidleg interesse for kystkultur, historie og kulturminne, og denne interessa har både vore medverkande til val av studium og ligg bak min eigen frivillige innsats med fleire verna fartøy. Under studietida og seinare i mitt arbeid på museumssektoren undra eg meg over bakgrunnen for dei ulike tilnærmingane som gjev seg utslag i ulike vernepraksisar innan kulturminnevernet. Det er t.d. stor forskjell på musea sin tradisjonelle konserverande tilnærming og fartøyvernet sin «reparerande» haldning i møte med kulturminna, for å nemne nokre av ytterpunktene. Dette vert problematisert i delstudie I av analysen.<sup>1</sup> Seinare prega denne interessa for kulturminnevernet også yrkeslivet mitt, både som mangeårig direktør for Museumssenteret i Hordaland og i min noverande faglege stilling hjå Riksantikvaren som har ansvar for forvaltninga av fartøyvernet.

Eigne opplevingar og erfaringar frå forvaltninga av fartøyvernet hjå Riksantikvaren har vore viktige for val av emne for denne avhandlinga. Møte mellom Riksantikvaren og dei mange ulike frivillige eigar- og interesseorganisasjonane<sup>2</sup> kjem som regel i stand for å diskutere økonomiske og faglege rammevilkår for konkrete prosjekt eller for heile vernesektorar. Men dei seinare åra har eg merka meg at det under

<sup>1</sup> Sjå kapittel 5.1.4. Musea si definisjonsmakt.

<sup>2</sup> Dei nasjonale interesseorganisasjonane for fartøyvernet er Norsk Foreining for Fartøyvern og Forbundet KYSTEN. Desse arbeider berre med faglege spørsmål og rammevilkåra for fartøyvernet nasjonalt, medan dei konkretet fartøya og alt arbeidet med desse skjer i dei lokale medlemsorganisasjonane kring i landet.

samtalene også vert trekt fram tilhøve som har med personlege og samfunnsmessige konsekvensar av aktiviteten å gjere. Desse aspekta har hatt liten plass i tidlegare undersøkingar, der hovudfokuset har vore på sjølv verneaktiviteten og i liten grad på den verknaden denne aktiviteten har på dei frivillige. Eg opplever det også slik at interessa for kunnskapen og handverket som skapte fartøya og held dei ved like har auka. Medan reparasjonsmåtene tidlegare var meir pragmatiske, finn vi i dag større interesse for historiske handverksprosessar og materialbruk. Dette har ført til at eg ynskjer å sjå nærare på dei frivillige sine motivasjonar for å engasjere seg og kva ringverknader den frivillige innsatsen i fartøyvern fører med seg for den einskilde og for samfunnet. Eit slikt spørsmål har både kulturfaglege, samfunnsmessige og individuelle aspekt som vil krevje ei tverrfagleg tilnærming. Gjennom undersøkinga av desse tilhøva har avhandlinga som mål å bidra med kunnskap om omfang, motivasjonar for og konsekvensar av denne frivillige aktiviteten innan fartøyvernet.

Fram til 2020 har Riksantikvaren i Noreg hatt både førstelineansvar og direktoratsansvar for den verna flåten, og har difor jamleg kontakt med dei frivillige organisasjonane. Frå 2020 skal fylkeskommunane overta førstelineansvaret for dei einskilde fartøyvernprosjekta, og må dermed bygge opp kompetanse på dettefeltet. Tilgang til kunnskapsbasert informasjon er difor viktig for både Riksantikvaren, fylkeskommunane og dei frivillige organisasjonane, då alle er avhengig av ein god dialog om utviklinga av vernefeltet. Det er difor naudsynt med meir kunnskap om dei frivillige sin situasjon, konsekvensane av innsatsen deira og om korleis sentrale praksisar og omgrep vart etablerte, både innan kulturminnevernet generelt og i fartøyvernet spesielt. Prosessen med overføring av ansvar frå Riksantikvaren til fylkeskommunane er enno ikkje fullført, og det er dermed heller ikkje mogleg å seie noko om kva konsekvensar dette vil få. Denne avhandlinga vil difor avgrense seg til situasjonen fram til og med 2019.

Hjå Riksantikvaren er merksemda dei seinare åra blitt retta mot dei samfunnsmessige konsekvensane av kulturminnevernet (Magnussen, Westberg et al, 2018). Det sagnast kunnskap om så sentrale tilhøve som omfanget av den frivillige aktiviteten i fartøyvernet, den samla økonomien i vernearbeidet og kva for verdiar dei statlege tilskota er med på å generere for samfunnet. Frå konsulentfirmaet Menon Economics har Riksantikvaren tinga ei undersøking av kva som generelt finst av litteratur og metodar for å måle samanheng mellom deltaking i det frivillige kulturminnevernet og nytteverknader for samfunnet (Magnussen, Westberg et al, 2018). Undersøkinga syner at det er lite eller ingenting å finne om samfunnsnyttige verknader av den frivillige innsatsen i kulturminnevernet, korkje når det gjeld helse, omfanget av den fysiske istandsettinga av kulturminne eller om formidlinga av kulturminne (Magnussen, Westberg et al, 2018 s.3). Også generelt manglar det studiar av frivillig innsats i kulturminnevernet.

Ei medverkande årsak til dette kan vere dårleg tilgang på statistisk materiale fordi dei nasjonale undersøkingane av frivillig innsats ikkje skil mellom innsatsen i kulturminnevernet og i det som elles vert forstått som kulturelle aktivitetar, som t.d. scenekunst, musikk og utøvande kunst (Magnussen, Bruvik et al, 2018, s. 21). Dette er store undersøkingar som byggjer på eigenrapporterte data frå einskildpersonar

henta inn gjennom spørjelister, og ikkje på timelister eller dugnadsprotokollar frå konkrete prosjekt.

Både Kulturdepartementet, Riksantikvaren sin frivilligheitsstrategi og Menon Economics si undersøking tek utgangspunkt i Riksantikvaren sitt kunnskapsbehov om dei frivillige (Kulturdepartementet, 1997; Riksantikvaren, 2014; Magnussen, 2018). Men vi må ikkje gløyme at også dei frivillige organisasjonane har kunnskapsbehov. Det manglar eit analytisk blikk på korleis forvaltinga av fartøyvernet har utvikla seg og kva for motivasjonar denne spring ut av. Dette vil også vere sentralt å få fram, både som grunnlag for å forstå dynamikken mellom dei frivillige og forvaltinga og for å unngå eit ovanfrå og ned blikk. Eg vil difor leggje både dei frivillige og forvaltinga sine kunnskapsbehov – både om seg sjølve og kvarandre – til grunn for arbeidet med denne avhandlinga.

Denne avhandlinga sirklar kring to sentrale emne som vert belyste ved hjelp av ulike faglege ståstader:

- Kulturminnevernet som praksis i samfunnet
- Den frivillige innsatsen i fartøyvernet

Kulturminnevernet står sentralt i avhandlinga, både ved å vere eit sentralt emne for analysen i delstudie I og ved å vere ein viktig del av den ramma som dei frivillige sjølv ser aktiviteten sin i lys av. Men kva er eigentleg eit kulturminne? Ser vi på Lov om kulturminne<sup>3</sup> vert «kulturminne» her definert som alle fysiske spor etter menneskeleg verksemd i det fysiske miljøet. Definisjonen har inga innebygd rangering eller verdilegging av dei fysiske spora. Først når omgrepet vert samanstilt med normative omgrep som verdfullt, verneverdig eller andre uttrykk for ei aktiv verdivurdering vil einskilde kulturminne stå fram som verdfulle og viktige for oss (Mydland, 2015, s.17). Dette reiser spørsmålet om kven som har definisjonsmakta til å gjere eit slikt utval, og forskinga om emnet er her ganske samstemt (t.d. Lidén, 1991; Christensen, 2011). Framveksten av kulturminnevernet i Noreg vert kopla til nasjonsdanningsprosessen frå tidleg på 1800-talet, der ei lita gruppe i samfunnet sitt øvre sjikt åleine definerte og verdila kulturminna. Fram mot vår tid har utviklinga følgt to hovudspor som begge kan sjåast som uttrykk for ei meir ålmenn demokratisering av samfunnet. Det eine er ei utviding av det materielle innhaldet der idealet er vern av eit representativt utval av fysiske spor frå alle samfunnslag og grupper (Mydland, 2015 s.22). Det andre er ei form for hierarkisk utviding av definisjonsmakta, som kan forståast slik at nasjonalt nivå definerer nasjonale kulturminne, regionalt nivå dei regionale og lokalt nivå dei lokale kulturminna. Særleg koplina mellom kulturminnevernet og ulike folkelege rørsler på 1970-talet har fremma ei slik utvikling (Lidén, 1993, s.19). Farokonvensjonen<sup>4</sup> har flytta perspektivet frå objekta og til menneska og samfunnet. Dette bidreg til å setje fokus på dei samfunnsmessige og individuelle verknadene av kulturminnevernet, men syner også at studiet av kulturminnevernet må utvidast med faglege tilnærmingar som kan fange opp slike aspekt. Utgangspunktet for konvensjonen er alle lokalsamfunn sin rett til

<sup>3</sup> Lov om kulturminne LOV-1978-06-09-50 § 2.

<sup>4</sup> Europarådet sin rammekonvensjon om kulturarven sin verdi for samfunnet, signert i Portugal 27. oktober 2005. Noreg ratifiserte konvensjonen i 2008.

å tolke eiga historie og definere sine egne kulturminne (Miljøverndepartementet, 2013 s.58).

Det andre sentrale emnet i avhandlinga er den frivillige innsatsen, som vert hand-sama i andre og tredje delstudie. Sivilsamfunnet si rolle, og med det frivilligheita, har i dei seinare åra fått auka merksemd også i det offentlege folkehelsearbeidet. Dette kjem av utfordringar knytt til høgare levealder og ei sterk auke av eldre i befolkninga. I den statlege frivilligheitspolitikken (Kulturdepartementet, 2018) går det fram at ein grunnpremiss for politikken på dette feltet er at deltaking i sivilsamfunnet gjev positive helseeffektar, både for den som deltek og for samfunnet som heilskap. Frivillig innsats vert i den statlege frivilligheitspolitikken ikkje berre sett som dugnadsinnsats og arbeidskraft, men også som kompetanseformidlande, tradisjonsberande og folkehelsefremmande (s.22). Likevel er det eit kunnskapshol på feltet, då den frivillige innsatsen i kulturminnevernet ikkje tidlegare er undersøkt (Magnussen, Westberg et al, 2018) og følgjeleg heller ikkje kompetanseaspektet. Også ynskje om å ta vare på lokalsamfunnet sine kulturminne har inspirert til ei omfattande frivillig innsats. Mykje av dette arbeidet spring ut av meir eller mindre organiserte fellesskap, som velforeiningar, idrettslag, eller kulturvernforeiningar (Kulturdepartementet, 2018 s.12–13). Dei frivillige opplever innsatsen med å taka vare på kulturarven som grunnleggjande meningsfull, og dei er stolte over sitt bidrag til å styrje kjensla av fellesskap og tilhøyrsløse i lokalsamfunnet (Magnussen, Søfting et al, 2011, s.39–47). Dette gjer at kulturvernarbeidet ikkje berre er viktig for samfunnet, men også kan få stor betydning for den einskilde. Mekanismane bak dette vil vere viktige å avdekke, og her vil tilnærmingar frå folkehelseforskninga stå sentralt.

På alle samfunnsfelt finst det sentrale aktørar og institusjonar. Innan kulturminnevernet er Riksantikvaren ein hovudinstitusjon. Som direktorat for kulturminneforvaltning er Riksantikvaren fagleg rådgjevar for Klima- og miljødepartementet og ansvarleg for utviklinga av den statlege kulturminnepolitikken. I dag omfattar Riksantikvaren sitt arbeidsfelt innan fartøyvern kring 250 historiske fartøy (Riksantikvaren, 2019b). Dette er dei litt større fartøya, definerte som dekkafartøy og større opne båtar som vert verna gjennom bruk. I teksten til tilskotsordninga definerer Stortinget ordninga til å omfatte fartøy som vert haldne i operativ stand, og der eitt av målkriteria er at dei får behalde sine sertifikat (Klima- og Miljødepartementet, 2018 s. 195). I Riksantikvaren sitt oversyn er fartøya delte inn i brukskategoriar, som fartøy frå fiske og fangst, passasjerfartøy, ferjer, fraktefartøy, fritidsfartøy og restkategorien spesialfartøy. I tid spenner den verna flåten frå siste del av 1700-talet og fram til våre dagar. Målet med det statlege bevaringsprogrammet for fartøy er å sikre eit representativt utval (Klima- og Miljødepartementet, 2018 s.195). Når det gjeld materialbruk, byggeteknikk, framdriftsmåtar og utforming er det meste som har vore nytta i denne perioden representert i verneflåten (Riksantikvaren, 2010, s.33–39). Men fartøya i verneflåten er likevel ikkje sikra i eit langsiktig perspektiv, då etterslepet på vedlikehald veks raskare enn det statlege tilskotet kan dekkje. Stortinget sitt mål om sikring mot tap er difor enno ikkje oppfylt (Vedlegg 8. - Klima- og Miljødepartementet, 2019).

Fram til no har ikkje Riksantikvaren engasjert seg aktivt i vernet av dei opne tradisjonsbåtane. Dette kjem av at dette feltet allereie i stor grad er ivareteke av

museum og samlingar, og at dei store vernefaglege og økonomiske utfordringane er knytt til dei større dekkede fartøya (Riksantikvaren, 2010 s. 40). Men dei opne tradisjonsbåtane er likevel mellom kulturminna som Riksantikvaren har ansvaret for, fordi kulturminnelova nyttar omgrepet «båtar» utan å skilje mellom typar eller storleikar. For å finne ut korleis dei opne tradisjonsbåtane kan inkluderast i arbeidsfeltet finansierte Riksantikvaren i 2019 eit forprosjekt i regi av Forbundet KYSTEN, der målet er å finne ut korleis slike båtar hjå museum, kystlag og private kan kartleggjast, sikrast og kategoriserast. Eiga erfaring frå kystlag og samtaler med andre museumsfolk gjev diverre grunn til å tru at dette verdfulle materiale er omfattande, uoversiktleg og for ein stor del lagra under tvilsame tilhøve både hjå private og hjå musea.

Fartøya er dei materielle strukturane som står i sentrum for både den frivillige aktiviteten og den offentlege forvaltninga av dette vernefeltet. Det er difor ikkje mogleg å forstå den frivillige aktiviteten i fartøyvernet utan å inkludere fartøya i analysen. Men innan kulturfaga har studiet av materiell kultur i hovudsak vore retta mot det symbolske nivået, der tinga framstår som semiotiske teikn og berarar av tillagt og situasjonell mening (Löfgren, 1997; Olsen 2004). Ei slik tilnærming kan vere fruktbar i analyser av korleis ulike typar fartøy har vore tillagt mening og nytta som kulturelle samlingsmerke eller politiske symbol. Men gjennom arbeidet med fartøyet gjer dei frivillige erfaringar og vinn innsikt som kan ha konsekvensar for korleis dei opplever både seg sjølv og fartøyet ein arbeider med. Etter mi mening kan ikkje interaksjonen mellom dei frivillige og det materielle fartøyet forståast innanfor rammene av ei semiotisk tilnærming åleine. Det er difor naudsynt å utvide perspektivet til også å inkludere den materielle sida av fartøya (Olsen, 2004). Dette må ikkje forståast slik at fartøya har aktørstatus på line med menneske, men at dei ved å stå i sentrum for merksemda og å ha visse fysiske eigenskapar kan setje visse rammer for dei praksisane som vert utvikla for å handtere dei. Det materielle kan difor sjåast som knytt til vilkåra for handling i ein diskurs (Neumann, 2000 s. 28). Eg kjem nærare inn på dette i delstudie III.

Fartøya som inngår i det frivillige fartøyvernet har det felles at dei vert verna gjennom bruk for framleis å kunne nyttast i sitt rette element. Denne verneforma medfører at også kunnskap om reparasjon, drift og vedlikehald må takast vare på. Det er nettopp slike oppgåver som ser ut til å motivere og engasjere dei frivillige. Gjennom samtaler gjev dei frivillige inntrykk av at kunnskapen dei har tileigna seg vert ei kjelde til både positive tilbakemeldingar og auka sjølvkjensle (jf. kapittel 5, delstudie III). Det frivillige fartøyvernet, i form av lag, organisasjonar, foreiningar og einskildpersonar, er aktørar som forvaltar ein omfattande og mangesidig kompetanse. Dei frivillige sitt bidrag i form av kunnskap, dugnad og engasjement er hovudregelen og ikkje unntaket, for at istandsettingsprosjekt vert vellykka (Riksantikvaren, 2010, s.11).

Det er to landsdekkjande organisasjonar som dekkjer aktiviteten innan vern av fartøy; Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) og Forbundet KYSTEN. Dei fleste lokale fartøyvernprosjekta er medlem i minst ein av desse organisasjonane. NFF fremmer bevaring av verneverdige fartøy og arbeider for det frivillige fartøyvernet sine interesser. NFF organiserer i dag 189 fartøy (Norsk Forening for Fartøyvern,

2019) som er lokaliserte over heile landet. Dei lokale frivillige organisasjonane som eig eller forvaltar desse fartøya har til saman omlag 10.000 medlemmar.

Forbundet KYSTEN femner vidare i sitt arbeid og har som føremål å taka vare på kystens kulturminne i brei forstand, inkludert bygningar, båtar, reiskap og tradisjonar. I dag har Forbundet KYSTEN omlag 10.300 medlemmar som er fordelt på 122 lokallag (Forbundet KYSTEN, 2018). Dei to landsdekkande organisasjonane NFF og Forbundet KYSTEN er dei viktigaste nasjonale aktørane i det frivillige fartøyvernet. Desse organisasjonane eig ikkje fartøy, men arbeider med fartøyvernet sine faglege spørsmål og for å betre dei politiske og forvaltingsmessige rammevilkåra. Dei konkrete fartøya er eigde av lokale medlemsforeiningar, museum og privatpersonar, og det er difor på lokalt nivå aktiviteten med istandsetjing og drift av fartøya finn stad. Dei lokale organisasjonane gjer ein uunnverleg innsats, både for fartøya, dei frivillige og lokalmiljøa. På bakgrunn av dette ynskjer eg i denne avhandlinga å synleggjere omfanget og verdien av den frivillige innsatsen med desse kulturminna. Dette vert synleggjort i kapittel 5, delstudie II).

### 1.3 Fartøyvernet i skandinavisk perspektiv: eit kort oversyn

For å kunne relatere tilhøva i det norske fartøyvernet til Sverige og Danmark følgjer her ei kort presentasjon av rammeverka for aktiviteten i desse landa.

#### *Forvaltninga av fartøyvernet i Noreg*

I Noreg er forvaltninga av fartøyvernet lagt til Riksantikvaren, som er eit direktorat under Klima- og miljødepartementet. Fartøyvernet er integrert i kulturminneforvaltninga, som har ansvar for utarbeiding av planer, fordeling av tilskot og oppfølging av arbeidet. Eigargar av historiske fartøy kan inngå en verneavtale med Riksantikvaren, som på dette grunnlaget kan tildele fartøy status som verns skip. Ei endring av lov om kulturminne i 2000 gjer det mogleg å frede fartøy på same måte som faste kulturminne. Freda fartøy og fartøy med status som verna skip kan sertifiserast etter et tilpassa regelverk som vert forvalta av Sjøfartsdirektoratet.

Frå 2020 skal førstelineansvaret for fartøyvernet desentraliserast ved å bli overført til fylkeskommunane. Når denne prosessen er slutført vil forvaltninga av fartøyvernet vere «normalisert», i tydinga at det speglar organiseringa av forvaltninga av dei øvrige kulturminnevernet.

#### *Forvaltninga av fartøyvernet i Sverige*

I Sverige er forvaltninga av fartøyvernet skilt frå det øvrige kulturminnevernet. Forvaltninga er lagt til Statens maritima och transporthistoriska museer, som sorterer under Kulturdepartementet. Dette museet har sidan 1991 fordelt dei statlege tilskota til fartøyvern. Dette museet kan også tildele fartøy såkalla K-merking. Dei K-merka fartøya utgjer Sveriges verneflåte. K-merkinga har tre ulike nivå: Svært høg historisk verdi (klasse I), høg historisk verdi (klasse II) og historisk verdi (klasse III). K-merkinga medfører ikkje noko juridisk vern eller spesielle ordningar når det gjeld sertifisering (Erikson, 2011).

### Forvaltning av fartøyvernet i Danmark

Heller ikkje i Danmark er fartøyvernet integrert i kulturminneforvaltninga. Staten si forvaltning av fartøyvernet er satt bort til Skibsbevaringsfonden, som sidan 1989 har fordelt statlege fondsmidlar til vern av fartøy. Økonomisk støtte er formelt eit rente- og avdragsfritt lån, som kan kallast tilbake dersom vilkåra for lånet vert misleghalde (Mortensøn, 2009). Fartøya vert delte inn i fire kategoriar (A, B, C og D), etter kva grad av antikvarisk standard som vert lagt til grunn for vernet. Det er i hovudsak berre fartøy av kategori A og B som får tilskot (lån) frå Skibsbevaringsfonden. På same vis som for K-merking i Sverige gjev ikkje denne klassifiseringa noko juridisk vern eller tilgang til spesielle ordningar for sertifisering.<sup>5</sup>

### Den frivillige organiseringa

I Noreg, Sverige og Danmark framstår den frivillige innsatsen frå eigarar/eigarorganisasjonar som bærebjelken i fartøyvernet. I Noreg har det frivillige fartøyvernet gått saman om å opprette ein felles nasjonal interesseorganisasjon, Norsk Foreining for Fartøyvern, som sidan 1985 har arbeidd for å betre dei offentlege rammevilkåra for fartøyvernet. I Sverige og Danmark er tendensen at organisering på høgare nivå skjer med utgangspunkt i fartøya sin framdriftsmåte, byggemateriale eller brukskategori, og ikkje med utgangspunkt i verneflåten sine felles rammevilkår.

### Økonomi

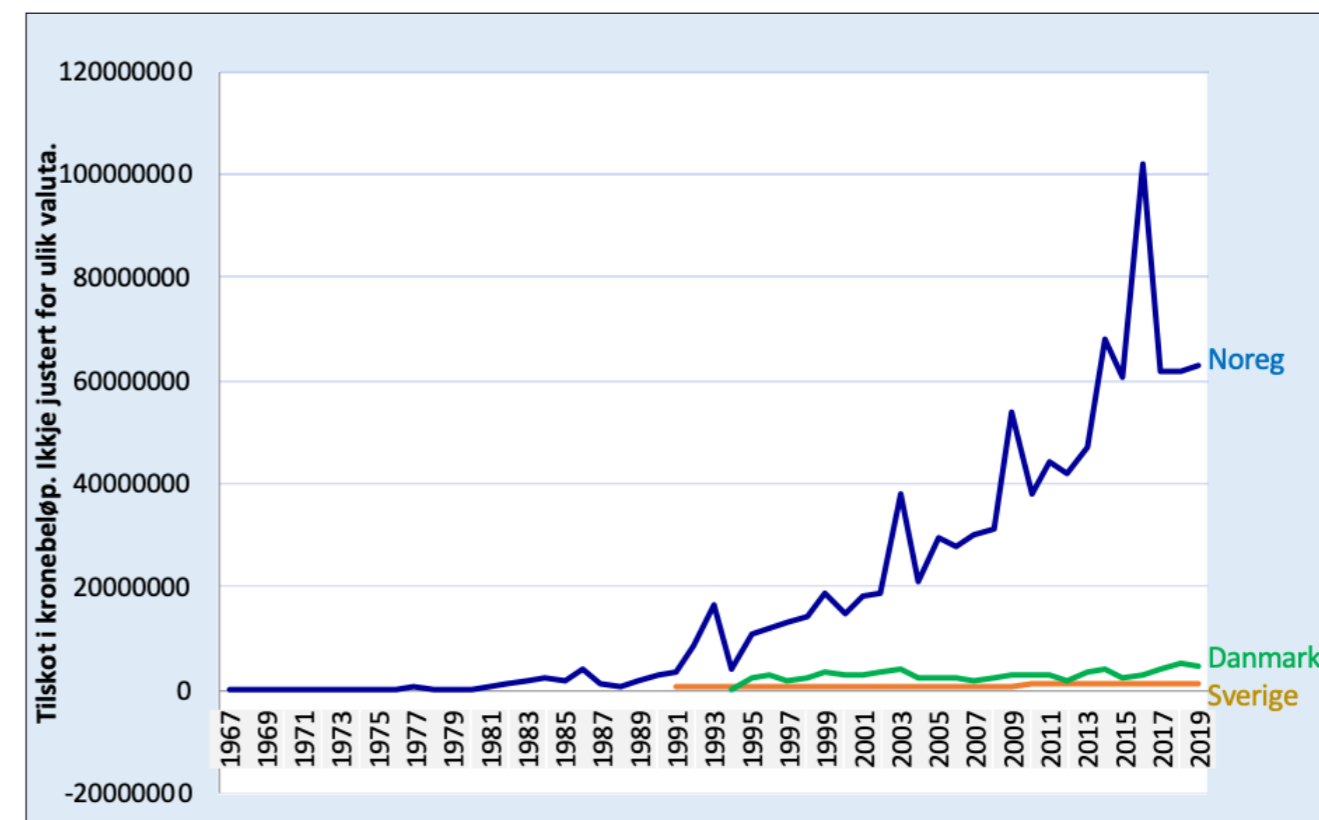
I Noreg, Sverige og Danmark har fartøyvernet svært ulike tilskotsordningar. Oversynet i Figur 1 syner berre dei statlege tilskota i de tre skandinaviske landa. Den samla økonomien i fartøyvernet er langt større, og samansett av både private og statlege tilskot. Kostnadsnivået for spesial- og verftsarbeid er relativt likt i dei skandinaviske landa, og statlege tilskot dekkjer primært verftsarbeid og slikt som ikkje kan gjerast med frivillig innsats. Dette indikerer at ulike større private tilskot og gåver utgjer ein langt større del av den samla økonomien i fartøyvernet i Sverige og Danmark enn det ein har hatt tradisjon for i Noreg.

**Tabell 1.** Verna fartøy i Noreg, Sverige og Danmark. Kjelde: Opplysningar frå Skibsbevaringsfonden og Statens maritima och transporthistoriska museer.

| Land    | Vernekategori                        | Antal verna fartøy |
|---------|--------------------------------------|--------------------|
| Noreg   | Freda og verna fartøy                | 258                |
| Sverige | K-merka fartøy (klasse I, II og III) | 301*               |
| Danmark | Vernekategori A, B, C og D til saman | 223                |

\* Sverige har to K-lister, og talet er sett saman av 146 yrkesfartøy og 155 fritidsfartøy.

<sup>5</sup> <https://skibsbevaringsfonden.dk/>



**Figur 1.** Tilskot til fartøyvern i Noreg, Sverige og Danmark 1967–2019.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Kjelder til tala:

Noreg: Vedlegg 8

Sverige: <https://www.sjohistoriska.se/fartyg-kulturmiljoer/fartygsstod/fordelning-av-bidrag>

Danmark: <https://skibsbevaringsfonden.dk/om-fonden/arsberetning/>

## 1.4 Mål og problemstilling

Frivillig innsats er ein viktig samfunnsarena i Noreg. Stortingsmeldinga om frivillig innsats frå 2018 løftar fram frivillig innsats som ein verdifull demokratisk samfunnsbyggjar, både som aktør og arena (Kulturdepartementet, 2018). Det er likevel ukjent kva som motiverer til den omfattande innsatsen som dei frivillige over lange periodar legg ned i dei einskilde historiske fartøya. Vi veit heller ikkje kva samfunnsmessige og individuelle ringverknader det frivillige engasjementet i norsk fartøyvern fører med seg. Omfanget ser ut å være betydeleg, og denne avhandlinga har som mål å gje svar på desse spørsmåla.

Forskinga kring emnet frivillig arbeid utgjer ein viktig kontekst for å forstå korleis denne aktiviteten framstår som meningsfull. Eit meningsfullt liv har innverknad på livskvalitet og eigenopplevd helse. Difor vil forskinga på opplevd livskvalitet vere relevant her. Men i motsetnad til forskinga innan samfunnshelse er ikkje føremålet her å påvise slike verknader, men å utforske kva dei botnar i og kva for mekanismar som kan vere med på å produsere slike verknader, slik dette går fram gjennom informantane sine subjektive perspektiv og deira framstillingar av opplevingane under arbeidet med fartøya. Påvising av konkrete helseeffektar krev tid og ressursars om ligg utanfor rammene for dette prosjektet. Men ved å påvise at helsefremmande mekanismar er til stades gjennom analyse av dei frivillige sine opplevingar med aktiviteten, så kan slike helsefremmande verknader likevel påvisast indirekte.

Problemstilling og forskingsspørsmål er utforma på bakgrunn av eit reelt kunnskapsbehov hjå Riksantikvaren om verknaden frivilligheit har på den einskilde og på samfunnet. Riksantikvaren forvaltar staten sitt engasjement i fartøyvernet, men kunnskapen om aktiviteten på dette vernefeltet er svært sparsam og lite systematisert. Det har tidlegare berre vore gjort to undersøkingar av fartøyvernet; ein oversiktsstudie (Berkaak, 1992) og ein studie av ein lokal organisasjon (Småland, 1995). Begge byggjer på materiale som vart samla inn før og kring 1990.

Målet med denne avhandlinga er difor å undersøke den frivillige aktiviteten i fartøyvernet, og forstå denne aktiviteten på bakgrunn av dei historiske prosessane og materielle objekta som har skapt og forma aktiviteten. Til hjelp i analysearbeidet er det formulert tre forskingsspørsmål.

Dei tre forskingsspørsmåla som skal belyse dette er:

1. Kva er bakgrunnen for at fartøyvernet vart eit felt dominert av frivillige grasrottrøsrer?
2. Kven er dei frivillige, og kva er omfanget og betydninga av innsatsen deira?
3. Kva for personlege motivasjonar og opplevingar har dei frivillige, og kva samfunnsmessige verknader har aktiviteten kring fartøya?

Desse tre forskingsspørsmåla vert belyste gjennom kvar sine delstudiar:

Delstudie I: Fartøyvernet som del av kulturminnevernet

- Korleis vart sentrale praksisar og omgrep etablerte innan kulturminnevernet og fartøyvernet?

Delstudie II: Fartøyvernet som aktivitet i samtida

- Kven er dei frivillige og kva omfang har aktiviteten deira?
- Kva for utviklingstrekk kan ettersporast innan fartøyvernet?
- Kva er den økonomiske verdien av den frivillige innsatsen?

Delstudie III: Dei frivillige sine egne opplevingar og forståingar

- Korleis opplever og grunnlegg dei frivillige engasjementet sitt?
- Kva for verknader har aktiviteten på dei frivillige?

Delstudie I har som målsetjing å syne korleis dei viktigaste praksisane vart etablerte og innhaldet i omgrepa skapte. Delstudie II skildrar feltet med kvantitative mål og gjev sentrale tal for utviklinga og omfanget av den frivillige innsatsen og den demografiske samansettinga av dei frivillige. Fleire av resultatane frå delstudie I og II er med på å danne kontekst for analysen i delstudie III, som er ei kvalitativ undersøking av dei frivillige sine erfaringar og opplevingar frå deltakinga i dei lokale fartøyvernprosjekta.

## 1.5 Kjelder

Arbeidet med kjeldene var mellom det mest tidkrevjande i arbeidet med avhandlinga. Dette kjem av at den tverrfaglege tilnærminga som følgjer av forskingsspørsmålet også får konsekvensar for kjeldetilfanget. Analysen sine tre nivå har kvar sine tilnærmingar som igjen krev ulike typar kjelder, noko som medfører at kjeldetilfanget både vert svært variert og omfattande. Kjeldetilfanget kan samanfattast slik:

| Delstudie | Tilnærming                    | Kjelder                       |
|-----------|-------------------------------|-------------------------------|
| I         | Omgrepsarkeologisk tilnærming | Skriftlege historiske kjelder |
| II        | Kvantitativ tilnærming        | Innsamla statistisk materiale |
| III       | Kvalitativ tilnærming         | Semistrukturerte intervju     |

Denne framstillinga syner dei sentrale kjeldekategoriane for kvar delstudie. Men då resultatane frå delstudie I vert nytta i analysen av delstudie II osv. kan kjeldetypar frå føregående delstudiar bli aktualiserte på nytt undervegs i analysen.

## 1.6 Avgrensingar

Emnet for denne avhandlinga er frivillig aktivitet knytt til vern av fartøy i Noreg fram til og med 2019, på eit historisk, samfunnsmessig og individuelt plan. Det kan synast å vere greitt avgrensa, men ser ein nærare etter heng både fartøyvern og frivillig innsats kvar for seg også nøye saman med andre fenomen, som igjen er ein del av noko større. At det er tale om norsk fartøyvern, og at praksisen høyrer til kulturminnevernet, gjer at også spørsmål kring identitet og nasjonalitet melder seg med ei viss tyngde.

Frå eit poststrukturalistisk<sup>7</sup> perspektiv er ikkje meiningsinnhaldet vi legg i omgrep og gjenstandar faste, men vert skapt og endra gjennom måten vi omtalar og brukar omgrepa og gjenstandane på. T.d. var det den konkrete erfaringa frå dagleg bruk som endra den folkelege oppfatninga av dampskipa frå noko framandt og skremmande til noko nyttig og kjær (Småland, 1995). Slike forhandlingar om meiningsinnhaldet i omgrep og gjenstandar kan følgjast langt attover i tid, og ein finn at det kan ha endra seg etter å ha vore trekte inn i nye samanheng.

Når «dampen»<sup>8</sup> som fenomen ikkje lenger er tenleg i samferdsle, kan han søkje asyl hjå kulturminnevernet og der få tildelt ny meaning (Småland, 1995). Samanhengar fenomenet inngår i kan vere både synkrone og diakrone. I ei omskifteleg verd er ting annleis i dag enn i går. Men kontinuitet og samanheng kan forkle seg som endring-skrefter, og endringane kan kome forkledd som tradisjonar og stabilitet. Ei permanent kjensle av å vere moderne kan berre bevarast gjennom stadige fornyingar av bustad og garderobe, og den som vil verne om tradisjonar må også skape desse gjenstandar gjennom avgrensing, definerings og verdilegging. Fenomenet kystkultur er eit døme på dette. Dei kystkulturelle rekvisittane er omlag samanfallande med bruksgjenstandar frå siste del av det førmoderne sjøbruket kring 1900. Men dei som i si tid nytta desse gjenstandane i sitt daglege virke hadde aldri høyrte om «kystkulturen» og var dermed avskoren frå å nytte dette omgrepet i si sjølvforståing.

Kva for historiske prosessar og fenomen som vert inkludert i analysen av dei historiske føresetnadene for fartøyvernet i delstudie I vil vere eit resultat av den forklaringskrafta desse syner seg å ha undervegs i arbeidet med det historiske materialet. Men avgrensinga av det eigeninnsamla materialet som ligg til grunn for analysen i den kvantitative delstudie II og den kvalitative delstudie III må definerast før analysearbeidet tek til. I det følgjande vert det gjort greie for dette utvalet og dei avgrensingane som er gjort.

Fartøyvernet med sin omfattande frivillige aktivitet er knytt til ei stor mengd eldre fartøy, som inkluderer alt frå små robåtar til havgåande skip. Dette er ei omfattande

<sup>7</sup> Dei poststrukturalistiske teoriane ser ikkje symbolske verdiar som innplasserte i eit nettverk av meiningar som står i eit fast tilhøve til kvarandre, slik som strukturalismen gjorde. Frå eit poststrukturalistisk perspektiv vert meiningsinnhaldet i omgrep og gjenstandar kontinuerleg skapt og omskapt gjennom den konkrete bruken og kommunikasjonen dei inngår i (Jørgensen & Phillips, 1999:15). Strukturar vert sett som noko førebels og motsetnadsfylt, noko som gjer det mogleg å forklare endring innanfor modellen.

<sup>8</sup> «Dampen» er ei utbreitt nemning for lokalrutebåt. Nemninga vart nasjonal som følge av Ivar Medaas si tonesetting av Ragnvald Hammers dikt «Dar kjem dampen» (1964).

og uoversiktleg mengd av fartøy, og eg har difor avgrensa meg til fartøy som inngår i Riksantikvarens oversyn over fartøy som vert tekne vare på etter antikvariske prinsipp om vern gjennom bruk. Dette er større fartøy som vert verna i operativ stand på sjø. Ei slik avgrensinga gjer at den frivillige aktiviteten som er emnet for avhandlinga er knytt til fartøy som offisielt inngår i fellesskapen sin kulturarv, og at arbeidet difor kan opplevast å ha verdi også ut over det private.

For å forstå bakgrunnen for praksisen og kva for verdiar fartøyet representerer for dei frivillige ynskjer eg å undersøkje utviklingstrekk og framveksten av fartøyvernet som del av kulturminnevernet. Vidare vil eg sjå nærare på utviklinga av innhaldet i sentrale omgrep og kva for diskursive felt fartøya har inngått i.

For å sjå på omfang og verdien av den frivillige aktiviteten i fartøyvernet har eg valt å sjå nærare på aktiviteten som var knytt til de 90 fartøya som fekk tilskot til fartøyvern i 2009 og som er verna eller freda av Riksantikvaren. Gjennom denne avgrensinga kan eg sikre at den inkluderte praksisen kring fartøya er mest mogleg samanliknbar og representativ for det fartøyvernet som er omfatta av den statlege tilskotsordninga.

For å kunne samanhalde observasjonar om einskilde frivillige og opplevingane deira var det naudsynt å avgrense utvalet ytterlegare til meir samanliknbare fartøy. Her vart det valt eldre ruteskip som fekk tilskot i 2009.

Alle historiske fartøy som er sette på land og vert tekne vare på som museums-gjenstandar fell utanfor denne undersøkinga. Denne avgrensinga er gjort fordi desse fartøya er underlagt andre faglege verneprinsipp enn dei som ligger til grunn for det frivillige fartøyvernet, og fordi det, dels av den grunn, ikkje er slik frivillig aktivitet knytt til fartøy som er underlagt tradisjonell museal konserveringspraksis. Denne skilnaden vert nærare handsama i analysedelen.<sup>9</sup>

Undersøkinga ekskluderer også dei mange små og opne bruksbåtane som det er stor interesse for og aktivitet kring langs heile kysten. Det er teke vare på kring tusen slike båtar hjå musea, samt eit ukjent tall båtar i regi av organisasjonar og private. Desse båtane, og aktiviteten knytt til dei, finst det enno ikkje noko samla oversyn over. Mi eiga erfaring peikar mot at aktiviteten kring slike båtar i mindre grad er knytt til den einskilde båten, men til t.d. ei samling av fleire slike båtar som saman med sjøhus og anna maritimt gjenstandsmateriale er organisert som eit lokallag av Forbundet KYSTEN. Den frivillige aktiviteten knytt til slike samlingar eller lokallag vil det difor vere vanskeleg både å kartleggje og å relatere til ein konkret båt. Slike båtar mottar heller ikkje tilskot til fartøyvern over Riksantikvaren sitt budsjett. Av desse årsakene er dei små opne tradisjonsbåtane ikkje inkluderte i undersøkinga.

<sup>9</sup> Sjå kapittel 5.1.5. Fartøyvernet, underkapittel Vern av fartøy.

### 1.7 Teori, metode og gjennomføring

Dei tre forskingsspørsmåla vert spegla gjennom struktur i avhandlinga med tre delstudiar. Dei ulike delane av spørsmålet krev bruk av ulike typar kjeldemateriale som igjen krev ulike teoretiske tilnærmingar i analysen. Dette ligg til grunn for avhandlinga si organisering i tre delstudiar som byggjer på kvarandre ved at den første gjev kontekst til tolkinga av funn i den andre osv.

Det empiriske utvalet som vert nytta i den omgrepsarkeologiske undersøkinga i delstudie I kan kontinuerleg justerast ut frå kva som syner seg fruktbart å undersøkje i dei historiske meiningstrådande som analysen følgjer. I motsetnad til dette er innsamlinga av kvantitative opplysningar om fartøyvernet og dei kvalitative intervju med dei frivillige planlagt og gjennomført før analysen av dette materialet kan ta til. Dette medfører at ramma for undersøkingane i delstudie II og III i stor grad er fastlagt på førehand gjennom det innsamla talmaterialet og intervju med dei frivillige.

### 1.8 Omgrepsavklaring

Nokre omgrep står sentralt i avhandlinga og vert nytta i fleire av delstudiane. I denne avhandlinga har eg valt å definere sentrale omgrep på følgjande måte:

#### *Fartøyvern*

I avhandlinga vert fartøyvern definert som vern av historiske fartøy etter dei prinsipp som Riksantikvaren er sett til å forvalte (Riksantikvaren, 2010 s.33–34). Hovudprinsippet kan oppsummerast som dokumentert prosessautentisk vern av historiske fartøy som vert bevart gjennom fortsett bruk. Det vil seie at alt vedlikehald skal vere med historiske teknikkar og material, og alle delar som må bytast for at fartøya fortsett skal vere sjødyktig må vere av same materiale, forarbeida og festa på same måte og med same overflatahandsaming som det som vert erstatta. I tillegg må arbeidet dokumenterast, slik at kvaliteten på arbeidet kan etterprøvast av andre (Kristiansen, 2015; Småland, 2018). Tilslutning til desse prinsippa er også vilkår for medlemskap i NFF. Denne avgrensinga ekskluderer t.d. fartøy som er bevarte som museumsgjenstandar i hus på land, fartøy som er underlagte andre verneprinsipp og kopiar av historiske fartøy.

#### *Verna fartøy*

Omgrepet «verna fartøy» dekkjer her fartøy som Riksantikvaren har freda eller gjeve status som verna skip. Status som verna skip kan Riksantikvaren tildele ettersøknad frå eigar og ei vurdering av det aktuelle fartøyet (Klima- og miljødepartementet, 2019, s. 175). Freding av eit fartøy vert initiert av Riksantikvaren ut frå omsynet til ei representativ freding av fartøy frå ulike brukskategoriar.

#### *Kystkultur*

Kystkultur vert ikkje her klårt definert som eit omgrep, men vert undersøkt som ein diskurs. Sjølv om omgrepet «kystkultur» er mykje nytta, så finst det ikkje nokon ålment akseptert og klår definisjon, og omgrepet vert nytta i ei rekkje ulike og del-

vis overlappande tydingar. Dette kan indikere at kampen om innhaldet i omgrepet kystkultur enno ikkje er avslutta.

#### *Frivillig innsats*

Omgrepet frivillig innsats eller frivillig arbeid høyrer i hovudsak til den analytiske tilnærminga og vert i mykje mindre grad nytta av arrangørar og deltakarar i slikt arbeid. Dei frivillige sjølv nyttar ofte heilt andre omgrep, og omtalar seg gjerne som medlemar, eldsjeler eller entusiastar og innsatsen sin kallar dei for dugnad. Slike ulikskapar i nemningsbruk vert utgangspunkt for analyse i delstudie I, då dei kan indikere at det er tale om ulike forståingsrammer og røynder. Medan vitskaplege termar – ideelt sett – får innhaldet bestemt gjennom diskusjon og definisjon, vert innhaldet i daglegtalens ord skapt gjennom praksis; korleis orda har vore og vert nytta.

For å kunne gjennomføre ei kvantitativ undersøking og nytte dei statistiske metodane som er utvikla for å rekne om innsatsen i pengar må det gjerast ei forskingsmessig avgrensing av omgrepet frivillig arbeid. Det vert her nytta ein definisjon som er utvikla av Salomon, Sokolowski & List (2004) knytt til The Johns Hopkins Comparative Nonprofit Sector Project.<sup>10</sup> Definisjonen som er utvikla i prosjektet deira vert nytta i den internasjonale forskinga på frivillig arbeid (volunteer work), og ligg mellom anna til grunn for undersøkingane i regi av Senter for forskning på sivilsamfunn og frivillig sektor i Noreg. Denne frivillighetsforskninga avgrensar frivillig arbeid til aktivitet som er organisert, ikkje er ein del av statsapparatet, ikkje primært har eit kommersielt føremål, er sjølvstyrt og der deltakinga i aktiviteten er frivillig (Salamon, Sokolowski & List, 2004 s.9–10). Definisjonen, som også ligger til grunn i avhandlinga, byggjer på ein føresetnad om at organisasjonane arbeider for eit felles beste, og at dette er den primære årsaka til at dei frivillige arbeider utan å venta nokon personleg vinning.

#### *Folkehelse*

Folkehelse er læra om dei faktorane som fremmer helse og førebyggjer sjukdom, og dei metodane som vert nytta i kartlegging og vurdering av folkehelse (Stang, 1998). Folkehelseforskninga er tverrfagleg med eit heilskapsperspektiv på helse og livskvalitet (Helse- og omsorgsdepartementet, 2019). Vanlegvis nyttast Verdas Helseorganisasjon (WHO) sin definisjonen av omgrepet helse. Denne skildrar helse som ein tilstand av komplett fysisk, mentalt og sosialt velvære, og ikkje berre som fråvær av sjukdom eller svakheit (World Health Organization, 2019). I studien som ligg til grunn for denne avhandlinga har eg nytta meg av ein annan definisjon av helse, nemleg opplevd helse. Årsaka til dette er at folk har ei sterk og utbreitt førestilling om at helse ikkje er ein «ding an sich», men at helse er uløseleg innvevd i livet, kvardagstilværet, arbeidsplassen, familien og lokalsamfunnet (Fugelli & Ingstad, 2001).

<sup>10</sup> The Johns Hopkins nonprofit sector projekt er den største systematiske undersøkinga av frivillig sektor internasjonalt. Undersøkinga starta i 1991 og omfattar no 45 land, m.a. Noreg. <https://ccss.jhu.edu/research-projects/comparative-nonprofit-sector-project/>



Når sjølv minimale reduksjonar av subjektivt opplevd velvære vert eit helseproblem etter WHO sin definisjon, er dette noko mange ikkje kjenner seg att i. Mykje tyder på at folks erfaringar med helse som ei heilskapleg oppleving er tid- og stadlaus (Fugelli & Ingstad, 2001). Det syner seg at folk har stor romslegheit for at sjukdom ikkje treng å gå utover helsa, noko som medfører at folk er ganske nøkterne i sine forventingar til helse. Dei vurderer ikkje eiga helse i forhold til eit ideal, men etter det ein med rimelegheit kan vente seg ut frå alder, livssituasjon og sjukdomsbyrde (Fugelli & Ingstad, 2001; Hofgaard, 2010). Denne måten å forstå helse på tek utgangspunkt i den sjølvopplevd helsa, korleis folk sjølv vurderer helsesituasjonen sin, og det er denne tydinga av helse som her vert nytta.

### 1.9 Struktura i avhandlinga

Avhandlinga har seks hovudkapittel:

**Kapittel 1** (Innleiing) set rammeverket til avhandlinga, ser på termar og omgrep og avsluttar med avhandlinga sitt føremål og avgrensingar.

**Kapittel 2** (Tidlegare forskning) gjev ein gjennomgang og oppsummering av kunnskapen på feltet. Her vert kulturminnevernet og kystkulturen inngåande undersøkt, då måten desse har vore forstått på er viktig for diskusjonen seinare. Deretter omtaler eg dei sentrale teoriane som vert nytta, både i ei kultursetting og i ei folkehelsesetting.

**Kapittel 3** (Teori) inkluderer ei posisjonering av avhandlinga som tverrfagleg, der folkehelseforskinga vert trekt inn for å supplere den kulturvitskapelege tilnærminga for å sjå på samfunnsmessige og personlege ringverknader av den frivillige aktiviteten. Her supplerer folkehelseforskinga den kulturvitskapelege tilnærminga. I kapittel 3 diskuterer eg også mi eigen posisjon i forskingsfeltet som tidlegare frivillig og noverande forvaltar og forskar.

**Kapittel 4** (Metode) syner dei ulike metodiske tilnærmingane til de tre delstudiene, og har både eit brukar- og eit forskarperspektiv. Delstudie I er basert på ein kunnskapsstatus som vert belyst ved hjelp av Foucaults diskursanalyse nytta i et historisk perspektiv. Delstudie II er ein kvantitativ studie basert på data frå dei 90 fartøya som er inkluderte i analysen. Delstudie III er ein kvalitativ studie der emnet vert belyst gjennom Antonovsky, Somers og Bourdieu. Her vert det både synt til og drøfta data som vart henta inn gjennom 14 djupneintervju med frivillige.

**Kapittel 5** (Analysen) drøftar funn frå dei tre delstudiane i avhandlinga med utgangspunkt i problemstillinga og dei valte teoriane. Delstudie I er den historiske delen av avhandlinga, og her vert det sett lys på framveksten av det frivillige fartøyvernet som del av kulturminnevernet, både praktisk, juridisk og administrativt. I delstudie II og delstudie III vert funn frå først det kvantitative og deretter det kvalitative materialet analyserte, sett inn i ulike teoretiske perspektiv (kultur- og folkehelsevitskapleg) og diskutert med utgangspunkt i tidlegare forskning og eiga erfaring.

**Kapittel 6** (Konklusjon) syner korleis sentrale praksisar og omgrep vart etablerte, gjev kvantitative data om fartøyvernet og skildrar korleis dei frivillige opplever og grunnleggjeng engasjementet i et folkehelseperspektiv. Her vert også dei samfunnsmessige verknadene av aktiviteten oppsummert. Konklusjonen trekk trådane saman og set lys på utviklinga av fartøyvernet i lys av kulturminnevernet, frivillig innsats i eit folkehelseperspektiv og dei sentrale demografiske karakteristikum av frivillig innsats i fartøyvernet.

**Litteraturlista** syner litteraturen som er nytta i avhandlinga.

**Vedlegg** inkluderer informasjon og spørjeskjema som vart nytta ved innsamling av data til den kvantitative delstudie II og den kvalitative delstudie III, presentasjon av informantane, godkjenning frå etisk komité og oversyn over kjeldene for statlege tilskot til fartøyvern i perioden 1967–2019, medlemstal i Forbundet KYSTEN og medlemsfartøy i Norsk Foreining for Fartøyvern.

## 2. TIDLEGARE FORSKING

Dette kapitlet skal presentere og diskutere relevant forskning innan dei emna som framstår som dei mest sentrale forskingsmessige kontekstane for å forstå framveksten av fartøyvernet i Noreg og den frivillige aktiviteten på dette feltet.

I løpet av dei om lag 100 åra vi kan sjå spor etter eit frivillig fartøyvern i Noreg har dette feltet gjennomgått ei utvikling når det gjeld målsetjing, argumentasjon og vernepraksis. Samstundes er fartøyvernet ein del av kulturminnevernet, og kan ikkje forståast lausrive frå dette. Framveksten av kulturminnevernet heng igjen saman med nasjonsdanningsprosessen på 1800-talet, og dei framstillingar av norsk identitet og historie som spring ut av denne. Å skape ei forståinga av dei kontekstane som fartøyvernet i ulike historiske periodar må sjåast i lys av, er difor ganske utfordrande.

Fartøyvernet må også sjåast som eit uttrykk for aktiviteten i det norske sivilsamfunnet, der forskinga frå samfunnsvitskapen og samfunnsmedisinen kan vere med på å skape forståing av kva verknader innsatsen har, både på dei frivillige sjølv og på samfunnet dei er ein del av.

### 2.1 Forskinga på fartøyvernet

Eit søk etter relevant litteratur om fartøyvernet avgrensa til vitskaplege publikasjonar gav få resultat. På norsk finst det berre tre tilgjengelege studiar, medan søk på andre skandinaviske språk, tysk og engelsk ikkje gav relevante resultat. Av norske publikasjonar finst to av antropologen Berkaak. Den eine er ei undersøking av

fartøyvernet med materiale innsamla sist på 1980-talet (Berkaak, 1992) og den andre ein artikkel skrive med utgangspunkt i dette materialet (Berkaak, 1991). Den tredje er ei undersøkinga av den frivillige aktiviteten kring eitt fartøyvernprosjekt i Sogn og Fjordane (Småland, 1995). Ut over dette finst fann eg berre to artiklar som er publiserte under arbeidet med denne avhandlinga (Goth & Småland, 2013 og Goth & Småland, 2014).

## 2.2 Forskinga på kulturminnevernet

Den historiske dimensjonen til gjenstandar/det materielle, slik vi kjenner denne i dag, er skapt gjennom kulturelle endringar dei siste omlag 200 åra. Denne historiske dimensjonen vert teken i bruk på ulike vis og til ulike føremål. I denne studien er forankring av identitet og opplevinga av eigen plass i historia særleg vektlagt.

### Historia, nasjonen og kulturminna

I boka *Historie, minne og myte* tek Anne Eriksen føre seg korleis tanken om folket og nasjonen vaks fram i Noreg. Ho syner at dette heng nært saman med påstanden om innbyggjarane sin gjensidige slektskap, og at kultur i dette perspektivet nærast kan sjåast som noko organisk som har vokse fram over tid, som inkarnerer folket sitt vesen og gjennom dette fungerer identitetsgjevande og samanbindande (Eriksen, 1999 s. 31). Den akademiske interessa for fortida har sine røter i romantikken sin fascinasjon for det mellomalderske og i ideen om folka som klart avgrensbare kulturelle fellesskap med historisk kontinuitet. Slike fellesskap kunne nyttast som utgangspunkt for krav om autonomi og rett til landområda med dei historisk-geografiske referansepunkta for den kulturelle fellesskapen. Desse ideane fekk sterk påverknad innan det politiske, kunstnariske og akademiske feltet. Innan dei humanistiske faga manifesterte ideen seg gjennom dokumentasjon og innsamling av kulturuttrykk som ein meinte representerte alderdommelege og genuint norske tradisjonar.

Ideen om det genuint norske var i seg sjølv ikkje spesielt genuin, men del av ein felleseuropeisk idétraum. Det norske materialet skilte seg i større grad ut gjennom eigenarten til dei konkrete objekta enn gjennom det kategorisystemet som desse objekta vart plasserte inn i. Merksemda var særleg retta mot det alderdommelege og det som vart oppfatta som ekte, i tydinga utan påverknad frå det moderne samfunnet eller frå andre kulturar (Eriksen, 1999). Omgrepet «rotekte» vart lånt frå biologien som eit språkbilete på ekte kontinuitet, i motsetnad til det «innpoda» og dermed framande. Dette er eit døme på ein diskursiv praksis der ulike disiplinær låner, innlemmar og forskyv omgrep frå andre område (Schaanning, 1996). Gjennom dette grepet kan ein trekkje vekslar på det truverdet som omgrepet har opparbeidd i sin opphavlege kontekst for å styrkje eigen posisjon i diskursen.

Den organiske oppfatninga av kultur som Eriksen (1999 s. 31) peiker på, var utgangspunktet for dei tidlege kulturstudiane. Under romantikken endra også synet på historia seg (Sandmo, 1998 s. 20). Dei vitskapelege nyvinningane og samfunnsmessige endringane i den tidlege moderniteten gav dei øvre og utdanna samfunnslaga opplevinga av å leve i ei samtid som raskt fjerna seg frå fortida, og at tilhøvet

mellom samtid og fortid no vart annleis enn tidlegare. Dette opna for ei forståing av at samtida og fortida som kvalitativt ulike, at samtidas orden og logikk ikkje er noko historisk transendent. I fortida tenkte folk andre tankar og gjorde ting på ein annan måte. Dette skapte ein fråstand som auka fascinasjonen for det fortidige. Fortida vart, slik David Lowenthal formulerer det, til eit framandt land der dei gjer ting annleis (Lowenthal, 1985 s. xvi).

Hans-Emil Lidén syner i boka *Fra antikviteten til kulturminne* (Lidén, 1991) at den tidlege historieskrivinga i første rekkje interesserte seg for tekstar og for slike kjelder som kunne analyserast som tekst, i regelen gjenstandar med innskrift. Overgangen frå historieskriving til historievitskap med kjeldekritiske metodar er glidande. I løpet av 1800-talet vart historie etablert som eige universitetsfag og utviklinga av kjeldekritiske metodar starta for alvor (Melve, 2010). I Sverige og heilstaten Danmark-Noreg vart det tidleg på 1600-talet sett i gong registreringar i statleg regi av alle slags fornminne med innskrifter, slik som bautasteinar, gravsteinar og steinkrossar (Lidén, 1991 s. 9; Eriksen, 2007 s. 18–20). Hovudinteressa var ikkje knytt til slike gjenstandar i seg sjølv, men til teksten som var innskrivne på dei. Skriftlege kjelder i form av dokument og bøker vart kopierte i avskrift eller sikra i dei statlege arkiva.

Den historiske dimensjonen som vinn fram saman med utviklinga av historiefaget er ei tom lineær tid som vert nytta til å måle avstandar i tid på same måte som ein linjal målar avstandar i rom. Ein sentral del av den historiske forskninga vart å ordne og merke av epokar og hendingar på denne tidslina og rekne ut avstanden attende til fjernare historiske hendingar. Ein konsekvens av dette var oppdaginga av at ein-skilde bygg og gjenstandar som var ein del av omgjevnaden i dag også hadde vore ein del av omgjevnadene til dei som hadde levd på same stad i ei fjern fortid. Dei materielle omgjevnadene i dagleglivet fekk dermed tilført ein historisk dimensjon som kunne knyttast til forteljinga om ein fellesskap, og i denne dimensjonen var det mogleg å leggje inn verdiar. Eit døme på dette er kampen om definisjonsmakta over den gamle magasinbygningen på Bergenshus festning og dermed om kva slags verdiar denne representerte. Dette opna for utviklinga av nye praksisar i møte med det materielle (Olsen, 2010; Brattli & Steffensen, 2014).

Den nær allegoriske nasjonalromantiske framstillinga av bonden som rådde i den tidlege nasjonsbyggingsfasen, skapte interesse for innsamling og dokumentasjon av den norske bondekulturen. Sjølv om innsamlinga var ideologisk styrt av det nasjonale prosjektet (Eriksen, 1999 s. 80), gav det innsamla materialet også konkret kunnskap om kulturelle tilhøve i det rurale Noreg som seinare forskarar kunne byggje vidare på. Empiriske undersøkingar av sosiale og økonomiske tilhøve i det før-industrielle Noreg gav alt på 1860-talet forskarane problem med å kjenne att ideen om den homogene rurale kulturen i Noreg i møte med dei konkrete tilhøva. Til dømes peikar Brit Berggren på at Eilert Sundt delte folket inn i havbønder, fjellbønder, fiskarbønder, fjell- og dalbønder og så bortetter (Berggren, 1989 s. 65). Omgrepsbruken tyder likevel på at Sundt oppfatta dette som variasjonar eller undergrupper av bønder og gjev grunn til å tru at han sluttar seg til ideen om at tilknyttinga til jord og gardsbruk var konstituerande for norsk identitet.

I møte med dei verkelege «bøndene» endra historie- og kulturforskinga med tida syn på bondekulturen – eller folkekulturen, avhengig av den faglege innrettinga. Innan kulturforskinga vann synet på norsk bondekultur som prega av eit tilpassingsdyktig mangfald av lokale attåtningar etter kvart fram. Dette kjem særleg fram hjå forskarar som interesserte seg for det maritime og tilhøva langs kysten. I denne randsona for det norske var dei mange skilnadene frå den sentrale representasjonen av norsk kultur vanskeleg å sjå heilt bort i frå, og det kunne vere langt mellom dei «rotnorske» kulturtrekka.

Framveksten av eit kultursyn med plass til mangfald tok tid, og føresette at ideen om den norske historiske og kulturelle einskapen stod sterkt nok til at han ikkje vart svekka av forskning på regionale og lokale særdrag. Men i tekstane om regionale og lokale skilnader finn vi utsegner som kan tolkast som ei viss uro for at slik forskning kan oppfattast som ei utfordring av den norske einskapen, og dermed bryte med den mest sentrale representasjonen i den rådande diskursen om norsk kultur. Til dømes er det påfallande korleis forskarar som Brøgger, Kloster og Worm-Müller så eksplisitt strekar under at dei ikkje må forståast i ei slik lei, samstundes som dei gjer sitt beste for å heve ideen om norsk kulturell einskap opp over dei konkrete regionale skilja ved å forankre ideen om ein felles norsk folkekultur til ein fellesskap på mentalitetsnivå (Brøgger, 1925; Kloster, 1935; Worm-Müller, 1951). På denne måten vert einskapen heva over dei tallause regionale ulikskapane i tradisjonar, reiskapsbruk og næringsvegar, og tek ikkje skade av den naudsynte ryddinga og sorteringa av kulturelle artefaktar nede på det materielle nivået. Forfattarane kan også kvar for seg ha sett at den kritikken dei retta mot saksinnramminga for diskursen om norsk kultur ikkje ville bli tatt alvorleg i fagmiljøa dersom dei kunne forståast slik at dei posisjonerte seg utanfor diskursen sin hovudrepresentasjon. Dette gjaldt til dømes synspunkt som ikkje var foreinlege med den norske truedkjenninga om den treeinige einskapen mellom folk, kultur og territorium.

#### Vern av kulturminne

I boka *Den påbegynte virkelighet* (1992) minner Berkaak og Ruud oss om at den moderne erfaringa også omfattar det som kjem og det som er. Dei freistar å skildre samtidas snittflate mot framtida, der det nye trer inn i verda i form av fenomen som enno ikkje har blitt kategoriserte og inkluderte i språk og vanar (Berkaak & Ruud, 1992). Men der Heidegger ville gripe essensen til det tinglege og før-språklege (Heidegger, 2007), er Berkaak og Ruud opptekne av sjølve prosessen der det nye vert kategorisert og inkludert i kulturen. Den moderne erfaringa består i å leve på ein stadig smalare egg av samtid, der det nye og enno ubestemte utgjer ein stor del av erfaringsverda (Berkaak & Ruud, 1992). Ikkje berre er dei materielle og immaterielle kulturelementa i seg sjølv flyktige, men endringane omfattar også det kategorisystemet som gjer tinga meningsfulle for oss. Difor kan kategoriane sjølv tømast for innhald og bli immaterielle minne om fortidige og tapte samanhengar. Slike endringar kjem t.d. til uttrykk gjennom språket, eit medium bygd opp gjennom individuelle og felles erfaringar over tid og som endrast gjennom same praksis. Dei unge vil oppleve at orda for tapte fenomen kan vere meningslause i dobbel forstand; både fenomena og den diskursen som gjorde dei meningsfulle har gått tapt. Denne prosessen kan gje ei kjensle av at noko sentralt er i ferd med å gå tapt, og generere

verneaktivitetar kring element som av initiativtakarane vert opplevd som berarar av sentrale erfaringar og verdiar.

I samtida var ikkje denne meiningsskapinga og verdilegginga noko som gjekk føre seg i det skjulte. Den diskursive kampen om innhaldet i omgrepet kulturminne stilt først av etterkvart som ein nærma seg ein hegemonisk situasjon (Jørgensen & Phillips, 1999 s. 15) med høg grad av semje om innhaldet i den norske kulturarven i siste del av 1800-talet. Etter 1900 har det kome fleire nyorienteringar i diskursen som følgje av at det har vore stilt spørsmål ved alt frå prinsippa for pleie av kulturminna til det faglege og ideologiske utgangspunktet for sjølve verneaktiviteten. Men når det gjeld materialet som vert omfatta av kulturverndiskursen, har endringane hovudsakleg teke form av utdjupingar og suppleringar. Faglege nyorienteringar har funne stad innanfor ein konsensus om at korpuset av objekt som er omfatta av diskursen ikkje kan endrast gjennom å ekskludere delar av det innsamla materialet («kassasjon»), men berre gjennom supplering med nytt materiale gjennom ein additiv prosess.

Dette peikar mot eit anna viktig fenomen som kjenneteiknar kulturverndiskursen; at endringar på diskursnivå ikkje får tilsvarande konsekvensar for statusen til det allereie innsamla materialet. Objekt som har fått status som kulturarv tapar aldri denne som konsekvens av at den diskursen som produserte dei gjennomgår store endringar. Ei mogleg årsak til dette kan vere dei mekanismane som sjølve eksistensen til kulturminnediskursen kviler på: Forankringa i fortida er sentral for å tilføre legitimitet til objekta. Dersom endringar av verdiar og identitet på diskursnivå skulle medføre ei tilsvarande utskifting på fysisk nivå, står ein i fare for å synleggjere at utveljinga av objekta er nærare knytt til diskursnivået enn til fortida. Dette kan underminere heile diskursen sin legitimitet. Vi ser at dette kan skje i samband med store samfunnsmessige omveltingar, der nye makthavarar har behov for å redigere fortida for å kunne legitimere seg gjennom denne. Dette ser vi døme på i samband med revolusjonar, frigjering frå kolonimakter og ved større religiøse nyorienteringar.

Endringar i diskursen får likevel konsekvensar på fysisk nivå. Diskursen er framleis like avhengig av objekta for å kunne manifestere sine oppfatningar av verdi og identitet. Problemet vert løyst gjennom ein additiv prosess der endringar på diskursnivået speglar av at nye utveljingskriterium vert aktiverte i den kontinuerlege akkumulasjonen av kulturminne. Men heller ikkje dei gamle utveljingskriteriana kan utan vidare forkastast utan fare for å diskreditere dei kulturminna som kviler på desse kriteriana. Også i den vidare utveljinga får vi følgjeleg ein slik additiv prosess. Endringar på diskursnivå tilfører nye kriterium til dei ein hadde frå før, slik at vurderinga etterkvart skjer med utgangspunkt i ei lang rekkje såkalla delverdiar (Myklebust, 1981 s. 87). Tilsynekomsten av nye delverdiar kan spegle endringar på diskursnivået og difor fungere som ein indikator på slike. Denne store evna til å vise kontinuitet på det synlege fysiske nivået trass stadige endringar på diskursnivå, er truleg ei svært viktig forklaring på den statusen feltet har som vaktar av fellesskapen sine sentrale og udiskutable verdiar.

Utviklinga av dei humanistiske kulturfaga i Noreg gav spesialiseringar som langt på veg kan oppfattast som ei spegling av empiriske skilje. Arkeologane tok seg av materielle leivningar under bakken, etnologane studerte materielle objekt over bakken. Folkloristar studerte immaterielle kulturelle uttrykk som folkeminne, festtradisjonar og folketru. Kunsthistorikarar studerte kunstobjekt i lys av sine historiske samanhengar og historikarar arbeida med arkiv og skriftlege kjelder. Ser vi denne situasjonen i lys av diskursomgrepet ser vi at faga har stor makt gjennom å produsere og kontrollere kunnskap på sine felt. Dette gjev også makt over den praksisen som faga skapar i samfunnet.

Fleire av dei eldste musea, både i Noreg og i Europa elles, har nær tilknytning til eit universitet eller var sjølve profilerte forskingsinstitusjonar. Då desse musea vart grunnlagde, var samlingane av naturhistoriske og kulturhistoriske gjenstandar råmaterialet for forskinga. Store og godt katalogiserte samlingar var eit kvalitetsteikn for institusjonane og grunnlaget for dei vitenskaplege prestasjonane. Ein viktig del av den vitenskaplege innsatsen bestod i å utvikle og klassifisere samlingane. Billy Ehn og Orvar Löfgren peikar på korleis den borgarlege kulturen sin rydde- og sorteringssmani skapar orden av kaos (Ehn & Löfgren, 1996 s. 48–51). Kaoset av kulturelle uttrykk og levemåtar i det førmoderne Noreg vart kartlagd, identifisert og sortert. Det framande vart rydda bort og det reine norske vart monterert saman til ei framstilling av Den Norske Folkekulturen.

På 1960-talet vinn nye teoriar henta frå samfunnsvitenskapane innpass hjå dei kulturhistoriske faga, og fokuset skifta frå gjenstandskultur til sosiale strukturar. Etnologen Orvar Löfgren (1997, s. 97) skildrar korleis han som ung student opplevde instituttet som eit ruinlandskap etter dei store, men no oppgjevne, skildringane og kartfestingane av den nasjonale folkekulturen sitt materielle inventar og lokale uttrykksformer. Löfgren (1997, s. 97) fortel korleis hans generasjon forskarar ville frigjere seg frå denne «bonde-nostalgien» gjennom å fjerne materiell kultur frå pensumlistene. Men kulturforskinga si endra haldning til gjenstanden førte ikkje med seg noko tilsvarande stort omskifte i dei kulturhistoriske musea sin innsamlingspraksis. Musea forvaltar store gjenstandssamlingar, og den teoretiske nyorienteringa hjå dei kulturhistoriske faga kunne ha potensial til å generere dramatiske nyorienteringar også her. Likevel held musea i hovudsak fram som før med å samle inn og katalogisere gjenstands- og arkivmateriale frå sine regionar, sjølv om dette materialet i aukande grad speglar den stadig meir internasjonale produksjonen av forbruksvarer med stadig kortare brukstid.

I dag ser det ut til at slike gjenstandssamlingar har mista mykje av sin tidlegare funksjon og status innan akademia, også slike som er knytte til universitetsmusea. I mi studietid som etnolog lærte vi korleis innsamla gjenstandar skal katalogiserast, nummererast og lagrast, men ikkje korleis dei kunne nyttast som kjelder. Pensumlitteraturen framstilte gjenstandsforskinga som knytt til tidlegare stadium i faget si utvikling. Dei fleste kulturhistoriske faga har flytta fokuset frå fortid og gjenstandar til samtid og strukturar. I mine 15 år som museumsstyrar opplevde eg heller aldri at forskarar synte interesse for gjenstandssamlingane. Likevel er aktiviteten kring musea sine samlingar stor, men dei oppgåvene som i tidlegare tider var delar av ein og same (forskar-)praksis, framstår i dag som ulike spesialiserte fagfelt. Den gamle kon-

servatorrolla er splitta opp i skilde fagområde som t.d. innsamlingspolitikk, teknisk konservering, formidling og forskning, som alle forhold seg til museet sine samlingar på ulikt vis (Brattli & Steffensen, 2014).

Denne oppsplittinga i ulike fagområde, som alle på sitt vis er med på å institusjonalisere musea sitt nære tilhøve til det materielle, gjev samstundes musea ein stor grad av autonomitet overfor dei kulturhistoriske faga ved at praksisen til musea vert forklart ut frå deira egne faglege behov. Dersom vi ser etableringa av musea og det øvrige kulturminnevernet som eit organisert vern av dei kulturhistoriske fagas empiri, så er også denne samanhengen prega av ei stadig lausare tilknytning. Både oppsplittinga av fagområda innanfor musea og av sambandet mellom musea/kulturminnevernet og dei kulturhistorisk faga kan sjåast som døme på ei slik fragmentering av kunnskapsformer som Latour meiner er eit resultat av den moderne måten å sjå verda på (Latour, 2006). Dette kan vere årsaka til at innsamlingsarbeidet held fram og samlingane veks hjå alle musea i landet. Musea byggjer nye klimakontrollerte magasin og satsar på det siste innan IT-teknologi for å kunne halde styr på samlingane og syne dei fram via internett. Tilsynelatande held innsamlinga hjå musea fram etter mykje same hovudprinsipp som før, noko som er underleg med tanke på at fleire av dei akademiske faga som musea rekrutterer sine tilsette frå har fjerna eit godt stykke seg frå denne typen kjelder.

Stortingsmeldinga om museum frå 2000 fekk tittelen ”Kjelder til kunnskap og oppleving”. Stortingsmeldinga sidestiller musea med arkiv og bibliotek som forvaltarar av kjelder til forskning (Kulturdepartementet, 1999 s. 4). Det må bety at gjenstanden framleis har status som kjelde, i det minste i offisielle samanhengar. Mellom dei fremste argumenta for innsamling av gjenstandar er framleis omsynet til forskinga. Museumsmeldinga definerer musea sine oppgåver slik:

Musea skal forska i, samla, bevare og stilla ut gjenstandar og andre materielle vitnemål om natur- og kulturhistorisk utvikling. I hovudregelen vil gjenstandar få større meining når dei vert sette inn i ein samanheng. Systematisk kunnskap om både framstillinga, bruken og den historiske samanhengen mellom gjenstanden og omverda er like viktig som kunnskap om gjenstanden i seg sjølv. På denne måten gjev musea meining til gjenstandane. Gjennom å ta vare på og systematisera autentiske gjenstandar har musea fått autoritet som arenaer for utvikling av aktuell identitet knytt til heimstaden og nasjonen. På denne måten vert kulturarven som musea formidlar, skapt og endra. Den museale delen av det kollektive minnet er ikkje berre gjeven eller overlevert frå tidlegare samfunn, men i stor grad resultat av dei vala og vurderingane musea gjer. Formidling av kunnskap om gjenstandar vil i mange høve innebære å leggja fram det ein ser som meningsfylt i samtida, og dessutan opna for at framtidig dokumentasjon, forskning og vurderingar kan koma til andre resultat (Kulturdepartementet, 1999 s. 103–104).

I Museumsmeldinga finn vi fleire formuleringar som klårt er inspirerte av nyare kulturforsking. Dette gjeld til dømes innsikta om at ein gjennom sjølve handlinga som ligg i innsamlingsarbeidet både driv identitetsarbeid og påverkar kva som vert oppfatta som verdfullt, samt den eksplisitte påpeikinga av musea si autoritative

makt på feltet. Først i opplistinga kjem forskning, samling og bevaring av gjenstandar. Desse tre oppgåvene vert oppfatta som musea sin «raison d'être»; som sjølv kjernen i musea si verksemd. Og her står gjenstanden heilt sentralt.

Musea delar denne sterke forankringa i det materielle med resten av kulturminnevernet. Grunnleggjande er argument og prinsipp dei same ved innsamling av gjenstandar og freding av kulturminne. Eit utval representative objekt skal sikrast til bruk i forskning og formidling. Tidlegare vart forskinga på lause gjenstandar og faste kulturminne driven etter same grunnleggjande prinsipp, der objektet vart skildra og plassert innan ein kategori før utbreiinga vart kartlagt i tid, rom og sosialt miljø. Idealet er at forskinga skal gje kunnskap om ein objektkategori som så vert dokumentert gjennom innsamling og at forskingsresultata deretter vert formidla gjennom utstillingar.

Men, koplinga mellom forskinga ved universiteta og samlingane hjå dei kulturhistoriske musea er i dag om lag borte. Tekst og språklege uttrykk har teke over hegemoniet som kjelde (Olsen, 2010, s. 1–2). I dag kan dei kulturhistoriske faga synest meir opptekne av å studere kulturminnevernet som fenomen enn å delta i det, og akkumulasjonen av gjenstandar synest ikkje lenger å stå i eit rimeleg forhold til interessa for å forske på dei. Likevel vert ikkje dette opplevd som dramatisk. Omsynet til forskinga er langt på veg erstatta av musea si plikt til å dokumentere kulturen gjennom innsamlingar og til å sikre den innsamla kulturarven for komande generasjonar. Musea har blitt tidskapslar – kan hende i von om at det i framtida finst forskarar som vender attende til samlingane med fornya interesse. Det er vanskeleg å forstå at så ulike orienteringar og praksisar kan finne stad innan same diskurs utan at usemja vert tydelegare artikulert eller tek form av ein kamp om legitimitet. Det er difor mogleg at kulturfaga og musea faktisk ikkje lenger er delar av den same diskursen, og at det som ein gong var ein felles diskurs no utviklast til to nærliggjande, men likevel litt ulike diskursar. Både forskarar og museumstilsette kan posisjonere seg i begge diskursane, og eit fokus på dei einskilde aktørane kan difor lett tilsøre ei slik oppsplitting. Dei kulturhistoriske musea deler i større grad posisjonar med kulturminneforvaltninga når det gjeld semje om kva ein eigentleg driv på med og kvifor.

Ser vi på kulturminnevernet, medrekna musea sine innsamlingar, er praksisen kjenneteikna av kontinuitet når det gjeld argumentasjon og praksis. Vern av kulturobjekt har den sida ved seg at alt det ein tidlegare har meint var verdfullt vart underlagt ei form for vern og difor i stor grad er teke vare på. Av-freding av kulturminne og kassasjon av gjenstandar er sjeldne unntak, og når slikt skjer er argumenta alltid knytte til skader (med tap av kulturminneverdi), til andre og sterkare samfunnsom-syn eller til mangel på plass i magasina – og difor i siste instans til økonomi. Truleg ville kulturvernet stå i fare for å tape sin legitimitet dersom ein stadig hadde gjeve seg til å revurdere og forkaste det grunnlaget som utvalet av objekta kviler på. Ein praksis som heile tida revurderer seg sjølv og verdien av sine tidlegare resultat kan ikkje framstå som garantist for konsekvent og langsiktig ivaretaking av ålmenne verdiar. Så, i staden for å forkaste tidlegare argument for vern har ein valt å sjå både kulturminna og argumenta som genuine og korrekte uttrykk for si tid, samstundes som ein kjenner seg fri til også å leggje til nye argument for å take vare på dei same

objekta. Diskursive endringar gjev nye aspekt til vernepraksisen og nye verdiar som krev sine materielle representasjonar i samlinga av kulturminne og gjenstandar. Gjenstandens mange moglege og situasjonelle tydingar fører innan denne diskursen ikkje til ei avvising, men til ei styrking av gjenstandens verdi som kjelde.

Også forskinga knytt til kulturminnevernet syner eit tilsvarande mangfald av tilnærmingar. Kartografiske og typologiske undersøkingar av bygningskonstruksjonar vert i dag utførte samstundes med sosiologisk inspirerte studium av bruken av kulturminna. Diskursen krev også at kulturminna vert haldne ved like på eit vis som kan halde oppe dei verdiane dei skal representere. Der den konkrete materielle autentisiteten forvitrar vert han erstatta av ein autentisitet som kviler på arbeidsprosessen og materialbruken. Dette gjev legitim etterspurnad etter forskning på materiale og metodar frå tidlegare epokar.

### *Oppsummering*

Ein viktig tendens i utviklinga av kulturminnevernet, særskilt i siste del av 1900-talet, er ei oppløysing av det tidlegare nære hopehavet mellom forskinga og kulturminnevernet. Kulturminnevernet var eit organisert vern av empirien til forskinga, ein samheng som forvittra etter den teoretiske nyorienteringa til kulturhistoriske fag på 1960-talet. Sjølv om dei akademiske faga framleis har forvaltning av kulturminne og museumssamlingar som karriereveg, har desse praksisane utviklar seg stadig meir uavhengig av kvarandre. Bygga som vart verna og samlingane hjå musea kan sjåast som materielle avleiringer frå tidlegare forskingspraksisar koplta til det nasjonale prosjektet som vart starta etter unionsoppløysinga i 1814. Kartlegginga og skildringa av den nasjonale kulturen er ikkje lenger eit sentralt prosjekt for kulturforskinga, og det var difor heller ikkje derifrå vi fekk den mest høglytte og verksame opposisjonen mot den etablerte framstillinga av innhaldet i norsk kultur og identitet. Revitaliseringa av denne debatten vart i første rekkje ført av kystkultur-diskursen, som vart starta av ei grasrotrørsle på 1970-talet.

### 2.3 Kysten og det maritime i norsk kulturforskning

I nasjonsdanningsprosessen representerte kysten og det maritime ureine og perifere område av landet, der påverknaden frå andre nasjonar og kulturar var mest merkbar. Særleg var sjømannen problematisk å plassere innanfor den nasjonale forteljninga, då han var ein av importørane av slike framande impulsar og gjenstandar som var med på å endre norsk kultur (Berkaak, 1992 s. 57). Forskarar som seinare ville oppvurdere statusen til sjøfarts- og kystkulturen Noreg arbeidde difor i ytterkanten av både landet og diskursen om det.

Identitet kan ta form av forteljningar som gjev mening og innhald til kulturelle og institusjonelle formasjonar på det intersubjektive nivået (Somers, 1994 s. 619). Identitet vert konstituert som ein relasjon i høve til andre tilsvarande grupper, og endrar seg difor sakte. Sjølv om kulturen endrar seg gjennom impulsar og påverknad utanfrå, treng ikkje dette føre til endringar i identiteten. Men då kulturell mening inngår som grunngeving for identitetsgrenser, går det føre seg eit kontinuerleg diskursivt arbeid for å sjå til at grensene for felles meningsproduksjon og identitet

ikkje vert for ulike (Eriksen & Neumann, 2011 s. 5). Ei endring av kva representasjonen av norsk kultur skal innehalde, og av den relative verdilegginga av dette innhaldet, må følgjeleg skje på ein slik måte at representasjonen framleis kan danne grunnlag for ein felles norsk identitet.

Det er grunn til å sjå litt nærare på Brøgger då han på viktige område tilla kysten ein ny og breiare plass i diskursen om norsk kulturhistorie. Av samanhengen går det fram at omgrepet kystkultur vert nytta om tilhøva på kysten i bronsealder (Brøgger, 1925 s. 131) og jernalder (Brøgger, 1925 s. 174). Denne omgrepsbruken skal ikkje forståast slik at Brøgger oppfattar kystkulturen som ein kultur for seg, då Brøgger samstundes argumenterer sterkt for at dei mange regionale særdraga må forståast som variasjonar innan den felles norske kulturen.

Ennu i 1660-årene hører vi tilfeldig om at prestefruen i Ringsaker var med om høsten til fisket for å stelle maten for nogen av folkene. Og ennå i dag står her en tømret 12-manns stue med ljore i taket som ly på fiskeværet under høsten.

Når dette fortelles er det for å gi overgang til den store hovedlinjen i vår gamle kulturhistorie helt fra steinalderen til i dag. Den nemlig at fra den tiden for en 4-5000 år siden, da husdyrene og kornslagene blev kjent her i landet, og ned til vår tid, er det aldri tale om nogen ren veidekultur og sjelden om nogen ren jordbrukskultur, men om en merkelig blanding av begge deler, slik som landet vårt gjør det naturlig. La oss bare huske at hvalfangerne fra Vestfold på Sydishavet i dag har åker og eng og kuer der hvor de kommer fra, og at Sønsmørsfiskeren og Nordlandsfiskeren er uadskillelige fra et jordbruk og februk de har drevet helt fra steinalderen til vår tid. Dette er forhold som går tvers igjennom det meste av den forhistoriske tiden (Brøgger, 1925 s. 21).

Brøgger avviser bestemt tanken på reine veide- eller jordbrukskulturar i Noreg etter at jordbruket var innført. Den gamle veidekulturen og den nye jordbrukskulturen «tvinner sig sammen som tauger til ett rep» (Brøgger, 1925 s. 21), og implisitt vert denne hendinga ståande som starten på den felles norske historia. Før dette er det legitimt å tale om ulike kulturar i landet, som fosnakultur, komsakultur med vidare<sup>11</sup>, men etter at dei gamle veidekulturane vart tvinna saman med jordbrukskulturen får vi *ein* felles kultur med innslag av ulike lokale veidetradisjonar. Brøgger knyter også denne samantvinninga av veidemannen og jordbrukaren til framveksten av ein særnorsk mentalitet.

Innenfor den gamle jernalders ramme møter vi den opfinnsome intensitet, den nesten krasse intelligens og det uavlatelige strev som bærer det gamle erhvervsliv, men som aldri mister noget av den store friskhet som veiding og livet i skogen og på fjellet har tilført det (Brøgger, 1925 s. 172).

<sup>11</sup> Funn av ulike busetnader frå antatt ulike kulturar i eldre steinalder. Desse vart kalla opp etter funnstadene.

Den sentrale faktoren som konstituerer norsk kultur og transcenderer alle lokale og geografiske variantar er at folket frå no av er bufast og driv jordbruk. Samansmeltninga av den gamle veidekulturen og det innførte jordbruket markerer i følgje Brøgger slutten på nomadetida og etableringa av slektsgarden; eit sentralt symbol for norsk identitet. Men 'veidemannen' forsvinn likevel ikkje. Han får no garden som fast utgangspunkt for veidinga, noko som tilfører folket «den store friskhet» frå ferdsla i skogen og på fjellet. Under nemninga «friluftsliv» står dette elementet enno sentralt i norsk identitetskonstruksjon.

Som arkeolog har Brøgger ei diffusjonistisk tilnærming, og peikar på impulsar utanfrå for å forklare endring og utvikling.

Og det var andre ting den førte med sig, denne samferdselen enn korn, salt og sild og fisk. Den førte med sig kjennskap til livet og verden utenfor, nye friske tanker og nye mål. Så merkelig det kan høres for de som ikke kjenner alt dette, så har disse fjellveiene for en bygd som Lom vært en livsåre gjennom tidene. De førte livskraft inn i en innestengt bygd, slik at den i virkeligheten blev en del av alt det som nådde frem i landet på alle områder (Brøgger, 1925 s. 171–172).

Her ser vi parallellar til Eilert Sundt sine tankar om «Kyst-Kulturen» og «Fjeld-Kulturen» frå 1859 (Sundt, 1859 s. 70) (jf. kap. 5.1.3.). Busetnaden langs kysten vert formidlar av slike impulsar innover i landet. Brøgger etablerer her eit heilt anna tilhøve mellom kyst og innland enn den som tidlegare dominerte i diskursen om norsk kultur og historie. I den dominerande representasjonen av norsk kulturhistorie har kysten rolla som ei farleg randzone der utanlandske og framande impulsar trengjer inn, vatnar ut og endrar den ekte norske kulturen. Innanfor denne representasjonen var det i dei mest avstengde dalstrok i innlandet ein kunne finne den mest opphavlege og minst påverka norske tradisjonen. I Brøgger si framstilling heng innlandet rett nok etter i utviklinga, men vil ikkje av den grunn vere meir norsk enn kyststroka, då norskdom hjå han er meir knytt til mentalitet og tilpassingsevne enn til konkrete kulturelement.

Kulturhistorikaren Anne Eriksen syner korleis dei tidlege folkloristane gjennom innsamling og forskning sjølv deltok i skapinga av den folkekulturen dei studerte (Eriksen, 1999). På 1800-talet var dette ideologisk styrte forskingsprogrammet banebrytande gjennom å rette interessa mot kulturelle ytringar hjå dei breie samfunnslaga. Men programmet sine implisitte forståingsrammer gjorde at det innsamla materialet vart henta ut av konteksten sin og sett inn i ein ny samanheng. Slik vart ideen om ein nasjonal folkekultur møblert med element frå ulike tider og frå ulike delar av landet.

Nasjonalstaten som institusjon kviler på ideen om at eit folk som gjennom tid har budd på eit bestemt landområde, og som historisk og kulturelt kan skiljast frå andre, utgjer ein nasjon med rett til sjølvstyre. Dersom innbyggjarane i landområdet Noreg ikkje har ein felles kultur og historie vil dei ikkje kunne definerast som eit eige folk, og ingen kan då krevje ein nasjonal stat i dette folket sitt namn. Innanfor rammene for diskursen om nasjonen sin kultur og historie ville det difor ikkje ha vore mogleg

å hevde at det i landområdet Noreg fanst ei mengd distinkte regionale kulturar med glidande overgangssonar, men ingen dominerande eller overordna kultur ut over den byborgarar og embetsstand representerte. Eit slikt syn ville stri mot det rådande politiske, ideologiske og vitskaplege synet, det vil seie mot den offentlege forteljinga om Noreg og mot metaforteljinga om nasjonar og nasjonale kulturar (Somers, 1994 s. 618–620). Ein kunne til dømes vere usamd i om Noreg burde gå ut av unionen med Sverige og ein kunne meine at kvaliteten på den norske folkekulturen ikkje var den beste, men ein kunne ikkje hevde at det ikkje fanst noko norsk folk med felles historie og kulturelle karakteristikum og samstundes ha von om å bli teken på alvor. Nasjonsdanningsprosessen skapte ein sterk konsensus om norsk kultur og identitet, der ideen om einskapen mellom folk, land og kultur var så lite utfordra i diskursen at han stod fram som 'naturleg'. På 1920-talet hadde denne representasjonen hegemoni (Jørgensen & Phillips, 1999 s. 15). Brøgger bryt ikkje med denne representasjonen, men knyter norskdom meir til ei form for mentalitet enn til konkrete kulturobjekt. Gjennom dette overkjem han problemet med den store variasjonen i levemåte og reiskapsbruk og folkeminne, og leverer ei framstilling som har synt seg svært slitesterkt heilt opp i vår tid.

Ein annan som tidleg nytta omgrepet kystkultur er kunsthistorikaren og museums- mannen Robert Kloster, som i 1935 skreiv artikkelen *Vestnorsk kystkultur og dens problem* (Kloster, 1935). Omgrepet er her relatert til norsk bygdekunst i historisk tid.

Interessen for norsk bygdekunst har hitinntil ikke nådd stort vestenfor Langfjellene, men har konsentrert sig om de rike østlandsdalenes krøllskurd og rosemaling hvis kunstneriske kvalitet og overdådige dekorative utfoldelse er ganske enestående. En lignenede utførelse finner vi ikke vestenfjells. Det er enkelheten som preger vestnorsk bygdekunst.

I de siste år er dog interessen for den enkle vestlandskultur vakt til live. Samlerarbeidet har skutt større fart takket være opprettelsen av en mengde lokal- museer rundt i by og bygd [...].

Denne nyvakte interesse for den enkle vestlandskulturen er også et resultat av andre faktorer enn lokalmuseene. Et mer materialistisk syn på den historiske utvikling har avløst det strengt chauvinistiske som helst bare anerkjente nasjonale praktytelser som den middelalderske dragestilen. I dette nye syn møter vi tidens trang til saklighet som har gitt os en like sterk følelse for tingenes nytteverd og praktiske form som for deres dekorative overdådighet (Kloster, 1935:56).

Østpå dekker skurden formen til, vestpå holdes den borte fra selve formen og konsentreres om stiliserte utforminger av fremspring og hanker (Kloster, 1935 s. 62).

Sett frå mellomkrigstidas funksjonalisme, både i tydinga kulturteori og kunstretning, endrar det kulturhistoriske gjenstandsmaterialet karakter. Det vestnorske materialet, som tidlegare vart sett som enkelt, fattigsleg og mindre interessant, fangar no ny interesse, og Kloster tek den tidlegare rangeringa av aust- og vestnorsk materiale opp til ny vurdering.

Innan fag som arbeider med historiske perspektiv vert ofte alderen til kulturelementa opplevd som ein verdi i seg sjølv. Dette vert gjerne uttrykt gjennom omgrep som aldersverdi, der eit i utgangspunktet kvantitativt tilhøve vert omskrive til ein kvalitativ eigenskap. Omgrep som 'opphavleg' assosierer vidare til omgrep som 'ekte', 'eigentleg' og 'uforfalska', og dette kan skape ei oppleving av at element med høg alder høyrer til ein høgare orden. Ved å innskrive husflidsprodukt frå ytre strok av Vestlandet i ein eldre tradisjon enn den høgt profilerte austnorske, snur Kloster samstundes opp ned på den rådande verdirangeringa. Dette er eit grep som kan likne strategiar som ofte inngår i etableringa av nye lokale identitetar, der tidlegare nedvurderte element i ein ny setting kan tene som opphøgde samlingsmerke. Det er vanskeleg å tenkje seg at ein bergensar med særleg interesse for kunsthistoriske emne frå Vestlandet ikkje var merksam på den implisitte tematikken om aust-vest og innland-kyst som denne artikkelen sette i spel.

De begreper vi her har operert med – kystkultur, fjordkultur og dalekultur – er selvsagt ikke annet enn abstraksjoner. Det vilde også være nytteløst å prøve å trekke op bestemte grenser mellom de forskjellige områdene, idet det ene glir over i det annet (Kloster, 1935 s. 64).

På tilsvarande vis som Brøgger nyttar Kloster omgrepet kystkultur og andre kulturar om tilhøve som i den rådande representasjonen ligg innanfor den felles norske kulturen, og på liknande vis gjer han merksam på at denne bruken av kulturomgrepet ikkje må sjåast som ein freistnad på å demontere den norske kulturelle fellesskapen.

Diskursen om norsk kultur ser i mellomkrigstida ut til å vere prega av ei brei semje om at heile landet høyrer til den same felles norske kulturen, parallelt med at forskinga i aukande grad undersøker og understrekar ulikskapane mellom landsdelar og regionar. Denne doble insisteringa, på ulikskap og samstundes på einskap, kan synast underleg. Sett utanfrå kan den norske kulturen som Brøgger og Kloster skildrar framstå som eit lappeteppje av ureine blandingskategoriar kombinert med innslag av svært ulike og sesongprega attåtningringar. Brøgger og Kloster skildrar på kvart sitt vis eit mangfald som kan ha potensial til å svekke ideen om ein felles kultur. Dilemmaet løyser dei dels gjennom å definere omgrepet kystkultur som ein forskingsmessig merkelapp på visse sider av den norske kulturen, og dels gjennom å forstå norsk kultur som ei felles historie og mentalitet som vert manifestert gjennom eit mangfald av lokale og geografisk spesialiserte variantar med glidande og diffuse overgangar. Gjennom å syne til at kravet om klåre kulturgrenser ikkje er oppfylt, unngår dei å problematisere dette på ein måte som kan kome i konflikt med saksinnramminga om nasjonal einskap.

I verket *Norsk kulturhistorie* problematiserer historikaren Sverre Steen kulturomgrepet. Første band av bokverket kom ut i 1938, ei tid då kulturomgrepet var politisert av nasjonalt orienterte krefter i Europa. I sin gjennomgang av kulturomgrepet finn Steen at det er redusert til eit tynt hylster kring ei kaotisk masse av førestillingar og difor må gjevast opp som ubrukeleg (Steen, 1938 s. 1). Dette kan synest å vere eit radikalt standpunkt, særleg som innleiing til eit bokverk om nettopp norsk kulturhistorie. Det syner seg likevel at Steen ikkje kan avlive denne



draken av eit omgrep, men han kan i det minste forvise det til ein stad der det ikkje kan utrette særleg skade.

Vi merker også at det finnes forskjellige kulturkretser eller områder med karakteristiske fellestrekk. Men å avgrense disse områdene fra hverandre kan være meget vanskelig. Noen taler om en europeisk kultur i motsetning til for eksempel en asiatiske, en inndeling som ikke har noen interesse i vår forbindelse. Vi vil ikke gjerne tale om en norsk kultur, men om kulturen i Norge; vi fester oss nemlig da ved de særdrag en mer utbredt kulturform har fått nettopp her hos oss (Steen, 1938 s. 13).

Steen løfter her ideen om kulturgrenser opp på eit så overordna teoretisk og geografisk nivå at det vert fjerna frå det nasjonale, og implisitt gjer ideen om spesifikke nasjonale kulturar umogleg. Emnet for framstillinga i bokverket *Norsk kulturhistorie* vert difor ikkje norsk kultur, men korleis kulturen i denne delen av verda fekk sitt spesielle lokale uttrykk i Noreg.

Ideen om at det finst ein særnorsk kultur var likevel for tett knytt til «norsk» som ein opplevd sosial identitet til å bli særleg påverka av Steen. Innhaldet i «norsk» som kollektiv identifikasjonsform i samfunnet kan endrast, men dei ytre grensene mot 'dei andre' kan likevel bli styrka. Identitet er ein integrert del av det politiske, og relasjonen mellom norsk nasjonal identitet og dei konstituerande 'andre' er sentral for å forstå politikken si utforming (Eriksen & Neumann, 2011 s. 5). Innanfor diskursen om norsk kultur auka avstanden mellom den akademiske og den politiske posisjonen, og bruken av omgrepet kultur fekk i aukande grad forskarane til å avvikle sine pistolar.

I boka *De norske fiskeriers historie 1815–1880* skriv Trygve Solhaug, professor i økonomisk historie, om utviklinga innan fiskerinæringa etter 1814 (1983). I etterordet kjem han inn på kva for ein stad dette «Noreg» var ved starten av den tidsbolken han undersøker.

«Norge» blir gjerne i dagligtale brukt som et samlebegrep uten at det er nødvendig å presisere begrepets innhold geografisk, politisk, økonomisk eller kulturelt. Sett i historisk perspektiv er imidlertid en slik klargjøring nødvendig for å få frem viktige sider ved selve den historiske utvikling. Med hvilken rett kan vi f.eks. tale om Norge som en enhet før krigen 1807–1814?

Norge under dansk/norsk enevælde var som en provins å regne og ble behandlet som sådan av enevoldskongen og hans embedsmenn. Landet ble i virkeligheten ikke administrert som én enhet, men som en rekke distrikter som hver for seg var underordnet sentralstyret i København. Økonomisk sett fikk således Finnmark lenge en annen behandling enn Nordland og Troms, og Østlandet på viktige områder en annen enn Vestlandet og Nord-Norge. Når Island, Grønland og Færøyene i 1814 fulgte Danmark og ikke Norge, var det for så vidt naturlig som de allerede lenge hadde vært behandlet som egne områder økonomisk og administrativt, og ikke som deler av «Norge».

Landet manglet de mest elementære politiske og økonomiske fellesorganer som kunne ha virket integrerende og bidratt til å skape helhet. Det fantes intet virkelig politisk, økonomisk eller kulturelt sentrum som var spesifikt og felles for hele den norske provins. Slike organer fantes bare i København hvor sentralmyndighetene var opptatt av fellesstatens og ikke av Norges spesifikke utvikling som økonomisk eller politisk enhet (Solhaug, 1983 s. 669).

Solhaug bryt her med førestillinga om Noreg som ein underkua, men einskapleg og samla, nasjon under dansketida, ein nasjon som då tida var mogen på ny reiste seg til sjølvstende i 1814. I staden syner Solhaug korleis den nye staten gjennom medviten politikk sjølv deltok i å skape den norske økonomiske, politiske og kulturelle fellesskapen som trer fram utetter 1800-talet (Solhaug, 1983).

Dei forskarane som i mellomkrigstida interesserte seg for mangfaldet av kulturelle uttrykk og levevegar i Noreg hadde heva den norske fellesskapen opp på eit overordna kulturelt nivå av mentalitet og felles historie, der ei urgamal 'folkeånd', skapt gjennom folket si særeigne felles historie, manifesterte seg gjennom dei mange ulike lokale tilpassingane og variasjonane av 'det norske'. På dette viset opna dei for å studere kulturell variasjon utan å måtte bryte med representasjonen av ein felles norsk kultur og historie. Mellom desse forskarane og forskarane på 1970-talet ligg store politiske og ideologiske skifte. Etter 1970 kunne det stillast spørsmål ved dei fleste etablerte sanningar innan kultur- og historiefaga. Når Solhaug i 1976 tvilar på om Noreg i 1814 kulturelt og økonomisk kan ha vore stort anna enn ei samling danske provinsar, så bryt han difor ikkje med den rådande representasjonen av norsk historie på ein slik måte at han risikerer å falle utanfor diskursen (Solhaug, 1983). Ei liknande framstilling av korleis «Noreg» på 1800-talet vart etablert som politisk og kulturelt fellesskap finn vi seinare framsett av både etnologar og folkloristar (Berggren, 1989; Eriksen, 1999).

Som det går fram av framstillinga ovanfor er omgrepet kystkultur svært omdiskutert mellom historikarane når det gjeld analytisk nytteverdi og meningsinnhald (Arisholm & Rossnes, 1997). Med utgangspunkt i ein tradisjonell kulturdefinisjon, forstått som heilskapen av førestillingar, verdssystem og handlingar, kan det vere vanskeleg å avgrense kystkulturen mot andre kulturar i Noreg. Innan etnologien har ein difor synt atterhald med å nytte omgrepet. Tidsskriftet *Dugnad. Tidsskrift for etnologi*, gav i 1977 ut eit temanummer om kulturen langs kysten. I innleiinga diskuterer redaksjonen omgrepsbruk og definering av forskingsfeltet og kjem til at det vil vere rettare å nytte omgrepet maritim kultur enn kystkultur, for å synleggjere at det i større grad er tale om geografisk lokalisering enn om ei klårt avgrensbar kulturform. Avgrensinga av ein kystkultur, eller maritim kultur, kan berre forsvarast ut frå behovet for ei forskingsmessig avgrensing av tilhøve som skil seg frå den tradisjonelle oppfatninga av bondekulturen (Horgen, Thorsen, Norddølum, et al. 1977 s. 3). Ein gjennomgang av litteraturen om emnet syner at dette var den dominerande meininga innan etnologien. Temanummeret om maritim kultur tek føre seg dei fleste sider av livet langs kysten utan at omgrepet kystkultur vert nytta i artiklane.

Utanfor fagmiljøa var omgrepet kystkultur stort sett ukjent fram til siste del av 1970-talet, og omgrepet ser heller ikkje ut til å ha erstatta andre omgrep som dekkja

omlag det same. Dei som retrospektivt vert omfatta av omgrepet opplevde difor truleg ikkje at dei var del av ei særskild kulturform som skilde dei frå nordmenn i innlandet. I den grad folk i det rurale før-industrielle Noreg opplevde ulikskapar i levesett og verdisyn, så var det primært i møte med byfolk og embetsfolk og ikkje i møte med 'vanlege' folk frå andre bygder og landsdelar. Andre og no ikkje lenger aktive omgrep som bondestand, embetsstand og byborgar var ein del av den før-moderne sjølvforståinga, og ingen av desse omgrepa tok utgangspunkt i geografi.

Omgrepet kystkultur nyt i dag stor popularitet hjå ålmenta, men vekker skepsis innan dei kulturhistoriske faga. Dette omgrepet er politisk potent, men om lag uråd å operasjonalisere innan kulturforskinga. Emna som assosierast til omgrepet vekker likevel stor interesse i akademia, men for å ramme inn forskingsfeltet har det vorte utvikla eigne termar som maritim etnologi og økotypetilpassing (Horgen, et al., 1977). Norske Kunst- og Kulturhistoriske Museer (NKKM) arrangerte i 1992 eit seminar om kystkulturen. Sjølv om omgrepet kystkultur står som emne for seminaret og fleire av artiklane, distanserer fleire av forfatarane seg frå omgrepet.

I historisk perspektiv er kystkulturen ikke en fiskerkultur men en art bondkultur. Med svakt utvikla eller klimatisk begrensa åkerbruk betyr dette at februket har vært det bærende element. Reine fiskerkulturer kommer først med det industrielle fisket i moderne tid (Bratrein, 1992 s. 9).

Denne utsegna er særleg interessant, då ho i tillegg til å distansere seg frå omgrepet kystkultur i forkinga også syner attende til den gamle forståinga av omgrepet bondkultur som rådde før kystkulturomgrepet vart introdusert.<sup>12</sup> Johan Kloster sitt både ironiske og respektfulle framlegg til definisjon av kystkultur illustrerer denne ambivalente haldning til omgrepet:

En kultur - båret opp av "råtaklubbmedlemmer" og "sotengler" som knoter og flikker på gamle holker fra en forgangen tid, som synger viser, spiser tangsuppe og forteller sannsynlige og usannsynlige historier om folks liv og virke på kysten. En kultur som pipler og gror, med folk som er besjelet av interesse for Olas og Karis elendige liv på den karrige granitten langs en av de lengste, mest særegne og værharde kyststrekninger i Europa. Disse menneskene representerer sannsynligvis noen av de mest vitale innslag i kulturvernet i vårt land i dag (Kloster, 1997 s. 69).

Kloster avgrensar her implisitt omgrepet kystkultur til å omfatte aktiviteten knytt til å ta vare på og promotere ei samling kulturelement som aktørane er samde om høyrer inn under omgrepet kystkultur. Denne spøkefulle karakteristikken kjem svært tett på å hevde at kystkultur best kan forståast som eit diskursivt felt i samtida, og ikkje som ei fortidig kulturform.

Eit døme på tilhøvet mellom den politiske og den akademiske tilnærminga til omgrepet kystkultur kan illustrerast av ein serie hefte om maritime næringar og liv-

<sup>12</sup> Sjå kapittel 5.1.3. Kystkulturen, underkapittel Dokumentasjon og innsamling – det kystkulturelle arkivet.



**Figur 2.** «Disse menneskene representerer noen av de mest vitale innslag i kulturvernet i vårt land i dag» (Kloster, 1997 s. 69).  
Foto: Adnan Icgic.

et langs kysten som vart finansiert av Riksantikvaren, ABM-utvikling, Kystverket og Fiskeridirektoratet frå 2009 til 2014. I føreordet frå utgjevarane kan vi lese om føremålet med serien:

Fram mot grunnlovsjubileet i 2014 vil det bli utarbeidet nasjonale rammefortellinger om utvalgte epoker og tema knyttet til Norge som kystnasjon under overskriften *Fortellinger om kyst-Norge*. På den nasjonale kystkulturkonferansen i Oslo og Fredrikstad 12.-14. mai 2009 blir de fire første rammefortellingene presentert [...] Direktoratene og nettverksmuseene håper at de nasjonale rammefortellingene vil være til glede, ettertanke og nytte for alle kystkulturinteresserte og at de kan bidra til et historisk perspektiv på samtidens utfordringer (Haaland & Svihus, 2009 s. 3).

Medan omgrepet kystkultur står sentralt i den politiske grunngevinga for utgjevingane, så er omgrepet heilt fråverande i dei faglege tekstane med eitt unntak:

I dette perspektivet er det en avsporing å sette bondekulturen opp mot kystkulturen eller sjøfartskulturen. Det er i samspillet mellom disse ulike næringene vi må søke forståelsen av kultur og levesett i Norge (Haaland & Svihus, 2009 s. 4).

Det reint akademiske bidraget til kystkulturdiskursen har bestått i lanseringa av

omgrepet og produksjonen av sentrale delar av tekstane som no utgjør diskursen sitt arkiv. Sjølv omgrepet kystkultur fant i liten grad fotfeste innan kulturfaga av di det som språkleg omgrep inneheld ein føresetnad om at det er tale om ei felles kulturform langs heile kysten, og at denne er skild frå kulturen i innlandet. Aktuelle kulturdefinisjonar opna ikkje for ei slik forståing. Å hevde at det kunne ha seg slik ville også ha brote med den sentrale representasjonen av norsk kultur som einskapleg. Dette vart unngått ved å endre saksinnramminga gjennom ei oppjustering av kysten og det maritime sin relative verdi, og gjennom å gje dette ein breiare plass i representasjonen av norsk kultur og historie.

Dei nasjonale rammeforteljingane om Noreg som kystnasjon, som vart varsla i 2009 (Haaland & Svihus, 2009 s. 3), materialiserte seg i form av fembandsverket *Norges kyst- og fiskerihistorie* (Kolle, 2014). På same vis som i hefta om maritime næringer frå 2009, avstår forfattarane frå å nytte omgrepet kystkultur. I føreordet i band I vert emnet presentert på denne måten:

Bokverket bærer tittelen Norges fiskeri- og kysthistorie. Dette er den første nasjonale, helhetlige fiskerihistorien som er skrevet. Men verket er ikke bare en framstilling av fiskerienes rolle og betydning i norsk samfunnsutvikling. Det er i noen grad også en fortelling om kysten og kystsamfunnene, om kystbefolkningens levemåte og kultur (Kolle, 2014 s.12).

Dette kan lesast som ein noko omstendeleig måte å skrive ordet kystkultur på. Men ved å unngå å nytte omgrepet direkte unngår Kolle også dei forskingsmessige problema det representerer, samt at han unngår å vekke for sterke assosiasjonar til eit bilete av fortida som er produsert gjennom kring 40 år med frivillig kystkulturarbeid. Tekstane i bokverket kan likevel sjåast i lys av kystkulturrørsla sitt politiske program. Både kontekstuel, ved at bokverket skal auka merksemda mot kysten og kystnæringane, og meir direkte ved at tekstane på ei sjølvstendig måte skildrar både landet og historia med kysten som ståstad. Bokverket leverer difor eit viktig bidrag til det kystkulturelle arkivet, noko som understrekar ved at sjølv den norske kysten i første kapittel i band I vert lansert som ein sentral norsk grensemarkør («diakritikon»<sup>13</sup>) i høve til andre europeiske nasjonar:

Norge er uten sammenligning det land i Europa med mest kyst. Landet strekker seg over mer enn ti breddegrader.

Et annet karakteristisk trekk er kystens betydning som bosted og ferdselsåre. Langt opp mot vår tid foregikk det meste av den innenlandske transporten, både av folk og gods, med båt, opp og ned langs kysten, inn og ut fjordene. Det var fra båten en observerte landskapet, dannet seg sitt inntrykk. Landet innenfor tapte seg raskt og ble utydelig (Kolle, 2014 s. 17).

I denne framstillinga av Noreg, sett frå båten, vert det indre av landet noko fjernt og utydeleg, medan kysten trer fram som den eigentlege scena for nasjonen sitt liv

<sup>13</sup> Diakritikon (fleirtal: diakritika) vert nytta om teikn som tener som symbolske grensemarkørar mellom «oss» og «dei». Sjå t.d. Neumann, 2000 s. 44.

og historie. Framstillinga vart gjeven forrang gjennom implisitt å representere erfaringa til den talmessig dominerande delen av folket, og deretter skarpstilt og kontrastert mot tilhøva i andre nordiske og europeiske land.

Mye av det indre av Norge er altså dominert av fjellmassiver og høyfjellsvi-der, uegnet som bosted for mennesker og til hinder for innenlands ferdsel. Denne særegenheten illustreres lett ved å kaste et blikk på de flate, lavtliggende kystlandene lenger sør i Europa, som Danmark og Holland, for ikke å snakke om Irland. Landet er omgitt av sjø på alle kanter, men uten noen skjærgård; en flat, grøderik øy, lett å ferdes på og med den mest fruktbare jorda i det indre. Her bor også hovedtyngden av jordbruksbefolkningen. Til tross for havet omkring har fisket vært av marginal betydning; det var jorda som gav levevei (Kolle, 2014 s.18).

Det lar seg gjøre å ferdes i skjermet farvann langs det aller meste av vår kyst. [...] Knappt noen kyst i Europa kan oppvise maken, det må bare være deler av svenskekysten og finskekysten samt partier i Skottland. De fleste europeiske kyster er åpne, uten skjærgård, hvor havet bryter direkte, enten mot vide sandstrender eller mot høye og bratte landmassiver (Kolle, 2014 s.20).

Alt i alt fins det nærmere 1200 navngitte fjorder i Norge, et antall som knapt noe annet land kan oppvise (Kolle, 2014 s.21).

En betydelig del av Norges befolkning har i lang tid bodd spredt, som en tynn hinne oppover langs kysten, innover i fjordene og utover i skjærgården. Her har folk hatt tilgang på matjord som har gitt et nødvendig grunnlag for å kunne dra nytte av de rike maritime ressursene på en effektiv måte. Et viktig moment i denne sammenhengen er kystbefolkningens frie stilling. I hovedsak var det en befolkning av selvstendige næringsutøvere, selveiere, leilendinger og husmenn som i en rimelig grad kunne bestemme over egen ressursutnytelse. Kontrasten blir tydelig om vi kaster et blikk på våre atlantiske granner i sør, hvor jorda langt opp mot vår tid tilhørte en liten overklasse, drevet av en relativt ufri bondebefolkning som ikke fritt rådde over ressursene (Kolle, 2014 s.38).

Den spesielle norske kysten, og levemåten tilpassa denne, vert her tildelt rolla som Noregs eigentlege grensemarkør mot nærskyldte nasjonar. Tilhøva hjå den fåtalige jordbruksbefolkninga i det «utydelege» indre av landet representerer ikkje eit like kraftfullt og markant skilje. Sjølv om omgrepet kystkultur er fråverande i teksten, er det kystkulturelle prosjektet og argumenta likevel til stades gjennom legitimeringa av å snu opp ned på den gamle framstillinga av nasjonen, der jordbruksbefolkninga i dei indre delane av landet var berarar av dei nasjonale tradisjonane og kystbuarane kulturelle femtekolonistar som importørar av det framande og unorske. I Kolle si framstilling er det ikkje odelsbonden i dalstroka i det indre av landet, men folket langs kysten som representerer den frie og sjølvstendige nordmannen. I dette perspektivet vert innlandsbonden like usynleg og marginal som kystfolket var i den bondekulturelle begeistringa under nasjonsbygginga på 1800-talet.

Framstillingane syner slektskap med dei vi finn i tekstane til mellom anna Bugge (1923), Brøgger (1925), Worm-Müller (1951) og Molaug (1985a). Det nye i Kolle sine tekstar om norsk historie og kultur er at synsmåtene ikkje lenger har preg av å vere ein polemikk mot ei rådande framstilling som hevdar noko anna. Kolle sin tekst, der kysten og kystfolket står i sentrum for norsk historie, er skriven som ein autoritativ representasjon. Dette er ei form som høver for ein diskursiv posisjon på veg mot hegemoni.

#### 2.4 Forskinga om frivillig innsats i fartøyvernet og kulturminnevernet

Eit litteratursøk som vart utført som del av undersøkinga syner at det har vore svært lite forskning kring fartøy og dei frivillige i fartøyvernet i Noreg. Litteratursøket fann berre to tidlegare undersøkingar av fartøyvernet og dei frivillige. Den eine er ein oversiktstudie av Odd Are Berkaak som vart publisert i 1992 (Berkaak, 1992). Berkaak sin oversiktstudie omfatta 31 av dei om lag 50 fartøya som var verna då materialet vart samla inn kring 1988. Her tek han føre seg ressursbruk, bevaringsideologiar og den antikvariske praksisen knytt til dei inkluderte fartøya. Berkaak si undersøking byggjer på spørjeskjema til deltakarane og innsamla informasjon om fartøya. Dette er den einaste studien som gjev data som kan samanliknast med mine, og delar av dei kvantitative resultatane dannar grunnlag for å etterspore demografiske utviklingstrekk.

Den andre studien tek føre seg ein lokal fartøyvernorganisasjon på Vestlandet og vart gjennomført i samband med mitt hovudfagsprosjekt i 1991–93 (Småland, 1995). Data til denne hovudfagsavhandlinga var basert på kvalitative intervju med sentrale medlemmar i eitt verneprojekt. I studien undersøkte eg motivasjonar og argument for vern hjå dei einskilde frivillige kring eitt lokalt fartøyvernprosjekt. I denne avhandlinga kan eg byggje vidare på nokre av desse funna.

I løpet av dei 30 åra etter at Berkaak samla inn materialet sitt, har talet på verna fartøy stige til kring 250 og fartøyvernet har utvikla seg frå å vere den minste til å bli ein av Riksantikvaren sine største tilskotspostar. Tida og dei store endringane gjer at vi ikkje kan gå ut frå at all kunnskap frå om lag 30 år attende framleis kan nyttast som bakgrunn for å forstå aktiviteten på vernefeltet i dag.

Behovet for kunnskap om den frivillige innsatsen i kulturminnevernet er formulert i Riksantikvaren sin frivillighetsstrategi (Riksantikvaren, 2014). Ein rapport tinga av Riksantikvaren for å kartleggje forskning og forskingsresultat om frivillig innsats i kulturminnevernet (Magnussen, Westberg et al, 2018) syner at det er lite å hente. Det vart funne berre ein publisert norsk studie, ein artikkel som vart publisert undervegs i arbeidet med denne avhandlinga (Goth & Småland, 2014). Behovet for meir kunnskap om den frivillige innsatsen i kulturminnevernet er difor både openbart og eksplisitt etterlyst av kulturminneforvaltinga. Denne avhandlinga vil bidra med slik kunnskap om den frivillige innsatsen i vern av historiske fartøy.

#### 2.5 Forsking om frivillig innsats

Studiet av frivillig aktivitet i generell forstand utgjer eit eige forskingsfelt som det er naudsynt å relatere til. I forskinga om frivillig innsats står tilnærmingar knytte til sosiologisk forskning og samfunnshelse sterkt.

Den internasjonale forskinga kring frivillig innsats er basert på standardiserte definisjonar utvikla i tilknytning til The Johns Hopkins Comparative Nonprofit Sector Project (Salamon & Sokolowski, 2004). Desse definisjonane og standardane ligg til grunn for all internasjonal forskning på frivillig innsats. Som del av ei større internasjonal undersøking syner Salamon, Sokolowski, & List (2004) at Noreg ligg heilt på topp når det gjeld deltaking i frivillig verksemd, med omlag 115.000 lag og organisasjonar som utfører omlag 113.000 årsverk og engasjerer 59 % av innbyggjarane. Tal frå Statistisk Sentralbyrå (2019) syner at den frivillige innsatsen i 2018 har auka til 142.000 årsverk.

Spørsmåla i undersøkingane er primært kvantitativt formulerte og statistiske metodar står følgjeleg sentralt i denne forskinga. Resultata vert presenterte i form av tabellar med data og figurar som syner endringar eller demografiske fordelingar av frivillige. Påvising av noverande status og endringane frå siste måling vert presenterte og hovudfunna oppsummerte i punkt. Men desse vert i liten grad analyserte i lys av teoriar. I tolkingsprosessen vert funna haldne opp mot andre statistiske endringar som kan syne korrelasjon. Desse er gjerne knytt til økonomiske og politiske tilhøve på samfunnsnivå (Wilson 2000; Wilson 2012) eller demografiske endringar (Arnesen, Sivesind & Gulbranden 2016). Dette vert også stadfesta i ein litteraturgjennomgang som syner at det i forskinga om frivillig sektor finst lite eller inga forskning om t.d. samfunnsøkonomiske eller helserelaterte nytteverknader, eller om verknadene av formidling av kulturminne til born og unge (Magnussen, Westberg et al, 2018, s. 3). Forskinga byggjer i hovudsak på data om tidsbruk for å kartleggje omfanget av frivillig sektor.

Eit sentralt norsk miljø innan denne internasjonale forskinga er Senter for forskning på sivilsamfunn og frivillig sektor. Gjennom publikasjonar frå senteret kan ein følgje utviklinga av norsk frivillighet. Folkestad, Christensen, Strømsnes & Selle (2015) har funne at veksten i den frivillige innsatsen i Noreg held fram, men at færre no er medlemmar i organisasjonane som dei gjer innsats for eller i regi av. Hovudårsaka til dette er at yngre årsklassar i større grad «shoppar» frivillig innsats på tvers av organisasjonar og i mindre grad vert faste emdlemar i organisasjonane.

Ei meir kontekstbasert framstilling av frivillig innsats finst hjå Lorentzen og Dugstad (2011) hjå same forskingssenter, som teke føre seg den norske dugnaden historisk og syner korleis denne tradisjonen vert endra og nytta i dag. Deira definisjon av dugnaden i fem punkt kan nyttast som utgangspunkt for ei undersøking av korleis dugnadstradisjonen vert nytta i det frivillige i fartøyvernet.

Også samfunnsforskinga si statistiske tilnærming til fenomen blir nytta i denne avhandlinga. Den statistiske utrekninga av kvantitative data i delstudie II gjer det mogleg å estimere omfanget og verdien av den frivillige innsatsen. Gjennom statistisk handsaming av historisk talmateriale om medlemmar, verna fartøy og tilskot vert

det mogleg å setje opp kurver som visualiserar den kvantitative utviklinga. Desse resultatane kan samanholdast og diskutert opp mot kvalitative funn frå den kulturhistoriske analysen i delstudie I, for å påvise samanheng.

## 2.6 Forskinga om frivillig innsats i eit folkehelseperspektiv

Då arbeidet med avhandlinga tok til fanst det inga forskning om den frivillige innsatsen i fartøyvernet med eit folkehelseperspektiv. Det var difor naudsynt å sjå på meir generell forskning om slike samanhengar. Det finst ei rekkje undersøkingar som indikerer ein nær samanheng mellom personleg engasjement og korleis ein elles har det (Loga, 2010). Etter år 2000 har forskninga om samanhengen mellom frivillig innsats og folkehelse vokse fram som eige emne (Thoits & Hewitt, 2001; Wilson, 2012). Ein gjennomgang av denne forskinga syner klare berøringspunkt med emnet for denne avhandlinga, og at ho inneheld resultat og tilnærmingar som kan nyttast i delstudie III. Dette gjeld særskilt spørsmålet om det er mogleg å påvise helserelaterte verknader av frivillig innsats, og kva desse i så fall består i.

Ein oversynsartikkel frå Wilson (2000) syner at undersøkingar av den frivillige innsatsen tidlegare var fokuserte på politiske og økonomiske verknader, men i seinare år har vore meir oppteken av helseverknadene av den frivillige innsatsen. Sjølv erfaringa av det å drive med frivillig innsats har vore langt mindre undersøkt (Wilson, 2000). Det er difor naudsynt å finne ut meir om dei frivillige sine egne erfaringar, inkludert korleis dei relaterer til kvarandre (Wilson, 2000 s.201). Dette er samanfalande med delar av målsetjinga med denne avhandlinga.

Forskinga på folkehelse og velvære bygger m.a. på ei formodning om at det å bu i eit lokalsamfunn prega av stor sosial kapital, medfører høgare livskvalitet og betre helse (Musick & Wilson, 2008, s 164–167). I ein større kunnskapsgjennomgang frå Fladmoe og Folkestad (2016) ser vi at samanhengen mellom deltaking i frivillig arbeid, helse og livskvalitet, syner eit relativt eintydig bilete. Frivillige opplever i regelen å ha betre helse og livskvalitet enn ikkje-frivillige. Årsakssamanhengen her framstår likevel som uklar, men i forskinga om mekanismene som kan ha verknader på eiga opplevd helse står særleg opplevinga av samanheng i tilværet og verknaden av eigen innsats sentralt (Thoits & Hewitt, 2001).

Av NOU 1998:18 *Det er bruk for alle*, går det fram at dei frivillige eldsjelene inspirerer og aktiverer både prosjekta, lokalsamfunna og seg sjølv gjennom innsatsen dei legg ned. I følgje denne offentlege utgreiinga har frivillig innsats ikkje berre verknad på utviklinga av lokalsamfunn, men kan også vere vesentleg for å førebyggje sosial isolasjon og redusere førekomsten av livsstilrelaterte helseproblem (NOU 1998:18, 1998). Denne eigenverdien vert framheva i ein medisinsk studie av Greaves og Farbus frå 2006 som syner at personar over 65 er meir utsette for sosial isolasjon, med ei negativ utvikling av fysisk og psykisk helse som følgje. Studien syner vidare at deltaking i sosiale aktivitetar kan motverke ei slik utvikling (Greaves & Farbus, 2006). Desse undersøkingane av tilhøvet mellom frivillig innsats og helsefremmande verknader bygger på teorien om salutogenesen utvikla av Antonovsky (1979; 1987). Denne tek utgangspunkt i korleis individa opplever verda rundt seg

i lys av sine erfaringar og sosiale tilgangar. Ei slik tilnærming kan høve godt med denne avhandlingas mål om å undersøke kva verknader den frivillige innsatsen har på dei frivillige sjølv og på samfunnet.

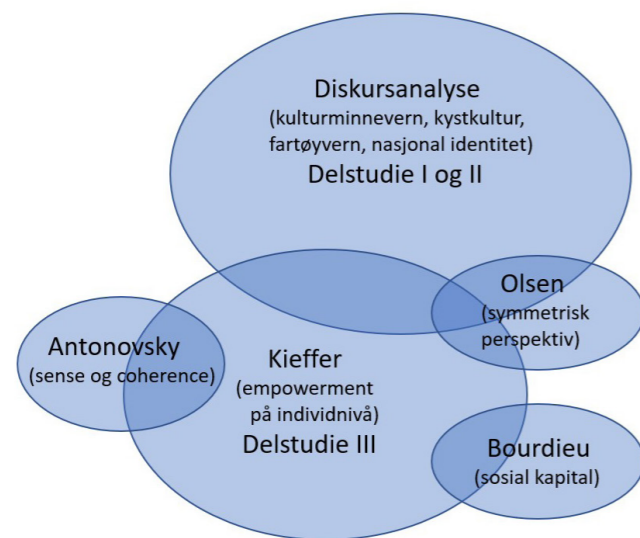
I den norske forskinga på frivillig innsats og folkehelse framstår eldre menn som ei gruppe som tidlegare har vore lite undersøkt. Dei frivillige verksemdene som er nemnde i forskning og utgreiingar trekkje hovudsakeleg til seg kvinner og yngre menn. Dette dannar ein interessant kontrast til fartøyvernet, som ut frå egne observasjonar (Småland, 1995) ser ut til å vere ein aktivitet som i særleg grad appellerer til eldre menn frå alle yrkeskategoriar og sosiale lag. Studiar som belyser motiva for eldre frivillige menn er m.a. skildra i artiklane til Goth & Småland (2014) og Konrath, Fuhrel-Forbis, Lou & Brown (2012). Desse vert det gjort nærare greie for under delstudie III.<sup>14</sup> I Noreg i dag finst det ei rekkje tilbod som inviterer til frivillig engasjement, men dei fleste er tilrettelagde for kvinner. Det finst få tilbod som primært dekkjer menn sine interessefelt. Når eldre menn går ut av arbeidslivet og inn i ein ny livsfase er det viktig å kunne stø seg på aktive sosiale relasjonar. Då eldre menn dominerer mellom dei frivillige i fartøyvernet vil resultatane frå denne avhandlinga også kunne bidra til forskinga på denne gruppa.

<sup>14</sup> Sjå kapittel 5.3. Kvalitative perspektiv på fartøyvernet

## 3. TEORETISK RAMME

### 3.1 Innleiing

Det teoretiske rammeverket i avhandlinga inkluderer to hovudteoriar, sosialkonstruksjonisme som ligg til grunn for diskursanalysen og empowerment-teori. Hovudtrekka kan framstillast som i Figur 3 (s. 60). Diskursanalyse nyttast fortrinnsvis i kapittel 5 delstudie I og delstudie II, som belyser kompleksiteten kring kulturminnevern, kystkultur og nasjonal identitet i fartøyvernet på systemnivå, men kjem også til uttrykk i delstudie III som belyser den frivillige innsatsen i fartøyvernet på individnivå. Teorien om empowerment som vert nytta i delstudie III er utvikla av Charles H. Kieffer. Her baserer Kieffer seg på teorien om salutogenese av A. Antonovsky. Då sosial kontakt har synt seg som eit viktig aspekt for dei frivillige i fartøyvernet er teorien om empowerment supplert med Bourdieu sin teori om sosial kapital. Kapittel 3 vil gje ei nærare innføring i desse teoriane og korleis dei vert nytta i dei ulike delstudiene i avhandlinga.



Figur 3. Teoretisk ramme for avhandlinga.

For å nå målet med avhandlinga må eg også nytte tilnærmingar frå andre fagtradisjonar enn etnologien. Desse kjem til uttrykk gjennom dei tre nivåa i analysen, som er organisert som tre delstudiar. Delstudiane trekkjer vekslar på teoretiske tilnærmingar frå litt ulike fagtradisjonar, og teorikapittelet er difor disponert slik at teoriane vert presenterte og diskuterte i lys av dei ulike forskingsspørsmåla. For heilskapen i framstillinga si skuld vert diskursanalysen, som inngår i fleire delar av analysen, diskuterte under delstudie I der han utgjør den mest sentrale tilnærminga.

Bruk av fleire ulike faglege ståstader kan gje ei meir utfyllande forståing av fenomenene enn ein fagleg ståstad åleine kan gjere. Som nemnt innleiingsvis peikar Latour på at oppsplittinga av samfunnet er eit resultat av den moderne måten å oppfatte verda på (Latour 2006). Denne oppsplittinga gjeld i følgje Latour også kunnskap. Fragmenteringa av kunnskapsformer til stadig meir spesialiserte fag kan vere problematisk for den vitskapleg praksisen. Ein måte å motverke denne fragmenteringa på, er å ha eit tverrfagleg utgangspunkt, der teoriar og metodar frå ulike fag får supplere kvarandre og danne ei syntetiserande forståing av dei studerte fenomenene på tvers av faga. Ei utfordring med dette er at forskinga ikkje berre må gå på tvers av faga, men også i djupna.

Forskaren sin faglege ståstad og bakgrunn er viktig å synleggjere, og dette kapittelet avsluttar difor med ein presentasjon av min eigen posisjon. Denne vert så diskuterte som grunnlag for ei hermeneutisk tilnærming, der mi tidlegare erfaring frå fartøyvernet er ein sentral tilgang.

### 3.2 Tverrfagleg posisjonering

Den frivillige aktiviteten i fartøyvernet har verknader som kan ettersporast på andre samfunnssektorar enn kulturminnevernet, som tradisjonelt har vore kulturfaga sitt domene. Den frivillige aktiviteten har t.d. sett sine spor i nasjonalbudsjettet og har hatt innverknad på formulering av lover og forskrifter også ut over dei som gjeld på kulturminnesektoren. Dette tyder på at aktiviteten er i inngrep med politiske og forvaltingsmessige prosessar som tradisjonelt har vore rekna til samfunnsfaga sitt forskingsfelt. Forskinga innan felt som folkehelse og frivilligheit har kome fram til resultat som gjev grunn til å tru at aktiviteten i fartøyvernet også har verknader for dei frivillige sjølve i form av korleis dei opplever eigen situasjon.

For å kunne svare på forskingsspørsmåla er det difor naudsynt med ei tverrfagleg tilnærming. Ei slik interdisiplinær eller tverrfagleg forskning kan definerast som ei tilnærming der data, teknikkar, verktøy, perspektiv, konsept og/eller teoriar frå to eller fleire fag eller ekspertfelt vert integrerte for å fremje grunnleggjande forståing eller svare på problem der løysinga ligg utanfor rammene for dei einsskilte faga eller praksisane (Committee on Facilitating Interdisciplinary Research, 2004; Sørly & Blix, 2017).

Ei slik integrering av tilnærmingar frå fleire fagfelt kan også sjåast som ein freistnad på å overvinne konsekvensane av den kunnskapsfragmenteringa som følgjer av oppretting og avgrensing av fagfelt (Latour, 2006). Gjennom ei tverrfagleg tilnærming vert det mogleg å fremje samfunnsrelevante undersøkingar og påvise viktige samanhengar og verknader på tvers av faggrensar. Tverrfagleg forskning gjev dermed ikkje berre tilgang til ny kunnskap, men kan også opne for tiltak og moglegheiter som ikkje hadde vore synlege utan ei slik tilnærming. Ei liknande haldning finn vi også innan etnologien i form av den «kulturanalytiske tilnærminga». I boka *Kulturanalys* frå 1982 formulerer etnologane Ehn og Löfgren korleis etnologien kan nytte seg av inspirasjon frå antropologisk og sosiologisk hald og at ei litt laussleppt og uhøgtidleg tilnærming ofte kan syne seg fruktbar (Ehn & Löfgren, 1982).

Denne avhandlinga har ikkje som mål å sameine teoriar frå ulike fagfelt til eit større heilskapleg teoretisk system. Vekta er lagt på å nytte dei teoretiske ressursane som framstår som mest tenlege i arbeidet med å svare på forskingsspørsmåla. Difor har eg valt å svare på kvart av forskingsspørsmåla i egne delstudiar, der eg nyttar dei tilnærmingane som framstår som best eigna for å svare på desse.

Avhandlinga vil likevel ikkje framstå som tre heilt åtskilde studium frå tre ulike faglege tradisjonar. Den tverrfaglege tilnærminga kjem særskilt til synes ved at resultat frå den historiske undersøkinga i delstudie I står sentralt i tolking av det kvantitative materialet i delstudie II, og at desse resultatata utgjør ein viktig kontekst i analysen av det kvalitative materialet som vert handsama i delstudie III.

Teoretiske tilnærmingar frå ulike fagfelt kan høyre til same vitskapsteoretiske tradisjon. T.d. er poststrukturalismen eit teoretisk felt som går på tvers av tradisjonelle faggrensar som filosofi, litteraturvitskap, sosiologi og psykologi, og er utgangspunkt for mange tilnærmingar som fokuserer på meiningsdanning og sosiale nettverk (Skei, 2018). Fleire av dei teoretiske ressursane som nyttast i denne avhan-

dlinga deler eit slikt poststrukturalistisk utgangspunkt, ved å ta utgangspunkt i at vår oppleving av røynda er sosialt/kulturelt konstruert. Veikskapen med slike modellar er at det materielle får lite merksemd eller framstår som representasjonar av kulturelle verdiar. I diskusjonen av teoretiske tilnærmingar må dette problemet løysast.

### 3.3 Teoretisk perspektiv i delstudie I

Det første av forskningsspørsmåla gjeld den historiske bakgrunnen for at fartøyvernet vart eit etablert som eit felt dominert av frivillige organisasjonar. Undersøkinga av dette tek føre seg etableringa av praksisar og omgrep som er sentrale for kulturminnevernet generelt og fartøyvernet spesielt. Mykje av dette ligg eit stykke attende i tid og dei sentrale aktørane og deira samtid er for lengst borte. Denne delstudien må difor ta utgangspunkt i dei avtrykk av hendingane som vart festa i skrift gjennom dei omlag 200 åra som har gått sidan tanken om å ta vare på utvalde kulturminne vart introdusert i Noreg. Både materialet sin skriftlege form og konkretiseringa av forskningsspørsmålet mot etableringa av sentrale omgrep og praksisar ligg til rettes for ei omgrepsarkeologisk tilnærming i delstudie I. Ei slik tilnærming er tilgjengeleg i form av diskursanalyse, som først vart utvikla for studiar av lingvistisk materiale og fokuserer på språket si rolle i den sosiale konstruksjonen av verda (Jørgensen & Phillips, 1999, s. 12).

Diskursanalysen gjer det mogleg å sjå kvifor fartøyvernet i einskilde samanhengar framstår som ein del av kystkulturen og i andre samanhengar som ein eigen diskurs, og kvifor kystkultur og fartøyvern vert møtt på så ulike måtar av kulturminnevernet sine andre del-diskursar. Dei «verdiane» kystkulturen søker anerkjenning for kan også fritt nyttast av dei andre diskursane innan kulturminnevernet. Ved å syne til at det er viktig å verne om kystkulturen kan andre delar av kulturminnevernet hente ekstra argument til støtte for vern av t.d. historiske bygg, kulturlandskap og arkeologiske lokalitetar som kan seiast å ha ei maritim tilknytning. Kystkultur kan difor både inngå som ein av fleire indre diskursar i kulturminnevernet og samstundes produsere «verneverdiar» som dei andre diskursane kan nytte som støtteargument for vern av sine kulturminne. Slike lån av populære «verdiar» kan t.d. skje ved å knyte verna bygg opp mot ein status som andre grupper har kjempa fram, t.d. under merkelappar som kystkultur, kvinnekultur eller arbeidarkultur. Slik kan statusen som kystkulturen har oppnådd også vere med på å løfte andre del-diskursar, og difor også nyttast av det samla kulturminnevernet i kampen med andre diskursar i samfunnet.

Som det kjem fram er det mogleg å sjå kulturminnediskursen som samansett av ei rekkje ganske skilde del-diskursar innanfor ei felles legitimerande ramme der dei kjempar om den interne plasseringa. Integrert i ein slik tanke ligg at diskursar kan inngå i ein slags orden, og at den relative plasseringa av dei ulike diskursane i samfunnet kan vere med på å avgjere kva for diskurs som har fortrinnsrett til å fylle eit felles terreng med sitt innhald (Jørgensen & Phillips, 1999 s. 69–70). I analysen kan det difor vere nyttig å innføre eit skilje mellom kulturminnevernet som diskurs på samfunnsnivå i Noreg og dei ulike indre diskursane som kjempar om dei goda som vert tilgjengelege som resultat av den makta det samla kulturminnevernet oppnår i

samfunnet. Slike indre diskursar i kulturminnevernet kan konstituerast kring grupper av kulturminne som «tilhøyrer» ulike fag, og der forvaltinga av desse kulturminna representerer faktiske eller symbolske karriereveggar for ulike typar aktørar innan kulturfaga. Den relative «verdilegginga» av slike indre diskursar får konsekvensar for fordelinga av tilgjengelege gode i form av t.d. status og finansiering.

Men i den seinare analysen skal resultatata frå delstudie I også kunne nyttast som bakgrunn for tolkinga av andre spørsmål. Forskingsspørsmåla som gjeld fartøyvernet som aktivitet i samtida (delstudie II) og dei frivillige sine egne opplevingar (delstudie III) inkluderer også tilhøva mellom menneske og materielle objekt som fartøy og andre kulturminne (Olsen, 2004). Omsynet til dette krev difor ein kritisk gjennomgang av den diskursanalytiske tilnærminga med særleg blikk på om det også er mogleg dekkje inn ikkje-språklege tilhøve mellom menneske og materielle objekt.

#### *Diskursanalysen*

I følge Tim Winter (2013) kan forskinga på kulturminnefeltet delast i to hovudtilnærmingar: 1) Forsking på korleis kulturminna skal ivaretakast og 2) forskning som stiller spørsmål om kva kulturminnevernet skal omfatte og kvifor. Medan den første hovudtradisjonen dominerast av meir teknologiske og klassifiserande tilnærmingar er den andre dominert av humanistiske og samfunnsvitskaplege tilnærmingar (Winter, 2013, s. 537–540). Denne avhandlinga plasserer seg i den humanistiske tradisjonen, og vil frå dette utgangspunktet søkje å forstå utviklinga av praksisar i lys av sin historiske kontekst.

Spørsmåla i denne avhandlinga krev at eg nyttar eit breitt perspektiv som fangar inn konteksten kring utviklinga av kulturminnevernet og fartøyvernet (historia), den materielle sida av fartøyvernet (fartøya) og dei frivillige sine opplevingar og tolkingar av aktiviteten (aktørane sine opplevingar).

Det postmoderne historiesynet står sentralt i min faglege hovudbakgrunn frå nordisk etnologi. Her har konstruktivistisk erkjenning- og vitskapsteori sidan 1970-talet i aukande grad hatt innverknad på forskingsmiljøa (Löfgren, 1997; Jensen 2006 s. 144). Historiesynet som spring ut av dette er prega av ei ikkje-essensialistisk tilnærming, som gjennom si avvising av objektivitet også avvisar historiske sanningar. Som individ, grupper og samfunn vil vi alltid fortolke hendingar og konstruere kunnskap i lys av våre kulturelle kontekstar (Winter Jørgensen & Phillips, 2008). Fortida tek difor ofte form av forteljingar som hentar meining frå delte erfaringar (Somers, 1994). Med denne tilnærminga representerer ikkje utvalet av kulturminne ei sann fortid, men må forståast som uttrykk for verdisynet hjå dei samfunnsgruppene som til ei kvar tid har hatt innflyting på kulturminnevernet.

I dei historiske undersøkingane i denne avhandlinga utgjer sosial-konstruksjonismen det sentrale teoretiske rammeverket (Burr, 2003; Gergen, 2007). Ei slik tilnærming medfører at innhaldet i omgrepa må analyserast som språklege konstruksjonar. Slike språklege konstruksjonar vert skape og haldne ved like gjennom den språklege praksisen dei inngår i, der kampen står om kva som skal vere den gyldige tydinga av omgrepa. Med dette utgangspunktet vil også diskursanalyse være ein fruktbar metode.



Diskursanalyse høyrer til den poststrukturalistiske tilnærminga til studiet av den menneskelege verda, der dei strukturane som utsegnene våre hentar meaning frå framstår som noko motsetnadsfylt og førebels. «Diskursiv kamp» er eit nøkkelomgrep i diskursanalysen og skildrar dei ulike diskursanes kamp for å oppnå hegemoni gjennom å freiste å fastleggje språklege tydingar på sin måte (Jørgensen & Phillips, 1999 s. 15). Eit døme på dette er innhaldet i omgrepet kulturminne, der kampen t.d. kan stå om kva for gjenstandskategoriar eller sosiale grupper dette omgrepet skal assosierast med, og difor også om kven sin kultur som er verd å minnast. Etablerte forståingsmåtar av sentrale omgrep og symbol kan utfordrast gjennom å setje desse inn i nye samanheng som genererer andre assosiasjonar enn den tidlegare samanhengen. Det er m.a.o. gjennom den konkrete bruken at meining-sinnhaldet i omgrepa og symbola endrar seg (Jørgensen & Phillips, 1999 s. 20). I diskursanalysen er «sanning» difor ein konstruksjon som vert skapt, halden ved like eller endra gjennom diskursen, og dei ulike kunnskapsregima avgjer kva som skal reknast for å vere sant og falskt (Jørgensen & Phillips, 1999, s. 22). Forståingsmåtar er difor aldri fastlåste, og sosiale fenomen kan følgeleg aldri være «ferdige» i tydinga fastlåste (Jørgensen & Phillips, 1999, s. 34).

Diskursanalysen opnar for å studere menneskeleg samhandling igjennom språket. Dette kan ta bort merksemda frå det materielle, at språket sjølv har eit materielt uttrykk, og at den materielle verda, både i form av institusjonar og materielle objekt, gjer motstand når ein freistar å endre ho (Neumann, 2000 s. 28). Ei metodisk hovudutfordring vert difor å inkludere denne samanhengen mellom det språklege og det materielle i analysen, noko som krev at diskursen må forståast både som eit språkleg og materielt fenomen.

Ein modell der meiningssinnhaldet spring ut av brukssituasjonen framstår som godt egna til å forklare kulturelle endringar, som etableringa av kulturminnevernet og dei mange endringane i synet på kva denne praksisen skal omfatte som har funne stad i dei om lag 200 åra etter at han vart introdusert.

#### *Tilhøve mellom diskursar — diskursane sin orden*

For å forstå korleis kystkulturen og fartøyvernet har fått sitt noverande innhald er det ikkje nok å analysere desse fenomenen kvar for seg. Tilnærminga må også ta omsyn til at dei begge inngår i ein større samanheng, der tilhøva til andre diskursar kan vere med på å setje rammer for kva posisjonar som framstår som legitime eller moglege. Den diskursanalytiske tilnærminga må difor vere i stand til å forklare det Foucault kallar diskursive formasjonar (1972), det vil seie forholdet mellom ulike diskursar som opererer på same område. Døme på diskursar på same område er diskursen om vern av arkeologiske kulturminne og diskursen om vern av fartøy. Dei inngår begge i den større diskursen om kulturminnevernet og er avhengige av denne, sjølv om aktørane i desse del-diskursane kan vere ueinige om «sine» diskursar sin relative status innan den større diskursen om kulturminnevernet. Kampen om relativ status innan kulturminnevernet vert ikkje berre ført internt i forvaltning og fagmiljø. Dette skuldast m.a. at slik status også er kopla mot politisk aksept og følgeleg kan påverkast av opinionsdanninga utanfor fagmiljøa. T.d. i form av kultur-

minnevernet sine frivillige organisasjonar som på denne måten kan få innverknad på diskursane sin relative status.

I starten av delstudie I er det et sentralt poeng å syne at kystkultur og fartøyvern kan sjåast som overlappende fenomen på ideologisk nivå, ved at dei deler ein felles forståing av det maritime sin (ideelle) plass i norsk identitet og historie. Men det er samstundes viktig å få fram at fartøyvernet og kystkulturen også er ulike. Kystkulturen kan «låne ut» legitimitet til dei fleste andre kategoriar kulturminne (hus, reiskap, arkeologi mm.) langs kysten ved å framstå som eit aspekt ved desse. Til samanlikning er fartøyvernet ein eigen kategori kulturminne som berre kan låne ut sitt materielle innhald til kystkulturen, men som dermed også kan forsyne kystkulturen med eit materielt innhald som hindrar at kystkultur berre vert eit aspekt ved dei andre kulturminnekategoriar. Denne sameksistensen og avhengigheita mellom kystkultur og fartøyvernet er viktig for å forstå den praksisen som har oppstått på desse felta.

Kampen om den relative plasseringa av fartøya og det maritime i framstillinga av norsk identitet og historie har vore ført frå maritimt orienterte akademikarar gjennom heile 1900-talet (Worm-Müller, 1951 side 484). Men frå 1970-talet vart denne retorikken ein sentral del av kystkultur-rørsla sitt ideologiske grunnlag og fekk dermed også verknader for dei frivillige. Det skjedde til dømes gjennom den «underdog»-kjensla som er ein del av både kystkulturen og det frivillige fartøyvernet si sjølvforståing. Dette kjem til uttrykk gjennom ei rekkje variantar av utsegna om at alle stabbur vert tekne vare på medan kysten sine kulturminne ikkje får den plassen dei fortener.<sup>15</sup>

Sjølv om del-diskursane i nokre samanhengar kan oppfattast som sjølvstendige diskursar, så er dei likevel knytte saman gjennom kulturminnevernet sin funksjon som ein felles ytre legitimerande diskurs på samfunnsnivå. Kulturminnevernets relative posisjon i samfunnet har gjennomgått store endringar som ikkje kan forklarast ut frå skiftande tilhøve mellom posisjonane internt i kulturminnediskursen. Kulturminnevernet inneheld ikkje berre ei rekkje deldiskursar. Det samla kulturminnevernet kan også sjåast som ein av fleire større diskursar som kjempar om den relative plasseringa på eit høgre nivå i samfunnet. T.d. har kampen om kvar grensa skal gå mellom interessene til kulturminnediskursen og diskursen om den private eigedomsretten gått føre seg i heile kulturminnevernet si historie, noko som m.a. kan avlesast gjennom utviklinga av lovverket som regulerer tilhøvet mellom desse omsyna. Dette er også ein kamp om makt, der lovverket representerer den ålmenn aksepterte grensa mellom desse diskursane.

#### *Diskursen og det materielle*

Dei verna fartøya står sentralt i dei frivillige sine vurderingar, erfaringar og handlingar. Som nemnt innleiingsvis er det difor naudsynt å sjå om det også er mogleg å knyte ikkje-språklege tilhøve mellom menneska og ting i den materielle verda til den diskursanalytiske tilnærminga. Dette vert særskild viktig i delstudie III, der dei frivillige sine opplevingar og erfaringar er ein sentral del av emnet.

<sup>15</sup> Sjå t.d. sitat av Ribsskog (2004) på side 114–115.

Den poststrukturalistiske tilnærminga, som diskursanalysen tilhøyrar, er ei antroposentrisk tilnærming som set mennesket og menneskelege ytringar i sentrum. Dette kan gje verdfull innsikt i tinga sine symbolske nivå, men er meir problematisk i arbeidet med å forstå korleis menneska byggjer relasjonar til tinga gjennom den praktiske sameksistensen der til dømes erfaringar og fortrulegheit vert til. Diskursanalysen vart utvikla med utgangspunkt i eit lingvistisk materiale for å analysere kampen om meningsinnhaldet i omgrep og den symbolske sida ved tinga, noko som i andre vitskapstradisjonar har gjeve denne tilnærminga oppnamnet «den lingvistiske vendinga». Latour kritiserte bruken av diskursanalyse når han framstår som lausriven frå dei materielle og samfunnsmessige tilhøva (Latour, 1987). Latour, til liks med Foucault, skildrar korleis diskursar, praksisar, hjelpemiddel og institusjonar vert knytte saman i eit horisontalt nivå, og vil unngå strategiar som kan redusere diskursen til ein representasjon av idear eller samfunnstilhøve.

Den verda som produserte utsegnene var sjølvstøtt og ei materiell verd med folk og gjenstandar som også hadde andre former for interaksjon enn berre skrift og tale. Dette får vi berre indirekte kjennskap til gjennom tekstane dei har etterlate oss. Men ting og tekst er ikkje det same, og fartøyvernet og kystkultur-rørsle består ikkje berre av argument og strategiar. Kultur består også av ting, og sosiale system og menneskelege aktørar har også ei materiell side; kunnskap er meir enn berre idear (Olsen, 2004, s. 26, 28). Både menneske, dyr planter og ting deler materiell substans og ei felles verd (Ingold, 2007, s. 7). I motsetnad til Foucault lar Latour difor ikkje diskursen få forrang som analysenivå. Han ser diskursar som berre ein av fleire ressursar som kan mobiliserast i kampen om å definere fakta. T.d. vil diskursen også kunne påverkast av det materielle, ved at den materielle sida av fartøya representere avgrensingar og moglegheit for dei praksisane som utviklast kring dei.

Latour sitt perspektiv fjernar samstundes det problematiske skiljet mellom diskursive og ikkje-diskursive praksisar (Schaanning, 1996), og Olsen (2004) ser her ei opning for ei meir «symmetrisk» tilnærming som også opnar for å sjå korleis det kan oppstå meningsfulle relasjonar mellom ting og menneske. Dette er ikkje-dualistiske relasjonar eller relative forskjellar som fremmer samarbeid, og er utgjengelege for analysar med utgangspunkt i motsetnader og negativitetar (Olsen, 2004, s.32). Med motsetnader og negativitetar siktast det til tingas diasporiske skjebne i vestleg tenking, der det vert skild skarpt mellom den aktive og kreative menneskelege tanken og den passive og kraftlause materielle verda (Olsen, 2004, s. 30). Negative omgrep som «tingleggjering» og «objektivering» spring ut av denne dikotomien. Sentralt i den symmetriske forståinga er at menneske og ting gjensidig speglar og påverkar kvarandre. Samfunn er her komplekse, heterogene nettverk, som bind saman alle innbuarar uavhengig av status og familieband, der også tinga er verknadsfulle og meningsfulle (Olsen, 2004, s.32). Dette betyr ikkje at eg tildeler fartøya aktørstatus på line med menneske. Det er snarare slik at dei gjennom å stå i sentrum for merksemda og ha fysiske eigenskapar, er med på å setje rammer for dei praksisane som vert utvikla for å handterer dei. Det materielle kan difor sjåast som knytt til vilkåra for handling i diskursar (Neumann, 2000 s. 28).

Gjenstandar kan også ha fysiske eigenskapar som er med på å forme dei praksisane dei inngår i. Utviklinga av ulike vernepraksisar for små opne tradisjonsbåtar

og større dekkfartøya<sup>16</sup> meiner eg kan sjåast som eit uttrykk for ei slik medbestemming. Ulike fysiske eigenskapar gjer at det som kan vere tenleg for den eine av desse fartøygruppene kan vere øydeleggjande for den andre.

#### *Diskursens arkiv*

I den diskursanalytiske tilnærminga har det diskursive «arkivet» ei sentral rolle for å forklare «treigheit» i systemet og kvifor ikkje alle ytringar er like moglege eller legitime i alle samanhengar. «Arkivet» bestemmer grensene og formene for kva som kan seiast (Neumann, 2000). For å oppfylle kravet til symmetri og inkludere den materielle verda (Olsen, 2004) må det også finnast eit «diskursivt arkiv» for det materielle, som dei einskilde gjenstandskategoriane kan relatere til og som t.d. er med på å avgrense kva for utformingar tinga innan desse kategoriane kan få.

Materielle objekt vi er fortrulege med frå før, gjer det mogleg for oss å kjenne att og kategorisere nye objekt, samstundes som kjennskapen til utforminga fungerer styrande for produksjonen av nye objekt. Dette fenomenet merkast særskilt når kategoriane vert utfordra, til dømes i møte med objekt som på ulike måtar bryt med forventingsrammene. I det empiriske materialet møter vi døme på dette når ein informant heller engasjere seg i eitt fartøy framfor eit anna på grunnlag av kva han opplever som det beste uttrykket for korleis eit skip skal sjå ut.

Tradisjonsomgrepet står sterkt i etnologien, som då også gjerne vart kalla eit tradisjonsfag. For å forklare den treigheita vi ofte ser når det gjeld endringa av materiell kultur vil etnologar trekkje fram tradisjonsomgrepet som årsaka til kulturell stabilitet. Tradisjon kan tene som eit samleomgrep for det aspektet ved dei delte referansane til ei gruppe og erfaringar som konstituerer og stabiliserer visse felles oppfatningar og praksisar og dermed fyller funksjonen som eit diskursivt arkiv. I arbeidet med endringar i båtbyggjartradisjonen nyttar Asbjørn Klepp omgrepet «tradisjonsskonform seleksjon» om denne funksjonen (Klepp, 1986). Omgrepet gjev eit bilete av prosessen der det nye utformast i relasjon til det som allereie er utforma. For dei meir gjenstandsorienterte etnologane gjev dette eit betre og meir «symmetrisk» mentalt bilete enn dei lingvistiske assosiasjonane til arkiv-omgrepet. I rolla som diskursivt arkiv kan tradisjon i denne tydinga ikkje vere handlingane (t.d. utforming av gjenstandar/arbeid på gjenstandar) og utsegnene i det dei finn stad, men dei delte referansane til fortidige utsegner og handlingar som gjev mening til nye handlingar og utsegner. Arkivet/tradisjonen er det allereie uttalte, utførte og erfarte, det vi deler av erfaringskonstellasjonar, kunnskapar og orienteringar (Barth, 1994 s.120). Tradisjonen er med på å setje grenser for den konkrete utforminga av materielle objekt ved at tradisjonen er den kjende og aksepterte praksisen, og materialiteten til tradisjonen/arkivet på si side er representert ved dei til ei kvar tid tilgjengelege materielle objekta knytte til tradisjonen i lokalsamfunnet.

Nytta på denne måten vil diskursens arkiv omfatte både ting i den materielle verda og skriftlege tradisjonar og referansar, og tilbyr difor eit perspektiv der ytringar gjennom skrift, tale og handling langt på veg kan sidestillast. Dette opnar etter mi mening for ein symmetri som gjer det mogleg å nytte diskursanalyse til støtte for

<sup>16</sup> Overdekkta fartøy der dekket inngår i konstruksjonen, i motsetnad til dei opne tradisjonsbåtane.

analysen av tilhøvet mellom dei frivillige og dei materielle fartøya i delstudie II og delstudie III.

#### *Oppsummering*

Utgangspunktet for denne vurderinga av diskursanalyse var todelt: For det første om denne tilnærminga framstår som tenleg ut frå forskingsspørsmålet og materialet til delstudie I, og for det andre behovet for seinare i analysen å kunne inkludere den materielle verda under handsaminga av forskingsspørsmåla til delstudie II og delstudie III utan at dette bryt med sentrale føresetnader i den teoretiske tilnærminga.

Den materielle sida av den fortidige verkelegheita står ikkje i sentrum i delstudie I. Her ligg vekta på den omlag 200 år lange kampen om korleis dei materielle leivningane – kulturminna – frå tidlegare tider skulle verdileggjast, og følgeleg om kva for kulturminne som er verdfulle nok til å bli gjenstand for vernepraksisar. Argument og resultat frå ulike stadium i denne kampen har vi i dag berre tilgang til gjennom dei skriftlege utsegnene. Diskursanalyse vil høve godt på eit slikt materiale, som er av same karakter som det diskursanalyse vart utvikla for å analysere.

Gjennomgangen av diskursanalysens teoretiske grunnlag syner at denne tilnærminga har stor forklaringskraft i den historiske analysen av kystkulturen og fartøyvernet si utvikling som del av kulturminnevernet. Ved å vektleggje Latour (1987) si tilnærming og Olsen (2004) sitt symmetriske prinsipp, vil ikkje den diskursanalytiske tilnærminga vere uforeinleg med eit perspektiv der omsynet til tinga og det materielle kan inkluderast i analysen. Ved å sjå diskursen sitt arkiv i lys av tradisjonsomgrepet vert det også mogleg å innføre eit symmetrisk prinsipp og inkludere gjenstandane i denne viktige funksjonen.

Sjølv om tilhøva til tinga først vert trekte inn i analysen i delstudie II og delstudie III, så må omsynet til symmetrien mellom menneske og den materielle verda likevel så langt som råd ivaretakast gjennom alle dei tre delstudiane i analysen. Ein måte å gjere dette på er å vere lydhøyr for dei erfaringar med det materielle som kjem fram gjennom dei inkluderte tekstane og slik vere open for å sleppe gjenstandane til i analysen. Dette gjeld også mine egne ikkje-språklege erfaringar med konkrete fartøy frå ulike samanhengar og situasjonar.

### 3.4 Teoretiske perspektiv i delstudie II

Delstudie II gjeld fartøyvernet som aktivitet i samtida, nærare presisert som omfanget av den frivillige aktiviteten, utviklingstrekk og økonomisk verdi av innsatsen, som formulert i forskingsspørsmål II. Dette kan i hovudsak svarast på gjennom kvantitative undersøkingar og ei statistisk tilnærming til det innsamla materialet. Statistisk handsaming av materialet byggjer på grunnleggjande og ålment aksepterte matematiske prinsipp og reknemåtar som det ikkje er naudsynt å gjere greie for her. Det er hovudsakeleg tale om framleiding og summering av talmaterialet, som deretter vert framstilt i tabellar og figurar.

I analysen av funn i dette materialet vil resultatata frå delstudie I nyttast som bakgrunn for tolkingar. Difor vil dei teoretiske tilnærmingane som vert nytta under delstudie I også ha konsekvensar i delstudie II. Døme på denne bruken er å samanhalde kvantitative utviklingstrekk på verna fartøy med dei endringane i argumentasjon og vernepraksis som vert funne i delstudie I for å sjå om desse fekk påvisbare konsekvensar. Tilsvarende kan tidfesting av kvantitative endringar nyttast som utgangspunkt for søk etter kvalitative årsaker i forkant av desse endringane. Forklaringskrafta i dei ulike tilnærmingane supplerer dermed kvarandre.

Den reint kvantitative matematiske tilnærminga er i utgangspunktet symmetrisk og diskriminerer ikkje mellom menneske og tinga. Alt og alle vert talt på grunnleggjande same måte. Omsynet til symmetrien i delstudie II består i at eventuell asymmetri i resultatata frå den diskursanalytiske tilnærminga frå delstudie I kan «smitte over» når desse vert nytta i diskusjonen av dei kvantitative funna. Omsynet til dette må difor ivaretakast allereie gjennom analysen i delstudie I. Problem og føremoner med ulike aspekt ved diskursanalyse vart diskuterte i gjennomgangen av teoretiske perspektiv i delstudie I.

### 3.5 Teoretiske perspektiv i delstudie III

Forskingsspørsmålet til delstudie III gjeld dei frivillige sine motivasjonar og opplevingar, og samfunnsmessige verknader av den frivillige aktiviteten i fartøyvernet (forskingsspørsmål 3). For å undersøkje dette må det takast utgangspunkt i dei frivillige sine egne opplevingar og forståingar av denne aktiviteten. Innan forskinga på frivillig innsats har fokuset dei seinare åra flytta seg frå politiske og økonomiske verknader til samanhengen mellom frivillig aktivitet og folkehelse (Wilson, 2000; 2012). Opplevd helse heng saman med meir generell livskvalitet, slik at den opplevde helsa kan sjåast som ein indikasjon på meir generelt velvære eller trivsel (Thoits & Hewitt, 2001; Wilson, 2012). Forskinga på helseeffektar er gjerne designa som intervensjonsforskning med omfattande spørjeskjema, mange deltakarar, kontrollgrupper og måling på ulike tidspunkt. Innanfor rammene av denne avhandlinga er det ikkje mogleg å gjennomføre slike undersøkingar i von om å finne statistisk signifikante helseeffektar av den frivillige innsatsen. Slike kvantitative forskingsdesign er også mindre eigna i undersøkinga av dei frivillige sine egne opplevingar av aktiviteten.

For å kunne seie noko om dei frivillige sin egne opplevingar og forståingar må eg ta utgangspunkt i dei konkrete erfaringane til ei gruppe frivillige. Funna kan deretter haldast opp mot dei mekanismane som i følge forskinga på opplevde helse utgjer grunnlaget for slike helseverknader. Den teoretiske tilnærminga må difor fange opp den meininga som skapast a) gjennom den einskilde sitt tilhøve til og arbeid med det materielle fartøyet, b) gjennom samarbeidet med dei andre frivillige og c) gjennom interaksjonen mellom verneprosjektet og med samfunnet kring. Tilnærmingane må også kunne peike på samheng mellom slik opplevd og erfart meining og opplevd livssituasjon og etterspore slike faktorar som kan ha verknader på oppleving av eiga helse og livssituasjon.

### *Sense of Coherence – kjensla av samanheng*

Ei slik tilnærming er utvikla av sosiologen Aron Antonovsky (Antonovsky, 1979) gjennom systematiske undersøkingar av faktorar som kan påverke synet på eiga helse og livssituasjon. Han lanserte omgrepet *salutogenese*, læra om dei faktorane som gjer oss friske. Dette i motsetnad til medisinens vanlege patogenese, læra om kva som gjer oss sjuke. Salutogenesen er difor ein teori om kva som kan fremme god helse og kan gje den einskilde ei oppleving av auka meistring og velvære (Walset & Malterud, 2004). Helse vert både i denne samanhengen og i denne avhandlinga forstått som ein samla tilstand av opplevd fysisk, mentalt og sosialt velvære, og ikkje berre som fråvær av sjukdom eller skrøplegheit.

Evna til å meistre sjukdom og problem heng saman med den subjektive opplevinga av den samla livssituasjonen gjennom det Antonovsky kallar «Sense of Coherence» (SOC) (Antonovsky, 1987). Denne kjensla av samanheng refererer også til individet sin interne styrke og plassering i livet (Antonovsky, 1979; 1987). Utsegn frå informantane indikerer at arbeidet med historiske fartøy er med på å skape eller vedlikehalde ei slik kjensle av samanheng. Dei fleste verna fartøy har vore ein del av den materielle omgjevnaden i sine lokalsamfunn gjennom generasjonar, mange har personlege minne knytt til fartøya og det er i regelen stor interesse og velvilje for arbeidet med å taka vare på dei. Gjennom denne innveinga av fartøya i historiske og sosiale samanhengar både i fortid og samtid kan arbeidet med dei ha potensiale til å skape ei kjensle av samanheng på fleire plan. Slike kjensler av samanheng kan m.a. kome til uttrykk gjennom dei frivillige sine utsegner om kvifor dei engasjerte seg i prosjekta, der mange syner til ungdomsminne som eit utgangspunkt for engasjementet.

Antonovsky fann at dei som opplever tilværet som grunnleggjande meiningsfullt, føreseieleg og påverkeleg taklar problema betre enn dei som ikkje har ei slik kjensle av samanheng (Walseth & Malterud, 2004). Men då haldingane våre vert utforma gjennom erfaringar, sosial deltaking og oppvekstvilkår, så er det også mogleg å endre desse haldningane gjennom å gjere nye erfaringar og delta i nye samanhengar. Ei slik opning for endring av vår oppleving av oss sjølve i verda er særleg relevant i denne avhandlinga, då deltaking i det frivillige fartøyvernet representerer eit slikt høve til nye erfaringar og nye sosiale møte. Dersom ein får delta i produksjon av mening gjennom aktivitetar i dialog med tinga som sameiner egne minne, erfaringar og kunnskap, synes det logisk at opplevinga av samanheng kan styrkast, særskilt dersom slike opplevingar også vert stadfesta gjennom tilbakemeldingar frå lokalsamfunnet eller andre identitetsgjevande fellesskap.

### *Empowerment*

Empowerment er ein metode for å fremme styrking av opplevd livssituasjon som tek utgangspunkt i salutogenesen sine helsefremmande mekanismar. I Kieffer si skildring av empowerment-prosessen framstår denne som heilt open for å inkludere den materielle verda. Etter ei oppleving av at noko viktig kan gå tapt går ein gjennom ulike fasar der usikkerheit gradvis avløysast av situasjonsforståing og mobilisering av ressursar for å få ei innverknad på situasjonen. Kieffer skildrar prosessen som bestående av fem fasar (Kieffer, 1984): Første fase er ein mobiliserande

episode, der noko vert opplevd som eit trugsmål mot noko som vert opplevd som viktig og bra i livet. Her vert medvitet og engasjementet vekka. Andre fase er prega av usikkerheit og begynnande analyse av situasjonen. Tredje fase er prosessen som skal ende i ei forståing av situasjonen og kva for ressursar og moglegheiter ein har til rådvelde. Fjerde fase er ei veksling mellom utprøving av kunnskap og refleksjon over nye erfaringar. Femte fase er oppnådd ferdigheit til deltakande kompetanse.

Det er ikkje empowerment-metoden i seg sjølv som er interessant i denne avhandlinga, men den salutogenetiske teorien bak skildringa av dei mekanismane som kan skape ei kjensle av samanheng og meistring. Innan helsefremmande arbeid har WHO definert empowerment som «ein prosess som set folk i stand til auka kontroll over faktorar som påverkar helsa deira» (mi omsetjing). Denne mykje nytta definisjonen syner til prosessar på både individ-, gruppe- og samfunnsnivå (Mestring.no, 2019) og det er den gjensidige påverknaden mellom desse som er relevant i undersøkinga av den frivillige innsatsen. Dette kan seie noko om samanhengar mellom den einskilde frivillige, dugnadsgjengen og lokalsamfunnet ikring. I dei frivillige sine forteljningar om kvifor dei engasjerte seg i fartøyet og korleis dei opplevde dei ulike fasane i verneprosjektet finst det klare parallellar til fasane i empowerment-prosessen. I analysen av dei frivillige sine egne opplevingar og vurderingar kan difor fasane i empowerment-prosessen vere til hjelp for å etterspore om grunnlaget for slike verknader er til stades i den frivillige aktiviteten i fartøyvernet.

Teorien om salutogenesen og empowerment kan framstå som antroposentrisk då dei set den einskilde si personlege oppleving av livssituasjonen i sentrum. Det kan vere vanskeleg å få auge på korleis den materielle verda har ein plass i dette. Tilnærminga er likevel ikkje slik utforma at den materielle verda framstår som irrelevant. Også materielle objekt kan vere mellom dei faktorar som kan påverke våre opplevingar, og endringar i våre materielle omgjevnader kan gje kjensler av tap (Hagelin & Goth, 2015). Ei avvising av det materielle som medkonstituerande for våre opplevingar synest difor ikkje å vere innbygd i teorien. Fråværet av eit eksplisitt symmetrisk prinsipp kan difor ha meir med forskartradisjonar enn med sjølve teorien å gjere.

Kjensla av samanheng spring ut av livserfaringar og sosial deltaking (Antonovsky, 1987), noko som kan sjåast som eit uttrykk for kulturelle og sosiale dimensjonar i form av t.d. identitetskjensle og sosial kapital. Antonovskys teori er ikkje meint å skulle utforske slike dimensjonar, men å forstå verknadene desse har på folks oppleving av samanheng. For å kunne etterspore kulturelle og sosiale fenomen og prosessar med relevans til dei sentrale mekanismane i teorien bak empowerment, må denne tilnærminga supplerast med teoriar som kan seie oss noko om den kulturelle og sosiale konteksten som utgjer dei frivillige si referanseramme.

I samtalene med dei frivillige framstår identitet som eit viktig tema. Dei frivillige både definerer seg sjølv og knyter band til identitetsgjevande fellesskap gjennom ulike former for forteljningar. I arbeidet med analysen av denne dimensjonen er Margaret Somers sitt arbeid med identitet ei interessant tilnærming. Ho nyanserer synet på gruppeidentitetar som faste storleikar og meiner at den opplevde identiteten både kan vere relasjonell og situasjonell, men vert aktualisert i form av forteljningar

(narrativ) som ein opplever seg som del av eller som ein tolkar hendingar i lys av (Somers, 1994).

Somers ser den sosiale verda som fortalt («storied») og meiner at det sosiale livet trer fram for oss i form av forteljingar («narratives») (Somers, 1994, s. 614). Slike forteljingar kan også inkludere egne opplevingar og erfaringar og gjere verda forståeleg. Dei dannar utgangspunkt for handling, dei kan gje meining til det som hender i form av personlege forteljingar («ontological narratives»), og på gruppenivå i form av delte eller offentlege forteljingar («public narratives»). Med dette utgangspunktet er det mogleg å sjå delte forståings- og referanserammer i ein kultur som er bygd opp av slike delte forteljingar. Det finst språklege og materielle teikn som representerer sentrale felles forteljingar om kven vi er. Døme på slike kan vere «dampen» eller «sjarken». Slike ord kan vekke assosiasjonar til ei mengd forteljingar hos dei som har erfaringar knytte til slike objekt. Slike samanheng kan vere med på å gjere meiningssinnhaldet i desse teikna stabile over tid. Denne tilnærminga medfører at menneska ikkje berre opplever den sosiale verda i snever forstand som fortalt («storied») (Somers, 1994 s.614), men at dette også omfattar måten menneska opplever plassen sin i verda og tilhøvet til andre menneske meir generelt. Slike forteljingar vert sentrale for identiteten gjennom å relatere og kontekstualisere diskursar og subjektive opplevingar. Dette peikar vidare mot eit syn på slike sosiale forteljingar i form av gruppedanningar som noko sentralt for korleis individa opplever seg sjølve og relasjonane til andre.

Offentlege forteljingar (Somers, 1994 s.619) kan byggje opp sosial identitet i denne tydinga. Gruppa og grensene mot andre grupper vert kommunisert i form av forteljingane om kven vi er, og dermed også kva dei andre er, som gruppe eller folk. I slike forteljingar er førestillinga om kontinuitet som regel eit sentralt element, noko som kan vere med på å forklare kvifor dei ikkje endrar seg i same takt som det daglege val av matvarer, klede og fritidssyslar. Dei frivillige opplever ikkje nokon motsetnad mellom å arbeide for å bevare fartøya og tale kulturvernet si sak, samstundes som dei på andre livsområde deltek i utviklinga av nyskapingar eller kler seg i siste mote. Ei slik narrativ tilnærming kan kaste lys over fenomen som gruppedanning med utgangspunkt i felles opplevingar relatert til eit fartøy eller eit reiarlag, Slike gruppedanningar kan aktualiserast av visse forteljingar eller hendingar og difor vere situasjonsbestemte. Til dømes kunne vi i 2016 observere dette når to fartøy frå det tidlegare distriktsreiarlaget Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD) vart henta heim frå utlandet for vern. I fartsområdet var dette storhendingar, og lokale media nytta mykje plass på å formidle reaksjonane. Hendinga engasjerte langt ut over fartøyvernet og revitaliserte ei form for regional samkjensle som dette reiarlaget medvite hadde bygd opp gjennom å skrive seg inn som ein viktig del av dette distriktet si historie frå etableringa i 1880 til reiarlaget forsvann i 2006. I nabofylka og landet elles vakte desse sakene stort sett berre interesse i fartøyvernmiljø som identifiserer seg med dei lokale verneinteressene og den nasjonale sjøfarts- og kysthistoria.

Somers sine teoriar om forteljingar som sentrale i identitetsformasjonar har god forklaringskraft i analysen av identitetsbyggingane som fartøya inngår i og korleis dei frivillige grunnjev engasjementet sitt. Men denne tilnærminga er ikkje like eigna til å forstå dynamikken og verknadene av deltakinga i det sosiale livet kring fartøya.

### *Sosial kapital*

Omgrepet sosial kapital har vekt stor interesse innan helsesektoren, der studium og analysar syner at sosiale ressursar kan omsetjast i andre verdiar, som til dømes opplevinga av eiga helse og livskvalitet (Larsen, 2010). Det vart utvikla innan sosiologien i studiet av tilhøvet mellom individ og gruppenivå. Pierre Bourdieu definerer sosial kapital som summen av dei ressursane, verkelege eller virtuelle, som eit individ eller ei gruppe har tilgang til gjennom å rå over eit varig nettverk av meir eller mindre institusjonaliserte tilhøve av gjensidig kjennskap og anerkjenning (Sund, 2010 s.11). Tilgang til sosial kapital kan fungere både skiljande og sameinande. Nettverk med utgangspunkt i likskapar mellom deltakarane, som alder, kjønn eller yrke kan fungere som eit skilje mot dei som ikkje deler desse karakteristikum, medan nettverk som byggjer på meir overgripande saker eller engasjement kan fungere sameinande på tvers av til dømes alder, kjønn eller yrke. I følgje Michael Woolcock kan kjernen i omgrepet sosial kapital uttrykkjast gjennom aforismen «it is not *what* you know, but *who* you know» (Woolcock, 2001 s.11).

Det ligg då i saka si natur at sosial kapital ikkje er noko ein kan ha åleine, men noko som oppstår i samspelet mellom individ og som individa i fellesskap kan gjere seg nytte av. Sosiale tilgangar via slektsliner attover i tid, tidlegare status eller kunnskap om fortidige tilhøve syner at sosial kapital også må inkludere ein historisk dimensjon, noko Bourdieu illustrerer ved å samanlikne den sosiale verda med akkumulert historie (Bourdieu, 1986). Dette kan t.d. forklare korleis for lengst nedlagde lokalskipsselskap i dag kan fungere som eit referansefellesskap også i sosial samanheng og kvifor tidlegare kapteinar framleis vert møtte med respekt. Omgrepet sosial kapital kan difor opne for ei forståing av kva som skjer i interaksjonen innanfor dugnadsgjengen og mellom dugnadsgjengen og lokalsamfunnet, og innverknaden dette har på dei frivillige si oppleving av eigen livssituasjon og helse.

Eit problem med Bourdieu er at han utgår frå ein antroposentrisk ståstad der den materielle verda berre framstår som sosiale teikn og symbol. Dette gjer det vanskeleg å ivareta omsynet til ein symmetrisk tilnærming der tinga i den materielle verda vert inkluderte i analysen. Eit stykke på veg gjeld denne kritikken også Somers sine fortalte identitetar. Men då Somers og Bourdieu sine teoriar berre skal nyttast som supplement til tilnærmingar som er meir opne for å inkludere materielle tilhøve, så representerer ikkje dette eit alvorleg problem i analysen. Dette illustrerer samstundes at omsynet til det materielle også kan ivaretakast gjennom å nytte ulike tilnærmingar som supplerer kvarandre.

### *Tilhøvet til det materielle*

Som nemnt under kapittel 3.3. er det ei utfordring å inkludere ikkje-språklege tilhøve mellom menneska og den materielle verda i antroposentriske sosialkonstruktivistiske tilnærmingar som diskursanalyse og empowerment-teori. Dette vil eg gjere gjennom å vere ekstra var for korleis tilhøvet til det materielle kjem til uttrykk gjennom dei frivillige sine utsegn, når dei set ord på sine opplevingar og erfaringar frå arbeidet med fartøya.

Gjennom å arbeide med materielle objekt vert ein fortruleg med desse objekta sine fysiske eigenskapar. Dette gjev erfaringar som kan nedfelle seg som ei form for kropsleggjort kunnskap om handlag og arbeidsmåtar, noko som kan vere langt van-

skelegare å omsetje til språk (Godal, 2007, Planke, 2001). Like fullt utgjer dette ei form for forståing som kan erfarast av fleire og som kan utgjere ein føresetnad for koordinert handling, slik vi finn det i visse former for lagarbeid som krev ei kroppsleggjord felles forståing, til dømes dans (Godal, 2007 s.15). Dette kan forståast som ei form for kunnskap, men i denne samanhengen ligg vekten på meningsaspektet som utgangspunkt for ikkje-språkleg forståing, formidling og samhandling (Godal, 2007; Schön, 1992; Høgseth, 2007).

Slik kan det fysiske arbeidet med materielle objekt generere ei form for kroppsleggjort kunnskap som kan opplevast som relevant og viktig. Mening knytt til bestemte materielle objekt kan difor opplevast som meningslaus dersom objekta denne kunnskapen står i relasjon til vert borte. Då dampskipa forsvann kan ein dampmaskinist med arbeidsliv og erfaring knytt til slike skip ha opplevd seg som ei attergløyme utan relevans for samtida. Då slike fartøy vart restaurerte og omtala som verdfulle kulturminne kan dei med kunnskap og handlag knytt til skipa ha opplevd ei liknande statusendring. Kunnskapen det her er tale om ligg lenger frå det språklege og kan berre tileignast gjennom å delta i praktisk handling. Materialiteten kan difor ha meningsdimensjonar ut over det at orda kan syne til materielle objekt og at objekta kan ha ei symbolsk mening.

Kroppsleggjort kunnskap knytt til materielle objekt kan vere både ein føresetnad for samhandling og eit utgangspunkt for sosial status og eigenvurdering, og kan følgjelig sjåast som både sosial og kollektiv. Delte erfaringar kan skape innforståtte samhandlingar mellom deltakarane i ein dugnadsgjeng, og dette kan vere med på å gjere aktiviteten meningsfull på ein måte som ikkje utan vidare er språkleg tilgjengeleg.

I dette perspektivet kan den einskilde frivillige sin interaksjon med det materielle fartøyet sjåast som ein ikkje-språkleg interaksjon med potensiale til å endre både menneske og fartøy. Sjølv om den frivillige fagmannen ovanfor andre kan setje ord på mykje av det som skjer, så er fartøyet sin respons på arbeidet ikkje-verbal. Dette vil vere eit nyttig perspektiv til delstudie III som tek føre seg dei frivillige sine opplevingar og forståingar av aktiviteten.

### 3.6 Bruk av eiga erfaring

Mi eiga erfaring frå fartøyvernet, både som frivillig, tilsett i museumssektoren og som tilsett i forvaltninga, er ein viktig bakgrunn som pregar heile arbeidet med avhandlinga, frå formulering av problemstilling via val av kjeldemateriale til teoribruk og tolkingsarbeid. Mine erfaringar er også ein eigen kjeldetype, som gjev meg tilgang til opplevingar og erfaringar som kan nyttast i tolkingsarbeidet, og som kan vere vanskeleg å nærme seg gjennom andre.

#### *Eigen posisjon som forskar*

Eigen ståstad vil alltid påverke analysen (Neumann, 2002 s. 178). Det er medvitte kring eigen posisjon som kan bidra til å få naudsynt distanse til materialet og emnet i analysen. Innsikt basert på tidlegare erfaring kan farge analysen, men også gje ei in-

tuitiv for-forståing av meningsinnhald og referansar knytt til sentrale praksisar og omgrep. Denne mangesidige erfaringa er verdfull som bakgrunn for problematisering og tolking av materialet (Strauss, 1987). Utfordringa knytt til ein slik posisjon mellom nærleik og distanse er å gjere ikkje-verbale erfaringar tilgjengelege for andre gjennom analytisk handsaming (Patton, 2015 s.705–707). For å kunne etablere ein reell dialog med informantane må begge partar framstå som subjekt som kan samtale om eit emne dei har felles og oppleve at ein vert lytta til (Skjervheim, 1976). Slik delt erfaring er sentral i delstudie III (kapittel 5.3.), som byggjer på kvalitative intervju med frivillige.

Min faglege bakgrunn har eg frå etnologien. Som etnolog har eg alt frå studietida hatt ei særskild interesse for emnet kulturminnevern. Dette speglast i mitt Ph.d.-prosjekt, der arbeidet med avhandlinga er gjennomført med ein ståstad innan faget kulturvård hjå Göteborgs Universitet. Ved Institutionen för kulturvård i Göteborg har eg også delteke på fleire forskarseminar og følgd forskarkurs. Mitt Ph.d.-prosjekt har en tverrfagleg dimensjon innan folkehelse. Kompetansen som eg trong har eg tileigna meg gjennom forskarskulen hjå Medisinsk fakultet ved Universitetet i Oslo, og som deltakar i forskingsgruppa Anvendt folkehelse ved Høgskolen Kristiania.

Tilgangen til eigne erfaringar frå ulike posisjonar innan fartøyvernet gjer at eg kjenner att mange av dei andre aktørane sine erfaringar. Dette gjer det mogleg for meg å forstå referansar og samanhengar som ikkje alltid er eksplisitte eller tydelege i kjeldematerialet. Den unike tilgangen til å forstå materialet representerer samstundes ei utfordring for meg som forskar. Utfordringa er å hente fram slike underliggende meningar, samstundes som eg er medviten om kva dette inneber både metodisk og for mi rolleforståing.

#### *Eiga erfaring og hermeneutisk tilnærming*

Første gong eg gjekk inn i arbeidet med fartøya var det som deltakar i prosessane og ikkje som observatør med ein agenda og eit analytisk blikk. Eg var ein del av det heile og delte dugnadsgjengen sine vonbrot, håp og gleder fullt ut. Under studietida vart den umedelbare fascinasjonen gradvis supplert, men ikkje erstatta, av forskaren sitt meir analytiske blikk. Som del av det profesjonelle kulturminnevernet hjå musea og den offentlege forvaltninga fekk eg også tilgang til ei meir kategoriserande og vurderande tilnærming til kulturminna. Tilgangen til desse erfaringane representerer ein verdfull ressurs til bruk under tolkinga av det innsamla materialet (Strauss, 1987:11).

Frå tidlegare deltaking i det frivillige fartøyvernet og i seinare år som rådgjevar hjå Riksantikvaren har eg aktørkunnskap frå både det frivillige arbeidet og frå den offentlege forvaltninga av fartøyvernet som del av kulturminnevernet. Under studietida 1987-1993 deltok eg som frivillig ved restaureringa av eit større dampskip og var medlem i det lokale kystlaget. Etter hovudfag var eg i om lag 15 år direktør ved eit større museum som sjølv hadde ansvar for eit fartøy, og som samstundes samarbeidde med ein frivillig organisasjon om restaureringa av eit lokalt ruteskip. Her hadde eg mellom anna ansvaret for historisk dokumentasjonsarbeid. Eg har difor også aktørkunnskap frå museumssektoren, der fartøy vert tekne vare på etter

andre prinsipp enn i kulturminnevernet. I løpet av perioden var eg styremedlem i ulike lokale fartøyvernorganisasjonar og sat to periodar som styremedlem i Norsk Foreining for Fartøyvern. Frå 2008 har eg vore tilsett som «fartøyvernkonsulent» hjå Riksantikvaren, der eg har fått inngåande kjennskap til kulturminneforvaltinga. Denne samla aktørkunnskapen vil vere ei sentral tilgang i tolkingsarbeidet.

Denne erfaringa kan assosierast med tre hovudposisjonar i diskursen; a) som frivillig dugnadsarbeidar og som styremedlem i ulike fartøyvernorganisasjonar, b) som profesjonell aktør på kulturvern- og museumsfeltet og c) som representant for forvaltinga av det statlege engasjementet i fartøyvernet. Dette er tre hovudposisjonar som gjev meg tilgang til ulike perspektiv i diskursen, og som eg som forskar må vere medviten om for å kunne nytte erfaringane som kjelde. Erfaringa frå ulike sider av arbeidet med fartøyvern og kystkultur har også vore nyttig i arbeidet med å lokalisere kjelder og finne fram til sentrale tema innan feltet.

I forskingslitteraturen har forskaren sin eigen identitet og erfaring tradisjonelt vore framstilt som noko som representerer ei mogleg feilkjelde, og som difor ikkje må få influere på forskinga (Maxwell, 2013 s. 44). Men når studieobjektet er sosialt konstruert, slik at det eksisterer som eit meir og mindre innforstått tilhøve mellom dei involverte, er det ikkje mogleg for forskaren å gjere ei objektiv skildring av sine data. Forskaren må i staden gjere intersubjektive forståingar eksplisitte gjennom å finne ord som kan skildre det som vert (inn-)forstått. Resultata av analysen vert skapt gjennom ein tolkingsprosess der forskaren si forståing av intersubjektive prosessar vert det sentrale. Slik forståing vert skapt gjennom den hermeneutiske sirkelrørsla frå forståing av heilskapar via forståing av delar til ny heilskapsforståing (Hitching & Veum, 2011 s. 19). På dette viset har mi forståing av dei ulike praksisane i kulturminnevernet oppstått ved stadig å gå attende for å forstå handlingane i lys av den praksisen dei inngår i, og forstå praksisen gjennom dei handlingane som vert utførte.

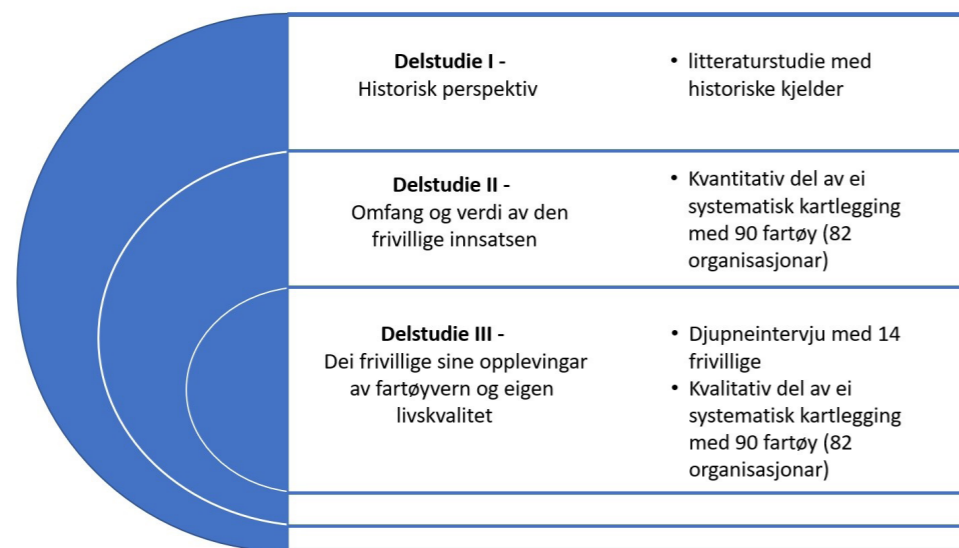
Joseph Maxwell syner mellom anna til C. Wright Mills når han argumenterer for at forskaren sin personlege bakgrunn er ein verdfull tilgang til innsikt, og at det ikkje treng vere nokon grunnleggjande konflikt mellom forskinga og forskaren som person. Dette skal ikkje forståast slik at forskaren ukritisk og umedvite kan la personlege verdiar og preferansar styre forskinga. Forskaren skal innta ei kritisk subjektiv haldning der eiga erfaring korkje vert undertrykt eller får styre forskinga, men vert henta fram til det medvitne nivået og nytta som del av forskingsprosessen (Maxwell, 2013 s. 45). Dette synet har vunne oppslutnad, men likevel er det få tilgjengelege metodar for å nytte eiga erfaring i forskinga. Maxwell syner til ein metode han kallar forskaridentitets-memo («researcher identity memo») som ein måte å reflektere over eigne mål og relevansen desse kan ha for forskinga, og som samstundes kan nyttast for å bli medviten om eigne forventingar og erfaringar. Forskaren vert oppmoda om å notere ned sentrale forventingar og erfaringar, for på den måten å gjere seg medviten om desse. Dette kan gjentakast når som helst i forskingsprosessen (Maxwell, 2013 s. 46).

## 4. METODE OG KJELDER

### 4.1 Innleiing

Denne tverrfaglege avhandlinga inkluderer både kvalitative og kvantitative tilnærmingar som skal belyse ulike sider av den frivillige innsatsen i fartøyvernet. Metodisk sett er avhandlinga difor delt i tre deler, slik Figur 3 (s. 60) illustrerer. Data kjem frå litteraturstudia, systematisk kartlegging med både kvalitative og kvantifiserbare data om frivillige knytte til 90 fartøy, og djupneintervju med 14 frivillige. Dei tre ulike metodiske tilnærmingane som eg nyttar meg av relaterast til avhandlinga sine tre problemstillingar som ligg til grunn i dei tre delstudiene. Dette er samstundes ei metodisk triangulering<sup>17</sup>, der ulike perspektiv kan supplere kvarandre. Dei metodiske tilnærmingane illustrerast på følgjande måte (Figur 4):

<sup>17</sup> Omgrepet triangulering nyttast innan samfunnsvitskapane om å nytte observasjonar frå minst to ulike perspektiv. Metoden kan avdekke svake sider ved dei einskilde perspektiva, eller indikere høg validitet dersom perspektiva peikar i same retning.  
<http://methods.sagepub.com/reference/the-sage-dictionary-of-social-research-methods/n211.xml>.



Figur 4. Metodiske tilnærmingar i avhandlinga sine tre delstudiar

#### 4.2 Delstudie I

Forskingsspørsmål 1 gjeld den historiske bakgrunnen for at fartøyvernet i Noreg vart eit felt dominert av frivillige grasrotørslar. Spørsmålet er presisert i form av korleis sentrale praksisar og omgrep vart etablerte i fartøyvernet og kulturminnevernet. Ei slik undersøking omfattar sentrale aspekt ved kulturminnevernet, som vi må attende til første del av 1800-talet for å finne opptakten til. Det betyr samstundes at dei fleste aktørane og deira verd for lengst er borte og at kjeldene til det som skjedde i hovudsak må søkjast i skriftlege framstillingar og partsinnlegg knytte til dei historiske hendingane. Slike kjelder medfører at omsynet til å inkludere det materielle i analysen kan bli utfordrande å ivareta. Som nemnt i diskusjonen knytt til dei teoretiske tilnærmingane i Delstudie I så er det likevel mogleg å oppretthalde ein viss symmetri ved å vere lydhøyr der menneskelege aktørar sine møte og erfaringar med materielle objekt kjem fram i tekstane.

I kapittel 5, delstudie 1, står den diskursanalytiske tilnærminga sentralt. Ein viktig metoderegulering hjå Bruno Latour er å studere den diskursive prosessen i verksemd og ikkje ferdigproduserte fakta (Latour, 1987). For å gjere dette ser han på prosessen før kampen om innhaldet er sluttført og kjensgjerningane vert lukka inne i det han kallar «svarte boksar», eller han studerer dei stridane som opnar slik boksar att. Når noko har oppnådd status som fakta, vert den opphavlege innvevinga i omkringliggjande felt skjult for oss. Det er difor ikkje resultatane som må vere utgangspunktet for analysen, men den praksisen der resultatane vert produserte. I analysen av det historiske kjeldematerialet er det difor viktig å leite fram det ordskiftet som fann stad før forståingsmåtane vart fastlagde, der striden om «sanninga» enno var open og dei ulike posisjonane synlege.

#### Kjelder

Fartøyvernet har vokse fram som eit eige felt innan kulturminnevernet og er i dag nært knytt til omgrepet kystkultur. I den historiske undersøkinga i delstudie I er fokuset satt på framveksten av praksisar knytt til «kulturminnevern», «fartøyvern» og «kystkultur», og på innhaldet i dei sentrale omgrepa knytte til desse praksisane gjennom tidene. Gjennom å sjå nærare på sentrale verk og utsegner som omhandlar kulturelle tilhøve langs kysten er det mogleg å etterspore oppkomsten og utviklinga av meningsinnhaldet i omgrepet kystkultur.

Eg inkluderte 1) artiklar frå aviser og frå medlemsblad til relevante organisasjonar, 2) årsmeldingar frå ulike organisasjonar innan kulturminnevernet og 3) bøker som omhandlar kulturminnevernet samt 4) offentlege rapportar og utgreiingar.

#### Avisartiklar og medlemsblad

Kystkultur er eit populært omgrep i regional- og lokalpressa, der lokale arrangement og vernesaker gjerne vert kopla mot dette. Lesarbrev og artiklar i pressa er ein meir endefram og personleg genre enn bøker. Ramme og temperatur kring utsegnene vil difor vere annleis.

Med fokus på bruk av omgrepet kystkultur vart avisartiklar og medlemsblad gjennomgått. Kjeldene som vart inkludert i avhandlinga vart leita opp elektronisk, gjennom mikrofilm på biblioteka eller som arkiverte papirversjonar. Dei inkluderte avisartiklane dokumenterte hendingar og diskusjonar frå åra 1902 til 2016. Berre eit utval av desse funna vart nærare analysert i avhandlinga. Overlappende utsegn vart ekskluderte.

Følgjande aviser med artiklar om kystkultur synt seg å vere sentrale (utgjevingsåret og forfattarnamn for dei nytta kjeldene står i parentes): Morgenbladet (Krag, 1902; Sandbæk, 2016), Bergens Tidende (1964 a og b), Sunnmørsposten (1964), Sogn Dagblad (Dyrdal, 1991), Namdalsavisa (Ribsskog, 2004), Østlandsposten (Ruud, 2006), Firda (Stang, 2010; Ramsli, 2016), Strilen (Storheim, 2013), Dampskibsposten (Kolltveit, 2014) og Signalen (2014).

#### Årsmeldingar og bøker

Årsmeldingane og bøkene er nytta som kjelder for meningsinnhaldet i omgrep. Felles for bøker som kjelde er at dei vender seg til den opplyste ålmenta og at innhaldet som regel er gjennomarbeidd og formulert ut frå ein tanke om at framstillinga skal kunne stå seg over tid.

Sentrale årsmeldingar og bøker nytta i avhandlinga vart publiserte av Fortidsminneforeningen og Norsk Sjøfartsmuseum (i dag Norsk Maritimt Museum). I avhandlinga er det også nytta jubileumsbøker frå ulike organisasjonar innan fartøyvern og kystkultur, jubileumsbøker publiserte av lokale ruteselskap og nokre sentrale verk innan og maritim historie. Desse er forfatta av Bugge (1923), Hagesæther (1971), Bakka (1974, 1997), Engvig (1978, 2008), Kolltveit (1980, 1982), Molaug (1985), Lande (1997), Berge (2004), Odéen (2006) og Døsseland & Løseth (2006).



Det synt seg også nyttig å inkludere nokre meir autoritative skildringar om regionale ulikskapar og levesett. Døme på slike er *Norge 1814–1914* (Kiær, 1914), som del av 100-årsfeiringa for hendingane i 1814, og skuleboka *Geografisk lesebok. Norge* (Holmsen & Wiborg, 1934) som kom i fleire opplag og ulike redigeringar i løpet av mellomkrigstida.

#### Offentlege rapportar

Nokre offentlege rapportar vert nytta som kjelder i analysen av det politiske og offentlege gjennomslaget for nokre sentrale saker knytte til kulturminnevernet, der endring av nemningsbruk over tid kan lesast som avtrykk av den diskursive prosessen. Dei mest sentrale er Finants- og Told-Departementet sine skildringar av staten sin eigedomar (1845, 1862, 1884)

### 4.3 Delstudie II

Forskingsspørsmål 2 gjeld kven dei frivillige er (demografiske data), omfanget av aktiviteten, sentrale utviklingstrekk, og økonomisk verdi av den frivillige innsatsen. Dette er kvalitative spørsmål som det kan svarast på gjennom innsamla og lokaliserte statistiske opplysningar. Dette materialet og den statistiske handsaminga skil ikkje mellom menneske og ting i den materielle verda, slik at omsynet til symmetrien mellom desse kan ivaretaast gjennom det som vert inkludert i talmaterialet. På grunnlag av slike kjelder kan det setjast opp kvantitative oversyn som deretter kan tolkast i lys av resultat frå analysen av dei kvalitative kjeldene til delstudie I.

#### Kjelder

Delstudie II i avhandlinga tek utgangspunkt i innsamling og systematisering av eit kvantitativt materiale som vert handsama og presentert statistisk. Dette materialet er samla inn gjennom ei systematisk kartlegging. Kartlegginga består av ein kvalitativ og ein kvantitativ del. Den kvalitative delen av kartlegginga er seinare nytta i delstudie III, mens den kvantitative delen inkluderer kvantitative data til analysen i delstudie II. Desse dataa skal setje lys på utviklingstrekk og gje eit estimat av omfang, demografiske fordeling og økonomisk verdi av aktiviteten i fartøyvernet i ein avgrensa periode. For å kunne relatere verdien av det statlege tilskotet til fartøya og verdien av den frivillige innsatsen knytt til fartøya, vart talmaterialet knytt til dei 90 fartøya som fekk tilskot frå Riksantikvaren i 2009 inkluderte.

Den systematiske kartlegginga vart gjennomført som ei telefonundersøking basert på ein intervjuguide med 14 hovudspørsmål. Respondentane kan sjåast som nøkkelinformantar med djupnekunnskap om dei forholda som skulle undersøkjast (Patton, 2015, s.284–286). Desse nøkkelinformantane var enten leiarar av eigarorganisasjonane eller personar som planla og leia frivillig arbeid på dei 90 inkluderte fartøya som fekk tilskot i året 2009, i alt 82 personar. Intervjuguiden (sjå vedlegg 3.) vart sendt til nøkkelinformantane to til tre veker før telefonundersøkinga fann stad. Data knytt til informantane og dei 90 fartøya er anonymisert i avhandlinga.

#### Analysen

Det kvantifiserbare datamaterialet som framkom under intervju vart statistisk analysert, samt at deler av dette datamaterialet også vart inkludert i drøftinga i delstudie III.

### 4.4 Delstudie III

Forskingsspørsmål 3 omfattar dei frivillige sine motivasjonar og opplevingar, og samfunnsmessige verknader av den frivillige innsatsen. Dette spørsmålet gjeld dei frivillige sine eigne forståingar og opplevingar av engasjementet sitt og må svarast på gjennom ei kvalitativ undersøking. Dei teoretiske tilnærmingane frå folkehelseforskninga står i sentrum av tolkingsarbeidet, støtta av teoriar som representerer ei forlenging og støtte for desse for å forklare korleis dynamikken i kulturelle og sosiale fenomen kan påverke opplevingane.

Teoretiske tilnærmingar frå folkehelseforskninga er opne for ei symmetrisk tilnærming, medan tilnærmingane som vert nytta for å sjå på kulturelle og sosiale prosessar i mindre grad er opne for dette. Dette må det kompensere for gjennom å leggje særleg vekt på dette aspektet i arbeidet med kjeldene, der dei frivillige sitt nære tilhøve til fartøya sine som materielle objekt kjem godt fram. Det kan gjerast gjennom skildringar av utfordringar med arbeidet og korleis tilhøvet til fartøyet og opplevinga av eigne evner endra seg undervegs.

#### Kjelder

Datamaterialet har som mål å setje lys på dei frivillige sine eigne verdileggingar og forståingar av innsatsen sin, og detektere om aktiviteten kan ha verknader relaterte til opplevd helse- og livskvalitet. Den metodiske tilnærminga er basert både på den kvalitative delen av den systematiske kartlegginga som vart gjennomført for delstudie II og på informasjon frå djupneintervju med 14 frivillige fartøyvernarar frå dei inkluderte fartøya. Datamaterialet som vart henta inn vert nytta til å forstå korleis dei frivillige sjølv opplever og grunnleggjend aktiviteten sin, samt kva verknader den samla innsatsen kan ha både for den einskilde og på det kollektive nivået. Det kollektive nivået kan her forståast på to måtar: Det som trer fram som felles erfaringar innan fartøyvernet, eller fartøyvernet som del av noko større, som til dømes kulturminnevernet, lokalsamfunnet eller frivillig sektor («NGO-sektoren»).

#### Djupneintervju med 14 frivillige

De 14 informantane som vart djupneintervjua vart valde ut etter snøballmetoden (Patton, 2015, s.298–299) av dei nøkkelinformantane som inngår i delstudie II. Dei 14 inkluderte frivillige gav sitt samtykke før intervju fann stad, og 13 av intervju vart gjennomførte om bord i dei aktuelle fartøya i samband med dugnadskveldar.

For å gjere det mogleg å samanhalde informasjonen, er alle djupneintervjua gjennomførte med informantar tilknytte ulike eldre ruteskip. Eldre ruteskip kan vere tett innvevde i lokalsamfunnet si historie og har difor stor ålmenn interesse. Dette kan lette undersøkinga av interaksjonen mellom fartøyvernprosjekta og lokalsamfunna.

Kvalitativ del av intervjuundersøkinga (systematisk kartlegging) av aktiviteten knytt til 90 verna fartøy.

Den kvalitative delen av kartlegginga inkluderer tre opne spørsmål der nøkkelinformantane vart inviterte til å dele sine meningar om kva som kjenneteiknar dei frivillige, og om årsakene til at dei frivillige sluttar seg til eller forlèt verneprosjekta.

#### *Analysen*

Svara frå dei kvalitative intervju vert analyserte gjennom ein kontentanalyse (Patton, 2015, s. 551–552) der forskaren identifiserer, organiserer og kategoriserer innhaldet i utsegna.

I analysen vert det lagt vekt på å finne fram til omgrep som er sentrale for dei frivillige og som kan setje oss på sporet av korleis deltakarane forstår desse omgrepa; altså på kva måte den frivillige aktiviteten framstår som meningsfull for deltakarane.

#### 4.5 Kjeldekritikk og samanheng

Demografiske data om dei frivillige er naudsynte i analysen av deira opplevingar og meningslegginga av aktiviteten. Her vil det kvantitative materialet utgjere ein nyttig referanse for tolkinga av det kvalitative materialet.

Kunnskap om den kvantitative utviklinga av fartøyvernet, kystkulturrørsla og kulturminnevernet kan supplere den historiske undersøkinga av omgrep og praksisar i fartøyvernet. Endringar i omfang og tilsynekomst av nye kategoriar kan indikere diskursive endringar på feltet.

#### 4.6 Ethiske vurderingar

Fartøyvernet er generelt lite kontroversielt og utgjør en del av eit kulturminnevern som er ålment anerkjent som viktig for samfunnet. Ethiske problem vil difor i hovudsak vere knytt til eventuell personlege vurderingar og karakteristikkar av andre, og til informasjonen om informantane sin eigen personlege situasjon, til dømes relatert til helse og familiære relasjonar.

Makttilhøvet mellom forskar og informant vil alltid vere asymmetrisk (Bourdieu, 2007). Mellom anna har forskaren alltid tilgangar og informasjon som informant en manglar, og informanten har ikkje kontroll over den forskingsmessige hand-saminga av utsegnene. Denne makta tilhøyrar ikkje forskaren personleg, men er institusjonalisert gjennom den akademiske praksisen (Jørgensen & Phillips, 1999 s. 22–23). Når forskaren i tillegg har sitt arbeid i den statlege kulturminneforvaltinga, kan dette makttilhøvet synast ekstra asymmetrisk, då forskaren kan opplevast som ein representant for Riksantikvarens makt over definisjonane og økonomien innan fartøyverndiskursen. Dette fordrar difor ei ekstra varsemnd og respekt frå forskaren si side, både under innsamlinga av empiri og ved bruken av kjeldene i analysearbeidet.

I forkant av dei kvalitative intervju fekk informantane ei orientering om studien og om dei rettane dei har. Ein informert aksept vart lesen og signert, der det mellom anna går fram at sitat og tilvisingar vil bli anonymiserte for å ivareta deira interesser (vedlegg 4). Nokre av spørsmåla omhandlar personlege tilhøve, helserelaterte opplysningar og utsegner som kan tenkjast å ha konsekvensar for informanten dersom dei kjem ut. I tillegg kjem at utsegn som ser harmlause ut for forskaren likevel kan ha konsekvensar for informanten. Det vil difor vere vanskeleg på førehand å inngå avtaler som medfører at forskaren kan gjere slike vurderingar, samstundes som det heller ikkje er gitt at informanten vil kjenne til konsekvensane av å få utsegna publisert. Forskaren må difor vere føre var, leggje vekt på informanten sine interesser og gje informanten høve til å delta i vurderinga av kva konsekvensar ei deltaking kan ha (Alver & Øyen, 1997 s. 103).

Fartøyvernet, særskilt dei lokale organisasjonane, kan utgjere små og transparente miljø der det også må takast omsyn til tredjepart (NESH, 2006 s. 16). Tredjepart kan her vere dei andre medlemene, informanten sin familie eller sjølve organisasjonen. Forskaren kan vanskeleg ha informasjon til å vurdere kva konsekvensar ei utsegn kan ha for desse. I denne studien er difor alle informantane anonymiserte. Det vart valt å ikkje konstruere dekknamn, men i staden å nytte informantnummer, kjønn og alder, samt sidetalet i intervjuprotokollen der utsegna er henta frå (til dømes «Informant nr. 2 s.3, mann 70 år»). I motsetnad til konstruerte namn gjev dette ein relevant kontekst til utsegnene, samstundes som anonymiteten vert ivareteken.

Intervju og utskrifter av desse vert oppbevarte under lås på sikker måte, i tråd med vilkåra for godkjenning av prosjektet og NESH sine retningslinjer. Annleis stiller det seg med utsegn henta frå materiale som allereie er kjent eller publisert, men også her har forskaren ei plikt til å handsame materialet med respekt. Dette gjeld trykte kjelder som bøker, artiklar frå magasin og aviser samt informasjonsmateriell frå organisasjonane.

Studien er godkjent av Regional komité for medisinsk og helsefagleg forskningsetikk Sør-Øst A (REK Sør-Øst A) med referansenummer 2010/173a (vedlegg 7) og er skriven i tråd med gjeldande forskningsetiske regelverk for samfunnsvitskap, humaniora, juss og teologi (NESH, 2006).

#### 4.7 Rolleforventing

Ved tidspunktet for formulering av studien og innsamling av empiri var det ikkje lenger mogleg for meg å drive deltakande observasjon på dugnader og liknande utan å endre rammene for situasjonen. Informantane sin kjennskap til mi rolle som representant for Riksantikvaren gjer at dei har ei sterk rolleforventing som er vanskeleg å kome ut av, og som ville gjere det uråd å gjennomføre ein deltakande observasjon i tradisjonell forstand. Til dømes vert det under ein dugnad eller på eit møte kontinuerleg teke stilling til problem som oppstår undervegs, og små og store antikvariske val må gjerast fortløpande. I ein slik situasjon ville deltakarane vore meir enn merksame på at ein representant for dei antikvariske styresmaktene er til stades, og anten

gjort meg til domar i alle saker og/eller opplevd situasjonen som ubehageleg. Uansett ville eg vore avskoren frå å ikle meg rolla som deltakande observatør med tilstrekkeleg låg profil til at ikkje mitt nærvær ville ha endra reglane for samhandling.

Det eg derimot har tilgang til er omlag 30 år med praktisk og diskursiv erfaring frå dei fleste posisjonane innan fartøyvernet som eg kan trekkje vekslar på i analysearbeidet. Gjennom å ha delteke i diskusjonar kring dei aktuelle problemstillingane over så lang tid har eg akkumulert ei intuitiv for-forståing av meningsinnhald og referansar knytt til sentrale omgrep slik dei vert nytta frå ulike posisjonar til ulike tider. Denne mangesidige erfaringa er verdfull som bakgrunn for problematisering og tolking (Strauss, 1987).

Ei utfordring knytt til slik bruk av egne erfaringar er i tilstrekkeleg grad å gjere desse tilgjengelege for andre gjennom analytisk handsaming. Det ligg i saka sin natur at minne og erfaring i sitt vesen er personleg opplevde. Dei er også for ein stor del ikkje-verbale, særleg gjeld dette erfaring frå det konkrete dugnadsarbeidet, og erfaringane kan difor ikkje alltid og fullstendig transformerast til tekst. Medviten bruk av slik erfaring krev også at forskaren set opp ei form for sjølvmelding der han gjer greie for kva bakgrunn og erfaring som kan vere relevant og som vert trekt vekslar på i forskingsprosessen (Maxwell, 2013 s. 46). Dette kan sjåast som ein teknikk som gjer det mogleg for forskaren å bli medveten om når han møter seg sjølv i døra, og transformere slike møte til verdfull empiri.

I denne studien kan både nøkkelinformantar, personlege informantar og forskaren reknast som innsidarar i det norske fartøyvernet, noko som i ein forskingssituasjon har både føremoner og ulemper. Føremonene er mellom anna knytt til kommunikasjonsflyt og delte referanserammer, noko som kan gjere det lettare for forskaren å oppnå ei forståing av aktørane sin ståstad. Utfordringa består i å distansere seg frå denne innforståtte posisjonen, eksternalisere intersubjektive forståingar og etablere ein forskingsmessig ståstad utanfor denne samanhengen. Diskursanalysen krev at forskaren for å gjennomføre analysen både vert ein innsider i diskursen og ein outsider som objektiverer den diskursive kampen (Hitching & Veum, 2011 s. 19). Gjennom medvite å gå inn i desse rollene skal forskaren kunne skildre kampen på feltet på ein ålment forståeleg måte. Dette har potensial til å verke tilbake på diskursen og dermed endre han. Slik er konsekvensane av den humanistiske forskinga (Neumann, 2000 s. 31).

## 5. FUNN OG DISKUSJON

Funn og diskusjonsdelen er delt i tre underkapittel, der kvar delstudie svarar på kvart sitt forskings spørsmål.

### 5.1 DELSTUDIE I – Historiske perspektiv på fartøyvernet

#### 5.1.1 Innleiing

Det frivillige fartøyvernet har gjennomgått ei utvikling når det gjeld målsetjing, argumentasjon og vernepraksis. Samstundes framstår det som innvevd i ei rekkje andre historiske prosessar og praksisar. Å skape ei forståinga av den konteksten som fartøyvernet i ulike historiske periodar må sjåast i lys av, er difor ganske utfordrande. Fartøyvernet må sjåast i samheng med kulturminnevernet og museumssektoren, og difor også med dei kulturelle og sosiale kreftene som desse spring ut av.

Delstudie I skal gje den bakgrunnen og konteksten som gjer det mogleg å forstå den utbreiinga fenomenet har i dag og korleis dei frivillige opplever og verdilegg aktiviteten sin. Dette tek form av ei undersøking av dei historiske føresetnadene og framveksten av det frivillige fartøyvernet. Her var det ein vanskeleg oppgåve å avgrense det studerte fenomenet mot andre fenomen og å velje ut kva andre fenomen som er relevante å inkludere for å forstå den samanhengen det studerte fenomenet inngår i. I den historiske undersøkinga av fartøyvernet i Noreg vert utviklinga i hovudsak sett i lys av kulturminnevernet, som igjen må forståast på bakgrunn av nasjonsdan-

ningsprosessen på 1800-talet. Framveksten av kystkultur-rørsla sist på 1970-talet må også inkluderas i analysen, då dette fenomenet fekk store konsekvensar for den nasjonale identitetskonstruksjonen og for den forteljinga fartøya vart oppfatta som del av.

Tidlegare framstillingar av kulturminnevernet si kulturhistorie er prega av ein ståstad innan bygningsvernet (t.d. Myklebust, 1981; Lidén, 1991; Christensen, 2011). Dette er ikkje uventa, då bygningsvernet både er den eldste, mest omfangsrike og tettast fag-befolka delen av kulturminnevernet. Men dette gjer det både viktig og naudsynt å sjå utviklinga av feltet frå ein ny ståstad, som i denne avhandlinga er fartøyvernet. Dette er også ein strategi for få fram nye sider og samanhengar ved kulturminnevernet som historisk fenomen. Vekta ligg her på dei verknadene kulturminnevernet fekk på diskursnivå i samfunnet.

Fartøyvern vert i dag nytta i tydinga vern av operative fartøy på sjø og høyrer inn under Riksantikvaren sitt arbeidsfelt. Å finne opphavet til fartøyvernet som sjølvstendig felt innan kulturminnevernet er ikkje utan vidare enkelt, sjølv om skip vart omfatta av vernarbeidet forholdsvis tidleg i kulturminnevernet si historie i Noreg. For å forstå dynamikken på feltet i dag må vi sjå på tilhøva kring framveksten av fartøyvernet og kven som er aktørar i diskursane knytte til dette feltet.

Som nemnt innleiingsvis finst det historiske praksisar som fartøyvernet må sjåast i lys av. Men fleire av desse vert det i mindre grad referert direkte til av informantane i dag. Striden om korleis fenomena skal forståast kan ha vore vunne og posisjonane blitt sjølvsgade, eller synspunkta kan ha tapt for konkurrerande framstillingar. Det kan også vere slik at den oppsplittinga av samfunnet i sektorar som Latour skildrar som eit resultat av den moderne måten å sjå verda på (Latour, 2006), har medført at ulike historiske fartøy kan inngå i ulike faglege diskursar som eksisterer parallelt, og der omgrepet fartøyvern berre dekkjer dei fartøya som inngår i ein av desse diskursane. Det er ein situasjon med parallellar til Brattli og Steffensen si skildring av museumssamlingar, der samlinga framstår som mangefasettert («manifold phenomenon») og med ulike eigenskapar, alt etter kva fagleg diskurs som utgjer ramma for samhandling med den materielle samlinga (Brattli & Steffensen, 2014).

For å forstå fartøyvernet slik det framstår i dag vil det difor vere naudsynt å starte med ei historisk utforskning av dei mest sentrale diskursane og omgrepa som til ulike tider har vore knytte til fartøyvernet. Ein slik gjennomgang skal gjere det mogleg å sjå korleis desse har vore med på å styre og prege fartøyvernet som kulturell praksis, og kva for diskursive kampar som har vore og vert førte. Ein slik emne- og omgrepsmessig arkeologi er viktig for å kunne sjå samhengane mellom fartøyvernet og andre diskursive praksisar i samfunnet.

Fartøyvernet framstår i dag i einskilde samanhengar som ein del av kulturminnediskursen, men i andre samanhengar som meir fristilt frå denne. Diskursen om fartøyvernet ser også ut til å følgje litt andre liner enn den dominerande diskursen om kulturminna. For å finne årsaka til dette må vi etterspore korleis diskursen om kulturminna vaks fram og korleis fartøyvernet vart integrert i denne.

Den forståinga av kulturminnevernet, kystkulturen og fartøyvernet som den historiske gjennomgangen gjev, vil gje verdfull informasjon til bruk i diskusjonen av dei kvantitative funna i delstudie II og av informantane sine utsegner i delstudie III.

### 5.1.2 Kulturminnevernet

For å sirkle inn korleis vi forstår gjenstandar og korleis desse inngår i samhandlinga mellom oss, må vi også sjå på korleis synet på gjenstanden har skifta hjå kulturfaga, og kva tradisjonar dei ulike praksisane knytte til gjenstandens historiske dimensjon spring ut av. Som den mest sentrale av fartøyvernet sine diskursive kontekstar vil kulturminnevernet, med si nære kopling til etableringa av nasjonal identitet, vere ein hovudtråd i den historiske veven som fartøyvernet er ein del av. Kulturminnevernet får difor også vere hovudtråden i den historiske delen av undersøkinga. Føremålet med gjennomgangen er å forstå korleis framveksten av historie- og kulturfaga gjorde det mogleg å sjå gjenstanden som noko nytt; nemleg som noko historisk.

Sjølv sagt har ein til alle tider vore merksam på at ikkje alle menneskegjorde gjenstandar er like gamle. Men å tildele ofte prosaiske gjenstandar ein ny verdi med utgangspunkt i ein fortidig, og difor ikkje lenger eksisterande, samheng er eit fenomen som heng saman med framveksten av dei faga som ordna og verdila denne fortida. Desse faga har handla ut frå skiftande kontekstar og teoriar som har avleira seg i form av innhaldet i arkiv, samlingar og fredingslister som er akkumulerte over tid, samt i form av institusjonar, faggrensar og innhaldet i omgrepsapparatet. Teoriar som har skapt samlingar og institusjonar kan bevare delar av krafta og tyngda si sjølv om dei ikkje lenger har same plass i den dagsaktuelle vitskaplege diskusjonen. Dei representerer eit arkiv av tidlegare utsegner med kraft til å påverke nye utsegner og samanhengar (Foucault, 1972 s. 126–131). Liknande tankar finn vi også i nyare forskning med meir symmetrisk tilnærming til tilhøvet mellom menneska og den materielle verda. Med utgangspunkt i ei museumssamling sin materialitet syner Brattli & Steffensen (2014), med inspirasjon frå Mol (2002), korleis samlinga kan sjåast som eit subjekt («the collection has agency») med kraft til å påverke dei menneskja som frå ulike faglege ståstader samhandlar med samlinga.

### Historia, nasjonen og kulturminna

Ein sentral aktør i den tidlege kulturminnediskursen i Noreg var kunstmålaren Johan Christian Clausen Dahl (1788–1857) som i 1824 vart professor ved kunstakademiet i Dresden. I Tyskland var interessa for det nasjonale på denne tida tett kopla med interessa for mellomalderleg stordomstid og for dei materielle leivingane som kunne førast attende til denne tida (Lidén, 1991 s. 25). Gjennom si stilling i Dresden var Dahl prega av den tyske nasjonale diskursen og vart ein sentral aktør i å introdusere ein slik diskurs i Noreg. På sine reiser i Noreg mellom 1826 og 1850 skildra han bygg og anlegg som han meinte skreiv seg frå norsk mellomalder og publiserte sine observasjonar på tysk, noko som gav Dahl ein sentral posisjon i diskursen både i Tyskland og Noreg. I sitt arbeid trakk Dahl vekslar på den vesle opplyste norske ålmenta si aksept av den relativt høgare statusen til dei tyske institusjonane. Den

tyske kulturminnediskursen si interesse for norske kulturminne gjorde at verdien desse vart tilkjent i Tyskland vanskeleg kunne avvist i Noreg.

Kring 1834 undersøkte Dahl bygningane på Bergenhus festning og kom til at magasinbygget der måtte vere restane av den gamle kongehallen på Holmen, som til då berre var kjend gjennom skriftlege kjelder frå mellomalderen. I Noreg var det på denne tida sparsamt med kunnskap om eldre tiders byggeskikk og kulturminnevernet eksisterte knapt som eige felt. Kampen om magasinbygningen vart ein prøvestein for introduksjonen av kulturminnediskursen i Noreg. Med si sentrale situering i den tyske kulturminnediskursen hadde Dahl få konkurrentar i Noreg, både i freistnaden på å definere bygningen på Bergenhus festning og i å definere saksinnramminga for den norske kulturminnediskursen. Dahl sin gode ven Lyder Sagen (1777–1850), som var lærar og diktar i Bergen, skildra i 1839 korleis han opplevde at Dahl si oppdaging og undersøking av kongehallen i Bergen gav konkret form og nærleik til det som før berre hadde vore namn og soger frå ei fjern fortid (Sagen, 1839 s. 262). Materialitet i samtida fekk ein historisk dimensjon som kunne opplevast dersom ein fekk kunnskap om denne historia. Dahl sjølv formuerte dette slik:

De store Mænd i Stat og Kirke, i Krig og Fred, der have været deres Tid-salders Ledestjerner og Nationens Hæder, træde atter levende frem for os fra deres længsforvundne Old; ja de tale til os ikke alene igjennem Historiens overlevende Blade, men gennem deres egne sekelvarige Værker, som vi daglig kunne have for Øie (Dahl, 1841).

Gjennom «oppdaginga» av den gamle kongehallen i Bergen var Dahl med på å tilføre diskursen om norsk nasjonal fortid ein materiell og handgripleg representasjon. I 1844 var Dahl aktiv i skipinga av Foreningen til Norske Fortidsminnesmerkers bevaring, som vart eit sentralt instrument i institusjonaliseringa av kulturminnediskursen i Noreg. Foreininga si første store oppgåve vart restaureringa av kongehallen i Bergen.

Evna til å gje materielle objekt ein særskild verdi på grunnlag av fortidige samanhengar, det som Lidén kallar «det historiske dybdesyn» (Lidén, 1991 s. 19), tok lang tid å etablere som ein ålmenn tilgang. Gjennom nemningsbruken i meir prosaiske samtidige kjelder kan vi sjå korleis den vidare diskursen gradvis endrar det politiske og ålmenne medvitet om kva det gamle bygget på Bergenhus festning eigentleg er. Denne prosessen kan vi følgje gjennom dei oversyna over staten sine eigedomar som Stortinget etterspurde om lag kvart tjuande år gjennom heile 1800-talet. I desse listene, som er prega av tørt bokhaldarspråk og høg kontinuitet i nemningsbruken, finn vi bygningen i Bergen ført opp med følgjande nemningar:

1842: «Magasinbygningen» (Finants-, Handels- og Told-Departementet, 1845 s. 8),

1862: «Magasinbygningen - den gamle kongehal -» (Finants- og Told-Departementet, 1862 s. 76)

1880: «Den gamle kongehal» (Finants- og Told-Departementet, 1884 s. 244)

Endring av nemninga syner korleis den historiske diskursen gradvis vann forrang over den samtidige bruksdiskursen. Bygget sin status som kongehall vart stegvis integrert som ei sanning i staten sine tørre protokollar. Det var då nærast ein logisk konsekvens av dette når det i oversynet frå 1880 går fram at bygget med verknad frå 1. januar 1880 er overlate til Foreningen til Norske Fortidsminnesmerkers bevaring for restaurering (Finants- og Told-Departementet, 1884).

Frå no av vert bygget verdilagt som konkret manifestasjon av mellomalderleg nasjonal stordom og omtala som «den gamle kongehal», eller «Håkonshallen» etter Henrik Wergeland sitt dikt frå 1842 (Lassen 1852 s. 249). Dei om lag 400 åra som magasinbygning og den påfølgjande restaureringsprosessen synest å vere sletta frå ålmenta sitt medvit, og bygget framstår i dag som eit stykke mellomalder i vår eiga samtid. Diskursen om fortida, som tidlegare hovudsakleg hadde vore avgrensa til det reint språklege gjennom skrift og tale, fekk på dette viset ein materiell representasjon.

«Historisk dybdesyn» var ikkje noko nytt på 1800-talet. Før opplysningstida var ulike former for kunnskap i stor grad reservert ulike samfunnsgrupper, og inngjekk som del av desse gruppene sin felles identitet. Med opplysningstida vart etter kvart grunnleggjande kunnskap om natur, kultur og samfunnsliv definert som ålmenn, og ulike program for å gjere denne tilgjengeleg for flest mogleg vart initierte, mellom anna gjennom skuleverket. Historisk kunnskap vart offentleg og politisert gjennom å skulle representere fellesskapen si historie. Det var diskursen om den felles norske historia som no kravde sine materielle monument, mellom anna gjennom Dahl si oppdaging av kongehallen i Bergen. Kongehallen vart ikkje tolka som t.d. monument over ei særskild bergensk fortid eller ei spesifikk fyrsteslekt si historie.

Utvikling av ein kunnskapskanon for skulen heng tett saman med den ålmenne kanondanninga i samfunnet (Moen, 2004 s. 4). Lyder Sagen er eit døme på korleis tidas menn integrerte kunnskap om norsk historie som del av allmenndanninga. Sagen vart rektor ved Bergen katedralskole i 1814. Han engasjerte seg i utviklinga av skulevesenet og etableringa av Bergen Museum og Bergen Kunstforening, og han gav ut bøker og artiklar om historiske emne. Han gav også ut ei rekkje skulebøker der han inkluderte tekstar frå og om norsk historie. Målet var mellom anna å «vække og danne Smagen medens de vakte Følelsen for det Ædle og Sande, og ingjød Agtelse og Kjærlighet for Fædrelandet og dets sande Mænd» (Sagen, 1808 s. IV).

Dei store vitskaplege framstega ut etter 1800-talet bygde på klassifiseringssystem og kategoriar som kunne sortere røynda slik at mønster og samanhengar trådte fram. Frå slutten av 1800-talet tilførte utviklingslæra ein tidsdimensjon til slike kategorisystem (Bringéus, 1986; Olsen, 1997 s. 32), noko som gjorde det mogleg å forklare både endring og mangfald. Dette gjorde det også mogleg å sjå enkeltobjekta både i samheng med andre og som lekk i ei utvikling og tilpassing til ulike tider og livsvilkår.

Den svenske etnologen Gunnar Oluf Hyltén Cavallius (1818–1889) skildra på 1860-talet den langsame og naturlege overgangen han meinte å sjå frå eldre og enklare former til yngre og meir samansette former. Dette var inspirert av den ål-

menne lov for all organisk utvikling som han såg var verksam i den ytre naturen (Hylten-Cavallius, 1863 s. 205). Den norske folkeminnesamlaren Andreas Faye (1802–1869) samanlikna innsamling av folkeminne med innsamling av planter (Amundsen, 2013 s. 33). Med inspirasjon henta frå naturvitskapen vart kulturen sett som beståande av enkeltobjekt og fenomen som kunne skildrast og katalogiserast. Heilskapen – kulturen – ville då etterkvart tre fram gjennom kartlegginga av bestanddelane.

Dei store 'ismane' i kulturforskinga på 1800-talet var evolusjonismen som forklaring på utviklinga av kulturtrekk og diffusjonismen som forklaring på korleis kulturtrekka spreidde seg (Bringéus, 1986, s. 29–45; Löfgren, 1997 s. 97). Men medan naturvitskapane skildra naturen dei såg kring seg, interesserte dei kulturhistoriske disiplinane seg primært for den fortidige kulturen. Studiet måtte difor få preg av eit rekonstruksjonsarbeid med utgangspunkt i dei eldste kulturelementa i samtida. Premissen var at desse var restar av ein tidlegare heilskap, og at det var denne tapte heilskapen som utgjorde det eigentlege forskingsobjektet. Dette kjem mellom anna til uttrykk gjennom programerklærande titlar som "ett bidrag til karteringsarbeidet över svensk folkkultur" (Ehn & Löfgren, 1996 s. 36).

Folkekulturen som nasjonen sitt opphav og ankerfeste vaks fram som ein felles europeisk ide som i første rekkje fann grobotn hjå elitane i samfunna (Rogan & Eriksen, 2013 s. 11–14). Dette førte med seg at ålmenta – som eliten tidlegare opplevde som kulturelt lågareståande, uopplyste og til dels infantile – fekk ny status som berar av nasjonens sanne kulturelle arv. Interesse for folkekulturen fall saman med starten på industrialiseringa og framveksten av det moderne samfunnet. Dette skapte endringar i eit omfang og ein takt som sakna sidestykke i historia og gav ei sterk kjensle av å vere i rørsle bort frå eldre arbeids- og levemåtar, og at samtida var grunnleggjande ulik fortida (Eriksen, 1999; Lowenthal, 1985). Opplevinga av at kulturarven var i ferd med å gå tapt førte til bergingsaksjonar. Under ulike akademiske namn har det like frå midten av 1800-talet vore gjennomført ulike former for folkelivsgranskningar, der målet har vore å dokumentere så mykje som råd av denne kulturelle arven før han forvittra. Kulturane vart oppfatta som etter måten statiske univers med tilhøyrande materielle og åndelege element. Kulturane, og følgeleg også grensene mellom dei, kunne kartleggjast gjennom å kartleggje utbreiinga av kulturelementa (Rogan & Eriksen, 2013).

Kulturfagas orientering mot sosiale prosessar og strukturar medførte eit skifte i synet på det materielle. Gjenstanden vart sett som meiningsberande i bokstavleg forstand; ein berar av skiftande meiningar, og seinare som ein aktiv medspelar i meiningsproduksjonen (Olsen, 1997 s. 286–289) – vi skriv mening inn i gjenstanden som også skriv mening attende på oss når vi les mening ut att frå gjenstanden. Likevel ser det ikkje ut til at tilsette ved musea har problem med at heilt andre aspekt enn dei materielle i dag er sentrale når dei skal finne og bruke gjenstandane dei har i magasina. Kanskje er det slik at praksisen ved musea gjer at ein også kan sjå det materielle på andre måtar enn slik det framstår sett gjennom tekstparadigmet. Registreringsskjemaet for kulturhistoriske gjenstandar hjå musea krev svar på konkrete spørsmål som alder, nemning, framstillingsmåte, materialbruk, produsent,

brukarar, bruksområde, proveniens og fysisk storleik.<sup>18</sup> Felta i skjemaet har sine kodesystem etter mykje same prinsipp som vert nytta hjå biblioteka. Konsentrasjonen kring spørsmål som er forankra i tidlegare forskingsmessige tilnærmingar fastheld ei merksemd mot sider ved gjenstanden som i mindre grad vert aktualiserte av nyare struktur- og tekstorienterte tilnærmingar.

I dag vert tinga bytte ut raskare og av andre årsaker enn tidlegare. Dei kan til dømes gå av moten lenge før dei er slitne ut (Ehn & Löfgren, 2001 s. 58). Livsløpet til hovudtyngda av kulturelle objekt i nyare tid ser ut til å ha tre hovudfasar, der dei går frå å representere "det nye" via "det normale" til "det forelda/umoderne". Ubehaget ved ting som har gått av moten synest å vere i slekt med ubehaget knytt til "matter out of place" (Douglas, 1966/1995). Objekt som unngår den påfølgjande resirkuleringa og overlever si tid – i tydinga den kulturelle brukssituasjonen – framstår som fråkopla sin opphavlege kontekst. Etersom tida går, forvittrar også den opphavlege kulturelle meiningskonstruksjonen kring objektet, og det vert eit framandelement i samtida – ei attergløyme frå ei anna tid. Dette skapar ein distanse som gjer det mogleg å nytolke gjenstanden og endre det symbolske innhaldet. Gjenstanden sin funksjon som semiotisk teikn vert gjerne ekstra tydeleg hjå slike gjenstandar der tida har forvittra bort dei fleste andre aspekta.

Det er i denne samanhengen viktig å hugse på at det som gjev eit fartøy verdi som kulturminne, ikkje er fartøyet sjølv. Det konstituerande for eit kulturminne er ikkje til dømes alderen, men det at dei andre objekta av same type og generasjon er borte. Det er dei andre si forsvinning som får det overlevande objektet til å framstå som unikt. I framhevinga av det einskilde og unike fartøyet er det difor viktig å hugse på at forklaringa på merksemda finst i relasjonen til det som er borte, og ikkje først og fremst i det einskilde overlevande fartøyet. For å vri litt på Mary Douglas (1966/1995) sine ord, har fartøy blitt ein slags "matter left over", som kan frigjerast frå ubehaget ved å vere eit nyttig gammalt vrak, tilførast nytt innhald og ryddast over i kulturminnekategorien.

### 5.1.3 Kystkulturen

Ein skal ikkje opphalde seg lenge saman med fartøyvernarar før omgrepet kystkultur vert nemnt, og det vert teke som sjølvstøtt at alle veit kva som ligg i omgrepet. Men sjølv om det openbart refererer til ein historisk dimensjon og eit slags materielt innhald, er ordet likevel ikkje så gammalt i sin noverande bruk. Den sentrale plassen kystkulturomgrepet har i argumentasjonen for fartøyvernet gjer det til eit nøkkelomgrep som må undersøkast for å klarleggje kva som meinast med ordet og kvar dette meiningsinnhaldet kjem frå.

<sup>18</sup> Sjå Museumshåndboka, kapittel 221.1 om katalogisering ved kulturhistoriske museer. Utgitt 1980 av Norske Kunst- og Kulturhistoriske Museer og Norske Naturhistoriske Museers Landsforbund.

Framveksten av ein diskurs

Det kvalitative materialet som er ein del av empirien for denne avhandlinga vart samla inn ved hjelp av informantar og nøkkelinformantar i 2009. I dette materialet finn vi ei stor mengd referansar til omgrepet kystkultur. Også på dei ulike fartøyvernforeiningane sine heimesider og i brosjyrematerialet dei gjev ut finn vi ofte omgrepet nytta når det lokale fartøyvernprosjektet skal setjast inn i eit større perspektiv. Omgrepet kystkultur ser ut til både å fungere som ein sentral referanse for legitimeringa av fartøyvernet på samfunnsnivå og som ei nemning på eit identitetsgjevande fellesskap. Denne sentrale referanse- og legitimeringsrolla gjer det naudsynt å ta ein gjennomgang av omgrepet kystkultur og av tilhøvet mellom kystkulturen og fartøyvernet. Intensjonen er ikkje her å gje ein fullstendig analyse av diskursen om kystkulturen, men å leite fram nokre sentrale liner som kan bidra til å forstå kva aktørane har lagt og legg i omgrepet og korleis det vert nytta strategisk. Desse aktørane opplever seg som ein del av kystkulturrørsla. Identitet på gruppenivå kviler på ei viss semje om kva som utgjer grensemarkørane mot andre liknande grupper. Opprettinga av slike sentrale grensemarkørar er difor ein føresetnad for identitetskonstruksjonen.

I Dag Hundstad (2014) sin gjennomgang av omgrepet kystkultur identifiserer han Eilert Sundt (1817–1875) som den som introduserte dette omgrepet i vitskapleg samanheng, i boka *Om Ædrueligheds- Tilstanden i Norge* (Sundt, 1859). Omgrepet vert ikkje nytta i ei tyding som impliserer at han såg kystkulturen som ein sjølvstendig kultur (Hundstad, 2014 s. 45). Omgrepa «Kyst-Kultur» og «Fjæld-Kultur» tener som to kontrasterande sosiologiske soner i skildringa av korleis den nye tida med sine milde skikkar gradvis fortrenger den alderdomlege og råare veremåten .

Jeg synes ogsaa at forstaa, at der er meget i den hele Leve-Skik og Kultur, som Folket i Heggebostad har fælles med Fjeldbygderne østover fremfor med de ydre Bygder Lyngdal o. s. v. Men kan tale om en Kyst-Kultur med et jevnere Væsen og mildere Sæder, og om en Fjæld-Kultur med mere gammeldags Art. I Heggebostad bliver der f. Er. endnu sunget Viser og Stev af det Slags, som Fjeldfolket i Thelemarken er blevet berømt for; men ude mod Kysten og længer vestpaa ere deslige sange nok mestendels forstummede. Fjeldfolket i Heggebostad synes mig at udmerke sig baade ved legemlig Raskhed og et livligt Sind; men Raskheden og Livligheden her kjender saa lidet til Dannelsens Selvbeherskelse og bryder let ud i Vildskab (Sundt, 1859 s. 70).

Samanhengen omgrepet vert nytta i gjev grunn til å tru at Sundt her ikkje nyttar kultur i tydinga lokalt levesett, geografisk avgrensa ressursutnytting eller andre særdrag som kan utleiast av geografiske tilhøve. Omgrepet framstår som normativt i tydinga kulturelt nivå. «Kyst-Kulturen» som han meiner å finne i dei ytre stroka, representer ei høgare form for danning enn til dømes tilhøva hjå «Fjeldfolket», som enno ikkje har internalisert kunsten å leggje band på seg sjølv. Prefiksa «Kyst-» og «Fjeld-» ser difor ut til å vere tilfeldige, i den forstand at dei berre er eit tidsbilete av den geografiske utbreiinga av det Sundt opplever som «Dannelse» i åra kring 1860. Dannelsen hadde då kome lengst i kystnære område, men vil i følgje Sundt vonleg gripe om seg slik at også «Fjeldfolket» med tida vil nå det same dannelsingsnivået. Når

det skjer vil Sundt sin «Kyst-kultur» ha blitt «Kultur» og dermed mista retten til geografisk særnemning.

Eilert Sundt sin bruk av «kystkultur» om eit kontrasterande dannelsingsnivå i samtida kan vere ei av årsakene til at omgrepet ikkje vart teke opp av kulturforskinga. Men 65 år seinare møter vi omgrepet att hjå arkeologen Anton Wilhelm Brøgger (1884–1951). Brøgger nytta i 1925 omgrepet kystkultur i ei vitskapleg framstilling av Noreg i førhistorisk tid (Brøgger, 1925 s. 131). Brøgger nyttar her kystkultur-omgrepet i ei helt anna samanheng og tyding enn Sundt, men også i ei anna tyding enn den som er vanleg i dag. Hjå Brøgger refererer omgrepet til levesettet i ei førhistorisk gruppe i bronse- og jernalderen, i ei tid lenge før vi kan tale om noko form for nasjonalt kulturfellesskap.

Med inspirasjon frå Latour (1987) sin bruk av diskursomgrepet kan prosessen der ordet kystkultur fekk sitt noverande innhald undersøkast. Dette vil gje den naudsyn-te bakgrunnen for å forstå kva som ligg i dei mange tilvisingane til omgrepet kystkultur som finst i det innsamla materialet. Latour syner korleis ulike disiplinær låner og endrar omgrep frå kvarandre, og korleis desse kan oppnå ein faktastatus som endrar tilhøvet mellom det som vert sett og det som vert sagt. «Du ser det ikkje før du trur det», for å snu om på eit gammalt slagord frå fjernsynet.

Eit første gjennomsyn av den omfattande litteraturen om emnet syner at kystkultur både er eit kulturhistorisk emne i den akademiske verda og nemninga på eit felt for frivillig aktivitet og entusiasme i regi av lokale organisasjonar og einskildpersonar. I Noreg utgjer ikkje samfunnslag og utdanningsgrad eigne sosiale rom med vasstette skott, og diskusjonar om emne som engasjerer og rører mange kan difor vanskeleg monopoliserast av akademia (Gilje, 2006 s. 17). Mange aktørar krev tilgang til diskursen om kystkulturen, og meningsinnhaldet i omgrepet vil difor vere avhengig av kven som ytrar seg. Når det i tillegg ser ut til å eksistere ei viss felles forståing av kva ein er ueinige om, vil kystkulturen kunne analyserast som ein felles diskurs med ulike posisjonar.

Med perspektivet vil avgrensinga, og følgeleg også kva som vert omfatta av omgrepet, vere eit resultat av sine saksinnrammingane til dei ulike posisjonane; av kva som til ulike tider har vore godteke som representasjon av diskursen. Meiningsinnhald vert skapt og omskapt over tid, og konkret språkbruk trekkjer alltid vekslar på tidlegare etablerte tydingar (Jørgensen & Phillips, 1999 s. 15). Den diskursanalytiske tilnærminga krev at ein går historisk til verks ved undersøkinga av innhaldet i omgrep. Gjennom å sjå nærare på nokre sentrale verk og utsegner som omhandlar kulturelle tilhøve langs kysten, kan det vere mogleg å etterspore oppkomsten og utviklinga av meningsinnhaldet i omgrepet.

Ei undersøking av ein del sentrale tekstar om emnet kan bidra til å avdekkje hovudlinene i det maritime sin plass i norsk historie- og identitetskonstruksjon, korleis dei sentrale grensemerka vart etablerte, samt kvifor og korleis aktiviteten fartøyvern relaterer til omgrepet kystkultur. Tekstane som vert nytta er dels offentlege bokverk som har vore sentrale eller typiske i formidlinga av norsk maritim historie, og dels

skrifter av meir intern karakter som medlemsblad, kursmateriell og årsmeldingar frå sjøfartsmuseum og organisasjonar.

#### Kultur og identitet

Eit nærare blikk på omgrepet kystkultur syner at også dette omgrepet er innleira i andre omgrep. Raskt vert det klårt at ein her kjem i inngrep med den store diskursen om norsk kultur, og dermed om kva norsk identitet skal omfatte. I handsaminga av dette må ein skilje mellom kultur i tydinga felles meining, og sosial identitet i tydinga gruppedanning og sosial grensedraging. Kulturen kan endre seg etter måten raskt, utan at dette treng ha verknader for den sosiale identiteten og symbola for denne identiteten (Eriksen & Neumann, 2011 s. 5, 10).

Under opplysingstida på 1700-talet utvikla det seg ein ny felles borgarleg tekstkultur i heilstaten Danmark-Noreg. Med denne oppstod publikum som marknad og samtalepartner i ein borgarleg offentlegdom som vart boren oppe av aviser, tidsskrift og vitskapelege selskap (Eriksen, Johansen, Kraft & Sandmo, 2008 s. 9). Fram til etter 1900 var det enno ikkje etablert skarpe skilje mellom dei humanistiske disiplinane, og feltet var prega av generalistar og uklære grenser mellom vitskap og annan kunnskap. Aktørane kommuniserte med den opplyste ålmenta på eit inkluderande språk gjennom aviser og tidsskrift utan eit klårt skilje mellom vitskapelege og populariserande framstillingar. Under nasjonsdanninga på 1800-talet var det difor enno ikkje etablert noko klårt skilje mellom den vitskapelege og offentlege diskursen, mellom vitskap og politikk. Eit meir grunnleggjande skilje gjekk mellom dei som deltok i det offentlege ordskiftet og dei som ikkje gjorde det (Eriksen, Johansen, Kraft & Sandmo, 2008 s. 9–10).

Statsvitaren Torstein Hjellum (2008 s. 12) peikar på at ideane om den nasjonale staten grovt sett kan delast i to tradisjonar, den franske og den tyske tradisjonen. Den franske tradisjonen vektlegg prinsippet om folkesuverenitet med like rettar for individa og ei lovgjeving som er forankra i ålmenneviljen til eit suverent folk. Denne oppfatninga byggjer på førestillinga om ein fellesskap bygd på ålmenne plikter og rettar, og at ei frivillig tilslutning til desse ideala er basisen for staten sin eksistens. Den tyske tradisjonen legg større vekt på ideen om at nasjonen og staten spring ut av ein arveleg kulturfellesskap (Hjellum, 2008:12). I Noreg finn vi begge desse tradisjonane i det nasjonale prosjektet. Det juridiske preget frå den franske tilnærminga finn vi til dømes att i grunnlovsarbeidet og oppbygginga av statsapparatet, medan den meir metafysiske tyske påverknaden er særleg merkbar i arbeidet med etableringa av ein felles nasjonal kulturhistorie og identitet.

Utveljing og innsamling av kulturelement som vart rekna som særskilt norske stod sentralt i oppbygginga av ein ny kulturell identitet som skulle sameine landet. I den nye nasjonale diskursen etter oppsplittinga av heilstaten Danmark-Noreg i 1814 kom Sverige og Danmark til å fylle rolla som den konstituerande 'andre' som det var viktig å skilje seg frå gjennom ulike grensemarkørar. Den felles dansk-norske offentlegdomen som eksisterte fram til 1814 kunne difor ikkje lenger ha ein samlande og identitetsberande funksjon, og ein eigen norsk offentlegdom vaks fram. I boka *Historie, minne og myte* har Anne Eriksen grundig handsama korleis ideen om ein felles norsk kultur fann si form under 1800-talet og danna ramma for kva som

seinare kunne seiast og gjerast både innan forskning og politikk (Eriksen, 1999). Diskursen om ein felles norsk identitet vart utforma under nasjonsdanningsprosessen på 1800-talet. Element frå folkekulturen vart samla, systematisert og nasjonalisert og dei historiske vitskapane tok del i det nasjonsbyggjande programmet.

Grensen mellom det som skal utforskes og det som danner bakgrunn finnes aldri i virkeligheten selv, den skapes av forskeren. Den kan bli til på grunnlag av en klar ideologi, men i de fleste tilfeller oppstår den som en konsekvens av forskerens faglige verdensoppfatning, en slags fagspesifikk variant av det faktum at mennesker helt generelt må dele virkeligheten i kategorier for å forholde seg til den.

Folkekulturen fantes før innsamlerne og forskerne kom, den var der allerede. Men den forandret seg gjennom deres virksomhet. Den ble delt opp, sortert, kommentert og arkivert – både oppdaget og definert. Den fikk navn og dermed en helt ny type virkelighet. De tidlige folkloristene var med på å skape nasjonalkulturen ut fra et forholdsvis bevisst program og en klar ideologi. Men den mindre artikulerte konsekvensen av virksomheten deres var *at som begrep og objekt skapte de også folkekulturen* (Eriksen, 1999 s. 80).

Kunnskapen som vart produsert var tufta på ideen om at det fanst ei sams norsk historie og utgjorde dermed grunnlaget for etableringa av ein felles nasjonal identitet. Denne prosessen etablerte ein så tett samanheng mellom historie, territorium og identitet at det kan vere vanskeleg å halde desse frå kvarandre. Identitet er noko relasjonelt og vert danna i grenseflata mot dei andre (Eriksen & Neumann, 2011 s. 12). Identitetar som er underordna eller komplementære til den felles norske utgjør ikkje noko stort problem. Men dersom ein innanlands identitetsproduksjon kjem i skade for å framstå som kontrasterande – å representere 'den andre' i høve til den rådande nasjonale identiteten – og attpåtil gjere krav på eit territorium, så eksisterer ikkje lenger Noreg som ein samla nasjon.

Oppkomsten av kystkulturen syner fleire parallellar til oppfinninga av ein eigen identitet for det geografiske området som i løpet av 1900-talet vart kjend som Sørlandet. Oppfinninga av Sørlandet er einaste identitetskonstruksjon på landsdelsnivå der prosessen ligg så nært i tid at han er godt dokumentert gjennom massemedia og anna materiale. Oppfinninga av Sørlandet kan tidfestast til mars 1902, då Vilhelm Krag fekk artikkelen *Nordmænd* på prent i Morgenbladet (Krag, 1902). I dette sentrale tekstlege monumentet siterer Krag både vestlendingar og austlendingar som kvar for seg skildrar dette området og folket der som framandt og mindreverdige, og vil utdefinere det frå sine respektive landsdelar. Eksposeringa av andre si nedvurdering kan ha ei mobiliserande kraft. Implisitt får målgruppa valet mellom å vere ein uglesett og mindreverdige del av noko større, eller å snu det heile rundt og bygge ein ny identitet ut frå dei same grensemarkørane, men med omvendt forteikn. Sjølv om omgrepet Sørlandet, eller andre samlande nemningar for dette området, tidlegare ikkje fanst, så argumenterte Krag for at området likevel finst som ein klårt definerbar landsdel med naturgjevne grenser og eigne kulturelle særdrag som skil seg frå Vestlandet og Austlandet. Det var berre namnet som mangla, meinte Krag, og gjorde framlegg om å døype den nye landsdelen for Sørlandet.



I dag er nemninga Sørlandet så innarbeid i språk og tenkemåte at nemningsbruken frå tida før oppfinninga av Sørlandet no synest framand og ulogisk. Spora etter den diskursive kampen om avgrensing, innhald og namneval er no gløynde, og eksistensen av Sørlandet har for oss blitt til ei objektiv sanning. Hovudtrekka i oppfinninga av Sørlandet, og nydefineringa av folket der, ser difor ut til å følgje eit mønster vi kjenner frå etablering av liknande geografiske identitetar, der til dømes tilbakeståande danske fjellbønder vart til tradisjonsmedvitne nordmenn. Gjennom referansar til natur og historiske tilhøve vart etableringa av den nye identiteten framstilt som ei oppvakning til eit medvit om noko eigentleg, og som ein naturleg konsekvens av diskursen sine representasjonar: Desse representasjonane vert «fakta på bakken» i form av språklege, materielle og geografiske grensemarkørar, etablerte gjennom det diskursive arbeidet. Oppfinninga av kystkulturen ser stort sett ut til å følgje det same mønsteret, med vekt på ei geografisk avgrensing og oppretting av sentrale grensemarkørar som skilje mot dei andre. Vi finn også den same mekanismen der andre si implisitte eller eksplisitte nedvurdering vert nytta som prov på eigen eksistens og som mobiliserande kraft. For til liks med Sørlandet fanst heller ikkje kystkulturen før han vart oppdaga som utilsikta resultat av andre sin eksklusjon og avgrensing.

I diskursanalyse kan sosial identitet forståast som den posisjonen subjekta har i diskursen. Det finst ikkje ein diskurs som åleine kan strukturere den sosiale røynda, og subjekta vil difor til ei kvar tid delta i fleire ulike diskursar. Gjennom til ei kvar tid å inneha ulike posisjoner i fleire ulike diskursar, vil identiteten vere forma gjennom innverknad frå desse, og ulike situasjonar vil aktualisere ulike identitetar. Kollektiv identitet vert forma gjennom at eit kollektiv avgrensar seg frå andre kollektiv gjennom å opprette markørar som kan skilje mellom «oss» og «dei» (Neumann, 2002). Det er til dømes ikkje mogleg å forstå 'norsk identitet' utan å relatere til kva det *ikkje* er. Til dette treng ein symbolske markørar som skilje mellom oss og dei andre. Slike markørar kan også vere situasjonelle og tidsavgrensa. Til dømes hugsar eg korleis bruken (artikulert som lukta) av kvitlauk fungerte som ein slik markør under den store arbeidsinnvandringa frå Pakistan på 1970-talet, men mista denne funksjonen då dei norske matvanane endra seg.

Norsk identitet byggjer på ideen om ein felles norsk kultur og historie, der historia representerer denne felles kulturens permanens attover i tid. Denne ideen framstår etter nasjonsdanninga i praksis som utfordra og hegemonisk. Eriksen og Neumann skildrar tilhøvet som denne prosessen etablerte mellom folk og land.

Det er et ubrytelig bånd mellom Norge forstått som det norske folk og Norge forstått som det norske territorium. Hvis folket ikke dekker hele territoriet, er Norge ikke lenger Norge, og hvis territoriet ikke er homogent, opphører det å fungere som nasjon.

[...]

Identitet er relasjonell. Den formes ved at et kollektiv avgrensar seg fra andre kollektiver. (Eriksen & Neumann, 2011 s. 7).

Slike prosessar kan på overflata synast lite dramatiske, men finn si mest artikulerte form i handsaminga av grupper som i lys av dei sentrale markørane ikkje kan forståast som del av felleskulturen. Til dømes var samar og sigøyningar problematiske grupper for det norske nasjonsprosjektet. Sett frå den norske diskursen var desse gruppene nomadiske og kunne ikkje plasserast innanfor rammene av bufast 'norsk bondekultur'. Etter oppfatninga i tida høyrde nomadiske folk også til eit lågare kulturelt stadium enn dei bufaste (Kommunal- og regionaldepartementet, 2001). Desse gruppene fekk tidleg forbod mot å bruke eige språk i skular og offentlege samanhengar, og det vart oppretta statlege tvangsinstitusjonar der vaksne sigøyningar vart internerte, overvaka, underlagt 'kulturell avprogrammering', og tvangssteriliserte dersom dette vart sett som føremålstenleg. Samiske barn vart underlagt ulike former for kulturell omskulering, der forbod mot eige språk og isolasjon frå foreldra var sentrale verkemiddel. Alt til deira eige beste, sjølv sagt, i freistnaden på å hente desse gruppene opp til same kulturelle nivå som nordmenn. Dette høyrer ikkje til i ei fjern fortid. Lova om tvangssterilisering av tatarar vart fjerna i 1977 og internatskular for samiske born var i drift heilt opp i 1980-åra (Justits- og politidepartementet, 2004).

Norsk identitet eksisterer i dag som eit reelt fenomen. Men i lys av inspirasjon frå poststrukturalistisk teori kan kultur- og historiefaga no oppfatte denne eksistensen som bestående av meningsstrukturar skapte gjennom nasjonsdanninga på 1800-talet. Det vil seie at den norske identiteten langt på veg kan sjåast som ein sjølvstadfestande diskusjon, der deltakarane gjennom sine ytringar og handlingar kontinuerleg stadfester, korrigerer og går opp grensene for kva som er innanfor og utanfor norsk identitet. Kunnskap om eit emne må difor sjåast som resultat av praksis, der kunnskap konstruerast som resultat av dei faglege handlingane (Mol, 1999). Ytringar og handlingar må forståast på bakgrunn av kva som til ulike tider har konstituert meningsinnhaldet i omgrepa. Dette vert nærare handsama i kapittel 3 Teoretisk ramme.

#### Bonden og kysten i norsk identitetskonstruksjon

I tida før omgrepet kystkultur vart namnsett og institusjonalisert som eigen diskurs vart ikkje tilhøva langs kysten og i innlandet framstilt som grunnleggjande ulike. Eldre tekstar som nemner kulturelement som seinare vart sentrale kystkulturelle grensemarkørar, omtalar dei som underkjende delemne innan den felles norske bondekulturen. Omgrepa bonde og bondekultur må følgjeleg ha eit anna innhald i tekstane skrivne før omgrepet kystkulturen plasserte bondekulturen i innlandet og gav han rolla som den konstituerande 'andre'.

I Europa var bonden tildelt ei sentral rolle i nasjonsdanningsprosessane: Han var berar av den kulturelle arven som vart rekna som konstituerande for ein nasjon. Hjø dei fleste vart bonden supplert av tilsvarande kontinuitet hjå andre samfunnslag og samfunnsberande institusjonar, som adel og fyrstehus. Desse siste var det dårleg tilgang på i Noreg, og den importerte nasjonsdiskursens innebygde krav til kva som kan vere gyldige grensemarkørar førte til at den norske varianten måtte bli litt annleis (Eriksen, 1999). Noreg var fram til 1814 lite meir enn ei samling danske provinssar utan felles institusjonar eller eigen norsk adel. Den vesle adelen i Noreg kring 1814 var dominert av danske adelsslekter. Leiande samfunnslag var difor politisk og kulturelt del av ein tradisjon som i større grad representerte dansk enn norsk

kontinuitet. Dei samfunnslaga som importerte ideen om nasjonen måtte difor ekskludere sin eigen kulturelle tradisjon som leverandør av gyldige nasjonale symbol.

Ved utgangen av 1700-talet budde om lag 90 % av innbyggjarane i Noreg på landsbygda. Noko over 80 % av folket var knytt til primærnæringane og levde i hovudsak av jordbruk, skogbruk og fiske, og dei som hovudsakleg dreiv skogbruk og fiske hadde også ei tilknytning til jordbruket (Tveite, 1975 s. 1). Dette kjem til dømes fram gjennom biskop Erik Pontoppidan sin karakteristikk av dei norske bøndene i 1751:

« ... her til lands, hvor Bonden har langt større Tilbøyelighed til Skovhugst, Fiskerie og deslige, end til sine Sædegrunde at udvide, rense og forbedre” (Tveite, 1975 s. 19).

Som Pontoppidan sin karakteristikk syner, kunne tilknyttinga til jordbruket ofte representere ei forankring som i ein sjølvbergingsøkonomi gjorde det mogleg å ruste seg ut for andre og meir økonomisk lukrative tilleggsværksemdar. Også i byane kunne innbyggjarane ha tilknytning til jord. I bergstaden Røros hadde gruwearbeidarane jord, og kring om i landet residerte sivile og militære embetsfolk på sine embetsgardar (Tveite, 1975 s. 1). Under krigsåra 1807–1814 hadde den engelske blokaden av Noreg også styrka jordbruket si stilling (Solhaug, 1983 s. 670). Det førte til at kring 1814 var jordbruket den næringsvegen som dei aller fleste hadde sams, direkte eller indirekte. ‘Bonden’ var difor den mest vidfamnande representanten for det norske folket og fekk dermed stå som eineleverandør til det nasjonale prosjektet. Av norske bønder skapte ein så Den Norske Bonden. Omgrepet bonde har her ei dobbeltyding, då det både kan nyttast for å syne levevegen til ein person (som i «Ola er bonde») – altså ein utøvar av konkrete praksisar – og til ei tenkt gruppe som er tillagt visse kulturelle og historiske karakteristikum (som i «den norske bonden»). Før omgrepet kystkultur vart etablert var omgrepa bonde og bondekultur om lag samanfallande med omgrepa folk og folkekultur. Den doble tydinga av ordet kjem fram ved at den danna eliten både kunne tale vakkert om den nasjonale bondekulturen og samstundes kjenne ubehag i møte med dei som eliten opplevde som udanna og illeluktande menneske frå det rurale Noreg – utan at ein opplevde dette som motsetnadsfylt.

Ideen om ein kystkultur som står sideordna bondekulturen i den norske sjølvforståinga, og ikkje som ein regional variant av denne, føreset at bondekulturen vert fråkjend monopolet på å representere den sameinande norske folkekulturen og historia. Utan ein slik reduksjon av bondekulturen si stilling vil ikkje kystkulturen kunne etablerast som ein gyldig representasjon av norsk kultur og identitet på same nivå. Ei oppfatning av at ein i realiteten marginal innlandskultur har fått ein uporsjonalt stor del av merksemda til kulturminneforvaltinga, utgjer eit viktig tema for det diskursive arbeidet om kystkulturen. I omtalene av dette skeive tilhøvet er det særleg to ord som går att: stabbur og båt. Utsegnene framstiller det slik at kategorien stabbur nyt høg nasjonal prestisje og får tilført rikelege ressursar medan båtane forsvinn utan at staten, representert gjennom verneinstusjonane, bryr seg. Det er ikkje tilfeldig at akkurat desse omgrepa peikar seg ut, men det finst stabbur langs kysten og det finst båtar i innlandet. For å lese bodskapen må vi difor skilje

mellom dei konkrete stabbura og båtane og det dei symboliserer. Ordet stabbur er visuelt nær knytt til dei store og utkrota prakteksemplara vi kjenner frå Telemark og dalstroka i det indre av landet, medan ordet båt gjev like klåre assosiasjonar til kyst og salt sjø. På dette viset ekskluderer assosiasjonane kvarandre; dei som har eit typisk stabbur har ikkje båt, og motsett. Slik tener stabburet og båten som sentrale grensemarkørar; eit skilje mellom dei og oss, mellom bondekultur og kystkultur.

I studiet av orientalismen synte Edward Said (1979) korleis vesten gjennom å produsere eit «aust» samstundes produserer seg sjølv, då framstillinga av «aust» og «vest» inneheld kvarandre som binære opposisjonar. På liknande vis produserer kystkulturen seg sjølv gjennom å nyprodusere bondekulturen med utgangspunkt i kystkulturen. Kystkulturdiskursen er i høg grad ein diskurs om korleis historia skal framstillast og vektast. I det diskursive arbeidet på eit felt utgjer historiske tekstar og historisk materiale diskursens arkiv (Foucault, 1972 s. 126–131). Arkivet er eit reservoar av utsegner som står til rådvelde for deltakarane. Slike utsegner ber med seg ein bagasje frå tidlegare relasjonar med andre utsegner, noko som kan påverke relasjonen med nye tekstar og situering i nye kontekstar (Neumann, 2002 s. 178).

I dei høve der tekstfragment vert henta fram til støtte for notidige posisjonar kan relasjonen til tidlegare kontekstar vere svak. Innhaldet i omgrep som bonde og bondekultur i eldre tekstar kan difor forvekslast med meiningsinnhaldet desse omgrepa fekk som resultat av kystkulturdiskursen. I eldre tekstar var bruken av omgrepa bonde og bondekultur ofte nytta i tydinga folk og folkekultur, og var difor ikkje meint å ekskludere dei som i tillegg dreiv fiske og kystnæringar. Den reine yrkesfiskaren er eit nytt fenomen som vaks fram i siste del av 1800-talet. Før dette, og lenge også parallelt med yrkesfiskaren, var fisket hovudsakleg eit sesongfiske. Dette vart opplevd som ei onn på line med slåtten og var innpassa i garden sin årssyklus. I tradisjonssamfunnet skifta dei fleste arbeidsoppgåvene med alder og årstider og var organisert slik at ein vanskeleg kan tale om reine eller spesialiserte yrke (Solhaug, 1983 s. 27; Brøgger, 1925 s. 21). Når eldre tekstar vert aktualiserte og sett inn i den nyare politiske diskursen om kystkulturen, kan den mellomliggande endringa i omgrepsinnhaldet i t.d. omgrepet bondekultur føre til at utsegnene vert tolka som eit prov på fråværet av kysten i eldre kulturhistoriske tekstar.

Dag Hundstad syner til den utbreidde frustrasjonen over at kystkulturen har vore neglisjert i kulturhistoria og museumsvesenet, og at dette har ført til generelle påstandar om at kysten har vore underkommunisert i nasjonsdanninga. Han gjer ein historisk gjennomgang av litteratur som relaterer til det maritime og syner at denne er langt meir rikhaldig enn sitt rykte, og at dei faktiske tilhøva difor ikkje kan støtte synet fullt ut (Hundstad, 2014 s. 71). Hundstad syner til ei mengd døme på eldre maritimt relatert litteratur, men vi må likevel skilje mellom a) den samla mengda relevante tekstar som gjennom databaserte litteratursøk kan leitast fram frå forskingsbiblioteka og b) det diskursive arkivet. Det diskursive arkivet er ikkje dokumenta i seg sjølv, men grensene for det som kan seiast og gjerast (Neumann, 2000 s. 28). Det er difor berre dei tekstane som inngår i den diskursive praksisen, dvs. som er tilgjengelege i medvitet til deltakarane i diskursen, som kan aktualiserast i diskursen. Det er desse som utgjer diskursen sitt arkiv gjennom å stille opp vilkår for nye handlingar og utsegner (Neumann, 2000 s. 30). Tekstane har også ein materiell

dimensjon som har innverknad på aktualiseringa av dei i det offentlege ordskiftet. Til dømes vil tekstar som inngår i ein strengt vitenskapleg diskurs og er trykte i bøker med små opplag, som regel ha mindre gjennomslag i ålmenta enn meir illustrerte og populariserte framstillingar i store opplag (Neumann, 2000). Kva som til ei kvar tid er tilgjengeleg og kjent for ålmenta vil difor vere meir relevant i analysen av ein offentleg diskurs enn kva som til dømes kan avdekkast gjennom eit omfattande litteratursøk. Det som er mogleg med nokre tastetrykk i dag ville kravd ein enorm innsats å få oversyn over for nokre få tiår sidan. På 1970-talet ville tekstar om kystkulturelle emne ha framstått som relativt få og vanskeleg tilgjengelege samanlikna med den store mengda lett tilgjengeleg litteratur om den norske bondekulturen.

Arkeologar, arkitektar, kunsthistorikarar, etnologar med fleire deltek i det offentlege ordskiftet om emne som vedkjem desse faga. I diskursar om emne som inngår i akademiske fag vil fagmiljøa difor vere med på å aktualisere tekstar som ved å inngå i arkivet er med på å utgjere vilkåra for kva som kan seiast og gjerast i diskursen. Men som akademisk emne manglar kystkultur kontinuitet og faste band til eit akademisk fag. Bruken av omgrepet kystkultur, like frå Eilert Sundt på 1860-talet og fram til den moderne kystkulturrørsla oppstod på 1970-talet, syner at kystkultur ikkje har vore utvikla som vitenskapleg omgrep. Kystkultur vert aldri klårt definert, og gjennom bruken i vitenskaplege tekstar framstår det som eit ad hoc omgrep som vert nytta om ulike fenomen i ulike faglege kontekstar til ulike tider. Ei gjennomlesing av tekstar om emnet gjev inntrykk av at kystkulturen i større grad er kopla til interessebølger og einskildpersonar med eit visst tyngdepunkt innan faga etnologi og folkloristikk. Det er difor også langt færre akademikarar som kan aktualisere det relativt beskjedne historiske korpuset av tekstar om maritime emne i diskursen om kystkulturen.

Kystkultur og bondekultur, dei to 'kulturane' som vert stilt opp mot kvarandre, er ikkje i utgangspunktet naturlege språklege opposisjonspaar. Bonde er ei nemning på eit yrke eller eit menneske som er tilknytt landbruksnæringa, medan kyst er knytt til geografiske tilhøve. Men dersom vi rettar blikket mot det symbolske innhaldet, sett frå diskursen om kystkulturen, så finn vi at dei vert nytta som symbolske opposisjonspaar der bonden er tildelt rolla som den konstituerande 'andre' for kystkulturen. I 1951-utgåva av *Vår gamle bondekultur* utvida og redigerte Hilmar Stigum teksten til Kristoffer Visted frå 1923. Kring 1950 var bondekultur framleis einerådande som samleomgrep for norsk tradisjonskultur, samstundes som det var ei aukande merksemd på den kystretta delen av denne tradisjonskulturen.

Men siden verket kom ut i 1923, er det kommet frem så meget nytt at det var helt nødvendig med forandringer i teksten, særlig når det gjelder den materielle delen av kulturen. Det var også påkrevd med en del nye avsnitt, som har sin naturlige plass i et slikt verk (Stigum, 1951 s. 5).

Kan det vere kystnæringane Stigum her siktar til?

De nye avsnittene, som jeg således bærer hele ansvaret for, er kapitlene om «Det gamle og det nye jordbruket», «Åkerbruk i gammel tid», og «Februk og forsanking i gammel tid» (Stigum, 1951 s. 5).

Nei, det var likevel ikkje kystnæringane Stigum fann det naudsynt å inkludere. Den nye utgåva av *Vår gamle bondekultur* i to band syner at det ikkje berre er på kystkultur-sida at vi finn ei polarisering. Ved å reindyrke framstillinga av norsk bondekultur som ein heilt agrar og landbasert kultur vert det autoritative verket om norsk tradisjonskultur – kan hende umedvite – ein del av den omgreppolariseringa som lei ar fram mot den kystkulturelle rørsla på 1970-talet. Den polariserande funksjonen til *Vår gamle bondekultur* vart tydeleggjort og sementert gjennom utgjevinga av Molaug sitt tobandsverk *Vår gamle kystkultur* i 1985 (Molaug, 1985a).

Som kontrast til kysten representerer bonden innland, tilknytning til jordbruk og liten grad av geografisk og sosial mobilitet. I tillegg vert denne bonden også indirekte dømd som medskuldig i eit slags kulturelt kupp gjennom nasjonsdanningsprosessen si overfokusering på bondekulturen i det indre av landet. Det symbolske innhaldet i kystkulturen er ikkje uventa det motsette; kyst og hav, mobilitet både geografisk og sosialt, og mangesysleri. At ein også dreiv jordbruk ytst mot havet vert i denne samanhengen tona litt ned, men representerer like fullt noko felles mellom dei to 'kulturane'. Omgrepet «fiskarbonden» var dei kulturhistoriske faga sitt bidraget til forståinga av leveviset langs kysten, der mannen ofte stod for fiskar- og kona var -bonden under sesongfiskeria. Det som var felles med innlandskulturen er i mindre grad sjølve jordbruket enn at garden symboliserer eit fast punkt i tilværet – der ein har sine «røter» – som gjer at også 'kystkulturen' inneheld det sentrale elementet som vart oppfatta som felles for alle nordmenn; ein definert heimstad som ein opererer ut frå og kan vende attende til.

Dokumentasjon og innsamling – det kystkulturelle arkivet

Neumann ser det materielle ved diskursen som knytt til vilkåra for handling i tydinga «arkivet». Omgrepet kan forståast som eit tillegg til omgrepet diskurs, der diskursen er produksjonen av utsegner medan arkivet er utveljinga av dei. Arkivet er her ikkje det same som sjølve det fysiske innhaldet i form av tekst, gjenstandar og liknande, men må forståast i form av sin funksjon med utveljing, systematisering og lagring. Gjennom dette er arkivet med på å etablere grensene for kva som er mogleg å seie i ein diskurs. Arkivet som vilkår for handling omfattar også tilgangen til og distribusjonen av arkivet, og omfattar såleis også dei materielle vilkåra for handling av språkleg og ikkje-språkleg art som dei ulike arkiva gjev for utsegner (Neumann, 2000 s. 28–30). Denne tilnærminga opnar for å sjå utveljinga, innsamlinga og dokumentasjonen av 'norsk folkekultur' som eit arkiv produsert av diskursen om norsk kultur og identitet. Denne diskursen tok til under nasjonsdanninga og nedfelte seg i skrifter og samlingar forvalta og gjort tilgjengelege gjennom institusjonar som arkiv (her i tydinga arkivinstitusjon), bibliotek, museum og skular. Den reine materien er ikkje diskursanalysens forskingsobjekt, interessa er knytt til representasjonane av han (Neumann, 2002 s. 37–38). I diskursanalytisk samanheng er interessa difor retta mot arkivets funksjon, og ikkje mot det konkrete materielle innhaldet, sjølv om dette må kunne reknast som eit resultat av kampen om kva saker og ting som skal inngå i diskursen.

På det regionale nivået har ofte regionsmusea ein funksjon som kulturhistorisk arkiv, både i konkret og diskursanalytisk tyding. Musea samlar inn gjenstandar ut frå den etablerte oppfatninga av kva som høyrer heime på museum, og frå samlingane

hentar musea fram att gjenstandar for å formidle den rådande versjonen av den regionale historia og kulturen. Utvalde emne og framstillingar av denne historia vert spreidde gjennom musea og lokale sogelag sine sogeskrift, årbøker og bygdebøker.

Hordaland Landbruksmuseum (i dag Hordamuseet) er eit regionsmuseum som tidleg tok til å samla inn og dokumentere sjøretta verksemd på det sentrale Vestlandet. Dette heng saman med at kysthistorikar og båtgranskar Bernhard Færøyvik, som med ulike stipend hadde dokumentert opne trebåtar sidan 1920-talet, i 1947 fekk ei særleg oppretta stilling som konservator i sjøbruk. Han hadde tidlegare publisert ei rad artiklar om norske båtar i sjøfartsmusea sine skrift, men emnet hadde i mindre grad vore teke opp av dei regionale folkemusea. Færøyvik stilte sin kompetanse til rådvelde for Hordaland Landbruksmuseum, som oppretta ei eiga avdeling for slikt som hadde med sjø og sjøbruk å gjere og som skilde tilhøva langs kysten frå indre strok av landet. I museet sine skrifter kunne ein difor vente å finne ansatsar til å problematisere framstillingane av den norske kulturen som grunnleggjande einskapleg. Men i museet sin tidlege serie av årbøker som kom ut frå 1950 til 1956 vert alle hordalendingar konsekvent omtala som bønder, og framstillingane legg eksplisitt meir vekt på det som sameiner enn det som skil.

I alle bygder – med undantak av sume innlandsbygder – hev båten vore i bruk dagleg: på fiske, som ærendsbåt, til førsle av varor, til skyssbåt for ferdafolk på ting-, kyrkje- og byferder. Naust og båtstø høyrde til kvar einaste gard, endå til fjellbøndene hadde sine naust og båtar standande nede ved sjøen.

[...]

Øybuen dreiv fiske som hovudnæring, men hadde og eit lite gardsbruk som dei dyrka og fekk ei bra attåtnæring. I heile fylket hev folket sameina jordbruk og fiskje, og dessutan må ein nemna husflit (heimeorka), skips- og båtbygging, garving og liknande arbeid som folket hev drive med på gardane inntil fabrikkverksemd tok til i større målestokk. Arbeidskulturen i Hordaland hev vore – og er framleis – ein særmerkt blandingskultur med jordbruk og fiskje sameina (Færøyvik, 1950 s. 89–90).

Her finn vi att den same understrekinga av garden som fastpunktet for utnytting av andre næringar på sjø og land som vi fann hjå Brøgger i 1925 (Brøgger, 1925 s. 21).<sup>19</sup> Forfattarane i museet sine årbøker finn ikkje grunn til å trekkje nokon kulturelle grenser mellom fjellbønder og kystbønder, men ser desse som variantar av same levemåten. Omgrepet kystkultur er heilt fråverande i museet sine skrifter frå denne perioden.

Styret i Hordaland Landbruksmuseum tok den avgjerdi for nokre år sidan at dei vilde skipa ei båtdeild (skipsteknisk deild) ved museet. Skulde dei syna fram bondekulturen i heile si breidd, liv og verksemd frå fjell til fjøra i helg og yrke, måtte b å t e n vera med i bilætet (Færøyvik, 1950 s. 89).

<sup>19</sup> Sjå kapittel 2.3. Kysten og det maritime i norsk kulturforskning.

Utsegna kjem frå ein posisjon som ser den rurale kulturen som einskapleg, og rettar kritikk mot ein dokumentasjonspraksis som i for liten grad har omfatta det sjøretta, og som difor gjer det uråd å formidle den regionale kulturen i si fulle breidd og rette kontekst.

Museet sine samlingar vert her opplevd som å setje grenser for kva som er mogleg å utseie om den regionale kulturen gjennom utstillingar og formidling. Dette vil dei gjere noko med gjennom å endre rammene for arkivverksemda si. Då 'arkivet' gjennom sin funksjon er uløseleg knytt til produksjonen av utsegner i diskursen, vil dei handlingar og utsegner som vert løyst ut av styret sitt program skrive seg inn i 'arkivet' og gjennom dette gradvis påverke vilkåra for den vidare diskursen. Den implisitte kritikken mot tidlegare dokumentasjonspraksis er svært godt innpakka. I museet sitt årsskrift (Færøyvik, 1950 s. 89–90) set ikkje Færøyvik opp nokon dikotomi mellom kysten og innlandet, men argumenterer for å utvide innsamlingsverksemda slik at museet kan gje ein meir heilskapleg representasjon av variasjonane innan den rurale kulturen. Det er ikkje noko ny kulturform som skal inkluderast, men eit lite påakta aspekt ved den kjende. Det er sjøbruket og båtane til *bonden* som vantar i museet sine samlingar. Færøyvik sitt lågmælte, men verksame bidrag til endring av saksinnramminga, og dermed av det kulturhistoriske 'arkivet', er eit omfattande arbeid med oppmåling, fotografering og sikring av tradisjonelle trebåtar frå Vestlandet og nordetter. Færøyvik sitt pionerararbeid vart seinare ein viktig del av det kystkulturelle arkivet, og arbeidet hans kan sjåast som ein forløpar til merksemda kring levemåten som på 1970-talet fekk nemninga fiskarbonden.

På same tid var det andre som ikkje la fingrane mellom når dei uttala seg om tilhøvet mellom det agrare og maritime. Historikaren og venstre-politikaren Jacob Stenersen Worm-Müller tek opp saka i etterordet til band II del 3 av *Den Norske sjøfarts historie* frå 1951.

Det besynderlige i et land som Norge, som er et sjøvelde, var at all vor forskning og videnskap var sat inn på den indre front. Folkeviser er reddet, eventyr og folkeminner, men hele kystens tradisjoner lot man ganske rolig dø (Worm-Müller, 1951 s. 484).

Her er kritikken mot 'arkivet' si verksemd meir skarp og eksplisitt. I eigenskap av redaktør for *Den Norske Sjøfarts Historie*, eit av Noregs mest påkosta og prestisjefylte historieverk i første halvdel av 1900-talet, hevdar Worm-Müller at den sjøretta kulturen har blitt tilsidesett i innsamlingsarbeidet. Forskinga innan dette sentrale kulturhistoriske emnet får difor eit lite tilfredsstillande kjeldegrunnlag å byggje på. Dei skuldige for situasjonen, «man», er truleg forskarar og museumsfolk som på vegne av fellesskapen hadde ansvaret for 'arkivarbeidet' og som skulle ha visst betre. Som formann i styret for Norsk Folkemuseum frå 1926 til 1940 skulle Worm-Müller her ha tilstrekkeleg bakgrunn for eigne meiningar.

Heller ikkje denne teksten hevdar at levestetet langs kysten representerer ei anna kulturform. Worm Müller (1951 s. 484) held fram at Noreg *som heilskap* i hovudsak er ein sjøretta nasjon, og ytrar seg berre om det skeive kulturhistoriske dokumentasjonsarbeidet som i så liten grad reflekterer dette. Han utfordrar difor

ikkje den sentrale representasjonen, der einskap mellom folk, kultur og territorium har hegemoni, men vil justere saksinnramminga av denne einskapen i meir maritim lei.

Hans Nerhus var mellom dei tidlege lokalhistorikarane utan akademisk utdanning som vart motivert til å gje sitt bidrag ut frå at han ikkje kunne kjenne att sitt eige i den rådande representasjonen av norsk kulturhistorie. I innleiinga til boka si frå 1955 om skipsbygging og jaktetart i Sunnhordland framfører han ein liknande kritikk av den kulturhistoriske forskinga:

Det torer vera tolleg typisk at akademikarar frå dei seinaste åri som freista seg på skipsbyggjareme for hovudfagsoppgåva si til embetseksamen, dei gav opp. Ein av dei valde i staden eit geologisk emne frå Australia (Nerhus, 1955 s. 9).

I innleiinga til boka si siterer Nerhus utsegna frå Worm-Müller om at Noreg er ein sjøretta nasjon, men at dette ikkje er synleg i den kulturhistorisk dokumentasjonen. Men medan Worm-Müller rettar ein skarp, men sakleg kritikk mot kultur- og historievitskapen sin forskings- og dokumentasjonspraksis, er Nerhus meir bitande og rettar sin kritikk mot sjølve mentaliteten til akademikarane. Kritikken mot det lærde standet har lange tradisjonar i Noreg, der den boklege lærdomen gjennom ordtak og forteljingar ofte vert framstilt som det motsette av «sunt bondevit» – og dermed som noko unorsk: «Det var ikkje noko hovud på han», sa bonden om son sin, «så eg sette han i prestelære».<sup>20</sup> Liknande motiv finn vi også i diktinga, som til dømes i «Eg vil heim» av Jacob Sande frå 1961:

Eg er trøytt, eg er lei av landet,  
eg er lei både folk og land.  
Eg vil bort frå det lærde standet,  
heim til bønder av bondestand.  
(Sande, 1961 s. 9)

Også hjå Sande representerer «bønder av bondestand» den ukompliserte og direkte haldninga til tilværet som akademikaren gjennom si teoritunge tilnærming har fjerna seg i frå. Ein liknande skepsis mot det lærde standet finn vi seinare att som ein sentral representasjon i kystkulturdiskursen, der den akademiske tradisjonen vert tillagt mykje av skulda for det skeive tilhøvet mellom kyst og innland i den nasjonale representasjonen.

Medan Worm-Müller deltek i den akademiske delen av diskursen, så er Nerhus ein sjølverklært frifant og amatør på utsida av akademien.

Men denne minneboki må ikkje takast for meir enn det ho er – eit stykke skipsbyggingssoge som er fortalt så sterkt subjektivt som det heile er samla og sett. Og er ikkje alt sett rett, får det tena forfattaren til orsaking at kjærleik gjer blind (Nerhus, 1955 s. 10).

<sup>20</sup> Folkeleg herme/utsegn, ofte referert av professor Brynjulf Alver under forelesingar på 1980-talet.

Nerhus identifiserer seg klårt sterkare med sitt emne og miljø enn med akademien. Han har ein insider-posisjon i høve til emnet og ein outsider-posisjon i høve til akademien og skriv utan omsyn til reglane for kva som kan seiast og gjerast innan den akademiske diskursen. Tilnærminga vert presentert som ei innleving i historia til dei omtalte bygdelaga, der forfattaren er særleg kvalifisert gjennom sin kjennskap og kjærleik til studieobjektet. Dette er det motsette av kravet til akademisk arbeid i samtida, der objektivitet og kritisk distanse var idealet. Gjennom å seie frå seg denne posisjonen til fordel for ein posisjon innanfor sin eigen empiri, gjer han det klårt at han identifiserer seg med den historia han fortel.

Somers (1994) argumenterer for at identitet kan forståast som konstituert av eit sett ulike forteljingar. Språket konstituerer røynda, og gjennom forteljingane vert kunnskap og forståing etablert og halde ved like. Identitet vert konstruert gjennom at ein plasserer seg, eller lar seg plassere, innanfor eit repertoar av slike forteljingar, som kan fungere styrande for handling. Forteljingar kan tilføre samanheng til det som hender med ein og kring ein, og erfaringar kan ta form av slike meningsproduserande forteljingar (Somers, 1994 s.614).

Nerhus gjer det klårt at han identifiserer seg med den saga han fortel, og kan lesast slik at han gjer sitt beste for å setje ord på den røynda han ser frå denne situeringa. Brøgger, Kloster og Worm-Müller ytrar seg frå sine posisjonar som akademikarar. For å ta vare på truverdet kan dei ikkje bryte med representasjonen av vitskapleg praksis, der den akademiske identiteten kravde at ein oppretta eit prinsipielt skilje mellom forskaren og emnet. For å ivareta truverdet, og dermed identiteten som forskarar, var det difor ikkje mogleg å ytre seg frå ein posisjon som ikkje er klårt skild frå emnet. Dei må fylgjeleg ytre seg på vegne av fagfelte sine ved å nytte seg av det språket som der er utvikla for å ivareta denne forståinga. På denne måten kan dei ytre seg kritisk om saksinnramminga for diskursen om norsk historie og kultur, samstundes som dei tek vare på den naudsynte forståinga til det som vert skildra. Likevel er her fleire fellestrekk. Heller ikkje Nerhus utfordrar tanken om ein felles norsk kultur, og er i skildringa av sitt lokale kosmos trygt innanfor representasjonen av den same einskapen mellom folk, kultur og territorium som vi finn på nasjonalt nivå. Historia han fortel bryt ikkje på noko punkt med hovudprinsippet om at norsk historie er ei felles historie for alle nordmenn, men han gjer på tilsvarande vis som Worm-Müller, Brøgger og Kloster merksam på at representasjonen treng ei justering av saksinnramminga som gjev det maritime ein både breiare og meir sentral plass i representasjonen.

Den tidlege diskursen som omhandlar kysten og sjøen sin plass i kulturhistoria er dominert av ein hovudposisjon som ser dette som eit neglisjert emne innan den felles nasjonale kulturen. Brøgger, Worm-Müller, Kloster, Færøyvik og Nerhus held på kvar sitt vis fram at innlandet er overfokusert i diskursen om norsk kultur og historie. For mykje av forskning og innsamling har vorte innlandet til del, og dette av di ein har tillagt denne delen av landet for høg verdi i høve til kysten og det maritime. Kritikken mot den dominerande saksinnramminga av norsk kulturhistorie kjem til uttrykk både gjennom publisering av undersøkingar om kystrelaterte emne, og gjennom programerklæringar i føreord og etterord. Denne profileringa mot innlandet produserer samstundes også potensielle grensemarkørar og tekstlege mon-

ument for ein meir sjølvstendig diskurs, og etablerer dermed ei mogleg plattform for identitetsbygging. Det ser ikkje ut til at desse forsøka på å justere kulturhistorias emnemessige saksinnramming vart utfordra gjennom motargument, men det reiste seg heller ikkje noka stor bølge av aktivitet for å rette opp tilhøvet. Fråværet av reell usemje i at framstillinga ikkje er dekkjande treng i seg sjølv ikkje føre til endringsretta aktivitet. Dei kulturhistoriske faga er også konstituerte av sine fagtradisjonar og empiriske felt, med sentrale aktørar som har profilert seg på sine spesiallemne.

Diskursens 'arkiv' er gjennom sin funksjon nær knytt til den rådande saksinnramminga. Dei tekstlege og materielle representasjonane som diskursen om norsk kultur og historie har skapt vil fungere stabiliserande på diskursens saksinnramming, gjennom til dømes pensum i aktuelle fag, stillingsinstruksar ved musea, vitenskaplege karrierar og etablerte hierarki. Dette representerer ei form for passiv motstand mot endring av saksinnramminga. Sjølv om ingen fremja konkrete motargument, så vart likevel det meste som før, inntil saksinnramminga med tida vart tilstrekkeleg justert gjennom akkumulasjon av nye tekstar som endra 'arkivet' si vektning av kyst og innland.

Fleire tilhøve tyder på at vi no er nær ei slik endring. Utsegner om den miskjende kystkulturen og det maritime sin sentrale, men underkommuniserte plass i norsk historie og identitet har lenge kunne framsetjast utan å møte motargument. Innleiingane til dei seks bøkene i *Den norske sjøfarts historie* (Bugge, 1923) og tobandsverket om *Vår gamle kystkultur* (Molaug, 1985a) var begge forma som eit forsvar av å gje det maritime ein meir rettmessig plass i framstillinga av norsk historie. I innleiinga til det store fembandsverket *Norges fiskeri- og kysthistorie* (Kolle, 2014) møter vi ein heilt annan tone enn i tidlegare verk om dette emnet, som argumenterer for å gje kysten ein plass jamsides bondekulturen (sjå til dømes Molaug, 1985a s. 9). Skildringa av kysten som sentral, ja beint fram som hovudscena i norsk historie, vert her framført som noko heilt sjølvstøtt. Den tradisjonelle bondekulturen kan ikkje ein gong anast mellom linene som utgangspunkt for forsvar eller polemikk. Kolle kjem eksplisitt med ei rad grensemarkørar som skil Noreg frå andre europeiske land, alle med utgangspunkt i tilhøva langs kysten. Her vert innlandet i forbifarten avskrive som ein litt uklårt og tynt folkesett del av landet (Kolle, 2014 s.17), eit område som for det meste er ueigna som bustad for folk (Kolle, 2014 s.18) – og dermed implisitt som ein økonomisk og folkemessig perifer del av landet. Her er det ikkje lenger snakk om å inkludere kysten «i et heilskapsbilde av vår nasjonale kultur» (Molaug, 1985a s.9), men om å overta hovudrolla i forteljinga om Norsk identitet og historie.

Året før utgjevinga av *Norges fiskeri- og kysthistorie* valde Noregs Bank kysten som tema for nye pengesetlar (Figur 5) med den grunnleggjande at Noregs kyst er Europas lengste og at han alltid har vore sentral for økonomi og samfunnsliv (Noregs Bank, 2013). Året etter bokutgjevinga slo Jonas Gahr Støre fast – utan å argumentere for synspunktet – at «havet er fortellingen om Norge»<sup>21</sup>. Det fullstendige fråværet av argumentering eller underdog-situering i desse tekstane og utsegnene peikar mot at diskursens arkiv er endra og at denne nye posisjonen no kan vere nær ved å oppnå hegemoni på fleire felt.

<sup>21</sup> Jonas Gahr Støre, leiar av Arbeiderpartiet, i radiokanalen NRK-alltid nyheter 10.11.2015 kl. 17:40.



Figur 5. Norske pengesetlar introduserte i 2013. Kjelde: <https://www.webforumet.no/finans/nye-norske-pengesedler/>

#### Kystkulturen; frivillig innsats og identitet

Når emnet kystkultur vert omtala, opnar som regel framstillinga med ein påstand om at bonde- eller innlandskulturen gjennom tidene har fått meir enn sin del av merksemda, til skade for kystkulturen.

Kystkulturen har lenge vore lite påakta. Kulturhistorikarane søkte før i tida mest i innlandet der tradisjonane var sterkare. Folk langs kysten møtte stadig nye kulturdrag som blanda seg med den heimlege tradisjonen. Denne blandinga var ikkje så lokkande for museumsfolk og forskarar. Det dei var mest opptekne av, var å knyte band frå vår tid til sagatida. Svært mykje av tradisjonsstoffet om kystkulturen gjekk difor tapt (Molaug, 1979).

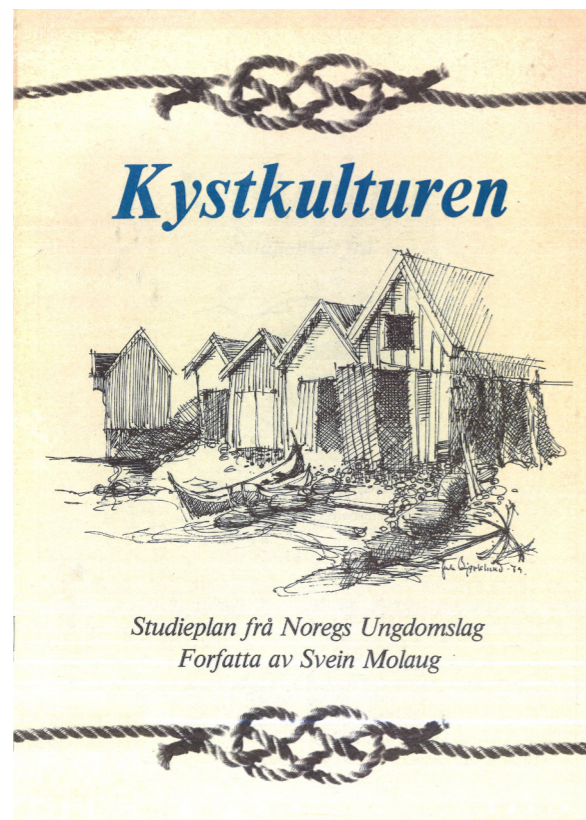
Utsegna er som eit ekko av Worm-Müller sitt utbrot i etterordet til band II del 3 av *Den Norske sjøfarts historie* frå 1951, og denne framstillinga vert ein sentral del av røyndomsoppfatninga i diskursen om kystkulturen. Utsegna syner korleis kystkultur vert konstituert i opposisjon til bondekultur. Men den bondekulturen som kystkulturen vert konstituert i forhold til, er ikkje den same bondekulturen som eksisterte før kystkulturen – då denne jo også omfatta livet langs kysten – men ein ny bondekultur som er reinsa for dei element som kystkulturen kom til å bestå av. Denne nye kystkulturen skulle så få sine materielle manifestasjonar etter ein velkjend modell.

Min drøm er at hvert distrikt, hver sjøbygd, her i landet får sitt eget kystkultursenter og sitt eget fartøy; typisk for det landskap og de mennesker som bor der, sier Svein Molaug (Molaug, 1985b s. 10,13).

Draumen om at kvart distrikt på kysten skulle få sitt eige kystkultursenter liknar ei omplanting av den tradisjonelle bygdetuntanken til ei maritim setting, men desse nye bygdetuna er like frie frå fjøs og løe som dei gamle var frå sjøhus. Som fagleg rettleiar, inspirator og dørøpnar må Molaug ha hatt ei sentral rolle i fartøyvernet

sin tidlege fase, då avstanden mellom verdisynet hjå dei frivillige og det offentlege apparatet var størst. Bård Kolltveit gjev Molaug æra for omgrepet kystkultur sitt noverande folkelege innhald (Kolltveit, 2009). Omgrepa «noverande» og «folkelege» kan i denne samanhengen vere nøkkelogrep som syner til at omgrepet kystkultur vart henta ut frå sitt tilvære som problematisk analytisk omgrep og gjeve ei ny funksjon som samlingsmerke for ei folkeleg lekmannsrørsle som vaks fram på utsida av dei akademiske institusjonane. Tidlegare erfaringar kan ha gjort Molaug merksam på at musea sine mål og middel utgjorde ei problematisk ramme for vern av større fartøy. Han kan difor ha sett entusiasmen hjå dei frivillige som ein ressurs som kunne mobiliserast for eit maritimt kulturvern av ein type det ikkje var rom for innanfor dei praktiske og økonomiske rammene sjøfartsmuseet hadde.

I siste del av 1970-talet starta Noregs Ungdomslag arbeidet med ein studieplan om kystkultur. Studieplanen vart lansert under landsstemnet i 1979, der Svein Molaug frå Norsk Sjøfartsmuseum fekk fyre av startskotet for «aksjon kystkultur». Molaug hadde også forfatta studieplanen og stilte opp som foredragshaldar på informasjonsmøte i fylkeslaga utetter hausten same år (Noregs Ungdomslag, 1980 s. 21–22). Molaug kan ha opplevd Noregs Ungdomslag som ein landsdekkande organisasjon som kunne engasjerast til å vidareføre arbeidet med innsamling av minnestoff frå kysten.



**Figur 6.** Noregs Ungdomslag sitt studiehefte om kystkultur, forfatta av Svein Molaug (Molaug, 1979). Forside scanna frå eksemplar i Riksantikvarens bibliotek.

1970-talet vart innleia med striden om EF-medlemskap<sup>22</sup> og vart prega av ein ny type politiske kampar og grasrotrørsler som også slo inn i kulturminnevernet i form av nye argument og deltakarar. Den politiske kampen aktiverte spørsmålet om kven vi er, kva som skil eller sameinar oss og vårt tilhøve til andre europeiske statar. Nasjonal identitet og fellesskapen sine interesser vart del av det offentlege ordskiftet, noko som kan ha medverka til at hegemoniske representasjonar vart opna for ny debatt. Slike politiske kampar kan produsere bilete som seinare vert ståande. EF-striden ser ut til å ha vore viktig for etableringa av fiskeskøyta som politisk symbol. Sjølv kan eg hugse korleis husveggar og lykestolpar vart fylte av plakatar med «Stem NEI», og der mange av dei hadde eit stort bilete av fiskeflåten på veg til feltet (Figur 7). Båtane på bileta var fiskeskøyter av tre, av den typen som hadde sett om lag likeins ut sidan mellomkrigstida. Folkebevegelsen mot EF drog med ei slik skøyte langs kysten med «Stem Nei» på eit banner spent opp mellom mastene (Christensen, 2014c s. 48) (Figur 8 s. 110). Denne fiskeskøyta må ha vore opplevd som eit kraftfullt teikn, då også ja-sida såg seg nøydd til å skaffe seg ei slik skøyte. I alle kystkommunar prega av maritime næringar vart nei-fleirtalet massivt, frå 60 % og oppover (Christensen, 2014c s. 50). Fokuset på fiskeripolitikk og kystnæringar under EF-kampen, og dei bileta som då vart skapte, kan ha vore med på å danne grunnlaget for den kystkulturelle rørsle som organiserte seg på tampen av dette tiåret.



**Figur 7.** Plakat frå EF-striden i 1972, i høgdeformat som hovde til å festast på lykestolpar i distrikta. Eige foto av original plakaten.

<sup>22</sup> EF var ei forkorting av Den Europeiske Fellesmarknaden, i dag EU.



Figur 8. Nei til EF si fiskeskøyte (Bentzen, 2010). Foto Jarle Bruvik, bladet Aktuell.

Då eit formalisert samarbeid mellom Molaug og Ungdomslaget kom i stand i 1978 fanst det enno ikkje nokon landsdekkjande organisasjonar med kystkultur som arbeidsfelt. Omgrepet kystkultur vart same år teke i bruk i Norsk Sjøfartsmuseum si årsmelding, og dekte der rapportar frå museet sitt samarbeid med ungdomslaget, og arbeidet med å byggje opp eit sjøhusmiljø på museet sin eigedom som kunne huse frivillig aktivitet knytt til eldre fartøy. «Aksjon Kystkultur» vart fremja som eit av ungdomslaget sine satsingsområde, og lokallaga vart gjennom studieplanen oppmoda om å engasjere seg i innsamling av minnestoff og arbeid for sikring av mindre plasskrevjande materiale som fotografi, nemningsbruk og stadnamn. Aksjonen vart gjennomført som ein kombinasjon av studiekvelder med påfølgjande innsamling av lokalt minnestoff og fotografi. Det var tolv møte, der det siste var eit ope møte med utstilling av det innsamla materialet. Emna var fiske, sjøhus, båtar, matstell, leia og værmerke, folketru, høgtider, klesdrakt, handel og ferdsel samt handverk og arbeid. Deltakarane vart skulerte i innsamlings- og registreringsarbeid og sett til å førebu seg gjennom litteratur om desse emna (Molaug, 1979 s. 4).

I form og innhald liknar Ungdomslaget sin studieplan på tidlegare innsamlingar og dokumentasjon av folkeminne og tradisjonsstoff frå bondekulturen. Framgangsmåte og inndeling i kategoriar er om lag dei same. Det som skil denne frå tidlegare innsamlingar er i særleg tre tilhøve: Ei geografisk avgrensing til strok som vanta eller var sterkt underrepresentert i tidlegare innsamlingar, ei framheving av det maritime elementet i kvardagslivet og eit mest totalt fråvær av alt som relaterer seg til tradisjonelt jordbruk. Frå åra hjå Norsk Folkemuseum kjende Molaug til tidlegare

innsamlingar, og dersom han tok modell av desse ville det være nærliggjande å konsentrere innsatsen om det som vanta i tidlegare innsamlingar.

For deltakarane i studieplanen kunne kystkultur framstå som eit i hovudsak ferdig utvikla konsept. Deira oppgåva var gjennom innsamling å dokumentere denne kystkulturen og spreie kunnskapen gjennom møte og utstillingar. Dette elementet, med innsamling av bevis på ei kulturform basert på eit førehandsutforma ideologisk program, kjenner vi att frå nasjonsdanningsprosessen. Men elementet med å organisere dette arbeidet som ei folkerørsle var nytt innan kulturminnevernet. Truleg har det sine næraste historiske parallellar i lekmanrørsler som nettopp ungdomslagsrørsle og dei radikale politiske ungdomsrørslene i samtida. Ordbruk som «Aksjon kystkultur» kan peike i den leia. Nemninga indikerer også noko anna; at vi no går inn i folkerørslene si tid, og at engasjementet i dei ulike «motkulturane»<sup>23</sup> veks. Etter stabile tilhøve i etterkrigstida vart 1970-åra ei tid for oppbrot og endring på fleire felt, og framveksten av ei rekkje andre «-kulturar» som arbeidarkultur, kvinnekultur, barnekultur med meir (Rogan, 2013 s. 581).

Dei kulturelementa som Aksjon kystkultur skulle dokumentere var langt frå ukjende. Det nye var at desse no vart innskrivne i ei ny ramme: kystkulturen. Eit døme på dette finst i årboka til Hordamuseet (tidlegare Hordaland Landbruksmuseum) og Nord- og Midthordland Sogelag for 1985.

#### Kystkulturen i Nordhordland

Etter oppmoding frå Hordaland Ungdomslag, ved Arne Villanger, har medlemmer i Manger/Sæbø pensjonistlag skrive dette som her kjem på prent om kystkulturen (Mangerøy, Sæbø, Sjøstrand et al, 1985 s. 89).

Dette er også første gong omgrepet kystkultur er nytta i dette sogelaget sine skrifter, noko som kan indikere at årboka sine forfattarar og lesarar fram til no hadde klart seg godt utan ei slik forståingsramme for tradisjonskulturen i regionen. Understrekinga av at oppmodinga om å ta inn dette emnet kjem utanfrå kan underbyggje dette. Initiativet kjem frå ungdomslaget sin kystkulturaksjon, og det går fire år før omgrepet på ny vert nytta i årsskriftet, også denne gongen som resultat av ungdomslaget sin aksjon (Færøy, 1989 s. 14). Det påfallande med desse artiklane er at omgrepet kystkultur berre finst i overskriftene – som representerer ungdomslaget si innramming av stoffet – og at det aldri vert nytta av dei sju som har skrive sjølve minnestoffet.

Emna for minnestoffet i artiklane er dei same som i studieplanen Svein Molaug utarbeidde for Noregs Ungdomslag. Det konkrete minnestoffet er ting dei sjølv har opplevd eller høyrte tale om då dei var unge. Men omgrepet kystkultur fanst ikkje som del av sjølvforståinga den gongen dei deltok i det arbeidet dei skildrar, og er ikkje ein del av ordforrådet og omgrepsapparatet knytt til desse opplevingane. Som

<sup>23</sup> Utvikling av såkalla motkulturelle organisasjonar var ein viktig del av framveksten av det norske sivilsamfunnet på 1800-talet. Motkulturar vert sett som eit brot med sentralkulturen, i ein stat utan adel som frå 1814 til 1884 vart styrt av embetsmenn. Motkulturane markerer folkeleg motstand mot kulturen i statsforvaltninga gjennom saker som avhaldsrørsle, pietisme og målstrid, og slike organisasjonar pregar framleis det norske organisasjonslivet (Rokkan, 1989 s. 68ff).



nemningar på seg og sine nytta dei ord som «folket på våre kantar», «fiskarar her på kysten», «her på Sæbø», (Mangerøy et al, 1985). I forteljingane opptre det ikkje nokon konstituerande 'andre' som kan tyde på at dette stoffet inngår i ei form for kollektiv identitet hjå forteljarane. Dei skildrar på ein likefram måte korleis det for ein mannsalder sidan var «her hjå oss på våre kantar». Dette er kvardagslege ontologiske forteljingar (Somers, 1994 s. 618), og mange andre har opplevd dei same eller liknande ting. Men gjennom å ha vore opplevde vert hendingane likevel unike og personlege. Erfaringar og kunnskap vert formidla som personlege forteljingar og dermed som del av den eigne identiteten. Slike forteljingar samla ungdomslaget inn for, bokstavleg tala, å skrive desse inn i ei ny offentleg forteljing (Somers, 1994 s. 619) om kystkulturen gjennom å presentere dei under overskrifta Kystkulturen i Nordhordland.

Hausten 1982 gjennomførte Hordaland Ungdomslag ein turné kring om i Hordaland med seglskutene «Anna Rosa» og «Fiskestrilen» for å skape merksemd kring studieplanen og kystkulturen. Her deltok mellom andre Johannes Kleppevik, kjend som «kystens trubadur» og initiativtakar til det årvisse kulturarrangementet Torgdagen i Bergen. Her vart folk på strilelandet<sup>24</sup> oppmoda om å hente fram gamle båtar frå nausta, kle seg opp i tradisjonelle kvardags- og arbeidsklede og dra til torget i Bergen, slik som i eldre tid. Torgdagen hadde skapt ein arena for framvising av gamle bruksbåtar og kulturelement og vore med på å gje kystkulturen eit materielt og visuelt innhald hjå ålmenta. Interesse som ungdomslaget sin turné skapte her kan nok dels skuldast at Torgdagen alt hadde sett scena, og arrangementet resulterte i fleire lokale initiativ for å taka vare på eldre båtar og gjenstandar frå kystområda, ei interesse som etterkvart fann vegen inn den nye landsomfattande organisasjonen; Forbundet KYSTEN.

KYSTEN vart skipa på eit møte på Norsk sjøfartsmuseum hausten 1979 med bevaring og bruk av eldre fartøy og kystmiljø som føremål. Formelt var Forbundet KYSTEN ei samanslåing av Båtlaget for bevaring av tradisjonelle norske båttypar, etablert i 1975, og Forening for bevaring av eldre seilfartøyer, etablert i 1976 (Berge, 2004 s. 39–44). At møtet om samanslåing vart halde hjå Norsk Sjøfartsmuseum der Svein Molaug var direktør, var nok ikkje tilfeldig. Dei to organisasjonane som gjekk saman hadde kvar for seg ganske klårt formulerte føremål; vern av mindre, tradisjonelle opne trebåtar og vern av større seglfartøy. Etter samanslåinga vart arbeidsmålet langt meir omfattande enn båt og båtbruk. No var det tradisjonskulturen langs heile kysten i vid forstand som skulle bergast.

Forbundets formål er i samarbeid med norske sjøfartsmuseer og andre interesserte, ut fra videste mulige hensyn til den kulturhistoriske verdi og samanheng, å fremme bevaringen av:

- eldre fartøyer og fartøytyper og verdifullt kystmiljø,
- tradisjonelt sjømannsskap, håndverk, vedlikehold og sikkerhet,
- de menneskelige og kulturelle tradisjoner fra fartøyer og kystmiljø.

<sup>24</sup> Landdistrikta kring Bergen by, der bergensarane kalla innbyggjarane for «strilar».

Forbundet kan iverksette alle tiltak som styrker mulighetene for å nå disse mål (Forbundet KYSTEN, 1980 s. 30).

Det nye forbundet tok i bruk omgrepet kystkultur og peika på at «Kyst- og sjøkulturen er rik og omfattende» (Forbundet KYSTEN, 1980 s. 3). Det vart sett vide rammer for kva som kjem inn under organisasjonen sitt arbeidsfelt, men omgrepet kystkultur vart ikkje nærare definert. Ein møter omgrepet hovudsakleg i leiarartikkelen og som ei innpakking i form av overskrifter. Kva som meinast med kystkultur må ein difor slutte seg til gjennom å sjå kva som vert omtala og avbilda i tidsskriftet til forbundet.

Ei gjennomlesing av eit utval nummer av bladet KYSTEN frå 1980 til 2013 avdekkjer ein stabil emnekrins som i all hovudsak er samanfallande med dei tema vi fann i Noregs Ungdomslag sin studieplan frå 1979. Artikkane om desse emna er supplerte med rapportar frå lokallaga sitt arbeid med innsamling og restaurering av båtar, hus og utstyr, og om arbeidet for å betre dei politiske og økonomiske kårane for kystkulturen – som i denne samanhengen oftast er ei omskriving for lokallaga sine aktivitetar.

Ser vi bort frå bruken av omgrepet kystkultur om sjølve arbeidet med kystkulturen, så sit vi att med ei forståing av omgrepet som grovt sett er samanfallande med den delen av norsk rural folkekultur som ikkje sterkast vert assosiert med jordbruk og bondenæring. Geografiske og historiske tilhøve gjer at det vert ei stor, overlappende gråson, der dei siamesiske tvillingane bonde- og kystkultur aldri kan semjast om kvar den eine sluttar og den andre tek til.

Kvar grensa skal gå mellom kystkulturen og bondekulturen ser enno ikkje ut til å vere forhandla ferdig. Dette er hovudsakleg ein intern diskusjon innan kystkulturdiskursen. Det finst ikkje nokon konkurrerende bondekulturdiskurs eller liknande som har ein tilsvarende diskusjon på andre sida av ei slik grense. Spenningsfeltet som dette spørsmålet skapar inngår truleg som del av den kystkulturelle sjølvforståinga. Av same årsak som innhaldet i omgrepet kystkultur ikkje kjem til å bli klårt definert, vil det heller ikkje kome noko endeleg avklaring om dette.

Det kan sporast to ulike posisjonar når det gjeld synet på kvar skiljet må gå. Den eine posisjonen meiner at kystkulturen har sitt tyngdepunkt ytst ved kysten og bleikast av innover i fjordane. Grensa vert her trekt mellom område der sjøen utgjer eit viktig innslag i næringsgrunnlaget og dei områda der sjøen spelar ei meir underordna rolle. Bondekultur vert då ein restkategori som dekkjer dei områda som kystkulturen ikkje gjer krav på. Den andre posisjonen hevdar at Noreg som heilskap er så avhengig av kysten og havet, og den reine bondekulturen samla sett utgjer eit så marginalt fenomen, at heile landet må kunne definerast som ein kystnasjon. Denne posisjonen meiner også at dei kulturimpulsar som opp gjennom tidene har prega innlandet har vore formidla via kysten. Dette definerer innlandet som ein mottakar av impulsar frå kysten, og impliserer samstundes ein omsnunad på verdilegginga av tradisjon framfor innovasjon. Dette er eit syn som gjer tradisjon til gårdsdagens innovasjon og dermed fråkjenner han mykje av sin relative status.

Frå eit forsiktig utgangspunkt heilt sist på 1970-talet stig medlemstalet og talet på lokallag i Forbundet KYSTEN bratt (Berge, 2004). Ei liknande vekstkurve finn vi når det gjeld talet på verna skip og på medlemsfartøy i Norsk Foreining for Fartøyvern (Norsk Foreining for Fartøyvern, 1995). Dei offentlege tilskota til verna fartøy starta med ein beskjeden sum på nokre titals tusen i 1967. Summen låg lenge fast, men tidleg på 1980-talet startar dei offentlege tilskota til fartøyvern også å røre på seg for så å stige bratt oppover sist i tiåret (Riksantikvaren, 2010). Dette er den kvantitative indikasjonen på eit vellukka prosjekt. Den kvalitative finn vi gjennom dei mange samstemte utsegnene i lokal- og rikspressa når det er tale om kystkulturen.

Medan vi her til lands har vore ganske flinke til å ta vare på bonde- og innlandskulturen i form av stavkyrkjer, stabbur og lafta tømmerhus, har kystkultur og fartyvern inntil dei aller siste åra vore stemoderleg behandla i verne-samanheng (Stang, 2010 s. 2).

På leiarplass i avisa Firda kjem journalisten Stang her med ei utsegn som han må oppfatte som eit så sjølvklårt faktum at det ikkje er naudsynt å underbygge dette nærare. Det kan avisa trygt gjere, då denne skildringa av situasjonen no også er den norske staten sitt offisielle syn og kan lesast i stortingsmeldingar og handlingsplanar. Seksjonssjef Ragnar Sandbæk var Fiskeridirektoratet sitt medlem i ei gruppe av fire direktorat som skal «samarbeide for oppgradering av kystkulturen og kystens kulturminner».

I ein kommentarartikkel i Morgenbladet 24. juni 2016 skriv Sandbæk om kystkulturen:

Riksantikvaren har for lengst grepet fatt i den underkommuniserte kystkulturen. Jørn Holme kunne ikke sitte stille og se på at store deler av den verneverdige kystkulturen var i ferd med å forsvinne. Det gjelder blant annet fiskevær, naust, havner, produksjonslokaler, sjøboder, fartøyer og – etter hvert – akvakulturanlegg (som et motstykke til fjøset). Og her får riksantikvaren god hjelp fra både Kulturrådet, Kystverket og Fiskeridirektoratet. Han sier at det haster med å ta grep. Holme er bekymret for at vår maritime kulturarv råtner opp. Norge er en kystnasjon, men monumentene fra vår storhetstid står tomme og forfaller. Vi må ta oss råd til å sikre noen unike kystmiljøer slik vi gjør med utvalgte kulturlandskaper. Norge har 5000 fredede bygninger, men du kan telle på to hender hvor mange fartøyer som har fått slik status.

[..]

Til slutt minnes jeg følgende replikk i baren på en nasjonal kystkulturkonferanse: «Hva er vel en sjark rodd i Lofoten mot et rose malt kråskap oppe i dalstråka innafor og kanskje et stykke bortafor?» Så hva fanden skal man gjøre for at det norske folk skal bli oppmerksomme på kystens betydning for både nasjonsbygging og eksportinntekter? Hva burde vi ha gjort? Rose malt både linestampen, fembøringen og sjarken hans Edvard? (Sandbæk, 2016).

I meir privat og lokal tapping kan utsegn frå denne posisjonen lyde slik:

Gamle båtmotorer samler han på, og øynene blir en anelse mørkere og smilet borte når han prater om hvor dårlig kystkulturen blir tatt vare på. – Når det er

snakk om kultur, så er det stabbur fra Østerdalen en stort sett hører om. Aldri om kystkulturen (Ribsskog, 2004).

Denne utsegna, som i form og innhald liknar tung kritikk av den offentlege posisjonen og praksisen på feltet, er i røynda heilt i samsvar med den hegemoniske representasjonen av situasjonen, ikkje berre innan kystkulturdiskursen, men også innan den større kulturminnediskursen. Framsetjing og repetisjon av denne typen kritikk er sentralt diskursivt arbeid som er med på å oppretthalde representasjonen og kystkulturens sjølvbilete som nasjonalkulturens «underdog». Worm-Müller sitt frustrerte utbrot frå 1951 (Worm-Müller, 1951 s. 484)<sup>25</sup> har i dag vunne hegemoni i den norske offentlegdomen som ei gyldig framstilling av situasjonen.

Kritikken mot saksinnramminga av norsk kultur, og konsekvensen dette har for innhaldet i den nasjonale identitetskonstruksjonen, vart artikulert i samband med etableringa av sjøfartsmusea tidleg på 1900-talet. Denne kritikken mobiliserte tilstrekkeleg til at dei to større sjøfartsmusea i Oslo og Bergen vart etablerte, men ikkje nok til at saksinnramminga for norsk kultur vart vesentleg endra. Sjøfartsmusea vart promoterte og leia av sjøfartsnæringa sine menn og hovudsakleg oppfatta som denne næringa sine museum – ikkje som komplementære til, eller på nivå med, folkemusea. Sjøfartsnæringa representerte sterke politiske og økonomiske interesser, men på same måte som andre næringar er dei samfunnssektorar og kan difor ikkje representere folkekulturen i noko distrikt eller landområde.

Til skilnad er ikkje omgrepet kystkultur knytt til ei næring eller ein sektor. Omgrepet assosierer til eit særskilt geografiske område og til kultur i meir brei og inkluderande forstand. I motsetnad til omgrep som maritim historie og sjøfartshistorie er kystkultur difor eit omgrep med potensial for ein breiare og geografisk basert identitetskonstruksjon. Omgrepet kan difor fungere som ei plattform for å ta opp kampen om saksinnramminga for norsk kultur og identitet.

Men kystkultur-diskursen si saksinnramming er uklår og grensene er ikkje lette å finne. Konkrete og ålment aksepterte grensemarkørar ser ut til berre å eksistere på eit generelt og overordna nivå, der den symbolske kampen mot bondekulturen sin dominans vert ført. Her spelar båtar og stabbur hovudrolla som døme på kva som er innanfor og utanfor. Desse framstår som sterke og varige grensemarkørar. Forbundet KYSTEN, den sentrale aktøren innan kystkulturen, har aldri ofra mykje tid og energi på å definere kystkulturens grenser eller innhald. Føremålet er bevaring og bruk av eldre fartøy og kystmiljø. I medlemsbladet har merksemda like frå starten vore retta mot å berge konkrete kulturminne, formidle konkret kunnskap og folkeminne og argumentere for større merksemd og ressursar til kystkulturen. I faldaren om aksjonen «Adopter et kystkulturminne» i 2012 møter ein den same vide tilnærminga til kva eit kystkulturminne kan vere:

Alle kystlagene inviteres til å adoptere et kulturminne fra sitt lokalmiljø. Kampanjen legger opp til en vid fortolkning av hva kulturminner er. Det vil

<sup>25</sup> Sjå kapittel 5.1.3. Kystkulturen, underkapittel Dokumentasjon og innsamling – det kystkulturelle arkivet.

si at kystlaget kan velge blant både kulturminner, kulturarv og tradisjoner. Det kan velges ut fysiske kulturminner eller kulturmiljø, som for eksempel en båt, en bygning, et brygge- eller bygningsmiljø. Det kan også være immateriell kulturarv, som kunnskapen om å bygge en tradisjonsbåt, seile en bestemt type båt, eller kunnskap om navigasjon og sjømannskap, håndverk og teknikker (Forbundet KYSTEN, 2012).

Sjølvs om teksten ikkje gjev mykje hjelp til dei som leitar etter ei avgrensing av kystkulturen, vert det klårt at sjølve den aktiviteten som dette løyser ut er ein heilt sentral del av poenget. «Lokal aktivitet – nasjonal identitet» står det på framsida av faldaren (Forbundet KYSTEN, 2012), og dette er ein sentral nøkkel til å forstå innhaldet i rørsla. Innhaldet i omgrepet kystkultur vert implisitt og kontinuerleg «definert» gjennom dei lokale kystlaga sin praksis. Kystkulturen vert på denne måten både fleksibel og situasjonell, og dermed eit fenomen som oppdaterer seg sjølv i tråd med medlemsmassen sin samla aktivitet.

Kulturfaga nærma seg tidlegare sitt emne med teoriar om kulturelement og funksjonar. No leitar kulturfaga etter strukturar og samanheng, medan interessa for element og funksjonar framleis er aktuell hjå verneinstitusjonar og museum. Det er ikkje slike tilnærmingar som kveikjer interessa hjå lekmannsrørsla. Her er det innleving og taktilitet i tett samkvem med det materielle som gjeld. Men denne taktiliteten er mindre i slekt med den andaktsfulle taktiliteten til konservatoren, og liknar meir på handverkaren sin nære og sjølvsagde omgang med reiskap generert gjennom år med aktiv bruk. Medan gjenstanden står sentralt i musea si tilnærming, er han innan kystkulturarbeidet meir eit middel til å oppnå noko anna. Dette andre kan skildrast som ei oppleving av innleving generert gjennom å tre inn i den historiske samanhengen på ein slik måte at ein sjølv gjennom samarbeidet med gjenstandane trer inn rolla som berar av ein historisk kontinuitet. Glaset i museumsmontera vernar gjenstandane, men framstår difor også som det symbolsk skiljet som hindrar andre enn musea sine spesialistar i å ha ein direkte dialog med gjenstandane.

Dette er ei heilt anna tilnærming til dei fysiske kulturminna enn den vi finn hjå verneinstitusjonane. Årsaka til at samarbeidet likevel ser ut til å fungere, kan vere at desse institusjonane i møte med politiske krav om integrering av kulturminna i formidling, verdiskaping og identitetsutvikling, har utvikla ei meir pragmatisk tilnærming til arbeidsfeltet. Eit gradert vern tillèt at einskilde kulturminne vert underlagt eit strengt verneregime som historisk kjeldemateriale, medan andre vert tilpassa eller sette i stand på rimelegare vis for å ivareta si rolle som visuelle element i lokalsamfunna.

Dei fleste av kulturminna som er sette i stand av frivillige kystkulturaktørar ville truleg ikkje blitt tekne vare på av andre. Musea tenderer til å velje ut eitt særleg verdfullt objekt som representant for dei mange og underkaste dette eit strengt verneregime, medan dei frivillige synest meir opptekne av mengde, mangfald og bruk som kjelde for oppleving og innleving.

Aktiviteten representerer difor eit tillegg til det institusjonaliserte kulturvernet i form av museum og offentlege instansar. Desse instansane inkluderer

det utvida vernearbeidet og utviklar argument for å innpasse dette saman med det institusjonaliserte arbeidet. Ved å innlemme lekmannsrørsla sine aktivitetar i den etablerte vernediskursen, får det institusjonaliserte vernearbeidet tilført breiare legitimitet og aksept, også for den «strengare» delen av kulturverndiskursen.

#### 5.1.4 Musea si definisjonsmakt

Innsamling og utstillingar hjå museum og andre verneinstitusjonar gjev desse institusjonane stor definisjonsmakt innan kulturminnevernet. Utveljing og framsyning av kulturminne er diskursivt arbeid som er med på å skape bilete vårt av kva som er verdfullt og viktig å taka vare på (Brattli & Brendalsmo, 2016). Dette kjem av at institusjonane gjennom sine aktivitetar sjølv er med på å skape det einaste ålment aksepterte referansegrunnlaget for kva som er verd å taka vare på; nemleg det som er teke vare på frå før og som utgjer praksisen sitt 'arkiv'. Framvekst og endring av slike 'arkiv' må forståast gjennom dei diskursane som har avleira seg i form av slike samlingar. Sjøfartsmusea i Oslo og Bergen er aktive i den tidlege diskursen om vern av fartøy i Noreg. Ein gjennomgang av musea sine hovudposisjonar og argument vil difor kunne bidra til å forstå utviklinga av den norske fartøyverndiskursen og gjennom dette bakgrunnen for aktørane sine posisjonar i dag. Gjennom utviklinga på museums- og kulturminnesektoren i løpet av 1900-talet kjem også det maritime si rolle i norsk identitetskonstruksjon til syne. Noreg var mellom dei aller første både når det gjeld bygningsvern og friluftsmuseum, men mellom dei siste når det gjeld maritime museum. Dette var eit kjent faktum også kring førre hundreårsskifte (Molaug, 1964 s. 20). Sjøfartsmuseet i Oslo gjorde også framlegg om å inkludere vikingskipfunna, som då var mellombels lagra i skur i universitetshagen, i eit felles museumsanlegg som skulle femne om heile den norske maritime tradisjonen. Frieriet vart avsløge av universitetet som ikkje såg det føremålstenleg å samarbeide over det faglege og institusjonelle skiljet mellom arkeologien og eit museum som i samtida vart oppfatta som eit næringssspesifikt museum (Molaug, 1964). Universitetet delte med andre ord ikkje sjøfartsmuseet sitt syn på vikingskipa si saksinnramming.

Foreningen til Norske Fortidsminnesmerkers Bevaring vart skipa i 1844 og starta alt i 1846 med oppkjøp og vern av mellomalderanlegg og særmerkte bygningar. Verdas første friluftsmuseum vart etablert i parken til Bygdøy kongsgard ved Christiania (Oslo) i 1881, med autentiske bygningar flytta frå Telemark og Gudbrandsdalen som skulle syne norsk byggeskikk frå mellomalderen til 1700-talet. Denne samlinga vart ein del av Norsk folkemuseum som frå 1894 heldt fram med å samle inn bygningar og gjenstandar frå det rurale Noreg, etter kvart også supplert med bykultur representert ved eldre hus frå Oslo. Norsk Folkemuseum vart tidleg eit føredøme for etableringa av liknande lokale og regionale folkemuseum og samlingar over heile landet.

Norsk Sjøfartsmuseum vart etablert i 1914 og overtok skipsmodellar og gjenstandar frå skipsfartsavdelinga ved Jubileumsutstillinga 1914. Konkrete tankar om eit sjøfartsmuseum fall saman med at overgangen frå segl til damp gjekk inn i sin siste fase, der alle kunne sjå at skutene frå «de hvite seils dager» (Isachsen, 1933) no raskt

forsvann frå hamnebiletet. Dette tilhøvet vert gjenteke i mest alle argument som vart framført for opprettinga av eit sjøfartsmuseum, like frå starten og til langt opp på 1930-talet (Molaug, 1964). Museet hadde frå starten av høge ambisjonar, men sleit tungt med å finansiere drifta og samle inn midlar til eit eige museumsbygg. Frå 1918 til 1960 var sjøfartsmuseet på legd i lokale hjå Norsk Folkemuseum. Museet sine folk gjennomførte ei rekkje studieturar til andre europeiske maritime museum, der dei både fekk sjå monumentale museumsbygg og at mange museum hadde teke vare på større fartøy frå både marine og handelsflåte. Norsk sjøfartsmuseum hadde som definert mål å skaffe seg eit representativt museumsbygg samt å sikre seg ei «minneskute» i form av eit større seglskip frå utanriksflåten (Molaug, 1964 s. 12). Dette siste er særleg interessant, då utviklinga av norsk fartøyvern her kunne ha teke ei noko anna retning dersom slike ambisjonar hadde vore realiserte. Norsk fartøyvern kunne ha blitt prega av fartøy opplagt i museumshamnar med ein vernepraksis utvikla innanfor musea sine diskursive rammer. Situasjonen i Noreg kunne då ha likna meir på den i andre europeiske land, der større maritime museum med eigne museumshamner har vore førande i vernearbeidet. Ei liknande utvikling i Noreg kunne ha gjeve eit meir statisk fartøyvern dominert av stasjonære museumsfartøy ved kai, på land eller i dokk. Dette kunne samstundes ha gjeve eit meir sentralisert fartøyvern, der viktige skip vart samla i sentrale museumshamner knytt til dei større maritime musea. Men denne typen fartøyvern i museal regi vart eit ganske marginalt fenomen i Noreg, og andre grupper med andre tilnærmingar kom her til å bli førande i fartøyverndiskursen.

Like frå 1920-talet prøvde Norsk Sjøfartsmuseum ei rekkje gonger å vinne tilslutning til å berge eit større seglskip frå utanriksfart, men den marginale økonomien museet måtte leve med gjorde at desse freistnadene stranda. Museet fekk difor basere formidlinga på modellar, bilete og gjenstandar (Molaug, 1964). Ein liknande bakgrunn har Bergen Sjøfartsmuseum, det andre større sjøfartsmuseet, som vart etablert i 1921 med utgangspunkt i gjenstandar frå i Bergensutstillingen i 1898 (Molaug, 1964 s. 18). Først i 1962 fekk dette museet sitt eige bygg etter å ha halde til i eit rom hjå Bergen Museum frå 1928. I løpet av mellomkrigstida engasjerte Norsk Sjøfartsmuseum seg i ei rekkje freistnader på å taka vare på fartøy, både i eigen og andre sin regi. I 1925 talte museet for vern av polarskipet «Fram» og antyda at også galeasen «Haabet» bygd i 1800 burde takast vare på. I 1929 vart det gjort framlegg om å taka vare på den store stålbarken «Pehr Ugland» frå 1891. Same år vart også stålbarken «Lingard» frå 1892 nemnt som ein aktuell kandidat for vern.

I 1932 engasjerte museet seg i debatten om fregatten «Kong Sverre» frå 1864 som Marinen no ville avhende etter mange år i opplag. Særleg var Gunnar Isachsen, museet sin direktør frå 1923 til 1939, ein ivrig talsmann for å inkludere ei «minneskute» i museet sitt arbeidsfelt. Samlivet med Norsk Folkemuseum på Bygdøy kan ha ført til at handsaminga av kulturvernarbeidet på sjø og land kjendest påtrengjande ulikt.

Det er nok, tenker jeg, å vise til våre friluftsmuseer, til den kulturhistoriske betydning av å samle verdifulle norske bygninger for fremtiden. Å bevare en verdifull norsk bygning fra sjøen – et skib – er av like stor interesse. [...] Men et skib fra de hvite seils dager – «minneskuten» - hvor er den? (Isachsen, 1933 s. 29)



*Figur 9. Stålbarken "Lingard" som museumsskip i Oslo i 1939. Foto: Anders Beer Wilse, via Oslo Museum (utsnitt).*

Av dei fem større fartøya som sjøfartsmuseet argumenterte for eller engasjerte seg i, vart berre «Fram» og «Lingard» realiserte, begge i regi av andre aktørar enn museet. Berginga av desse skipa vart organisert gjennom eigne frittstående frivillige organisasjonar med vern av skipa som einaste føremål. «Fram» vart satt på land og bygd inn i eit eige museumsbygg i 1935 og «Lingard» vart kjøpt av Interesseseselskapet Norges Minneskute Lingard, som restaurerte skipet som flytande museum ved kai i Oslo.

Diverre vart «Lingard» eit heller kortvarig verneprosjekt. Mangelen på offentlege tilskot skapte økonomiske problem som interesseseselskapet søkte å løyse gjennom å donere skipet til Norsk Sjøfartsmuseum, første gong i 1939, tre månader før direktør Isachsen døydde i desember same år. Konfrontert med ein realistisk moglegheit til ei «minneskute» reagerte ikkje museet slik ein kunne vente ut frå tidlegare utsegn om saka:

Da sjøfartsmuseet er i nød for driftsmidler, vil det være hasardiøst å overta fartøyet nå med de forpliktelser som dette allikevel må medføre (Molaug, 1964 s. 36).

I 1945 overtok museet likevel «Lingard», men selde fartøyet få veker seinare til opphogging då dei ikkje såg det som økonomisk overkomeleg å restaurere og vedlikehalde skipet, og fordi museet sitt fokus no var å finansiere eit nytt museumsbygg på Bygdøynes. Det er her verdt å merkje seg at «hasarden» ikkje gjeld omsynet til skipet, men til museet. Interesseselskapet Norges Minneskute Lingard vart etablert med vern og restaurering av dette fartøyet som einaste føremål, og var som institusjon difor underordna dette målet. Overføringa av fartøyet til sjøfartsmuseet medførte at dette vart snudd om. Fartøyet vart endra frå å vere eit sjølvstendig føremål til å bli reiskap for ein institusjon med eit føremål som er overordna fartøyet. Det var lett å rekne ut at det økonomiske grunnlaget for å ivareta både fartøyet og institusjonen var i knappaste laget. Då museet overtok «Lingard» i 1945 var det difor med den føresetnaden at museet skulle stå fritt til å selje skipet og behalde inntekta. På denne måten gjorde museet det heilt klart at fartøyet som vart ofra dersom det kom i konkurranse med museet sine meir primære behov.

Dette tilhøvet mellom mål og middel finn ein også att i den overordna museums politikken. I ei fråsegn frå Norske Museers Landsforbund, ført i pennen av kunsthistorikaren Einar Lexow i 1925, åtvare eit samrøystes landsstyre mot å løyve statlege fondsmidlar til bevaring av polarskipet «Fram» ved å syne til at det er i dårleg stand (Molaug, 1964 s.22). Heller ikkje hus til vikingskipa vil landsforbundet at staten løyver midlar til. Men landsforbundet rår til at sjøfartsmusea i Oslo og Bergen, dei einaste sjøfartsmusea dei meiner med ein viss rett kan kallast museum, vert til godesette med eit statleg tilskot. Kampen om dei alltid knappe midlane på feltet vil som regel føre til at vern av fartøy ikkje vinn fram dersom fartøya vert opplevd å konkurrere med institusjonen sine primære føremål. I diskursen om etablering og finansiering av sjøfartsmusea vart det ofte synt til den sentrale rolla norsk skipsfart hadde for landet sin økonomi (Molaug, 1964 s. 20). Men i omtale av innsamling og utstilling kjem det fram at omgrepet sjøfart hadde ei langt vidare tyding enn dette, og at innhaldet eit godt stykke på veg også dekkjer det ein i dag kan leggje i omgrepet kystkultur (Færøvik, 1929 s. 157–180). Sjøfartsmusea definerte emnefeltet sitt vidt og interesserte seg for alt som relaterte seg til nordmenn sitt virke langs kysten og på havet, frå utanriksflåten via tradisjonelle trebåtar til skipsfunn frå jern- og bronsealder (Molaug, 1964). Båtar var inkluderte, men i liten grad sjølve fisket som aktivitet eller næring. Fiskerinæringa hadde eigne musé, mellom anna Norges Fiskerimuseum, skipa i 1880. På same vis som hjå sjøfartsmusea var formidlinga hjå Norges Fiskerimuseum basert på modellar og gjenstandar frå landsutstillingar, og på tilsvarende vis levde dette museet på legd hjå Vestlandske Kunstindustrimuseum frå 1896 til 1991.

Politisk synte det seg svært tungt å skape forståing for eigne maritime musé. I den offentlege debatten nyttar tilhengjarane av eit sjøfartsmuseum tre hovudargument. Dei knyter feltet til nasjonal identitet gjennom å syne til at dei maritime tradisjonane går attende til vikingtida, dei syner til skipsfarten sin sentrale plass i den norske økonomien og dei appellerer til rettferdskjensla ved å syne til at dei mange tusen norske sjømenn også fortener den heider som eit museum representerer (Molaug, 1964 s. 20). Slike koplingar mellom vikingane i sagalitteraturen, sjøfolka i handelsflåten og vidare til pionerane i norske polarekspedisjonar var ikkje berre eit resul-

tat av museumsstrevet. Slike samanstillingar hadde alt tidlegare funne vegen inn i bokverk der nasjonen skildra og feira seg sjølv. I folkeutgåva av nasjonalverket «Norge 1814–1914», tredje bandet, har Anders Nicolai Kiær skrive om norsk sjøfart.

Fra slutten av det 8de aarhundrede og i de to følgende aarhundreder gjorde de dristige vikingetog de skandinaviske og deriblandt ikke mindst de norske sjømænd viden om bekjendt i de europæiske land [...] I det 19de aarhundredes sidste aar gav den norske vikingaand sig et smukt utslag ved de arktiske og antarktiske ekspeditioner ... (Kiær, 1914 s. 127 og 135).

Museumsforkjemparane kunne difor kring 1920 spele på eit register av allereie etablerte diskursive samanstillingar som gjorde sjøfolk og polarforskarar til moderne vikingar som gjev verdfulle økonomiske og vitskaplege bidrag til nasjonen. Men det var ikkje denne typen argument som låg til grunn for etableringa av Norsk Folkemuseum og dei mange lokale samlingane. Musea over den norske bondekulturen kom ikkje i stand fordi bøndene representerte eit verdfullt *bidrag* til nasjonen, men fordi dei *var* nasjonen. Gjennom ideen om norsk bondekultur som identisk med nasjonen sin kultur var desse musea nært knytte til bevisførselen for og legitimeringa av nasjonalt sjølvstende. I hundreåret mellom 1814 og 1914 vart bondekulturen etablert som ein sjølvstend representasjon av norsk kulturhistorie.

Lista over direktørar og styreleiarar hjå Norsk Folkemuseum kan gje ein indikasjon på kven som vart sett til å forvalte denne kulturhistoriske arven og tale på vegne av han. Like frå etableringa i 1894 og fram til 1990 har direktørane vore akademikarar med bakgrunn frå kunsthistorie, historie eller filologi.<sup>26</sup> Mellom styreleiarane finn vi liknande akademiske bakgrunnar, stundom også ein forretningsmann eller ingeniør. I leiinga for hovudmuseet over norsk bondekultur har det til i dag ikkje vore ein einaste bonde.<sup>27</sup> Til samanlikning inneheld lista over sentrale menn hjå Norsk Sjøfartsmuseum i løpet av 1900-talet ei lang rekkje skipsreiarar, sjøoffiserar samt ein og annan hamnefut, advokat eller generalkonsul.<sup>28</sup> Også staten sine representantar i museet sitt styre vart som regel henta frå sjøfartsnæringa.<sup>29</sup> Norsk Folkemuseum framstår følgjeleg som *nasjonen* sitt museum, og vart initiert og forvalta av kulturhistorikarar og borgarar utan openberr tilknytning til bondenæringa. Til samanlikning vart Norsk Sjøfartsmuseum initiert og forvalta av skipsfartsnæringa sine eigne folk, på vegne av ei verksemd og ei yrkesgruppe med karakteristikum som låg fjernt frå det bondekulturelle.

Sjøfartsmuseet utfordra ikkje den nasjonale diskursen gjennom å argumentere mot bondekulturen sitt kulturhistoriske hegemoni. I staden freista ein å utvide saksinnramminga for kulturminnevern og museumsarbeid til også å omfatte nasjonen si maritime historie. I ein søknad om statleg tilskot argumenterer Sjøfartsmuseet sin direktør Gunnar Isachsen i mai 1924 for at det no hastar med å sikre eit minne frå seglskipstida, men finn innleiingsvis grunn til å dele sin frustrasjon over det han

<sup>26</sup> Sjå kjeldeliste Vedlegg 11. Norsk Folkemuseum sine årbøker for dei ulike åra.

<sup>27</sup> Sjå kjeldeliste Vedlegg 11. Norsk Folkemuseum sine årbøker for dei ulike åra.

<sup>28</sup> Sjå kjeldeliste Vedlegg 12. Norsk Sjøfartsmuseum sine årsmeldingar for dei ulike åra.

<sup>29</sup> Sjå kjeldeliste Vedlegg 12. Norsk Sjøfartsmuseum sine årsmeldingar for dei ulike åra.

opplever som ein diskrepans mellom sjøfarten si betyding og den nedvurderinga som vert sjømennene til del.

Til trods for den store betydningen sjøfarten alltid har hat og alltid vil ha for vort land, blev de offentlige sjømannsskoler, de vi fik sidst. Naar man erindrer at vore farende sjøfolk indtil for kort tid siden ikke engang hadde opnaad at faa stemmeret i landet, er det ikke at undres over at det altid var med bitre og blandede følelser, den norske sjømand satte foten paa den hjemlige grund. [...] Sjøfarten staar nu ved et vendepunkt, de hvite seils dager er forbi. Norge har nu igjen bare nogen faa seilskiber af træ, jern eller staal, som alle vil bli opbrukket i den nærmeste fremtid. Norge er det sidste land – foruten Balkanstaterne – som har tænkt paa at illustrere tidligere tiders sjøfart i et sjøfartsmuseum. Da det er i den 12. time, er det paa høye tid at vi tar os alvorlig sammen for at rette paa dette sørgelige forhold (Isachsen sitert i Molaug, 1964:20).

Utsegna står ikkje åleine, men liknar på fleire andre samtidige freistnader på å endre saksinnramminga for norsk kultur og identitet i meir maritim lei. Parallelt med arbeidet for å etablere eit sjøfartsmuseum vart det sett av statlege midlar til eit stort anlagt bokverk om Norsk sjøfartshistorie (Bugge, 1923). I innleiinga til band 1 freista historikaren Alexander Bugge i 1923 å skrive det maritime inn som ein bokstavleg tala naturleg del av norsk identitet.

Naturen selv har gjort nordmændene til et sjøfarende folk. Den lange kyst med de mange gode havner; skjærgaarden som ligger som et gjærde utenfor landet og tar imot storm og uveir; rigdommen paa naturprodukter, som andre land har bruk for, og paa den anden side de mange varer som vi trænger fra utlandet – alt dette har like fra de ældste tider drevet nordændene ut paa sjøen paa seilas til fremmede land for at sælge og kjøpe. Nordmændene har til alle tider været et sjøfarende folk, og i gamle dage da nærsagt hver bonde langs kysten ogsaa var farmand, gjaldt dette endda mere end i vore dage. Likevel er det faa som kjender vor sjøfarts saga. [...] Hadde ikke vort land gjennen aarhundreder fostret modige og utholdende sjømend, da vilde ikke Fridtjof Nansen og Roald Amundsen ha kunnet utføre sin stordaad eller vore sjømænd ha gjort sin værdigfulde indsats i verdenskrigen. [...] Det er saaledes de norske fartøyer som først fór over havet til fremmede land, som har brakt vort land i regelmessig samkvem med landene paa andre siden av Nordsjøen. Vore sjømend er det som har gjort Norge til en del av Europa og brakt kristendom og europæisk kultur til vort land (Bugge, 1923 s. 8–9).

Alexander Bugge var ikkje nokon kven som helst. Han hadde vore professor i historie ved Universitetet i Oslo, var ein populær foredragshaldar og naut stor fagleg respekt i samtida. I innleiinga til sitt bidrag til sjøfartshistoria argumenterer han for sitt syn med kjende verkemiddel som alder, stordomstid, heltemot og pionerånd, og knyter det heile opp mot kvar bonde langs kysten (Bugge, 1923). Eit hovudproblem med dette framlegget til utviding av saksinnramminga for norsk kulturhistorie er at den norske bonden her vert ein agent for kulturutveksling og endring – og ikkje ein garantist for kulturell stabilitet. Dermed gjer Bugge seg til talsmann for ei heilt anna forteljing enn den etablerte forteljinga om norsk folkekultur. I den etablerte

forteljinga er bonden den som har vidareført folket sine eldgamle tradisjonar og som utgjer det symbolske grunnlaget for det nasjonale sjølvstendet. Difor er det ikkje berre saksinnramminga som må endrast for å finne plass til det maritime i forteljinga om norsk kulturhistorie. Også hovudrolla må skrivast om, noko som er ein langt meir omfattande prosess (Bugge, 1923).

Den etablerte forteljinga om norsk folkekultur har i hundreåret etter 1814 vunne hegemoni som den gyldige representasjonen, og ho ligg også som ein innleira føresetnad i ei rekkje andre forteljingar og politiske handlingar. Dette gjer også at den strukturelle motstanden frå 'arkivet' mot vesentlege endringar i dette tilhøvet vil vere stor. Både bokverket og sjøfartsmuseet lukkast likevel med å etablere forteljinga om det maritime og kystretta Noreg som ei separat forteljing. Dette syner at nye forteljingar kan eksistere på sida av den nasjonale forteljinga, men då som underordna eller kompletterande forteljingar om særlege grupper. Dei maritime næringane nådde ikkje denne gongen sitt mål om betre representasjon og innskriving i den nasjonale kulturhistoria, sjølv om desse i høg grad var del av den nasjonale økonomien. Identitet er noko anna enn politisk og økonomisk makt, han vert forhandla på andre måtar enn gjennom logiske argument og statistikk.

Margaret Somers ser det sosiale livet som konstituert av forteljingar. Slike forteljingar er det sosiale livet sin opplevde («ontologiske») tilstand, det sosiale livet sin måte å tre fram for oss på (Somers, 1994 s. 614). Ho syner korleis også identitet kan ta form av forteljingar som gjev mening og innhald til kulturelle og institusjonelle formasjonar på det intersubjektive nivået, som til dømes nasjonal identitet. Frå slike forteljingar hentar aktørane mening til liva sine, og desse dannar utgangspunkt for handling (Somers, 1994 s. 618). Somers skil mellom fire ulike nivå av forteljingar. Desse er *ontologiske forteljingar* som gjev mening til eige liv, *offentlege forteljingar* som gjev mening på gruppenivå, *metaforteljingar* i form av idear om til dømes framsteg eller opplysing og til sist *konseptuelle forteljingar* som er slike konsept om samanheng og forståing som medvite vert skapt av forskinga som instrument for forståing (Somers, 1994 s. 618–620).

Dei konkrete nasjonale identitetane høyrer til mellom forteljingar på gruppenivå, medan sjølve ideen om førekomsten av nasjonale identitetar kan plasserast mellom metaforteljingar. Medan folkemusea er knytte til forteljinga om norsk identitet, representerer sjøfartsmusea forteljinga om ei langt snevrare gruppe. Kring førre hundreårsskifte representerte sjøfartsmusea også heilt andre verdiar enn dei folkemusea formidla som del av norsk identitet. Folkemusea si forteljing var i tillegg nært knytt til metaforteljingar om eksistensen av nasjonale identitetar. Denne koplinga freista også dei nyetablerte sjøfartsmusea å få del i, men lukkast ikkje. Ei årsak til dette kan ha vore at ideen om nasjonale identitetar på denne tida ikkje opna for å forstå nasjonale identitetskonstruksjonar som heterogene og innehaldande grupper som representerte innbyrdes motstridande verdiar. Samfunnet hadde ei rekkje grupper som ikkje var inkluderte i forteljinga om den nasjonale identiteten, som industriarbeidarar, sjømenn, byborgarar og embetsmenn. Dette vart ikkje oppfatta som eit problem, då deira daglege interesser vart ivaretekne gjennom offentleg debatt og praktisk politikk, gjennom lovgjeving og reguleringar. Nasjonal identitet er ein symbolsk fellesskap som ein fritt kan slutte seg til uansett kva samfunnsgrupper ein høyrer til.

Den norske bondekulturen vart ikkje skapt av bønder, og det er heller ikkje bønder som initierte og forvaltar musea over denne kulturen. Skaparane og forvaltarane var i hovudsak den meir urbant orientert samfunnseliten som importerte og utvikla ideen om ein slik nasjonal fellesskap. Først då klasse- og gruppeperspektivet etter andre verdskrigen vann fram også innan den kulturhistorisk forskinga, kom ideen om nasjonale identitetar meir i bakgrunnen i forskinga. Forsking på del-, kjønns-, alders- og subkulturar utetter 1970-åra sidestilte implisitt dei ulike gruppene gjennom å hevde at dei alle måtte forståast på eigne premiss og ikkje målast mot ideal skapt av andre grupper. Innan museums- og kulturminnefeltet var hovudtendensen at dei største del- og subkulturane fekk sine eigne kulturminne og spesialmuseum, og i mindre vart grad inkluderte i dei etablerte folkemusea sine arbeidsfelt.

Sjøfartsmusea kan i mellomkrigstida ha blitt oppfatta som museum for ei snevrare gruppe, rett nok ei viktig gruppe i samtida, men ikkje ei gruppe som utgjorde ein sentral del av forteljinga om norsk kultur eller identitet. Dette kan synest underleg, då norsk mellomaldermakt i stor grad var basert på skip og sjøfart, og store delar av Snorre Sturlason sine kongesoger går føre seg om bord på skip. Norsk Sjøfartsmuseum freistar å spele på ei slik kopling gjennom å ha eit vikingskip i museet sin logo. I 1923 gjorde museet også framlegg om samarbeid og samlokalisering med vikingskipa, som då enno ikkje hadde fått eit permanent bygg (Molaug, 1964, s.16). Men mottakinga var heller lunken hjå universitetsmuseet som forvalta vikingskipa, og tanken vann ikkje fram. Desse skipa høyrde til den arkeologiske diskursen. Eit framlegg om å kople vikingskipa til den generelle sjøfartshistoria der andre fagfelt rådde grunnen, kan ha vore opplevd som ei utfordring av etablerte akademiske saksinnrammingar. Men då eige bygg for vikingskipa kunne realiserast fall all interessa for samlokalisering med sjøfartsmuseet bort. Ei slik samlokalisering ville truleg heller ikkje ha utgjort nokon forskjell når det gjeld det maritime sin plass i norsk identitet. Norsk historie og norsk identitet er ikkje heilt det same. Den norske identiteten som på 1800-talet vart basert på bondekulturen hadde få maritime referansar. Det er vanskeleg å tenkje at ei endring av dette kunne skje gjennom vikingskipa, då desse høyrer til ei anna forteljing enn den som på 1800-talet vart konstruert om den norske bondekulturen. Ei bru mellom det maritime og den identitetsberande representasjonen av norsk kulturhistorie kunne ha vore tenkjeleg via dei tradisjonelle bruksbåtane og det førindustrielle fjord- og kystfisket. Men dette ville ha føresett ei oppsplitting av biletet av den einskaplege bondekulturen i regionale variantar, noko eg ikkje kan sjå at ideen om nasjonal identitet på den tida ikkje var open for.

Norsk Folkemuseum, universitetsmusea og regionale museum av fokemuseums-typen hadde frå starten vore dominerte av fagfolk med kunst- og kulturhistorisk bakgrunn, medan sjøfartsmusea vart leia av folk med bakgrunn frå maritim verksemd. Dette endra seg i etterkrigstida, då historikarar og kulturhistorikarar etter kvart rådde grunnen også hjå sjøfartsmusea. Namnet Svein Molaug kjem opp i ei rekkje ulike samanhengar når det er tale om kystkultur eller fartøyvern.

Direktør Svein Molaug på sjøfartsmuseet var ein av svært få personar på museums- og kulturvernsektoren som på 1960- og 70-talet synt interesse for fartøyvern. Han vaks opp i ein lærarfamilie og hadde frå ung alder synt interesse for kulturhistorie. Under gymnastida deltok Molaug i arkeologiske utgravingar i regi av Stavanger

Museum, og han var konservator hjå Norsk Folkemuseum frå 1945 til han i 1956 vart direktør for Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo (Kolltveit, 2009).

Etter at Molaug vart tilsett som direktør, ser det ut til at sjøfartsmusea i Oslo og Bergen gjekk litt ulike vegar. Molaug tok initiativ til innsamling av intervju med eldre sjøfolk, oppmåling og innsamling av tradisjonelle trebåtar, og maritime arkeologiske utgravingar. Medan folkemusea var kulturhistorikarane sin arbeidsplass, hadde sjøfartsmusea vore leia av historikarar som la større vekt på skriftlege kjelder, som arkiv etter verft og reiarlag. Molaug kan difor ha blitt oppfatta som ein litt framand fugl i fagmiljøet på sjøfartsmuseet. Etterfølgjaren Bård Kolltveit skriv at Molaug sine vrakekspedisjonar på 1960- og 70-talet vart møtte med det han formulerer som «adskillig nedlatenhet» (Kolltveit, 2014 s. 21). I museet si jubileumsbok i samband med 50-årsjubileet i 1964 skriv Svein Molaug om museet sine tidlegare freistnader på å taka vare på eit representativt seglfartøy frå handelsflåten. Avslutninga på framstillinga av museet si søge ber preg av at Molaug ikkje er komfortabel med det museet har oppnådd innan vern av fartøy.

På grunn av pengemangel og derav følgende plassmangel vil det aldri bli bevart noen norsk seilskute som kan vise hvorledes våre sjøfolk hadde det i de hvite seils dager. Der eksisterer ingen slik skute lenger. [...] Isachsen spådde rett da han i 1924 skrev at man i fremtiden måtte dra til utlandet når man skulle studere den norske seilskutetid.

Snart er dampskipene også borte. Vi vil komme i et merkelig lys dersom vi også lar disse forsvinne uten å etterlate seg noe håndgripelig minne. [...] Det ville ta seg forunderlig ut dersom vi skal la fremtiden få det inntrykk av at vi bare finner det verd å bevare de hus våre bønder har bodd i (Molaug, 1964 s. 66).

Molaug engasjerte seg for å rette på dette. Norsk Veteranskibsklub, som vart etablert same år som Molaug skreiv museet si historie, fann hjå Sjøfartsmuseet ein viktig støttespelar i arbeidet med å sikre eit dampskip for ettertida. Då D/S «Ski-bladner» sokk under opplag i 1967 og stod i fare for å bli hogd opp, var museet ein pådrivar for å heve og restaurere skipet. Museet kausjonerte også for lånet på 10.000 kroner som Norsk Veteranskibsklub tok opp for å overta D/S «Børøysund» i 1968 (Kolltveit, 2014:19). Og endeleg: i 1972 var museet med på å overta og sikre den tremastra skonnerten «Svanen» for framtida gjennom ei eiga stifting direkte underlagt museet. «Svanen» var rett nok langt mindre enn «Lingard», men skipet markerte at sjøfartsmuseet endeleg hadde greidd å ta vare på ei minneskute.

Etter at det nye museumsbygget på Bygdøyens omsider stod ferdig, vart ein del av lokala i 1973 leigd ut til Universitetet i Oslo for å huse institutt for folkelivsgransking (etnologi) (Norsk Sjøfartsmuseum, 1974 s. 12). Denne sambuarskapen kan ha styrka museet sin kontakt med dei kulturhistoriske faga, og mellom dei etnologiske arbeida som vart produserte her finn vi ei rekkje med maritime emne. I sjøfartsmuseet si årsmelding for 1978 dukkar det opp ein ny bolk under museet sitt arbeid med overskrifta Kystkultur. Her vert det gjort greie for museet sitt arbeid med fartøy og kulturminne langs kysten, både i eigen regi og gjennom samarbeid med andre organisasjonar (Norsk Sjøfartsmuseum, 1979 s. 14). Norsk Sjøfartsmuseum sitt en-

gasjement i fartøyvernet skjedde gjennom å stø opp om sjølvstendige organisasjonar kring fartøya. Også vernet av skonnerten «Svanen» vart organisert som ei eiga stifting. Det er mogleg at Molaug hadde sett at beinvegs engasjement i regi av museet tidlegare ikkje hadde ført fram. Gjennom å la vern av fartøya vere hovudmålet i eigne organisasjonar, vart det lagt eit grunnlag for fartøyvernet som sjølvstendig diskurs. Fartøyvernet kunne også trekkje vekslar på den nye bølga av interesse for kystkultur, som også fann ein interessert støttespelar i Norsk Sjøfartsmuseum. Dermed var opprettinga av eigne verneorganisasjonar kring fartøya og framveksten av den kystkulturelle rørsle avgjerande for at fartøyvernet kunne etablerast som ein eigen diskurs med tyngdepunkt utanfor musea.

Også Bergens Sjøfartsmuseum fekk eit nært samband med «sitt» universitet, både i bokstavleg og overført tyding (Pettersen, 1971). Universitetet i Bergen stilte tomt til rådvelde for museet like ved universitetet sitt museumsbygg der sjøfartsmuseet hadde halde til i lånt lokale. Sjøfartsmuseets bygg stod ferdig i 1962 og hang fysisk saman med universitetet sitt museumsbygg. Medan Norsk Sjøfartsmuseum hadde plassert sitt museumsbygg i fjøra og rekrutterte kulturhistorikarar, var det meir tradisjonelle historikarar som rådde grunnen oppe på Nygårdshøgda i Bergen. Her dominerte forskinga med utgangspunkt i arkiva, og museet sin profil vart sterkare knytt til handelsflåten si historie. Bortsett frå eit kortvarig partseigarskap i den vesle jakta «Oline» har ikkje Bergen Sjøfartsmuseum engasjerte seg i fartøyvernet.

Dei to sjøfartsmusea sine ulike faglege vegval gav ulik vektlegging av gjenstanden som kjelde og følgjeleg også av verdien av å verne heile fartøy. Fag som arkeologi og etnologi er nærare knytte til kulturminnevernet og har tradisjonelt lagt stor vekt på det materielle i form av bygningar og gjenstandar som kjeldemateriale. Historiefaget er tradisjonelt tettare knytt til teksttolking og skriftleg kjeldemateriale. Dette kan vere ei av årsakene til dei ulike reaksjonane då dei første frivillige fartøyvernprosjekta på midten av 1960-talet tok kontakt med dei to sjøfartsmusea i von om å finne fagleg støtte og legitimering av prosjekta sine. Desse hendingane vert nærare analyserte i kapittel 5.1.5. som del av framveksten av det frivillige fartøyvernet.

### 5.1.5 Fartøyvernet

#### Sjøfartsmusea og det tidlege fartøyvernet

Dei første fartøya som vart tekne vare på som kulturminne i Noreg, var vikingskipa frå Tune, Gokstad og Oseberg som arkeologane grov fram mot slutten av 1800-talet. Med desse funna fekk diskursen om sagalitteraturen sine vikingskip endeleg ein materialitet. Ordsiftet kring vikingskipa gjev desse fartøya plass mellom dei fremste symbola i diskursen om norsk kultur og historie, på line med til dømes stavkyrkjene. Dei vert representantar for nasjonal stordomstid og overlegen norsk skipsbyggjarkunst. Vikingskipa vart handsama og utstilt som arkeologisk materiale, og berre det språklege forholdet at også desse tilhøyrar termen «fartøy» er felles med dei fartøya som inngår i fartøyvernet slik vi forstår det i dag.

Tekstar som set vikingskipa inn i noko som liknar regionale delkulturar, var fråverande i omlag 100 år. Først dei seinare åra har slike utsegner vore sette fram. Truleg var dette løyst ut av debatten kring flytting av skipa til eit nytt museumsbygg, og i Østlands-Posten gav fylkespolitikarar frå Telemark og Buskerud støtte til kravet om å få Osebergskipet attende til fylket der det vart funne (Ruud, 2006). Merksemda vart medverkande til danninga av ei stifting som fekk bygd ein kopi av Osebergskipet i Tønsberg i perioden 2010–2012.<sup>30</sup>

På 1920-talet vart det teke initiativ til vern av polarskipet «Fram», som hadde fått forfalle i opplag sidan 1914. Først i 1929 lykkast det ein frivillig komité å få finansiert restaureringa av det då sterkt forfalne skipet, men det skulle gå enno sju år før det noverande vernebygget stod ferdig og skipet vart sett på land og i hus. Vernebygget vart finansiert gjennom ein innsamlingsaksjon. Diskursen kring vernet av «Fram» er prega av argumentasjon knytt til innsatsen og heltemotet til Fridtjof Nansen og Roald Amundsen. Som oppdagarar og vitskapsmenn var dei med på å gje Noreg internasjonalt ry innan polarforskinga i tida kring lausrivinga frå Sveige. Det var difor ikkje primært som fartøy «Fram» vart teken vare på, men som monument over ein særleg heroisk periode i nasjonen si historie (Berkaak, 1992 s. 58). Dette kjem tydeleg fram i Anders Nicolai Kiær sitt kapittel om Norges sjøfart tredje bandet av bokverket *Norge 1814–1914*.

I det 19de aarhundredes sidste aar gav den norske vikingaand sig et smukt utslag ved de arktiske og antarktiske ekspeditioner, ved hvilke dr. NANSEN og kaptein SVERDRUP trængte længst frem mot Nordpolen og derefter C. BORCHERVINK længst frem mot Sydpolen, en for vor sjøfart glimrednde avslutning av aarhundredet. Men begyndelsen av det 20de aarhundredet staaer i saa maate ingenlunde tilbage, da vor verdensberømte landsmand ROALD AMUNDSEN i aarene 1903–1906 med «Gjøa» omseilte Amerikas nordkyst fra Baffinsbugten til Behringstrædet og videre frem, og nu sidst i 1910-1911 fra det sydligste punkt, som endnu har været naad av noget skib, har fuldført sin dristige og lykkelige opdagelsesekspedition til Sydpolen (Kiær, 1914 s. 135).

I arbeidet med vern av «Fram» representerer komiteen sitt arbeid og innsamlingsaksjonen ei form for frivillig innsats, men målsettinga for innsatsen var å taka vare på skipet som ein museumsgjenstand på land, der vern og formidling var organisert gjennom ein tradisjonell museumsinstitusjon, som eit museum med berre éin stor gjenstand i utstillinga.

Same år som «Fram» kom i hus vart den før nemnde barken «Lingard» kjøpt inn av den frivillige organisasjonen Norsk Seilskuteklubb i Oslo. I diskursen kring vern av «Lingard» møter vi argument knytte til den norske handelsflåte sin plass mellom dei fremste internasjonalt, og den store økonomiske betydninga handelsflåten hadde for landet. Kjeldene kring hendingane er sparsame, men «Lingard» ser ut til å representere den første kjende freistnaden på å taka vare på eit historisk fartøy i flytande stand i regi av ein frivillig organisasjon i Noreg. «Lingard» var ein stor tremasta bark

<sup>30</sup> Sjå <https://osebergvikingskip.no/>



på 214 fot, noko større enn skuleskipet «Christian Radich», og ville også i dag ha vore rekna som eit stort verneprosjekt.

Under andre verdskrigen vart «Lingard» teken i rekvisisjon og vedlikehaldet forsømt i fleire år. Etter krigen fann ikkje Norsk Seilskuteklubb å kunne finansiere ei istandsetjing basert på frivillig innsats og gåver. Klubben donerte difor «Lingard» til Norsk Sjøfartsmuseum. Med dette kom skipet inn i ein institusjon som hadde andre hovudforemål enn vern av fartøy. Frå å vere det sentrale målet for Seilskuteklubben vart skipet no vurdert opp mot dei måla museet hadde som institusjon. Dette var ei endring frå mål til middel. På denne tida hadde ikkje Norsk Sjøfartsmuseum eigen kai eller museumsanlegg, men var plassert hjå Norsk Folkemuseum midt inne på Bygdøy. Det kan relativt raskt ha blitt klårt at å vidareføre vernet av «Lingard» krevde store ressursar, noko som sette skipet i direkte konkurranse med finansieringa av tiltak museet såg som sine meir primære oppgåver og strategiar. Ei opphogging av skipet ville auke museet sitt gjenstandstilfang, og inntektene frå sal av skroget til opphogging kunne vere med å finansiere eit nytt museumsbygg. Ved å destruere «Lingard» ville museet følgjeleg bli betre i stand til å nå hovudmåla sine.



**Figur 10.** Fem av Norsk Veteranskibsklub sine medlemmar i 1966. Fremst frå venstre: Arne Lannerstedt og Tore Haugen, i midten Kai Torkildsen og bak frå venstre Carl Wilhelm Bordsenius og Ridar A. Berg (Lande, 1997 s. 88). Foto: Per Svensson.

Først mot midten av 1960-talet finn vi dei første vellukka fartøyverntiltaka baserte på frivillig innsats. Norsk Veteranskibsklub vart skipa i 1964. Ein sentral initiativtakar til denne foreininga var den då 23 år gamle Arne Lannerstedt. Lannerstedt hadde tidlegare opphalde seg i Stockholm, der han følgde nøye med på dei mange dampskipa som framleis var i drift der, og han engasjerte seg i ei foreining som arbeidde for å taka vare på eit lite dampskip i København. Med inspirasjon og erfaring derifrå freista han å få til noko tilsvarande i Oslo. Saman med ei handfull jamaldrande etablerte han Norsk Veteranskibsklub i Oslo med føremål om å skape interesse for den maritime kulturarven (Lande, 1997 s. 87–88) (Figur 10). Parallelt med dette arbeidde foreininga også for å berge eit av dei større dampdrivne lokalruteskipa som det på denne tida enno var nokre få att av (Lande,

1997 s. 88). Ein freistnad på å gjere det same i Bergen gjev høve til å samanlikne to tidlege og parallelle frivillige prosjekt som arbeidde for å taka vare på kvart sitt om lag jamstore dampdrivne passasjerskip som begge var bygde i 1908. Det eine lukkast, det andre ikkje, og ei jamføring kan gjere det mogleg å sjå kva faktorar som var avgjerande for å lukkast.

Ein artikkel i tidsskriftet Dampskipsposten nr. 1-2014 gjev eit innblikk i det som vart starten på både Norsk Veteranskibsklub og det frivillige fartøyvernet i Noreg. Etter å ha fått kjennskap til at den vesle dampbåten «Pelle» i Arendal var for sal, freista Arne Lannerstedt å mobilisere frivillige i Oslo til å sikre båten for vern.

Neste skritt ble å gjennomgå Sjøfartsmuseets gjestebok, der fant Arne en mann med samme interessereferanse. Pål Ulstein hadde ytterligere fire mann bak seg og også de hadde vurdert «Pelle», om enn ikke på samme antikvariske grunnlag, men for samme bruk som opprinnelig eier, altså lystbåt.

Man var nå blitt syv, men ingen med maritim praksis, nettopp derfor var det mot nok til å tenke seg oppgaven.

Den 23. februar 1964 var det samling rundt kjøkkenbordet til Arne og det ble nedsatt et arbeidsutvalg. Et samarbeidsutvalg: Man besluttet å kjøpe «Pelle» og det gjaldt å få litt prutning på kjøpesummen, forfatningen tatt i betraktning. På et litt senere tidspunkt ble kjøpet vedtatt og Arnes bestemor ytet da et lån på kr. 5 200 (Christensen, 2014a s. 9).

Dei unge fartøyvernarane hadde stor interesse for dampskip, men dei hadde ingen fagleg maritim bakgrunn. Dei deltok ikkje i den skipsfaglege diskursen, og delte difor heller ikkje den saksinnramminga som medførte at eit slikt tiltak vekte skepsis på dette fagfeltet. Med inspirasjon frå Stockholm og lån frå bestemor la dei sju ungdomane kring kjøkkenbordet til Arne grunnlaget for det som seinare vaks fram som ein eigen fartøyverndiskurs, ein diskurs der vern av eit operativt dampskip både var mogleg og naudsynt.

I 1969 overtok Norsk Veteranskibsklub i Oslo dampskipet «Børøysund», eit lokalruteskip frå Vesterålen (Figur 11 s. 131). Arbeidet med å overta skipet starta alt i 1965. Ein sentral støttespelar var direktør Svein Molaug på Norsk Sjøfartsmuseum som tok på seg rolla som rådgjevar for klubben (Lande, 1997 s. 87). Museet hadde sjølv ikkje ressursar til å overta «Børøysund», men kausjonerte for lånet som klubben måtte ta opp for å kjøpe skipet. Molaug var også ein av dei som greidde å få skipsreiar Fred Olsen til å ta på seg storparten av kostnaden med å hente skipet til Oslo (Lande, 1997 s. 89). Kvar gong veteranskibsklubben møtte veggen praktisk eller økonomisk, var Molaug der med råd og løysingar.

I Bergen vart D/S «Oster», det siste kolfyrte lokaldampskipet som enno var i drift, lagt opp etter siste rutetur nyårshelga 1963–64 (Figur 12 s. 131). Styret i Indre Nordhordland Dampbåtlag (INDL) hadde vedteke å selje skipet. Ei gruppe frivillige starta ein aksjon for å berge skipet som kulturminne. Dei oppretta ikkje nokon formell organisasjon, men opererte som ei gruppe einskildpersonar. I spissen for tiltaket stod folk med lang erfaring frå maritime yrke og administrasjon av reiarlag. Dette

var styreformann Magnus Eikanger og avdelingssjef Wilhelm Waage i INDL, det same selskapet som eigde «Oster». I tillegg var døveprest Ragnvald Hammer med. Hammer hadde skrive diktet om Gamle Dampen som Ivar Medaas sette melodi til.

På same vis som hjå Norsk Veteranskibsklub i Oslo var målet å taka vare på eit operativt skip til minne om dampskipsepoken og til glede for ålmenta. Målet med det frivillige initiativet var å samle inn pengar for å finansiere kjøp og reparasjon av skipet. Eigarskapen ville dei organisere gjennom å opprette eit eige reiarlag, der styret skulle peikast ut av institusjonar som INDL, turistkontoret, Gamle Bergen Museum og Bergen Sjøfartsmuseum (Bergens Tidende, 1964a). Truleg på grunn av manglande tilslutning frå desse institusjonane vart planane endra til å donere skipet til Bergen Sjøfartsmuseum (Bergens Tidende, 1964b). Tiltaket vart lagt merke til langs heile kysten og omtalt i ei rekkje aviser.

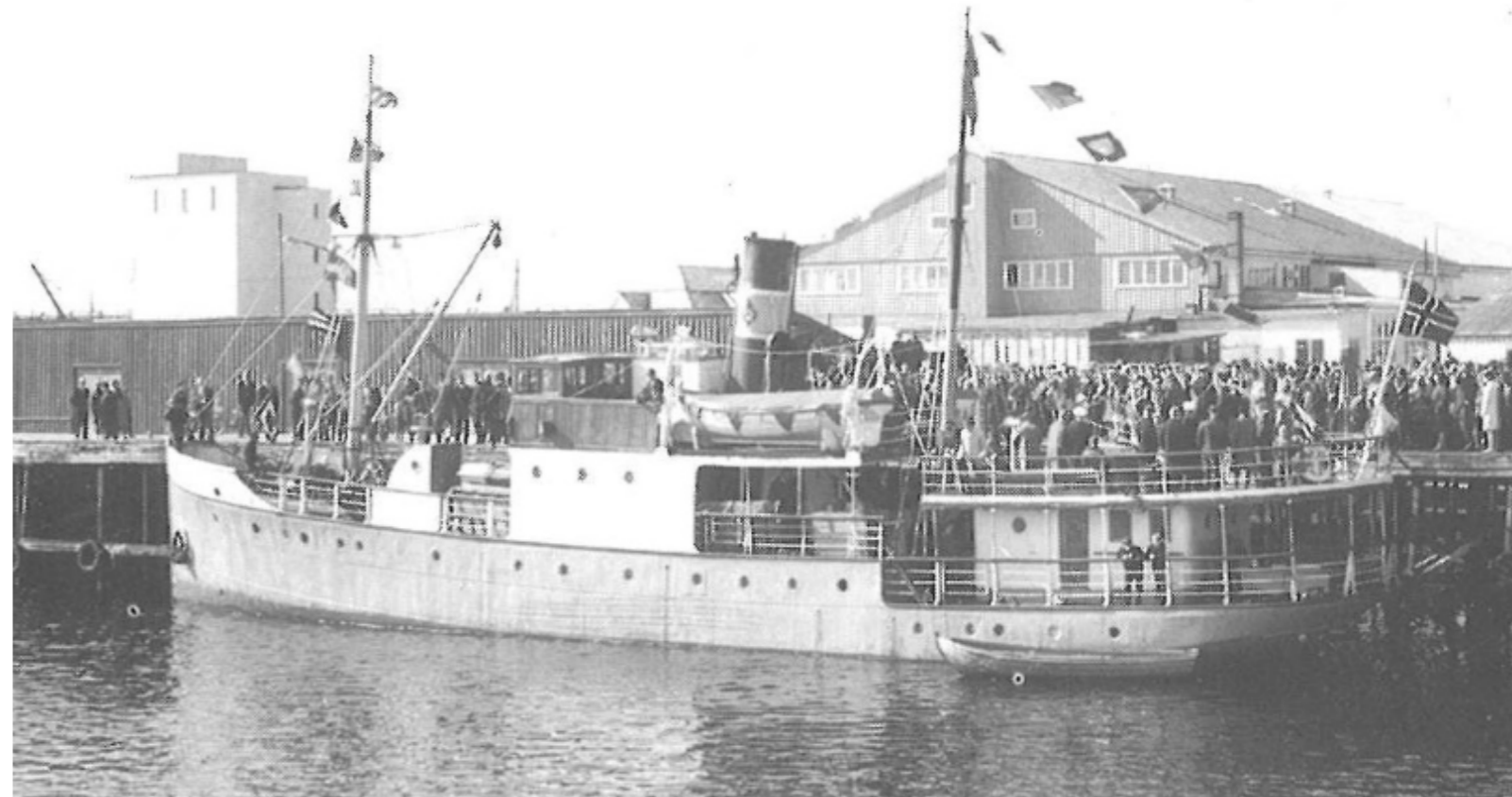
Bergens og kanskje landets siste kullfyrte passasjerbåt - D/S «Oster» - som tilhører Indre Nordhordland Dampbåtlag og som er bygd i 1908, skal på museum. Det var meningen å selge båten til opphogging, men så ble det reist en aksjon for å bevare den som et minne om tidligere tiders passasjertrafikk på fjordene i Bergens-området. Man har skaffet de nødvendige midler til innkjøp av båten, Bergen Sjøfartsmuseum er villige til å ta imot den, men det må sikres penger til framtidig vedlikehold, og det blir nå rettet en henstilling til almenheten om å gi bidrag slik at den gamle båten kan bli bevart for framtida (Sunnmørsposten, 1964).

Gjennom avisartiklar og lesarbrev ser det ut til at freistnaden på å taka vare på «Oster» jamt over vekte positiv interesse både i Bergen, i byen sitt omland og i andre fylke. Men artiklane refererer også ein tilbakehalden skepsis frå bankar og institusjonar som av initiativtakarane var tiltenkt sentrale roller med styring og finansiering av dette uvanlege tiltaket. Ein innsamlingsaksjon gjorde det mogleg å finansiere kjøp av skipet, men ikkje nok til reparasjon. Ut på hausten 1964, då det var knapt med tid att til å berge skipet, prenta Bergens Arbeiderblad eit intervju med direktør Lauritz Pettersen hjå Bergen Sjøfartsmuseum. Pettersen trekte her attende all støtte som museet tidlegare hadde gjeve til «Oster», og gjekk langt i å rå andre til å gjere det same.

– Vi vet ikke hva det vil koste å holde fartøyet flytende, sier han. Vi kan ikke ta sjansen på å binde museet til utgifter som kanskje vil komme til å sluke alle de midler som skal dekke museets øvrige arbeid. [...]

– Men De vil vel i alle fall støtte initiativtakerne i den appell de nå retter til almenheten om å skaffe midler til vedlikehold?

– Før det er skaffet en fullstendig oversikt over hva vedlikehold, vakthold og plassering vil koste, synes jeg ikke en gang at man kan gå igang med noen innsamling (Bergens Arbeiderblad, 1964).



**Figur 11.** D/S "Borøysund" i Melbu 4. mai 1969. Norsk Veteranskibsklub har teke over skipet, og det er klart for avgang til Oslo (Lande, 1997 s. 104). Foto: Arne Lannerstedt.



**Figur 12.** D/S "Oster" i opplag hjå Mjellem & Karlsen verft i Bergen våren 1964 (Odéen, 2006 s. 107). Foto: Hans Kristian Bukholm.

Etter dette gav initiativtakarane i Bergen opp, og «Oster» vart seld og bygd om til lastebåt. Initiativet i Bergen hadde ikkje som mål å etablere fartøyvern som eit separat felt. Dei freista først å integrere vern av fartøyet på museumssektoren, og deretter som eit særskild reiarlag på det skipsfaglege feltet som initiativtakarane som sjølv hadde erfaring frå. Freistnaden på å forankre verneinitiativet i etablerte institusjonar og strukturar førte ikkje fram, mellom anna fordi det gjennom å vere så ressurskrevjande vart opplevd som konkurrerende andsynes desse institusjonane sine primære verksemdar og økonomiske prioriteringar. Frå Bergen Sjøfartsmuseum vart dette særleg uttalt.

Ein kan også lese museet sitt utspel som ein freistnad på å posisjonere seg innan sin diskurs som ein ansvarleg institusjon, i motsetnad til dei uansvarlege entusiasmane. Ved gjennomlesing av dei mange positive avisoppslaga og reaksjonane som initiativet skapte, så er det vanskeleg å få auge på den direkte årsaka til at museet endra si posisjonering. Men det er sjølvsagt mogleg at nokre av museet sine sentrale støttespelarar hadde signalisert liten entusiasme for at museet involverte seg i eit økonomisk og fagleg risikabelt prosjekt. Konsekvensen av at museet både trekte seg ut og dømde prosjektet som uansvarleg, var at initiativet både mista den naudsynte faglege legitimeringa frå museumsdiskursen og dermed også vona om økonomisk støtte på dette grunnlaget. «Museene har sin anseelse å ta vare på. De kan ikke bare kaste seg ut i vågale tiltak som det å ta vare på en hel dampbåt», skriv Bård Kolltveit, direktør for Norsk Sjøfartsmuseum, 50 år seinare, som ei framleis dagsaktuell oppsummering av sjøfartsmusea si haldning til vern av fartøy (Kolltveit, 2014 s. 19). Avvisinga av tanken på å ta vare på eit dampskip kan sjåast som uttrykk for at ein ikkje vil engasjere seg i praksisar som bryt med saksinnramminga for den diskursen ein er posisjonert i, og dermed bli dømt som useriøse i sitt faglege referansemiljø.

Mykje av denne same faglege skepsisen møtte eg så seint som kring 1990, då eg intervjuar ein eldre skipsingeniør på Vestlandet om tidlegare tiders konstruksjons- og arbeidsteknikkar. Denne kunnskapen delte han både villig og med innleving. Men då det etter kvart gjekk opp for han at eg faktisk hadde tenkt å bruke denne kunnskapen i praksisen kring verna fartøy, vart han direkte opprørt. Eg opplevde det då slik at sjølve kunnskapen om eldre arbeidsprosessar (praksisar) kring fartøy var prov på lang fagleg erfaring, noko som gav høg status innan dette yrket. Men det ville ha den motsette verknaden å ta i bruk slik gamal kunnskap ved istandsetjing av eit fartøy i dag. Å bruke eldre arbeidsmåtar, og etter hans syn fagleg forelda kunnskap, ville han ikkje bli assosiert med. Bruk av eldre arbeidspraksisar låg utanfor innramminga til den skipstekniske diskursen som denne skipsingeniøren hadde posisjonert seg i. Dersom det skulle kome fram at han hadde vore «medskuldig» i at slike forelda og mindreverdige arbeidsmåtar vart reetablerte som praksisar kring fartøya (Brattli & Steffensen, 2014), så kunne han tape respekt i sitt faglege miljø.

Samanliknar ein initiativa i Bergen og Oslo, så ser det ikkje ut til at tilhaldsstaden i Oslo i seg sjølv utgjorde nokon føremon for organisasjonen. «Børøysund» hadde ikkje historisk tilknytning til hovudstaden, og skipet løyste ikkje ut noka brei lokal interesse og entusiasme slik «Oster» gjorde i heimbyen Bergen. Kostnaden med kjøp og heimfrakt av «Børøysund» til Oslo var langt lågare enn den summen som var samla inn til kjøp av «Oster» i Bergen, men i Oslo greidde dei likevel ikkje å finan-

siere dette før Fred. Olsen, etter Molaug sitt initiativ, donerte resten av summen som skulle til.

Dei sentrale skilnadene mellom prosjekta bestod i korleis dei var forankra og i kva grad dei oppnådde fagleg legitimitet og praktisk stønad frå dei respektive sjøfartsmusea. I Oslo vart vernet av «Børøysund» forankra i ein eigen vernediskurs skapt av ein ny frivillig organisasjon utanfor dei etablerte maritime institusjonane. Vern av skipet utgjorde her ikkje nokon konkurrent til andre føremål i same organisasjon eller institusjon. Direktør Svein Molaug hjå Norsk Sjøfartsmuseum sa seg tidleg i prosessen lei for at museet ikkje hadde ressursar til sjølv å overta «Børøysund», men museet gav si fulle faglege støtte til prosjektet og Molaug mobiliserte museet sitt, og truleg også sitt eige, kontaktnett for å skaffe prosjektet godvilje og finansiering (Lande, 1997 s. 88–89).

I denne prosessen kan det også ha vore avgjerande at initiativtakarane i Oslo var unge, relativt uetablerte og idealistiske, medan initiativtakarane i Bergen var godt vaksne karar med etablerte karrierar og lang fartstid i tradisjonsrike institusjonar. Dette kan ha vore med på å gje initiativtakarane i Oslo og Bergen litt ulike oppfatningar av kva som var farbare og moglege strategiar for prosjekta, og av kva personleg risiko som følgde med. Med inspirasjon frå Mol (2002) sin «praksologi» og Brattli & Steffensen (2014) sin studie av museumspraksisar kan vi søke årsaka til den ulike utviklinga av to liknande og samtidige verneinitiativ i den praksisen som initiativtakarane freista å etablere kring fartøya. Etter at initiativtakarane mislukkast i å innplassere «Oster» i museumsdiskursen, freista dei å finne ein plass til fartøyet innan diskursar knytte til sjøfarts- og reiselivsnæringa. Det var her dei hadde si erfaring og faglege status. Framlegg om å leige fartøyet attende til reiarlaget og å drive turistferdsle kan sjåast som ein freistnad på å tilpasse dei faglege praksisane dei kjende frå før, til å tene føremålet om vern av fartøyet. Då deira eigne diskursar avviste denne freistnaden, såg dei ikkje andre løysingar innanfor desse rammene, og følgjeleg heller ingen grunn til å setje sin faglege status på feltet ytterlegare i fare ved å presse på vidare. Erfarne menn med godt etablerte nettverk kan ha opplevd det som eit fånytted sjansespel å investere tid og omdømme i eit usikkert pionerprosjekt som hausta skepsis hjå finansieringskjelder og motbør frå sjøfartsmuseet.

I motsetnad til «Oster» vart initiativet kring «Børøysund» leia av ungdomar i 20-åra som ikkje var posisjonerte i diskursar knytte til skipsrelaterte næringar. Dei hadde heller ingen kunnskap om kva som var legitime praksisar på slike felt. Dei unge idealistane i Oslo kunne difor oppleve skepsis og motbør frå det haldet som langt mindre personleg belastande. Men til skilnad frå initiativet kring «Oster», så oppnådde dei ei fagleg legitimering frå «sitt» sjøfartsmuseum. Dette kan ha vore med på å styrke motivasjonen og avvise alle som freista påtvinge dei diskursive innrammingar som ville gjere prosjektet deira umogleg. Med utgangspunkt i eit sterkt personleg ønske om å ta vare på eit dampskip, skapte dei sin eigen fartøyverndiskurs og etablere nye praksisar som kunne «utføre» den ønskta versjonen av fartøyet (Brattli og Steffensen, 2014 s. 101). Praksisane som vart etablerte kring fartøyet, henta eldre tradisjonell handverkskunnskap frå maritime yrke og tilpassa desse til føremålet om vern, der fartøyet sin historiske periode og utføring vart styrande for innhaldet i praksisen. På denne måten utvikla desse ungdomane dei praksisane som framleis er

grunnleggjande i norsk fartøyvern.<sup>31</sup> Dette skilde seg radikalt frå den praksisen sjøfartsmusea hadde utvikla på historiske fartøy, som produserte intakte fartøy om til ei samling gjenstandar til bruk i utstillingar og eit restprodukt som vart destruert.<sup>32</sup>

Med opprettinga av Norsk Veteranskibsklub i Oslo i 1964 vart truleg også vern av fartøy for første gong definert som eit hovudføremål i den meininga vi kjenner det i dag. Ei fristilling frå musea og andre etablerte vernediskursar gjorde det mogleg å utvikle fartøyvernet som eit autonomt vernefelt med separat økonomi og eigendefinerte mål og praksisar. Den naudsynte faglege legitimiteten vart, særleg i den tidlege fasen, tildelt og garantert for av direktør Molaug hjå Norsk Sjøfartsmuseum. Liknande mønster finn vi att i andre tidlege fartøyvernprosjekt til fram på 1980-talet. Initiativtakarane er relativt unge og starta sitt engasjement medan dei var i 30-åra (Berkaak, 1992 s. 25). Dei oppretta frivillige organisasjonar eller stiftingar for eigarskap og restaurering av fartøya og vender seg til museumssektoren for å hente fagleg legitimering til prosjekta sine. Men når musea gav ei fagleg tilslutning til eit prosjekt så følgde det ofte, til fartøyvernarane sin frustrasjon, også med ei klår åtvaring om at dette truleg vart eit svært kostbart prosjekt.

Tilhøvet mellom musea og fartøyvernet vart prega av ein gjensidig skepsis som skuldast at dei ikkje var tilstrekkeleg merksame på at fartøy har heilt ulike posisjonar for vernarane og musea. I fartøyvernet er verneinstitusjonen/organisasjonen eit verkemiddel underordna målet om vern av fartøyet, medan hjå musea er museumsinstitusjonen overordna dei einskilde gjenstandane. Til dette kjem at donasjonar frå reiarlag og maritime verksemdar ofte er ein viktig faktor i dei maritime musea sin økonomi.<sup>33</sup> Mange fartøyvernprosjekt vil sjå i same retning for å finansiere sine prosjekt, og dei kan difor oppfattast som ein konkurrent på sponsormarknaden.

#### Kystkulturen og fartøyvernet

Etter at kystkultur var etablert som ei tilgjengeleg legitimeringsramme, tok denne gradvis over den rolla som pionerane innan det frivillige fartøyvernet vona at musea skulle ta. Kystkulturdiskursen var frå starten av ein diskurs dominert av kulturvernet si lekmanrørsle, og i denne rørsle var skepsisen til det etablerte verneapparatet ein del av den sameinande ideologien. Det dei opplevde som dei etablerte verneinstitusjonane sine feilprioriteringar og manglande vilje til endring var ei viktig grunngeving for å engasjere seg, for sjølv å vere med på å rette opp i dette.

Koplinga til kystkulturen i siste del av 1970-talet situerte fartøyvernet i ein diskurs om den nasjonale identiteten der fartøya vart sentrale symbol og vernarane denne rørsle sine heltar. Dette kan ha vore med på å trekkje fartøyvernet ut av sjøfartsmusea sitt sanksjonsfelt, noko som kan forklare kvifor fartøyvernprosjekta slutta å vende seg til desse musea etter legitimering.

På få tiår oppnådde vern av fartøy stor popularitet og brei legitimitet. Denne legitimeringa kunne omsetjast i tilskot og tenester til prosjekta. Fleire informantar

<sup>31</sup> Sjå kapittel 5.1.5. Fartøyvernet, underkapittel Sjøfartsmusea og det tidlege fartøyvernet.

<sup>32</sup> Sjå kapittel 5.1.4. Musea si definisjonsmakt.

<sup>33</sup> Dette går fram av musea sine årbøker, der årsmelding, rekneskap og gåvelister er trykte.

strekar under den nære samanhengen dei opplever mellom den frivillige innsatsen, legitimiteten i føremålet og dei ressursane som vert løyste ut til prosjekta.

Du behøvde ikkje introdusere prosjektet, for prosjektet var så omtalt alle veier, både i media og alt, og... Så det var ganske kjent at det var noen som hadde påtatt seg noe sånt umulig oppgave. Så når vi først kom då, så var de faktisk «åja – det e den, ja. Jaja, men det e greit, vi skal hjelpe til», så.. Husker noen fra [stedet sin] Rørhandel, for vi trengte jo veldig mye rør og ventilar og flenser og alt mulig sånt. Og det var bare te å sende inn en bestilling. Så leverte de på kaien de, det var greit. Blant annet kolosalt mykje sånn kobbarøyr, det var ganske dyrt. Det va'kje snakk om betaling. Så vi fekk mykje... vi fekk mykje hjelp (Informant nr. 7 s.6, mann 58 år).

Men, selvfølgelig ikke alltid, men sier at man har forståelse for dette, fordi det er helt ideelt, så det er ikke noe kommersielt. For hadde det vært det, så... Derfor har vi i klubben alltid holdt på det at vi skal drive helt ideelt. Vi skal ikke ha noen, hverken skipper eller styreformann eller noe sånt, som har godtgjørelse, betaling eller noe sånt. Og det tror jeg har hatt stor betydning. Det kan jeg med hånden på hjertet si at vi driver helt ideelt (Informant nr. 9 s.12, mann 70 år).

Studium og omtale av kystkultur rører seg i eit spenningsfylt grenseland for konstruksjon og vedlikehald av norsk identitet. Dette kjem mellom anna til syne gjennom diskusjonen om kystkulturen si rolle som formidlar av nye impulsar og tilhøvet til den etablerte norske identiteten tufta på jordbruk og stabilitet.

Omgrepet kystkultur var problematisk for dei kulturhistoriske faga, men synt seg svært politisk vellukka. Manglande kompatibilitet med kulturomgrepet i akademien var ikkje noko problem for den kystkulturelle lekmanrørsle, der andre eigenskapar ved omgrepet var meir sentrale. Kystkultur synt seg som eit tenleg samlingsmerke for saka, og vart forstått av dei ein vende seg til. Forståinga av omgrepet tek ikkje utgangspunkt i analyse, men i assosiasjon. Det kystkulturelle tablået vert oppført på grunnleggjande same vis og med variantar av dei same elementa på ulike arrangement langs heile kysten. Tablåa vert gjentekne i musea sine utstillingar og i biletrike publikasjonar.

Ei rekkje kulturhistoriske tekstar frå mellomkrigstida og frametter peika på det skeive tilhøvet mellom faktisk historie og representasjonen av denne, og produserte sentrale bidrag til det kystkulturelle 'arkivet'. Profileringa av kysten og det maritime som forskingsfelt skjedde gjennom å syne til ei overfokusering på innland og bondekultur, og ved å oppjustere verdien av kysten og det maritime i norsk kultur og historie. Dette produserte samtidig sentrale grensemarkørar for ei kystkulturell identitetsbygging.

Siste versjon av bokverket *Vår gamle bondekultur* vart gjeve ut i 1952, og det kystkulturelle felttoget vert i dag ført mot eit folketomt land. Det finst ikkje nokon parallell til Forbundet KYSTEN i form av et Forbundet INNLANDET, noka erklært bondekultur-rørsle eller bondekulturelle arrangement. Organisasjonar som Bondelaget og Småbrukarlaget er bransjeorganisasjonar utan direkte geografiske eller kulturelle avgrensingar. Det er heller ikkje nokon levande forskningstradisjon som forsvarer

ein fortsett konsentrasjon kring innlandsbygder når saga om norsk historie og kultur skal skrivast.

Det er kystkulturen sine eigne agentar som hentar fram utsegner frå for lengst daude forskarar frå diskursen om norsk kultur og historie sitt arkiv for å mane til kamp mot synspunkt frå farne tider. Bortsett frå lokale turistkontor i Telemark er det knapt nokon som den siste mannsalderen har sett fram påstandar som liknar dei kystkulturen sine agentar manar til kamp mot, der dei indre delane av landet vert framstilte som Noregs kulturelle tyngdepunkt. Kampen for kystkulturen vert i dag ført som ein symbolsk kamp mot eit bondekulturelt hegemoni som for lengst er borte. Den kystkulturelle mobiliseringa mot denne tener difor i dag primært til å oppretthalde hegemoniet til den kystkulturelle representasjonen og sjølvforståinga som ein kulturell «underdog» i ein rettvis kamp.

Said (1979) synte korleis vesten gjennom å produsere eit «aust» samstundes produserer seg sjølv, då framstillinga av «aust» og «vest» inneheld kvarandre som binære opposisjonar. Vesten sitt «aust» er difor ein konstruksjon som seier meir om vesten enn om austen, og som ikkje dannar utgangspunkt for sjølvforståinga til dei som vesten plasserer i sitt «aust». På liknande vis kan kystkulturen sin produksjon av bondekulturen som «den andre» forståast som den motsetnaden kystkulturen treng for å kunne definere seg sjølv. Og på same vis som med vesten sitt «aust» finst det ikkje nokon identitetskonstruksjon med verkelege menneske som representerer kystkulturen sin konstituerande andre, korkje i innlandet eller i «gråsona» mot dei områda som kystkulturen gjer krav på.

Kystkulturen sin suksess kan ikkje målast i talet på kystlag, men på i kva grad saksinnramminga av norsk kultur og historie har endra seg. Denne endringa kan vi følgje gjennom offentlege skriv og fråsegner innan kultur- og kulturvernfeltet i tida etter at kystkulturen oppdaga seg sjølv. Her kan vi følgje diskursen sin veg frå bi-setningar via avsnitt til overskrifter og kapittel. I dag finst det knapt ei offentleg fråsegn om kulturvern som ikkje gjev att den sentrale representasjonen i kystkulturdiskursen om at underrepresentasjonen og denne historiske uretten mot kystkulturen må rettast opp. Kystkulturen har eigen tilskotspost over Miljøverndepartementet sitt budsjett hjå Riksantikvaren, og tiltak som kan definerast inn under kystkultur er prioritert hjå andre departement og etatar. Ut frå slike mål har kystkulturdiskursen synt seg svært vellukka.

Ei pressemelding frå Noregs Bank den 30. november 2013 og ei utsegn frå Jonas Gahr Støre i eit radiointervju 10. november 2015 kan stå som ein målestokk på i kva grad norsk identitet er endra i maritim lei:

– Vi har valgt et tema vi mener er originalt og særegent for Norge. Norge er et lite land, men en stor kystnasjon. Med en samlet kystlinje på over 83.000 kilometer, er kysten vår Europas lengste. Utnyttelsen av havets ressurser og bruken av sjøen som transportåre, har vært en forutsetning for utvikling av økonomi og samfunnsliv i landet vårt, sier sentralbanksjefen (Noregs Bank, 2013).

«Havet er jo fortellingen om Norge»

(Jonas Gahr Støre i NRK-alltid nyheter 10.11.2015 kl. 17:40)

### Fartøyvernet som vernepraksis

I denne undersøkinga er hovedvekta lagt på vernepraksisen i fartøyvernet. Andre vernepraksisar vil bli presenterte og trekte inn i den grad dei kan kaste lys over denne. Fartøyvernet er den nyaste delen av kulturminnevernet, og utviklinga av vernepraksis, lovverk og andre formelle rammevilkår i fartøyvernet må difor forståast på bakgrunn av korleis dette sidan 1800-talet har vakse fram som del av den diskursive kampen kring faste kulturminne og gjenstandar.

Som nemnt i innleiinga er fartøyvern her primært avgrensa til vern av dekkafartøy og større opne båtar som kjem inn under riksantikvaren sitt ansvarsfelt.<sup>34</sup> Denne avgrensinga er gjort fordi det er vern av slike fartøy i denne konteksten som er emne for avhandlinga. Vern av andre typar fartøy, eller vern av fartøy etter andre prinsipp, vert handsama i den grad dette kan bidra til å relatere den vernepraksisen som her er hovudemne.

Omgrepet vernepraksis skal her forståast som vernarbeidet i form av den konkrete praksisen som materielle og immaterielle kulturminne vert underlagt. Kva som til ei kvar tid vert rekna som eit kulturminne og som gyldig vernepraksis vil vere nær knytt til den overordna ideologien som dominerer kulturverndiskursen eller dei ulike delane av denne.

Fartøyvernet har institusjonalisert seg i form av ei praktisk, ei juridisk og ei forvaltingsmessig side. Den juridiske og forvaltingsmessige formaliseringa kan både sjåast som eit resultat av det praktiske vernarbeidet og som styrande for kva som vert akseptert som legitim praksis i arbeidet med kulturminna. Kulturminnediskursen kan auke si makt gjennom å utvide dei diskursive rammene, ved å ta opp i seg nye kategoriar og ved å avansere i samfunnet sin diskursorden (Jørgensen & Phillips, 1999 s. 85). Dette vil flytte grensa mellom kulturminnevernet og andre samfunnsdiskursar, som til dømes grensa mellom ålmenne og private interesser.

Det er lovverket som definerer kva som skal reknast som kulturminne, gjere avgrensingar i den private råderetten og organisere den legitime makta på feltet i institusjonar. Lovverket kan også definere kven som har rett til å forvalte dei ulike kategoriane kulturminne. Dei forvaltingsmessige rammene for ein vernepraksis har med korleis feltet vert administrert å gjere. Dette omfattar forvaltinga av kulturminna samt å definere den vernepraksisen som det til ei kvar tid er legitimt å utøve på desse.

Det praktiske sida av vernet er den konkrete vernepraksisen som vert utøvd på kulturminna med føremål om å bevare eller maksimere verdiane dei til ei kvar tid og i ulike samanhengar representerer. Dei konkrete praksisane heng saman med kva for verdiar dette er, og vil følgeleg skifte over tid som ein konsekvens av dei diskursive endringane. Praksisen omfattar alt som skjer med kulturminna som resultat av prosessen med utveljing og bruk (til dømes innsamling, konservering, vern/magasinerings og formidling/utstilling).

<sup>34</sup> Sjå kapittel 1.6. Avgrensingar.

### Juridiske rammer for kulturminnediskursen

Det ligg i diskursane sin natur at makttilhøva både i og mellom dei mange diskursane i samfunnet vil vere i endring og at dei vil ha ulik gjennomslagskraft (Jørgensen & Phillips, 1999 s. 85). I eit samfunn kan ein skilje diskursar vere tettare knytte til maktrelasjonar i samfunnet enn andre, og slike kan difor framstå som særleg ideologiske gjennom å bidra til å oppretthalde eller endre slike sentrale makttilhøve (Jørgensen & Phillips, 1999 s. 86–87).

Dei juridiske rammene for ein vernepraksis kan lesast som eit uttrykk for kva som til ei kvar tid vert omfatta av diskursen, kvar i samfunnet sin diskursorden kulturminnediskursen er plassert, og – som ein konsekvens av dette – kvar grensene mellom ulike offentlege og private interesser går. Utviklinga av lovverket på kulturminnefeltet heng saman med staten si handtering av dei kampane som oppstår når kulturminnediskursen kjem i konflikt med andre diskursar. Dette skjer til dømes når noko som i utgangspunktet var privateigd og tente andre føremål og verdiar, vert inkludert i fellesskapen si historieforteljing og tillagt nye og ålmenne verdiar.

På 1800-talet stod den private eigeoms- og disposisjonsretten sterkt i Noreg. Ideen og idealet om den sjøveigande og sjølvstendige norske bonden som berar av norsk tradisjon og kultur, kan sjåast som ein representasjon av denne ideologien. Dette skapte i aukande grad eit dilemma for kulturminnediskursen. Kulturminne som kunne visualisere den nasjonale fellesskapen si forankring attover i tid, vart forvalta ut frå heilt andre omsyn av private eller offentlege eigarar, og kulturminnediskursen stod for veikt i høve til andre diskursar til å gjere krav på forrang for sine verdiar.

Arkeologiske undersøkingar, lausfunn og meir og mindre autorisert bruk av gravhaugar som fyllmassar under vegbygging i siste del av 1800-talet, førte til eit ynskje om betre kontroll med slike aktivitetar og ei sikring av gjenstandsmaterialet som på denne måten kom for dagen.

I Anledning af Direktionens skrivelse af 13 April og 11 Juni 1860 [...] har Kirkedepartementet meddelt, at det ved kongelig Resolution af 6 Juli 1861 er bestemt, «at der naadigst meddeles den, hvem Direktionen for Selskabet til Norske Fortidsminders Bevaring dertil bemyndiger, Tilladelse til indtil Videre paa Statens tilhørende eller dens bestyrelse underlagte Eiendomme at foretage antikvariske Undersøkelser og Udgravninger, forsaavidt disse kunne finde Sted uden Hinder for vedkommende Ejendoms hensigtsmæssige Benyttelse, uden Utgift eller Tab for det Offentlige og uden Indgreb i erhvervede private Rettigheder.» (Fortidsminneforeningen, 1862 s. 34)

Atterhalda i den kongelige resolusjonen frå 1861 syner kulturminnevernet sin relative plass i den offentlege diskursordenen kring 1860. Staten kan berre gje løyve til å utføre antikvariske undersøkingar på grunn som staten sjølv eig eller disponerer, og då berre som ei mellombels ordning, føresett at slike undersøkingar ikkje vil vere til noko form for ulempe for andre – og følgjeleg meir primære – interesser knytte til eigeomen. Dette plasserer omsynet til kulturminnevernet ganske lågt i samfunnet sin diskursorden.

Den private eigeomsretten stod kring 1860 for sterkt til å kunne utfordrast gjennom lovverket, slik at den politiske delen av kampen på 1800-talet i hovudsak kom til å stå om kulturminne i offentleg eige. Dette kunne innlemmast i kulturminnediskursen gjennom einskildvedtak og forordningar, medan sikring av kulturminne i privat eige berre kunne skje gjennom normale privatrettslege transaksjonar som oppkjøp, donasjonar, overtaking av forpliktingar og liknande (Lidén, 1991 s. 47).

Omfanget av kulturminnevernet på 1800-talet vart difor i større grad eit økonomisk enn eit juridisk spørsmål. Så seint som i 1870 hadde heller ikkje Fortidsminneforeningen sin direksjon noko ynskje om å røkke ved denne ordninga.

Direktionen har for flere Aar siden ved lelighed udtalt sig imod, at der udgives Love, hvorved en Ejer under Straffetrusel betages Raadigheden over de paa hans Ejendom beliggende Oldtidslevninger, idet man fant baade at dette vilde være et for stort Indgreb i Ejendomsretten og at Budets Overholdelse vanskelig lader sig kontrollere, selv om der hos os som i de fleste af Europas øvrige Lande var ansat nogen med offentlig Myndighed udstyret Person i antivarisk Retning. Direktionen er fremdeles af denne mening. Ganke anderledes stilles Sagen sig derimod, hvor Staten er Ejer af Jorden eller Udførelsen af Offentlige Arbejder. (Fortidsminneforeningen, 1871 s. 176).

Foreininga sitt offisielle syn var at berre kulturminne på staten sin grunn, eller der staten er utbyggjar, kunne bandleggjast gjennom lovverket. Offentleg eigd grunn låg utanfor rammene for diskursen om privat eigeomsrett. Offisielt forsvarte foreininga sitt styre den diskursordenen som kjem til uttrykk gjennom resolusjonen. I eit samfunn som bygde nasjonal identitet på idealet om den sjøveigande bonden, kan styret ha vurdert det som skadeleg for kulturvernet si stilling i samfunnet å utfordre ein så grunnleggjande og ideologisk sterk diskurs som privat råderett over eigeom.

Yngre krefter i Fortidsminneforeningen hadde ikkje den same respekt for den rådande diskursorden. Fram mot 1900 vart tilhøvet mellom den private disposisjonsretten og fellesskapsinteressene, representert ved kulturminnediskursen, sett under debatt både innanfor og utanfor Fortidsminneforeningen. Spørsmålet om ei kulturminnelov hadde kome opp kring 1870, men saka vann ikkje fram. Arbeidet vart teke opp att i 1897, men det var funnet av Osebergskipet med sitt rike gravgods i 1903 (Figur 13 s. 140) som for alvor sette saka på den politiske dagsorden att (Lidén, 1991 s. 62; Christensen, 2011 s. 96).

I 1903 kunne grunneigaren etter lova fritt forvalte gjenstandane frå Oseberg og selje dei til høgstbydande, eventuelt også føre dei ut av landet til høgste internasjonale bod dersom staten ikkje fann å ville nytte sin forkjøpsrett (Brøgger, 1917 s. 5). I tillegg til tapet av dei konkrete gjenstandane ville dette også vere eit stort symbolsk tap i form av at Noreg kunne framstå som tilhøyrande kategorien koloniar og fattige land som selde fortida si til europeiske museum og samlingar. I eldre tid vart ikkje slikt oppfatta som eit politisk problem, men for ein sjølvmedviten ung nasjonalstat er dette jamgodt med å selje sjela si. Noko slikt kunne vanskeleg tolast i det politiske klima som rådde i Noreg like før 1905 (Brøgger, 1917 s. 5 fotnote; Christensen, 2011 s. 96).



Figur 13. Osebergskipet under utgraving. Utgravingsmannskapet fotografert 21. september 1904 (Brøgger, 1917 s. 6).

Både vikingtid og privat råderett kan sjåast som sentrale representasjonar for norsk identitet, og i osebergsaka kom desse til å stå mot kvarandre. Som følgje av dei politiske og kulturelle prosessane utetter 1800-talet auka den symbolske verdien av materielle leivningar frå før 1537, heilt til omsynet til fellesskapen sine interesser framstod som viktigare enn omsynet til den private eigedomsretten til slike kulturminne.

Osebergsaka gav diskursen om vikingtida eit konkret aspekt og ei visuell form gjennom å knytte det språklege til noko materielt (Neumann, 2000 s. 28). Dette sette grensa mellom private og offentlege interesser under ny debatt, og gav eit skifte i opinionen som både endra maktilhøva mellom posisjonar i kulturminnediskursen og kulturminnevernet sin plass i den nasjonale diskursordenen. At eit så omfattande gjenstandsmateriale direkte knytt til vikingtida, ein periode med høg status i nasjonen si sjølvforståing, fritt kunne forvaltast ut frå reint private interesser gav ny aktualitet til spørsmålet om ei kulturminnelov (Christensen, 2011 s. 96). Stemninga i forkant av unionsoppløysinga i 1905 utgjorde ein viktig del av ramma kring denne saka.

Ein måned etter at unionen med Sverige vart sagt opp, vedtok Stortinget ei lov som freda alle kulturminne frå før 1537, uansett eigartilhøve, og innførte utførsleforbod for alle gjenstandar frå «oldtid og middelalder» (Fortidsminneforeningen, 1906 s. 440–441). 1537 representerer ikkje noko brått omskifte i levesett, byggjeskikk eller materiell kultur, men eit politisk skifte som etter 1814 vert tillagt stor symbolsk verdi (Christensen, 2011 s. 96). I 1536 måtte den katolske erkebispem, siste sjølvstendige maktfaktor på norsk jord, rømme landet som følgje av reformasjonen. No tok unions- og nedgangstida til.

Faste Fortidslevninger fra Oldtiden eller Middelalderen er fredede og maa verken af Grundens Eier eller Bruger eller andre paa noensomhelst Maade ødelegges, beskadiges, forandres eller flyttes [...] Ønsker grundens Eier eller Bruger til Udnyttelse af Grunden at foretage Arbejder, hvorved nogen paa denne værende fast Fortidslevning udsættes for Forstyrrelse, eller ønsker han at træffe nogen anden Forføining med Fortidslevningen, har han derom at gjøre Anmeldelse paa Landet til vedkommende Lensmann og i Byerne til Politiet med nærmere Oplysning om Fortidslevningen og med Forklaring af, hvilke Arbejder han ønsker at foretage (Fortidsminneforeningen, 1906 s. 440–441).

Ved å skilje mellom faste og lause kulturminne («faste fortidslevninger» og «løse fortidslevninger») innførte lova eit formelt skilje mellom desse (Lidén, 1991 s. 62), og staten tileigna seg eigedomsretten til alle jordfunne gjenstandar frå før 1537. Lova formaliserte dermed oppdelinga av kulturminnediskursen etter mønster frå den etablerte faglege spesialiseringa. Lova var også ein viktig del av prosessen med staten si overtaking av styringa med kulturminnevernet, der opprettinga av Riksantikvarembetet i 1912 er ei sentral hending (Christensen, 2011 s. 96).

Lova av 13. juli 1905 snur fullstendig opp ned på den diskursorden som kjem til uttrykk gjennom den kongelege resolusjonen frå 3. juli 1861. Medan det tidlegare var kulturminnevernet som hadde vikeplikt for alle andre omsyn, er det no all anna verksemd som vert underlagt kravet om ikkje å vere til skade for kulturminneverdiane. Dette synleggjer ei avgjerande endring i kulturminnevernet si plassering i samfunnet i tida kring 1900.

Dette gjennombrøtet har varig endra kulturminnediskursen sitt syn på bruken av lovverket. Med utgangspunkt i kulturminnelova har verndiskursen utvida feltet sitt når det gjeld historiske epokar, kategoriar kulturminne, argumenta for vern og vernepraktisar. Som ein konsekvens av dette dekkjer endringar i lova etter kvart inn dei epokane og kategoriane som diskursen legg under seg. Etter 1905 vart kampen ført ut frå eit heilt anna utgangspunkt i samfunnet sin diskursorden.

#### Vern av gjenstandar

Fredingslova av 1905 formaliserte oppdelinga av kulturminnediskursen gjennom eit juridisk og forvaltingsmessig skilje mellom faste kulturminne og gjenstandar, og ho institusjonaliserte oppdelinga av kulturverndiskursen i det vi kan kalle ein gjenstands- og ein kulturminnediskurs. I tillegg vart året 1537 til ei grenseline som gav fagleg monopol på handsaminga av empirisk materiale frå før dette året og på dei tilhøyrande posisjonane og karrierevegane. 1537 vart eit skilje mellom dei arkeologiske musea og andre kulturhistoriske museum (Christensen, 2011). Forvaltninga av staten sin eigarskap til jordfunn frå før 1537 er delegert til eit fåtal statleg finansierte arkeologiske museum, medan dei kulturhistoriske musea som dekkjer tida etter 1537 oftast har delt feltet ut frå geografisk eller emnemessig spesialisering.

Parallelt med utbreiinga av interessa for den historiske verdien auka også gjenstandane sin marknadsverdi. Slik marknadsverdi gjeld berre det ikkje-arkeologiske materialet, då jordfunn er varig fjerna frå den legitime marknaden gjennom statleg

monopol på eigarskapen. Då gjenstandane var nye hadde dei sin verdi knytt til den lokale verdien dei hadde i sin primære kontekst som bruks- eller pyntegjenstandar. Når denne verdien fell bort eller vert redusert ved at det kjem nye gjenstandar som fyller same funksjon på ein betre måte, mister gjenstanden sin opphavlege verdi. Dersom slike gjenstandar etter ei tid vert tillagde nye verdiar av til dømes meir symbolsk karakter, så kan gjenstanden bli etterspurd på ein ny marknad. Ein slik marknad kan vere kulturminnemarknaden, der gjenstanden kan «seljast» til eit museum i byte mot kulturell kapital i form av til dømes ære og respekt, eller han kan vekslast inn i økonomisk kapital på antikvitetsmarknaden. «Det store hamskiftet», moderniseringsprosessen på landsbygda i Noreg (Krokann, 1942), kan sjåast som døme på ein prosess som på få år tømde tradisjonssamfunnet sine gjenstandar for praktisk nytteverdi og la gjenstandane opne for å bli tillagte nye verdiar og inngå i nye praksisar.

Kampen gjeld ikkje gjenstanden sin fortsette eksistens, men kva for verdi han representerer og kven som har fortrinnsrett til å tileigne seg denne verdien. Vi finn dette uttrykt mellom anna gjennom dei kulturhistoriske musea sin sterke motvilje mot å omtale den økonomiske verdien historiske gjenstandar har på antikvitetsmarknaden, og ved at berre kunstmusea har aksept for å halde seg med eit reelt innkjøpsbudsjett og opptre som aktør på den kommersielle kunstmarknaden. Kunstmusea utgjør her ein interessant kontrast til dei kulturhistoriske musea som kan tydeleggjere mekanismane. Kunstmusea sine gjenstandar – også dei historiske kunstverka – skil seg på ein avgjerande måte frå gjenstandane ved dei kulturhistoriske musea. Verdien til kunstmusea sine gjenstandar vert ikkje transformert når dei vert utstilte ved musea. Den lette vekslinga mellom kulturell kapital og økonomisk kapital er ein del av grunnlaget for produksjon og konsumpsjon av kunst i samfunnet. Det er vanskeleg å tenkje seg at det finst nok slikt som økonomisk verdlaus kunst, og enno verre å tenkje seg at slikt i så fall har noko på eit kunstmuseum å gjere. Det er difor akseptert at gjenstandane hjå kunstmusea har ein høg økonomisk verdi, og at slike museum difor må ha eit innkjøpsbudsjett som set dei i stand til kontinuerleg å omsetje økonomisk kapital til kulturell kapital. Berre slik kan desse musea oppretthalde sin relative status og trekkje til seg publikum.

Lov om kulturminne set i dag eit generelt utførsleforbod for kulturhistoriske gjenstandar eldre enn 100 år. For særskilde kategoriar gjenstandar som motorvogner, luftfartøy, artilleriskyts og skinnegåande materiell er grensa sett til 1950, og for båtar er det sett ei flytande grense på 50 år.<sup>35</sup> Innanlands kan slike gjenstandar likevel fritt omsetjast så lenge dei ikkje er omfatta av lov om arkeologiske funn. Utførsleforbodet i lov om kulturminne stengjer arkeologiske gjenstandar inne bak landet sine grenser og sikrar dermed at einskapen mellom areal, folk og kultur vert oppretthalden. Nasjonalstaten sin logikk føreset ein einskap mellom folket og territoriet (Eriksen og Neumann, 2011 s. 7), og dette kravet om einskap til ser også ut til å inkludere kulturminna som representerer dette folket sin historie og identitet.

Den føreskrivne praksisen for konservering, magasinering og utstilling er i hovudtrekk samanfallande for kunstmusea, dei kulturhistoriske og dei arkeologiske

<sup>35</sup> Lov om kulturminne § 23 med Forskrift 2007-01-01 nr. 01 § 2.

musea. Den aktuelle praksisen legg vekt på konservering av gjenstanden slik han var då han kom til museet. Dersom ein vurderer det slik at det er føremålstenleg med forsiktig reingjering, samansetjing av ein gjenstand som kjem inn i delar, eller ei komplettering gjennom nyskaping av bortkomne delar, så skal heile prosessen dokumenterast i detalj og i prinsippet vere reverserbar. Det skal vere mogleg for framtidige forskarar å skilje mellom gjenstanden slik han var og det som er gjort med gjenstanden ved musea. Arbeid med gjenstanden, lagring og utstilling skal skje i lokale der klima kan kontrollerast, og handtering og plassering av gjenstanden skal følgje reglar som er meint å minimere nedbrytinga av materialet.

Reglar for handtering, lagring og arbeid med gjenstandar, og kven som er legitime utøvarar av dei ulike operasjonane, vert forhandla i diskursen om gjenstandspleie ved musea. Målet med praksisen er å ta vare på «uforfalska» materiale som kjelde for kulturhistorisk forskning.

#### Vern av bygg og faste kulturminne

Lova av 1905 freda alle faste kulturminne frå før 1537. Grensa mellom omsynet til vern og omsynet til privat råderett over fast eigedom vart med dette flytta. Unnateke frå lova var berre private bygg frå mellomalderen som var bustad for eigaren då lova trådde i kraft.

Diskursiv ramme er kulturminnevernet sitt krav om legitimering av fellesskapens verdiar, og kampen står om kvar grensa skal trekkjast mellom interessene til fellesskapen og til den einskilde eigar. Når det gjeld faste kulturminne tek den diskursive kampen oftast form av konkrete konflikhtar om arealdisponering og økonomi knytt til privat eigedoms- og disposisjonsrett. I motsetnad til i kampen om kulturhistoriske gjenstandar er kampen om bygg og faste kulturminne gjerne prega av ein negativ økonomisk verdi. Bygg og faste kulturminne som ikkje lenger representerer tilstrekkelege bruksverdiar for eigaren vert eit økonomisk problem. Dei legg beslag på areal og vedlikehaldsressursar som eigaren kunne ha nytta til andre ting. Vern av slike bygg eller anlegg får difor konsekvensar for eigar sin råderett, og dermed også for den økonomiske utnyttinga av eigedomane.

Vern av faste kulturminne kan medføre eit relativt stort økonomisk tap for eigar. I motsetnad til ved vern av gjenstandar, er kampen her difor knytt til om bygget eller anlegget framleis skal få eksistere. Lovene for faste kulturminne er eit resultat av slike arealkonflikhtar. Som ein konsekvens av at kulturminnediskursen har styrka stillinga si, har også tilhøvet mellom den kulturelle kapitalen som gamle bygningar representerer og den økonomiske kapitalen som tomte representerer endra seg mykje i tida etter 1970. Dette kan mellom anna lesast av gjennomsendingar av lovverket, som no gjev fortida omlag like stor rett på areal som framtida. Det er ikkje lenger sjølvsagt at nytt er best og at økonomi alltid trumfar historie.

Kulturminnediskursen har også synt stor evne til å utvide feltet gjennom å integrere representasjonar frå andre diskursar. Til dømes har 1960- og 70-talet sitt fokus på miljø og omgjevnader ført med seg at grensa mellom fellesskapsinteresser og eigar sin disposisjonsrett har flytta seg ut frå det konkrete kulturminnet til også å omfatte miljøet kring minnet og den verknaden minnet har i landskapet. Også forståinga



av kva som utgjer eit fast kulturminne har endra seg. I dag omfattar lov om kulturminne alle spor etter menneskeleg verksemd i det fysiske miljøet. Lova omfattar også stader utan påviselege materielle spor, men som det er knytt historiske hendingar, tru eller tradisjonar til. I denne forståinga av omgrepet kan også sjølv landskapet utgjere eit kulturminne gjennom over tid å vere forma av menneskeleg påverknad, sjølv når det ikkje er faste kulturminne i form av menneskeskapte installasjonar i dette landskapet.

Omsynet til kulturminneverdiane har også blitt integrert i dei generelle lovene som omfattar alle bygg og all eigedom. Det er generelt ikkje lov å rive eit bygg utan løyve<sup>36</sup>, og i sakshandsaminga skal det alltid takast omsyn til eventuelle kulturminneverdiar.<sup>37</sup> Omsynet til kulturminneverdiane er integrert i reguleringsføresegnene, og opnar for at både einskildhus og heile gateløp, bygningsmiljø og tettstader kan regulerast til «spesialområde vern»<sup>38</sup> utan omsyn til bygningane sin alder. I motsetnad til freding er denne typen vern avgrensa til utsida av bygga, men kan omfatte hagar, parkar, vegar, stiar, murar og liknande element.

Dei første freistnadene på å taka vare på bygningar innan ein kulturminnediskurs skriv seg frå åra etter etableringa av Fortidsminneforeningen i 1844. Den konkrete vernepraksisen har skifta gjennom tidene, men har framleis spor av den additive prosessen som har prega utviklinga av grunngevingane for vern.<sup>39</sup>

Ut frå ei vurdering av dei sentrale grunngevingane for vern av eit bygg vert det avgjort kva som er målet med istandsetjingsarbeidet. Dette kan vere tilbakeføring av heile eller delar av bygget til utsjånaden frå ein tidlegare periode, ei rein konservering av situasjonen i dag, ei endring som skal tilpasse bygget til ny bruk, eller ein kombinasjon av fleire av desse. Ei korresponderande liste av alternativ kan setjast opp for det konkrete fysiske arbeidet, og denne spenner frå bruk av autentisk handverk og historisk korrekte materialar til bruk av moderne teknikkar og nye material, eller kombinasjonar av desse.

I arbeidet med freda bygg som er vurderte som særleg verdfulle vil Riksantikvar- en som regel krevje at det vert nytta same teknikkar og materialar som originalt, medan nye tilbygg for funksjonar som skal gjere bygget tenleg for ny eller fortsett bruk, kan få ei moderne utføring. Dette vert oftast grunngeve med at ein ikkje ynskjer å gje inntrykk av at slikt er ein del av det historiske bygget. Men i andre tilfelle kan antikvariske styresmakter også vurdere det slik at nye tilføyningar skal ha ei historisk utføring for ikkje å vere forstyrrende i miljøet eller skjemmande for det historiske huset. Ein kan difor få inntrykk av at slike val i stor grad er situasjonelle, og at dei vernefaglege og estetiske preferansane til dei involverte difor også kan ha innverknad på valet. Dei ulike praksisane kan difor tolkast som uttrykk for ulike posisjonar innan ein bygningsverndiskurs.

<sup>36</sup> Plan- og bygningslova kapittel 20

<sup>37</sup> Forskrift om om konsekvensutredninger for tiltak etter sektorlover § 7

<sup>38</sup> Eit område kan regulerast til spesialområde vern og underleggjast særskilde reglar.

<sup>39</sup> Sjå kapittel 2.2. Forskinga på kulturminnevernet, underkapittel Vern av kulturminne.

## Vern av fartøy

Praksisen med å ta vare på fartøy som kulturminne i Noreg oppstod etter funnet av Tuneskipet i 1867. I 1880 vart Gokstadskipet med fleire småbåtar grave ut, og i 1904 følgde Osebergskipet. I andre delar av landet fann ein skipsdelar frå både vikingtid og frå tidlegare periodar. Kulturvitskapane tolka desse funna som prov på ein kontinuitet mellom jernalderens skip og den kring 1900 enno levande tradisjonen med klinkbygde småbåtar, føringsbåtar og jekter. Dette auka interessa for tradisjonelle bruksbåtar, og i siste del av 1800-talet starta dei kulturhistoriske musea innsamling av døme på slike. Med inspirasjon frå L. Smith (2006) kan vi sjå dette som eit døme på korleis dei som kontrollerer diskursnivået omdefinerte objekt i samtida og gav dei ny status og saksinnramming gjennom å knyte dei til ideen om kontinuitet attende til ei felles og identitetsberande fortid.

Skipsvrak og jordfunne fartøy er juridisk sett faste kulturminne, men vert flytta over i gjenstandsdiskursen når dei vert fjerna frå funnstadene. Slike fartøy høyrer etter lova til den arkeologiske gjenstandsdiskursen og vert underlagt den vernepraksisen som gjeld der.

Det fartøyvernet som oppstod med utgangspunkt i 1800- og første del av 1900-talet sitt samtidsmateriale omfatta berre opne bruksbåtar bygde med utgangspunkt i regionale tradisjonar. Desse vart underlagt den vernepraksisen som er utvikla av etnologar og kulturhistorikarar knytte til folkemusea.

Vernepraksisen i fartøyvernet, i tydinga vern av større fartøy gjennom bruk, har funne si noverande form gjennom ein diskurs prega av andre fag og aktørar enn dei som frå 1800-talet prega utviklinga av gjenstands- og bygningsvernet. Større fartøy frå nyare tid som høyrer inn under fartøyvernet, slik det no er organisert under Riksantikvaren, er i all hovudsak slike fartøy som på grunn av alder, storleik eller produksjonsmåte ikkje fekk plass i den arkeologiske eller etnologiske gjenstandsdiskursen. Men det er slike fartøy som var ein del av det fysiske miljøet langs kysten i «manns minne» og som av dei frivillige fartøyvernarane vart opplevde som kjende og verdfulle (Berkaak, 1991; Småland, 1995). Det var også slike fartøy som vart utgangspunktet for etableringa av dei første frivillige fartøyvernorganisasjonane på 1960- og 70-talet. Dei mange variantane av utsegner om at fartøya ikkje skal bli museum, men vere levande skip, kan tolkast som eit program for å halde fartøya utanfor det som dei frivillige kan ha opplevd som ein lukka museumsdiskurs. Også slike små tradisjonelle bruksbåtar som musea hadde samla på sidan 1800-talet vart på 1970-talet tekne opp som del av den folkelege vernepraksisen. Det er difor mogleg å tolke dei kreftene som kjem til uttrykk gjennom etableringa av Forbundet KYSTEN som ein reaksjon mot innesperringa av dei tradisjonelle trebåtane i museumsdiskursen.

Innanfor den etablerte museumsfaglege diskursen ville slike folkeleg lekman- srørsler måtte underordne seg dei faglege posisjonane som har hegemoniet der. I staden gav det folkelege engasjementet på 1960- og 70-talet opphavet til ein eigen vernediskurs der ein stod friare til sjølv å definere mål og middel. Etnologen Arne Lie Christensen oppfatar dette folkelege engasjementet som eit korrektiv til det etablerte vernearbeidet (Christensen, 2011 s. 163-166). Skiljet mellom den antikvariske vernediskursen og ålmenta sitt ynskje om framleis bruk og oppleving av

kulturminne, som bygningar og fartøy i sine rette element, vart gradvis bygd ned utetter 1970-talet.

#### Den praktiske sida av fartøyvernet

Utviklinga av kulturminnediskursen har hatt som konsekvens at fartøy som gjenstandskategori vart delt mellom arkeologiske museum, folkemusea og Riksantikvaren, og følgjeleg underlagt fleire ulike vernepraksisar.

Frå siste del av 1800-talet har fartøy vore ein del av både det arkeologiske og det etnologiske fagfeltet. Den kulturhistoriske interessa for tradisjonsbygde trefartøy vakna alt på 1800-talet, men musea har i mindre grad synt interesse for større fartøy og fartøy frå industriell tid. Dette har både faglege og økonomiske årsaker i form av verdilegging, interesse, plass og tilgang på økonomiske ressursar.

Det fartøyvernet som i dag vert forvalta av Riksantikvaren har i hovudsak fått utvikle seg i andre fora prega av andre aktørar enn det øvrige kulturminnevernet. Vernepraksisen i denne delen av fartøyvernet har difor i stor grad fått utvikle seg som ein sjølvstendig diskurs med eigen praksis. Følgjande tankeeksperiment kan synleggjere i kva grad ulike kategoriar fartøy er innleira i ulike faglege vernediskursar: Kva ville reaksjonane bli dersom det vart gjort vedtak om å setje vikingskipa i sjødyktig stand, eller om det vart lansert eit offentleg program for å setje alle verna flytande fartøy på land i museumshallar i nokre sentrale byar? Begge sakene ville truleg vakt ein samstemt storm av protestar. Dette kjem av at vernepraksisane i tankeeksperimentet høyrer til posisjonar som ligg utanfor saksinnramminga til dei diskursane som i dag «eig» desse fartøya.

#### Dei to vernepraksisane

I litteratur og ordskifte kring vern av fartøy er det to hovuddiskursar som kjempar om hegemoniet over vernepraksisen: Museumsdiskursen, med si vekt på materialautentisitet og konserverande tilnærming, og ein kulturminnediskurs, med større vekt på oppleving, bruk og vidareføring av handverksprosessar knytte til kulturminna. Kvar av desse vernediskursane har utvikla praksisar som skal «produsere» (Brattli & Steffensen, 2014) den versjonen av dei materielle objekta som best tilfredsstiller diskursen si saksinnramming. Vi kan difor sjå kampen mellom den materialautentiske og den prosessautentiske tilnærminga i fartøyvernet som ein kamp om kva for ein fagleg diskurs som skal ha rett til å definere dei legitime posisjonane på dette feltet og underlegge objekta sin eigen praksis.

Den materialautentiske vernepraksisen føreset at fartøya vert sette på land og underlagt praksisar som skal ivareta den konkrete materien fartøyet består av på vernetidspunktet. Vern gjennom bruk og oppleving føreset at fartøya vert haldne operative og vedlikehaldne på tradisjonelt vis, med utskifting av delar etter kvar som desse vert utslitne eller ikkje tilfredsstillar sertifiseringskrava. For større fartøy medfører dette at det også må finnast fram til kompromiss mellom vernediskursen sine antikvariske ideal og krava i Sjøfartsdirektoratet sin tryggleiksdiskurs. Dette er naudsynt for å kunne halde fartøya sertifiserte og ivareta grunnlaget for dei frivillige sitt engasjement. Det finst ulike posisjonar innan desse diskursane og det finst posisjonar som søkjer å sameine ulike sider ved dei. For å få ei forståing av hovud-

posisjonane er målet med denne framstillinga å finne dei sentrale skiljelinene, og i mindre grad gå inn på dei ulike freistnadene på å sameine desse.

I den akademiske diskursen som sidan 1800-talet er utvikla kring forskning på kulturhistorisk gjenstandsmateriale innan fag som arkeologi og etnologi, er gjenstanden sin verdi knytt til den konkrete materielle kontinuiteten attover i tid. Ei slik form for autentisitet kan berre ivaretakast gjennom tiltak som tek gjenstanden ut av sin opphavlege bruk og underkastar han eit regime som minimaliserer fysiske påkjenningar. Hovudmønsteret er at samlinga av tradisjonelle opne trebåtar vert underlagt ein vernepraksis som skal ivareta materialautentisitet.

På 1960-talet fann eit anna syn på kontinuitet og verneverdi fotfeste utanfor akademien. Dette heng saman med framveksten av eit meir folkeleg engasjement kring vern av fartøy, der erfaring og oppleving står sentralt (Christensen, 2011 s. 164–165). Sjølv om fartøya også her representerer ein kontinuitet attover i tid, så er ikkje omsynet til forskinga det primære. Gjennom kontinuerleg vedlikehald og reparasjonar lever fartøya vidare og kan opplevast som konkrete historiske element i den daglege fysiske omgjevningen. Denne vernepraksisen har fleire fellestrekk med bygningsvernet og vann på 1970-talet tilslutning frå det etnologiske fagmiljøet. Verneverdien er her meir knytt til personleg og opplevd historie hjå dei som deltek i praksisen (Berkaak, 1992; Småland, 1995). Dette førte til at Norsk kulturråd i 1977 sette ned ei arbeidsgruppe med fagpersonar som skulle gjennomgå søknader frå fartøya og gje råd til departementet om tilskotsfordelinga. Arbeidsgruppa fekk også som oppgåve å leggje fram ei innstilling om fartøyvernet. Første punktet i mandatet definerer rammene for Kulturrådet si bestilling:

Utvalget skal utarbeide et forslag til en bevarings- og bruksplan for båtar som a) har spilt en rolle i våre utenriks-, kyst- og innlandskommunikasjoner, herunder også hjelpebåtar for skipsfarten (som slepebåtar, hvalbåtar o.a.), som b) helst bør bevares i flytende stand, og som c) kan brukes til ulike sosiale og kulturelle formål (Bjørkvik, Johnsen, Molaug, et al., 1979 s. 2).

Den endelege innstillinga låg føre i 1979. I tråd med mandatet vart bruk av fartøya knesett som eit grunnleggjande prinsipp, og omgrepet fartøyvern kom frå no av til å vere einstyndande med vern av fartøy gjennom bruk (Riksantikvaren, 2010 s. 28). Utvalet sette opp følgjande hovudprinsipp for dette fartøyvernet (Bjørkvik, et al., 1979 s. 16–17):

- a. Det skal vera originale båtar, ikkje reine kopiar.
- b. Det skal vera fartøy i flytande stand.
- c. Det skal vera fartøy som representerer ulike byggjemåtar, typar og/eller funksjonsområde.
- d. Det skal vera fartøy med tilknytning til ulike geografiske område.
- e. Det skal vera fartøy som kan nyttast til ulike sosiale og kulturelle føremål.

Utvalet presiserte at det skal stillast krav om at godtekne prinsipp for antikvarisk sikring skal følgjast, men at det også må takast omsyn til at fartøya skal vere sjø-

dyktige. Det må difor gjerast ei avveging mellom dei antikvariske krava og krava frå Sjøfartsdirektoratet, slik at sjølve drivkrafta i fartøyvernet – det personlege engasjementet – ikkje vert borte (Bjørkvik, et al., 1979 s. 17–18). 40 år seinare er dette framleis hovudprinsippa i den statlege forvaltingspraksisen for fartøyvernet, og grunnlaget for samarbeidet mellom Riksantikvaren, Sjøfartsdirektoratet og andre offentlege styresmakter med mynde på dette feltet.

Gjennom dei fem hovudprinsippa definerte fartøyvernutvalet viktige rammer for fartøyverndiskursen, og dermed også for kva praksisar som er gyldige på dette feltet. Men denne freistnaden på å definere rammer for praksisen i fartøyvernet fekk ikkje stå uimotsagt. Fortidsminneforeningen sitt medlemsblad nr. 2/1983 hadde flytande kulturminne som tema. Her kjem direktørane for Noregs to leiande sjøfartsmuseum til orde: Lauritz Pettersen hjå Bergens Sjøfartsmuseum og Svein Molaug hjå Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo. Desse framfører to ulike målsetjingar for vern av fartøy, og følgeleg også ulike syn på kva diskurs som skal definere gyldige praksisar på feltet. I sitt innlegg kjem Pettersen med tung kritikk av innstillinga frå kulturrådet si arbeidsgruppe om bevaring og bruk av fartøy. Han har mykje å setje fingeren på, både når det gjeld grunnlagsmaterialet og utvalskriterium, men i denne samanhengen er det særleg interessant å trekkje fram eit avsnitt der han kjem inn på den konkrete vernepraksisen i fartøyvernet. Då han skreiv innlegget var det berre kring 40 verna fartøy i landet (sjå Figur 19 s. 183).

De bevaringsmessige problemer, både praktisk og økonomisk, er svært store for fartøyer, spesielt hvis de skal bevares flytende. Det er derfor klart at bare et mindre antall fartøyer kan komme på tale, og man må være svært nøye med den utvelgelsen som skal finne sted.

Dessuten må man innse at bevaring av et fartøy i sjøen kun er en midlertidig løsning. Enten man liker det eller ikke er det bare oppbevaring på land som på lang sikt kan bevare et fartøy (Pettersen, 1983 s. 7).

Pettersen er direktør for eit museum som har eit tett samarbeid med Universitetet i Bergen og der hovudvekta ligg på forskinga om maritime emne. Samlingane består hovudsakleg av arkiv, maleri, skipsmodellar og gjenstandsmateriale knytt til sjøfart samt maritime arkeologiske funn. Pettersen ser vernefeltet frå ein posisjon innan den vernediskursen som gjeld for kulturhistoriske gjenstandar ved musea, og har difor problem med å forstå korleis ein praktisk og økonomisk skal løyse dei store utfordringane som eit langsiktig vern etter slike ideal medfører. Pettersen vart også tidlegare i sin karriere som museumsdirektør konfrontert med slike utfordringar. I 1964 fekk Bergen Sjøfartsmuseum tilbod om kostnadsfritt å overta D/S «Oster», det siste kolfyrte dampskipet i drift på Bergen hamn.<sup>40</sup> Direktør Pettersen avslo den gangen tilbodet:

Vi vet ikke hva det vil koste å holde fartøyet flytende, sier han. Vi kan ikke ta sjansen på å binde museet til utgifter som kanskje vil komme til å sluke alle de midlene som skal dekke museets øvrige arbeid (Bergens Arbeiderblad, 1964).

<sup>40</sup> Sjå kapittel 5.1.5. Fartøyvernet, underkapittel Sjøfartsmusea og det tidlege fartøyvernet.

I innlegget frå 1983 gjentek han denne posisjonen:

Av de finansieringsordninger som er foreslått er muligheten til å få bevaring og drift inn på tilskuddsordningen for museene meget tvilsom. Den mest brukelige løsning synes å være utvalgets forslag om et ideelt interessentskap (stiftelse).

(...)

Å la et fartøy være eiet av et museum alene kan skape uforutsette vanskeligheter for museet, spesielt økonomisk, og det vil lett gå ut over museets øvrige aktiviteter (Pettersen, 1983 s. 7).

Trass avstanden i tid er posisjonane frå 1964 og 1983 samanfallande. Eit fagleg forsvarleg fartøyvern som rettferdiggjjer dei offentlege investeringane må avgrensast til eit fåtal fartøy. Innan museet sin gjenstandsvernediskurs framstår vern gjennom bruk både som ei fagleg sjølvmotseiing og eit økonomisk sjansespel. Vern på sjø kan berre kan forsvarast som eit verkemiddel i ein overgangsfase fram til det eigentlege vernet kan ta til. Eit langsiktig vern kan berre skje på land, slik som til dømes «Fram» i sitt hus på Bygdøy. Først då er fartøya berga frå fortsett «wear and tear» og innlemma og innelukka i den museumsfaglege vernediskursen.

Synet på vern av større fartøy som eit økonomisk risikoprojekt på sida av museet sine eigentlege oppgåver står framleis sterkt i museumssektoren. Tendensen er at vern av større fartøy vert lagt ut i eigne stiftingar med vasstette skott mot musea sin øvrige økonomi. I sine eigne stiftingar kan dei bokstavgleg tala få segle sin eigen sjø, også økonomisk. På same vis som direktør Pettersen hjå Bergens Sjøfartsmuseum (Pettersen, 1983 s. 7) opplever mange musé dei større fartøya som gaukningar som legg beslag på store ressursar til fortrensel for slike som i museumsdiskursen framstår som meir primære oppgåver. Difor må ein halde slike fartøy på ei trygg armlengds avstand.

Nokre sider seinare i same utgåve av Fortidsvern har Mari Kollandsrud eit intervju med Svein Molaug, dåverande direktør ved Norsk Sjøfartsmuseum. I intervjuet legg Molaug for dagen eit heilt anna syn på vern av fartøy:

Et fartøy skal seile. Båter på land har liten anskuesverdi. Det er på vannet de lever, det er som seilende kulturminner vi kan få den fulle opplevelsen av dem. Er det ikke nettopp det som er så enestående med båtene våre – at de er mobile! I motsetning til bygninger, som må oppsøkes, blir båter på tokt synlige for all verden. Et pust fra fortiden som beriker omgivelsene mens de glir forbi i sitt rette element – sjøen. Det er ikke bare båtfolk som setter pris på denne opplevelsen, men alle som ser et stolt fartøy gli forbi (Kollandsrud, 1983 s. 15).

Molaug utgangspunkt for vern av fartøy er at dei skal segle. Gjennom framleis å vere til stades i sine opphavlege miljø, tilfører dei kystlandskapet ein historisk dimensjon og representerer viktige opplevingsverdiar. Dette er verdiar og argument som står fjernt frå den gjenstandstilnærminga som Pettersen tek utgangspunkt i, men som

har parallellar til dei vi kjenner frå bygningsvernet. For Molaug er vern av fartøy primært eit vern av fartøya sin fortsette eksistens som visuelle element langs kysten, og ein føresetnad for ei vidareføring av maritim kunnskap og opplevingar knytte til fartøya.

Vern gjennom bruk kan sjåast som ei feiring av gjenstanden si materielle side, og difor også som ein protest mot innesperring av gjenstanden i museumsdiskursen sine glasmonter og kulturteoretiske strukturar. Sjølve samanstillinga av orda vern og bruk spring ut av ei heilt anna tilnærming til vern enn musea sitt materialautentiske ideal. Fortsett bruk medfører at også at prosessen med kontinuerleg utskifting av øydelagde delar, rusta stålplater og rote treverk må halde fram. Dette kan sjåast som implisitt i ynsket om samstundes å taka vare på kunnskapen om vedlikehald og drift av fartøya. Ei slik tilnærming medfører at fartøyet sin autentisitet i større grad må kvile i dei praksisane (Brattli & Steffensen, 2014) som held fartøyet i stand og i drift enn i dei konkrete delane som til ei kvar tid utgjer det materielle fartøyet. Dersom ein legg til grunn eit prinsipp for vern av fartøy der historisk verdi er knytt til materialautentisitet, så kan fartøya berre behalde sin verdi som kulturminne og historisk kjelde over tid gjennom å bli sette på land og underlagt dei same verneprinsippa som kulturhistorisk gjenstandsmateriale ved musea. Men dersom ein ser fartøyet som ein materiell føresetnad for ein kontinuerlege vernepraksis, og ikkje berre som ei samanstilling av dei einskilde materielle delane, så vert det mogleg å legitimere vern gjennom bruk som eit fagleg forsvarleg prinsipp i kulturminnevernet.

Erfaring frå landsetting av større fartøy syner at heller ikkje det materialautentiske vernet er problemfritt. Sjølv i hus med kontrollerbart klima medfører dette problem som det over tid må gjerast til dels omfattande kompenserande tiltak for. Fartøy er konstruerte for å flyte fritt, og ei landsetjing påfører store skrog heilt andre påkjenningar enn dei er konstruerte for. Det oppstår spenningar og prosessar som elles vert haldne i sjakk av oppdrifta og normal bruk på sjø. Klimaregulerte omgjevnader kan ikkje ha ideelt klima for alle dei materiala som eit fartøy er sett saman av. Eit klima som førebyggjer oksidering av metall kan medføre uttørking og oppsprekking av treverk. Festemiddel av tre vil krympe og miste taket, og drevet vil falle ut mellom hud- og dekksp plank som tørkar, krympar og sprekk opp. Det salte sjøvatnet bidreg til å bevare trefartøy på sjøen, men krystalliserer og kan øydeleggje fibrane når fartøyet tørkar ut på land. Større landsette fartøy kan difor over tid både deformerast og desintegrerast dersom det ikkje vert sett i verk omfattande mottiltak. For bote på problema som oppstår må det over tid gjerast ganske store og kostbare inngrep. Dei mest synlege er relativt omfattande støttekonstruksjonar innvendes og utvendes, som regel med gjennomgåande boltar. Av dei mindre synlege er bruk av ulike kjemikalium for å stoppe råde, ny natemasse som erstatning for den som fell ut og nye delar som erstatning for slike som manglar, er svekka, eller som av ulike grunnar utgjer ein fare for publikum. Kostnaden med bygging av hus for landsetjing av større fartøy gjer at dette i praksis ikkje kan forsvarast politisk åleine ut frå å ta vare på kjelder for framtidig forskning.

Mørke rom, kjølig klima og omfattande stillas som stør oppunder fartøya er ikkje særleg publikumsvennleg. Utforminga av bygga og presentasjonen av fartøya vert difor til i dragkampen mellom dei to museumspraksisane vern og formidling. Land-

sette fartøy inngår difor i ein museumsdiskurs der det fortløpande må gjerast kompromiss mellom praksisar i kampen mellom posisjonar i diskursane knytte til vern og formidling. Omsynet til publikum veg tungt når det kjem til stykket, og mange fartøy i hus hjå musea inngår difor i ei form for tablå som skal herme dagslys og normal aktivitet, både i og kring fartøyet. Tilværet innandørs vert difor ikkje alltid så optimalt for større fartøy.

Prinsippet om vern gjennom bruk føreset kontroll over den praksisen – eller samhandlinga mellom dei frivillige og fartøyet – som held fartøya ved like. Praksisen må vere ein prosess som stadig reproducerer fartøyet og ikkje ein prosess som endrar det. Ein slik kontrollert prosess skil seg frå vanleg vedlikehald av fartøy ved at ein medvite avstår frå det som elles er ein normal praksis med å ta i bruk nye metodar og moderne materialar. I staden vert idealet å repetere eit bestemt stadium i ei kontinuerleg teknologisk utvikling eller eit bestemt tidpunkt i ein fagleg diskurs. Ei slik tilnærming krev både kunnskap og medviten haldning, og kan i praksis vere vanskeleg å etterleve fullt ut. Vern gjennom bruk skaper difor utfordringar der den samla konsekvensen er at fokus vert utvida frå vern av det isolerte materielle fartøyet til vern av anlegga og kunnskapen som skal til for å vedlikehalde og operere fartøya. Dette omfattar alt frå verfts-fasilitetar via støypeformer for ny produksjon av maskindelar til Sjøfartsdirektoratet sitt regelverk og kunnskap om kvar i terrenget – det vil seie den ideelle kombinasjonen av jordsmonn og ulike mikroklimatiske tilhøve – og kvar på det einskilde treet ein finn tømmer av rett kvalitet til fartøyet sine ulike delar.

Eit stykke på veg kan ein hevde at vern gjennom bruk og vern ved konservering er ulike vegar til same mål. Eit sentralt argumentet for å setje fartøy i hus på land er å taka vare på kjelder til den kunnskapen som ligg bak produksjonen og bruken av fartøya. Undersøkingar av formgjeving, materialbruk, spor etter verktøy og slitasjespor etter bruk vert utgangspunkt for rekonstruksjon av kunnskapen bak det materielle. Også praksisen knytt til vern gjennom bruk føreset at denne kunnskapen vert rekonstruert og/eller vidareført gjennom å bli praktisert. I begge tilfelle står tradisjonen og kunnskapen bak det materielle fartøyet sentralt, men i museumsdiskursen er kunnskapen studieobjektet medan det i fartøyverndiskursen er eit verkemiddel. Dei to vernediskursane er ikkje isolerte frå kvarandre. Grensa er flytande og uklår, på same vis som grensa mellom små og store fartøy. Fleire museum og utøvarar innan maritime handverksfag arbeider med både småbåtar og større fartøy, og trass ulike juridiske og organisatoriske rammer finst det fleire felles føra der vernarane av både færingar og hurtigruter kan møtast.

Ein skriftleg møtestad er til dømes bladet Fartøyvern, utgjeve av Hardanger Fartøyvernssenter som sjølv står med ein fot i kvar av desse vernfaglege båtane. I utgåva frå desember 2015 gjer båtbyggjar og forfattar Arne Terje Sæter seg til talsmann for ein posisjon i slekt med den som direktør Pettersen hjå Bergens Sjøfartsmuseum ytra seg frå i 1964 og 1983.

Et problem er at det i bruk også ligger et forbruk. Innenfor de åpne bruksbåtene er det en uhørt tanke å restaurere noen av de gamle fembøringene, for så å ta dem i bruk. En rekke småbåter er også berget ut av bruksideen og tatt vare på som et uerstattelig objekt. Båten er unik fordi den viser byggeteknikk, materialvalg, spor etter bruk, både fra rigg og redskap. I steden ivaretas

kunnskapen om bruk ved nybygg. Noe som også bidrar til å vedlikeholde byggekunnskapen (Sæther, 2015 s. 22–23).

Posisjonar frå dei to vernediskursane møtest jamleg i fartøyvernet sine ulike føra. Dette har truleg gått føre seg like lenge som desse diskursane har eksistert, og like lenge har det frå begge posisjonane vore framført meir og mindre treffande kritikk av den andre. Ei sameining av omsynet til materialautentisiteten og omsynet til at fartøya framleis skal opplevast og vere visuelle element langs kysten er ikkje heilt uråd å tenkje seg teoretisk. Denne posisjonen tek utgangspunkt i at dei originale skipa vert underlagt musea sin gjenstandsdiskurs og at det vert laga kopiar som kulturminnediskursen kan nytte seg av.

Ein slik posisjon tenderer til å monopolisere forvaltinga av den historiske verdien til gjenstandsdiskursen, men dette er ikkje hovudproblemet. Problema med gjennomføring av eit slikt program oppstår som følgje av spørsmålet om kven som skal finansiere bygginga og drift av alle båthallane og fartøykopiane som må til for at både magasinforvaltarar og brukarar skal få sitt. I møte med dette økonomiske spørsmålet ser tendensen ut til å vere at ein frå gjenstandsdiskursen meiner at kulturminnediskursen må bere hovudkostnaden. Men både båthallar og kopiar vil falle utanfor saksinnramminga for den kulturverndiskursen som Riksantikvaren er posisjonert i, og musea får på si side sjeldan Kulturdepartementet med på finansiering av slikt, og langt frå i det omfanget som her må til. Mellom 50 og 100 nye store båthallar for landsetjing og vern, sikring og tilrettelegging av fartøya og drift av hallane vil truleg koste langt meir enn den politiske viljen kan strekkjast. Ikkje minst av di den politiske velviljen synest vere eit resultat av den populariteten som vern gjennom bruk har gjeve fartøya og fartøyvernarane.

Dersom ein tenkjer seg at noko slikt likevel hadde latt seg finansiere, er det også eit ope spørsmål om motivasjonen bak restaurering og drift av distriktet sin lokalbåt vil la seg overføre frå ein landsett original til ein kopi på sjøen. Den frivillige innsatsen er sentral for både det direkte arbeidet med fartøyet og for framskaffing av små og store sponsorgåver i form av materiell og tenester. I mange prosjekt kan dette vere den største delen av økonomien.<sup>41</sup> I motsetnad til dei mange tradisjonelle bruksbåtane framstår ikkje lokalbåten for dei frivillige som eit av mange døme på ein skipstype innan ein tradisjon, men som eit unikt objekt og berar av personlege minne.<sup>42</sup>

Kulturminnediskursen er ikkje blind for problema knytte til dokumentasjon av fartøya gjennom oppmåling, magasinering av delar, innsamling og sikring av informasjon av fartøyet si tekniske og sosiale historie med vidare. Slike tema har jamleg vore omtalte frå kulturminnediskursen i fartøyvernet like sidan 1970-talet (Bjørkvik et al., 1979; Kloster, 1991; Riksantikvaren, 2010). Men magasin og arkiv i det omfang som her er naudsynt ligg utanfor saksinnramminga til kulturminnediskursen. Slikt høyrer inn under musea sitt arbeidsfelt, og har difor i liten grad vore mogleg å gjennomføre i det frivillige fartøyvernet der organisasjonane knapt har tilgang, eller økonomi, til eit permanent lager på land.

<sup>41</sup> Sjå kapittel 5.2.4. Diskusjon, underkapittel Den økonomiske verdien av den frivillige innsatsen.

<sup>42</sup> Sjå kapittel 5.3.2. Minne og fortid: Personlege forteljningar.

Dei vernepraksisane som over tid har utvikla seg kring ulike grupper av fartøy har institusjonalisert seg i ei organisatorisk og juridisk oppdeling av gjenstandsfeltet. Dei ulike kategoriane fartøy er langt på veg lukka inne i sine vernediskursar, og dermed underlagt svært ulike vilkår for kva som kan seiast om dei og gjerast med dei. Sjølv om vernepraksisane kan vere svært ulike og ha store konsekvensar for kva som skjer med fartøya, har det likevel vore svært få kampar mellom diskursane om lagnaden til einskildfartøy. Dette kan skuldast at dei fleste landsette fartøy ved musea vart sette på land før det frivillige fartøyvernet oppstod, samt at det frivillige fartøyvernet tenderer til å verne fartøy av andre og nyare typar enn dei musea tradisjonelt har sett som så verdifulle at dei må vernast på land. Historisk er det også svært få fartøy som har vore opplevd som så verdifulle at dei kan forsvare investeringane og driftskostnadene som eit eige vernebygg krev. Når musea i dag vert eigarar av eit større fartøy vil det oftast bli sett bort til ei veneforeining eller liknande som tek vare på dei gjennom bruk. Dette skuldast nok både at musea opplever dette som einaste reelle alternativ, og at dei fleste museum i dag legg vekt på å knyte til seg slik aktivitet som eit fartøyvernprosjekt fører med seg. Musea er difor ikkje i utgangspunktet negative til vern gjennom bruk, og dei stor i regelen opp om lokale fartøyvernprosjekt. På denne måten kan skiljet mellom vernepraksisane gå rett gjennom ein og same institusjon, der eitt landsett fartøy vert ivareteke etter materialautentiske prinsipp av dei faggruppene som er knytte til museet sine samlingar, medan eitt anna vert verna på sjø gjennom fortsett bruk og ivareteke av frivillige og/eller andre grupper museumstilsette enn dei som er knytte til museet sine samlingar. Med utgangspunkt i Brattli og Steffensen (2014) sitt syn på musea sine samlingar som multiple fenomen, der ulike praksisar utfører («perform») ulike versjonar av samlinga, kan fartøy hjå slike museum framstå som ekstra mangfaldige.

#### Juridiske rammer for fartøyvernet

Skipsvrak, i form av jord- og sjøfunn av «Baade, Skibsskrog eller Dele deraf» frå før 1537, vart freda og statleg eigedom alt i den første kulturminnelova frå 1905.<sup>43</sup> Først i 2000 vart kulturminnelova utvida til å omfatte flytande fartøy<sup>44</sup>, mellom anna som eit resultat av det politiske arbeidet til fartøyvernorganisasjonane.

Fartøy skil seg frå faste kulturminne ved at dei ikkje har sin eksistens knytt til eit landareal. Som gjenstandar er dei på grunn av storleiken problematiske å lagre, då sjølv mindre båtar legg beslag på areal for oppbevaring. Mindre og opne tradisjonsbåtar kan bli liggjande på naustlemmen eller bli samla inn av musea. Men fartøy som på grunn av storleiken må lagrast utandørs eller flytande, utgjer eit problem frå den augneblinken dei ikkje lenger kan finansiere sitt eige vedlikehald. Slike fartøy vil eigar som regel søkje å kvitte seg med ved sal eller senking/destruksjon, eller dei kan bli liggjande i fjøra der naturkreftene raskt vil redusere dei til vrak. Sjølv om fartøya kan vere større enn hus er dei likevel ikkje faste kulturminne, og sjølv om dei er flyttbare utgjer dei ikkje eit gjenstandsmateriale av same art som tidlegare lovtekster omhandla. Fartøya utgjer her ein tredje kategori som har noko felles med både faste kulturminne og gjenstandar. Dette ber noverande lovverk også preg av, gjennom ein freistnad på å dekkje feltet juridisk ved å hente litt frå bae hald. Frå lova om

<sup>43</sup> Lov af 13de Juli 1905 om Fredning og Bevaring af Fortidslevninger § 6.

<sup>44</sup> Lov om kulturminne § 14a Fredning av båter.

faste kulturminne har ein henta høve til å frede fartøy. Frå lovene som gjeld kultur-gjenstandar har ein henta prinsippet om utførsleforbod, som i lys av eit fartøy si normale levetid er sett til 50 år i staden for 100.<sup>45</sup> Men fartøy skil seg på fleire vis frå både bygningar og vanlege gjenstandar, og dette gjer at ein del viktige eventualitetar ikkje vert dekkja av lovverket.

Fartøya ikkje er knytte til ein fast tomt, og er følgeleg heller ikkje omfatta av slike lover og reglar som regulerer bygningar og den fysiske omgjevnaden på land. Fartøy kan fritt flyttast til andre delar av landet, og så lenge dei ikkje er omfatta av konkrete verneavtalar kan dei også fritt byggjast om eller destruerast. Einaste avgrensinga av eigar sitt rådvelde er at fartøy eldre enn 50 år ikkje kan førast ut av landet. Men då utførsleforboda for gjenstandar har eit generelt unntak for gjenstandar innført etter 1950 kan fartøy som vart bygde i utlandet og som har vore sentrale i norsk samferdsle i 50 år, og norske fartøy som er kjøpte attende frå utlandet, fritt førast ut dersom dei ikkje er underlagte konkrete statlege vernetiltak.<sup>46</sup>

Det er eit generelt krav om offentleg løyve for å kunne byggje om eller rive alle typar bygningar, ikkje berre slike som er definert som historisk interessante.<sup>47</sup> For skip finst det ikkje noko tilsvarande. Sjølv fartøy som ikkje kan førast ut av landet av omsyn til kulturminneverdien, kan likevel fritt destruerast innanlands utan at eigar pliktar å varsle nokon om dette på førehand. Unntaket er dersom Riksantikvaren har inngått ein verneavtale med eigar, der slik varsling er nemnt, men dette er ei frivillig ordning og ikkje regulert gjennom lovverket.

Medan det er bygd inn krav om offentleg vurdering av kulturminneverdien ved riving og endring av alle bygningar i landet, så finst det ikkje noko tilsvarande for fartøy. Den vurderande instansen er her dei frivillige som på eige initiativ vurderer einskildfartøy og deretter søkjer Riksantikvaren si tilslutning til denne vurderinga. Riksantikvaren er ikkje åleine om å forvalte dei juridiske rammene for verna og freda skip. Alle fartøy over ein viss storleik, og fartøy som skal føre passasjerar skal godkjennast av Sjøfartsdirektoratet. Regelverket for fartøy skil seg av fleire årsaker radikalt frå regelverket for kulturminne på land.

Ved restaurering av bygningar kan ein la ulike delar representere ulike delar av bygget si historie utan at dette kjem i konflikt med antikvarisk praksis eller bygningstekniske reglar. Er det naudsynt med moderne fasilitetar som til dømes ein heis, kan denne etablerast i eit nytt tilbygg på baksida, og ein kan ta i bruk krypeloft eller grave ut kjellarar for å huse andre tekniske installasjonar.

Eit fartøy er ein sjølvberande og avbalansert konstruksjon der all plass i utgangspunktet er disponert. Dersom fartøyet skal sertifiserast må ein mellom anna av omsyn til regelverket definere kva for epoke i fartøyet si historie som skal leggjast til grunn for restaureringa. Då vil dei skipstekniske reglane som fartøyet var sertifisert etter på den aktuelle tida utgjere rammene for kva som kan tillatast når det gjeld ut-

<sup>45</sup> Forskrift 2007-01-01 nr. 01 om utførsel og innførsel av kultur-gjenstander § 2 underpunkt e.

<sup>46</sup> Forskrift til lov om kulturminne om utførsel og innførsel av kultur-gjenstander § 2 underpunkt m.

<sup>47</sup> Plan og bygningsloven § 20-1 underpunkt e.

føring og utforming.<sup>48</sup> Ein kan difor ikkje fritt blande epokar eller endre bruken av areal om bord, då dette kan medføre at fartøyet får eigenskapar som det ikkje tidlegare har vore sertifisert med, og som ein difor ikkje kjenner konsekvensane av. Det er likevel mogleg å gjere visse endringar, men regelverket er med på å setje andre rammer for kva som er mogleg og tillateleg på eit verna fartøy enn på ein bygning. Sjøfartsdirektoratet gjer krav på hegemoni når det gjeld utarbeiding og handheving av tekniske regelverk for skip og skipstryggleik. Denne overlappinga mellom fartøyverndiskursen og ein internasjonal skipstryggleiksdiskurs gjer Sjøfartsdirektoratet til ein viktig aktør i eit fartøyvern der hovudprinsippet er vern gjennom bruk. Kvar grensa skal trekkjast mellom omsynet til vern og omsynet til eit stadig strengare tryggleiksregime har vore eit av dei viktigaste og mest diskuterte emna innan fartøyvernet i ei årrekke.

Medan transportmiddel som bilar, jernbanemateriell og luftfartøy har ei typegodkjenning som normalt ikkje kan tilbakekallast, så gjeld det andre prinsipp for fartøy. Her fell tidlegare godkjenningar jamleg bort ettersom det vert utarbeida nye krav til konstruksjon, utforming og utstyr. Dette gjev naturleg nok problem for fartøy som er bygde etter tidlegare reglar og som ikkje kan tilfredsstille dei nye utan endringar i materialbruk og utforming.

For å sjå til at dei historiske fartøya kan halde fram med å segle, vart det etter bestilling frå Miljøverndepartementet teke opp eit arbeid med å utforme ei eiga føreskrift for sertifisering av verna og freda fartøy.<sup>49</sup> Målet med regelverket er at verna fartøy i størst mogleg grad skal få behalde sine arrangement og originale tekniske løysningar. Tryggleiksnivået skal i staden oppretthaldast gjennom avgrensingar i drifta av fartøya. Føreskrifta skulle utformast i samarbeid med Riksantikvaren og NFF. Dei to sistnemnde opplevde det likevel slik at Sjøfartsdirektoratet ikkje var villig til å inkludere andre sine prosessar, og at deira rolle i realiteten vart redusert til å vere høyringsinstansar for Sjøfartsdirektoratet sin framlegg til føreskrifter.

Den internasjonale diskursen om skipstryggleik som Sjøfartsdirektoratet er posisjonert i vurderer fartøya på ein grunnleggjande annleis måte enn Riksantikvaren og NFF. Prinsippet for sertifisering er at alle fartøy i same kategori skal oppfylle identiske krav i form av eit abstrakt overordna regelverk. Det abstrakte regelverket er her det primære i diskursen, og dei einskilte fartøya sekundære. Fleire av krava tek utgangspunkt i matematiske modellar som fartøya sine data vert plasserte inn i og som syner om gjeldande grenseverdier vert overskridne. Desse grenseverdiane er i endring, og fartøy som i dag er godkjende kan miste sertifikata når det kjem nye reglar. Den generelle tryggleiken til sjøs skal på dette viset betrast ved at fartøy som ikkje lenger oppfyller krava i regelverket vert bygde om eller destruerte. Erfaringsbasert kunnskap om dei einskilte fartøya sine eigenskapar ligg utanfor saksinnramminga for ein slik diskurs.

<sup>48</sup> Forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer § 6

<sup>49</sup> Tildelingsbrev 2007 for Sjøfartsdirektoratet side 6 <https://www.sjofartsdir.no/Global/Om%20Sdir/Presentasjon%20av%20direktoratet/Tildelingsbrev%20fra%20NHD%20og%20MD/Endelig%20tildelingsbrev%20MD%202007.pdf>

Riksantikvaren har ein nær hegemonisk posisjon i kulturminnediskursen. Også her vert dei einskilde fartøya vurdert opp mot eit abstrakt overordna mønster i form av ideen om ein type eller eit historisk forlaup. Men i kulturminnediskursen er einskildobjekta primære, og det abstrakte mønsteret sekundært og i endring som eit resultat av undersøkingar av dei einskilde fartøya. Då typologi og historie er abstraksjonar som spring ut av den samla erfaringa frå einskildobjekt, vil undersøking av nye objekt fortløpande justere oppfatninga av typologi og historie. På dette feltet vert kunnskapen generert i form av erfaring.

I dialogen med Sjøfartsdirektoratet inntok Riksantikvaren og NFF ein liknande posisjon. Dei ynskte eit regelverk som tok omsyn til den historiske erfaringa med drift av fartøya. Med andre ord at det abstrakte mønsteret kunne tilpassast ut frå konkrete erfaringar med einskildfartøy. Ein slik posisjon har ikkje legitimitet i diskursen om skipstryggleik, og Sjøfartsdirektoratet kunne difor ikkje akseptere dette som eit gyldig prinsipp i arbeidet med nytt regelverk.

Etter ein prosess som varte i sju år vart regelverket for verna skip sett i kraft i juli 2014.<sup>50</sup> Eit hovudprinsipp i dette regelverket er at ein i staden for å krevje fysiske endringar på fartøya kan oppretthalde tryggleiksnivået gjennom å setje ned talet på passasjerar, auke kravet til mannskap og setje grenser for tilhøva fartøyet får operere under i form av bølgehøgde, drift berre i dagslys og i sommarhalvåret og liknande.<sup>51</sup> Dette kan til dømes få som konsekvens at eit fartøy som i generasjonar hadde si rute på utsida av Lofoten vinterstid no kan få passasjertalet meir enn halvert og fart-sområdet avgrensa til indre Oslofjord i sommarhalvåret, fordi det under krevjande tilhøve vil krenge tolv og ikkje ti grader slik grensa no er.<sup>52</sup>

Etter Riksantikvaren og NFF si meining gjekk Sjøfartsdirektoratet svært langt i innføringa av slike kompensatoriske tiltak. Men i arbeidet med slike avgrensingar kan Sjøfartsdirektoratet også ha opplevd å møte ei grense som det kunne koste for mykje å krysse. Forbodet mot å utføre ordinær rutefart med fartøy som er sertifiserte etter dei nye reglane gjeld ikkje for fartøy på ferskvatn. Utan dette isolert sett underlege unnataket i regelverket ville Sjøfartsdirektoratet ha kome i skade for å setje ein stoppar for drifta av D/S «Skibladner» som har gått i rute på Mjøsa sidan 1856. Dette er eit fartøy med nasjonal kjendis-status og som nyt stor politisk velvilje. Eit regelverk som forbyr «Skibladner» å gå i rute har potensial til å påkalle ei politisk merksemd som kan opne diskursen for intervensjon og skade direktoratet sin prestisje. Då særskilt når det kan vere vanskeleg å gjere greie for ein slik regel ut frå eit reint tryggleiksperspektiv.

Arbeidet med føreskrifta kan sjåast som ein kamp mellom fartøyverndiskursen og sjøtryggleiksdiskursen om den relative plasseringa i hierarkiet i ein nasjonal diskursorden. For Sjøfartsdirektoratet kan det ha vore utenkjeleg å utarbeide eit regelverk som ikkje representerte legitime posisjonar innan den internasjonale diskursen om

<sup>50</sup> <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-06-17-768>

<sup>51</sup> Forskrift om særlege regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer §§ 3, 4 og 5

<sup>52</sup> Forskrift om særlege regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer§ 9 punkt e

skipstryggleik som dei deltek i. Sjøfartsdirektoratet kravde retten til å fastsetje innhaldet i føreskrifta, men hadde ikkje problem med å akseptere at Riksantikvaren ut frå reint antikvariske vurderingar får avgjere kven som får tilgang til å bli underlagt krava i føreskrifta. Denne funksjonen har ingen konsekvensar for Sjøfartsdirektoratet sin diskurs om sjøtryggleik.

Sjøfartsdirektoratet styrer også dei krava som mannskapet må oppfylle for å få sertifikata sine og for å vedlikehalde desse. Utan godkjent mannskap kan ikkje fartøya gå frå kai. Noko tilsvarande kvalifikasjonskrav finst ikkje for bruk av faste kulturminne og gjenstandar på land. Samla gjev dette Sjøfartsdirektoratet stor makt på fartøyvernfeltet, noko som gjer at vern av fartøy gjennom bruk kan vere juridisk og organisatorisk langt meir krevjande enn gjenstands- og bygningsvernet.

Sjøfartsdirektoratet og Riksantikvaren er to direktorat med stor makt som begge stiller ei rekkje krav som det kan vere utfordrande å sameine. Det frivillige fartøyvernet er heilt avhengig av å finne ei farbar lei mellom krava desse to direktorata stiller, dersom dei både skal få finansiert restaureringsarbeidet og etterpå få lov til å segle med fartøya. Det er lett å forstå dei frivillige sin frustrasjon når etterleving av krava frå ei statleg styresmakt kan medføre tap av status og økonomiske sanksjonar frå ei anna statleg styresmakt. Staten sine mange armer kan vere dårleg koordinerte, og konsekvensane for dei som uforvarande kjem i skvis mellom dei kan vere store. Sjølv om saka i dei fleste tilfelle lar seg løyse, så er ikkje slike situasjonar fremmande for dei frivillige si tru på forvaltninga som gjennomtenkt og logisk.

#### Administrative rammer for fartøyvernet

Med administrative rammer vert det her sikta til kvar i den offentlege forvaltninga ansvaret for saksfeltet er plassert, og ikkje til dømes administreringa knytt til dei einskilde fartøya i form av eigarskap eller organiseringa av arbeidet. Den offentlege forvaltninga av fartøyvernet er relativt ung, og prosessen fram syner korleis aktørane steg for steg lykkast med å innskrive fartøyvernet i kulturminnediskursen gjennom målmedviten strategi og politisk forankring. Det første statlege engasjementet i fartøyvernet kom frå Norsk kulturråd, som i 1967 løyvde 54.166,- kroner til istandsetjinga av skonnerten «Svanen».<sup>53</sup> Dei neste 10 åra løyvde Kulturrådet om lag 1,5 millionar til ei handfull fartøy, men utan bakgrunn i nokon uttalt strategi eller definerte antikvariske krav (Riksantikvaren, 2010 s. 28). I denne perioden etablerte organisasjonane ein eigen vernepraksis som kom til å vere premissgjevande i institusjonaliseringa av fartøyvernet.

Norsk kulturråd høyrer til under Kyrkje- og kulturdepartementet (i dag Kulturdepartementet) som også har ansvar for tilskot til musea. Det kan vere tilfeldig årsaker til at det var kulturrådet som først tok opp fartøyvernet. I 1977 kom Samferdsledepartementet med i finansieringa, formelt som ei mellombels ordning. Dette departementet gav årleg om lag 50.000,- i tilskot til kvart av dei tre passasjerskipa D/S «Skibladner», D/S «Kysten» og D/S «Børøysund», aukande til 58.000,- i 1979. Einaste vilkår Samferdsledepartementet sette var at fartøya skulle gå i rutetrafikk

<sup>53</sup> Sjå kapittel 5.2.3. Presentasjon av dei kvalitative resultatata, underkapittel Statlege tilskot til fartøyvern 1967-2019

eller med passasjerar. Tilskota vart gjevne medan departementet venta på ei avklaring om kven som skal yte tilskot til «objekter av museal interesse» (Bjørkvik, et al., 1979 s. 9–10). Omgrepet museal interesse er her verdt å merkje seg, då dette kan indikere at det kring 1977 enno ikkje var heilt avgjort om fartøyvernet tilhøyrd ein museums- eller kulturminnediskurs. Norsk kulturråd si oppgåve var å bidra til «ei allsidig forsøksverksemd på eit vidt område» (Bjørkvik, et al., 1979 s. 12–12), og å vere igangsetjar og la andre instansar overta når tiltaka er starta opp.

Vern av faste kulturminne («faste fortidslevninger») og vern av gjenstandar («løse fortidslevninger») skilde lag juridisk med kulturminnelova av 1905.<sup>54</sup> Organiseringa av vernet vart skild mellom Riksantikvaren og musea. I 1977 låg forvaltinga av museumssektoren hjå Kyrkje- og kulturdepartementet (no Kulturdepartementet) medan forvaltinga av faste kulturminne var lagt til Riksantikvaren under Miljøverndepartementet (no Klima- og miljødepartementet). Fram til om lag 1970 hadde vern av fartøy i all hovudsak høyrd inn under museumsfeltet. Dette skjedde sjølv om fartøya der tradisjonelt vart rekna som gjenstandar, og den dominerande praksisen var vern på land i magasin eller båthallar. Norsk Veteranskibsklub fann det i 1960-åra også naturleg å vende seg til eit museum med håp om fagleg godkjenning og hjelp.<sup>55</sup> I utgangspunktet var det difor ikkje gjeve at vern av fartøy gjennom bruk skulle få ei heilt anna saksinnramming og forvalting.

Årsaka til at vernet av større fartøy gjennom bruk kom til å bli organisert saman med faste kulturminne kan henge saman med at kompleksiteten, kostnadsnivået og vekta på at fartøya skal vere ein del av den fysiske omgjevnaden. Dette er tilhøve som fartøyvernet har sams med kulturminnevernet og som skil det frå gjenstandane hjå musea. Kostnadsnivået og behovet for eit kontinuerleg vedlikehald vert trekt fram som eit avgjerande skilje.

Små farty vil det vera lettare å ta vare på utan spesielle støttetiltak. I tillegg kjem at ei relativt stor mengd av desse små fartya er sikra på museum. Utvalet har difor halde dei mindre typane utanfor i framlegget til bevaringsplan (Bjørkvik, et al., 1979 s. 15).

Mindre fartytypar – fembøring, færing, kogge, ottring, pram, seksæring, sjeke, snekke, åfløye – er bevarte i relativt stort tal ved norske muse (sjå vedlegg III). Det er likevel viktig at typane også blir bevarte i flytande stand. Men som nemnt ovanfor (s. 15), er dei økonomiske konsekvensane av å setja i stand og ta vare på slike farty relativt små. Utvalet vil difor meina at det ikkje skulle vera turvande å arbeida dei inn i bevaringsplanen, men vil overlata til lokalt/regionalt initiativ å sikra representasjon for typane (Bjørkvik, et al., 1979 s. 24).

Storleiken på eit fartøy vart her sett som eit forholdsvis direkte uttrykk for den økonomiske utfordringa med å taka vare på det. På dette grunnlaget vart fartøya fordelte mellom museums- og kulturminnesektoren ut frå storleik.

<sup>54</sup> Lov af 13de Juli 1905 om Fredning og Bevaring af Fortidslevninger, kapittel 1 og 2.

<sup>55</sup> Sjå kapittel 5.1.5. Fartøyvernet, underkapittel Sjøfartsmusea og det tidlege fartøyvernet.

I 1980 tok Miljøverndepartementet på seg eit mellombels ansvar for fartøyvernet. I 1983 vart det over departementet sitt budsjett sett av 1 million kroner til fartøyvern, noko som syner at fartøyvernet no vart akseptert som del av kulturminnevernet (Miljøverndepartementet, 1984 s. 7). Frå 1986 fekk departementet permanent ansvar for fartøyvernet og fagfeltet vart i 1989 overført til Riksantikvaren. Med dette fekk Riksantikvaren delegert mynde til å konkretisere prinsippa for antikvarisk istandsetjing, og til å vurdere fartøya sin verdi som kulturminne. Overføringa av forvaltinga skjedde ved at Riksantikvaren overtok ei ferdig «pakke» i form av eit kontor med ein fagkonsulent. Dette kom difor ikkje til å representere noko brot i administreringa eller utviklinga av feltet.

Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) vart etablert 1985. I eit problemnotat om fartøyvernet, skrive på oppdrag frå Miljøverndepartementet (no Klima- og miljødepartementet) i 1993, skriv NFF om bakgrunnen for organisasjonen og tolkar det frivillige fartøyvernet inn som ein del av departementet sitt arbeidsfelt.

Foreningen ble startet i 1985, bl.a. etter ønske fra Miljøverndepartementet. Formålet er å fremme bevaring av dekkede fartøyer og større åpne båter etter antikvariske prinsipper.

[...]

Fartøyvernbevegelsen representerer et sentralt element i miljøvernbevegelsen i og med at den prioriterer ekthet og kvalitet framfor forbruk og kvantitet. Slik sett representerer den en viktig faktor i ressursforvaltningen, som faller sammen med idéen om bærekraftig utvikling og naturens tåleevne (Norsk Forening for Fartøyvern, 1993 s. 8).

NFF tolkar her fartøyvernet og si eiga rolle som ein naturleg del av Miljøverndepartementet sitt saksfelt, og søker difor mot kulturminnediskursen. Foreininga kan difor sjåast som ein integrert del av den institusjonaliseringa av fartøyvernet som fann stad på 1980-talet, med mønster frå liknande samhandling mellom organisasjonar i sivilsamfunnet og den offentlege forvaltinga i Noreg.

Hovudlinene i organiseringa av vern av historiske fartøy kan framstillast slik (Figur 14):

| ALDER   |                        |                    | FORVALTING                   | DISKURS             |
|---|------------------------|--------------------|------------------------------|---------------------|
| Eldre enn 1537  | 1537 til 100 års alder | Yngre enn 100 år   |                              |                     |
| Arkeologi: Jord- og sjøfunn, alle typer båtar                           |                        | (ingen ansvarlege) | Kulturdepartementet          | Gjenstand / museum  |
| Folkemusea: Små og opne båtar som ikkje er jord- eller sjøfunn.         |                        |                    |                              |                     |
| Riksantikvaren: Større dekkede båtar som ikkje er jord- eller sjøfunn.* |                        |                    | Klima- og miljødepartementet | Kulturminne / miljø |

Figur 14. Skjematisk oversyn over forvaltinga av historiske fartøy i Noreg.



Alt i innstillinga frå Kulturrådet si arbeidsgruppe i 1979 vert det synt til at oppdelinga av den samla kategorien båt/fartøy mellom ulike forvaltingsorgan og faglege diskursar kan medføre problem.

Utvalet har difor halde dei mindre typane utanfor i framlegget til bevaringsplan (nedanfor s. 24). Men ein føreset at det offentlege føler ansvar for desse typane, slik at eit representativt utval kan bli sikra og bevarte på ein forsvarleg måte (Bjørkvik, et al., 1979 s. 15–16).

Liknande utsegner har vore gjenteke i ei rekkje seinare utgreiingar og fartøyvernpplanar, seinast i Nasjonal verneplan for fartøy 2010–2017:

Det opparbeides et samarbeid med museumssektoren for kartlegging av båter som er i museenes eie. Dette ses i sammenheng med utviklingen av en plan for hvordan de små tradisjonsbåtene som er i bruk skal implementeres i kulturminneforvaltningen, og for utvikling av en felles standard for antikvariske prinsipper som både museumssektoren og kulturminneforvaltningen skal kunne arbeide etter (Riksantikvaren, 2010 s. 19).

Som denne stadige understrekinga gjennom meir enn 30 år indirekte indikerer, så ligg det framleis ikkje føre noko slikt omsyn eller oversyn.

Den statlege forvaltninga av fartøyvernet fekk si første faste fagstilling i samband med at vernefeltet vart mellombels overteke av Miljøverndepartementet i 1983. Dette var einaste fagstillinga innan fartøyvern i Noreg, og behovet for rådgjeving vart alt då oppgjeve å vere større enn kapasiteten.

Fagkonsulentens arbeid er nå i første rekke preget av rådgivnings-/ konsulentvirksomhet med de restaureringsprosjekter som settes i gang. Denne delen av virksomheten står meget sentralt i alt fartøyvernarbeid, og det sier seg selv at kun en stilling på hele landet er for lite (Miljøverndepartementet, 1984 s. 9).

I 1991 heldt Svein Mjaatveit hjå Riksantikvaren eit innlegg på eit fagseminar om fartøyvern i Norheimsund, der han mellom anna kom inn på organiseringa av feltet hjå Riksantikvaren.

Men det er klart at hvis intensjonen om vernearbeidet, tilskuddsordningen og virksomheten ved fartøyvernssentrene skal følges opp, så må det tilføres nye stillinger til fartøyvernet. Offentlige myndigheter legger så mye penger ned i denne delen av kulturminnevernet at det i seg selv skulle være grunn nok til at saksfeltet får arbeidsforhold som står i forhold til de arbeidsoppgavene som det skal løse (Mjaatveit, 1991).

Ynskje om ei utbygging av forvaltninga vart gjenteke av NFF i eit problemnotat skrive på oppdrag frå Miljøverndepartementet i 1993.

Det overordnede problem er at det offentlige kulturminnevernet ikke har bygget opp tilstrekkelig kapasitet og kompetanse til å utføre forvaltningsoppgaver innen fartøyvernet på en tilfredsstillende måte (Norsk Forening for Fartøyvern, 1993 s. 37–38).

Den problematiske bemanningssituasjonen vert også handsama i Riksantikvaren sin Nasjonal verneplan for fartøy for perioden 2010–2017.

Dagens forvaltningsressurser til fartøyvern er begrenset. Det er behov for en bedre balanse mellom størrelsen på den vernede flåten, størrelsesordenen på tilskuddsmidlene over statsbudsjettet og bemanningsnivået til fartøyvern i kulturminneforvaltningen. For at forvaltningen skal kunne drive vernefeltet i positiv retning gjennom analytisk og syntetiserende arbeid, strategisk utvelgelse av nye verneobjekter og oppfølging av frivillige, fartøyeiere, fartøyvernssentre, båtbyggerier og verft er det nødvendig at feltet får større prioritet (Riksantikvaren, 2010 s. 6).

Organiseringa av fartøyvernet hjå Riksantikvaren har vore prega av ein sterk vekst av tilskotsposten over Riksantikvaren sitt budsjett (sjå Figur 21 s. 186). I tida vernefeltet har sortert under RiksantikvarWen har det vakse til å bli direktoratet sin nest største tilskotspost, og ut frå tilskotsmengde den klårt største der Riksantikvaren har førstelineansvar<sup>56</sup>.

Då vernefeltet vart overført til Riksantikvaren i 1989 var det éi stilling, 60 verna fartøy og 1,7 millionar kroner å fordele, medan det ved utgangen av 2018, som var siste år med tilgjengeleg statistikk, to faste og ein mellombels stilling, 245 fartøy og 61,8 millionar kroner å fordele. Dette utgjør 81,6 fartøy og 20,6 millionar kroner per stilling ved utgangen av 2018. Ut over auken i talet på fartøy og tilskot som skal fordelast, har det frå 1989 til 2018 også vore ei stor auke i arbeidsmengda med oppfølging av kvart einskild fartøy. Dette kjem både av at auken i tilskot medfører at fleire fartøy er under arbeid samstundes, og at krava til dokumentasjon av arbeidet på fartøya har auka som resultat av den faglege og forvaltningsmessige utviklinga av fartøyvernet. I tillegg kjem arbeidet med å frede fartøy etter lovendinga i 2000, og ei generell auke i krava til dokumentasjon av forvaltninga si eiga sakshandsaming.

I 1989 var det til saman 67,5 årsverk (stillingsheimlar) hjå Riksantikvaren,<sup>57</sup> medan det i 2018 var 156 årsverk.<sup>58</sup> Forvaltningsressursane i form av fagstillingar innan fartøyvern har i same periode vore auka til to faste og ei mellombels stilling, men syner likevel ei markert negativ utvikling dersom ein ser på tilhøvet mellom oppgåvene og forvaltningsressursane.

I Riksantikvaren si årsmelding for 1998 finn vi at arbeidet med kulturminne på land kunne stø seg på ei rekkje tekniske fagstillingar. Direktoratet hadde ni sivilarkitek-

<sup>56</sup> Førstelineansvar vil seie at Riksantikvaren har direkte ansvar for oppfølging av det einskilde kulturminnet, utan eit mellomliggjande forvaltningsnivå (som t.d. kommunar eller fylkeskommunar).

<sup>57</sup> St.prp.nr. 1 (1988-1989) Miljøverndepartementetw

<sup>58</sup> <https://www.ssb.no/statbank/table/12623/tableViewLayout1/>

tar, to interiørarkitektar, ein sivilingeniør og ein agronom (Riksantikvaren, 1990 s. 62–63). For åra etter 1990 er det ikkje offentleggjort tilsvarande oversyn, men forvaltninga av fartøy har ikkje tilgang til tilsvarande tekniske kompetanse i form av til dømes ein skipsingeniør, korkje i 1989 eller 2015.

Medan fartøyvernet sine organisasjonar har vunne fram i den politiske kampen om økonomiske og juridiske ressursar til feltet, så har ikkje det same skjedd med forvaltingsressursane. Fram til 1988 var stillingsstrukturen hjå Riksantikvaren emne for politisk styring gjennom tildeling av konkrete stillingsheimlar. Etter at Riksantikvaren vart omdanna til direktorat i 1988, vart både tal på tilsette og den faglege fordelinga til ei intern sak skjerma mot direkte politisk intervensjon. Dette skapte ein situasjon der avgjersla om kva for kategoriar kulturminne som skal omfattast av dei statlege tilskotsordningane, og storleiken på tilskota, er emne for politisk handsaming, medan prioriteringa av forvaltingsressursane som skal følgje opp dei politiske vedtaka vert gjort internt av direktoratet si leiargruppe. Det vert ikkje ført offentlege referat frå møta i leiargruppa, men fordelinga av forvaltingsressursar kan sjåast som eit uttrykk for den rådande diskursordenen i dette forumet (Jørgensen & Phillips, 1999 s. 147).

I motsetnad til fartøya representerer ikkje ideen om kystkulturen ei tilsvarande utfordring av diskursordenen<sup>59</sup>. Kystkultur kan nyttast som eit ekstra aspekt med potensial til å styrke argumenta for vern av allereie etablerte kategoriar kulturminne og auke talet på slike kulturminne. Tildeling av forvaltingsressursar kan her styrkje posisjonen til den samla kulturminnediskursen gjennom innskriving av slike tilleggsverdiar, utan store konsekvensar for kulturminnevernet sin interne diskursorden.

Tilhøvet mellom forvaltninga sine ressursar og oppgåvene i fartøyvernet medfører at kapasiteten vert bunden opp i den konkrete tilskotsfordelinga og oppfølginga av arbeidet på fartøya. Det har difor i liten grad vore mogleg å utvikle vernepraksisen teoretisk og strategisk gjennom analytisk og syntetiserande arbeid (Riksantikvaren, 2010 s. 6). Av same årsak har også arbeidet med freding av fartøy stoppa opp.

Fartøyvernet si manglande forankring i academia (Riksantikvaren 2002 s. 30) gjer at det heller ikkje der finst institusjonaliserte faglege diskusjonar som gjennom tilsetjingar kan forplante seg til Riksantikvaren og bidra til utviklinga av vernepraksisen, slik dette til dømes skjer innan arkeologi og arkitektur. Etnologen Bjørn Fjellheim er innoan dette problemet når han skriv at fartøyvernarane sjeldan forskar og forskarar sjeldan er fartøyvernarar (Fjellheim, 1993 s. 42). Også Jon Schrøder peiker på den manglande koplinga mellom fartøyvernet og forskinga/musea, og at dette gjev seg utslag i at det som vert teke vare på i all hovudsak er eit resultat av prosessar som spring ut av personlege og lokale tilhøve, og ikkje av planmessige undersøkingar (Schrøder, 1993 s. 51–54). Fagfeltet sitt einaste faste faglege forum er fagseminar som vert arrangert i samband med Norsk Foreining for Fartøyvern (NFF) sine årsmøte. NFF har også teke initiativ til og/eller vore medarrangør av dei

<sup>59</sup> Sjå kapittel 3.3. Teoretiske perspektiv i delstudie I, underkapittel Tilhøve mellom diskursar – diskursane sin orden.

fleste andre faglege seminar og diskusjonar som har funne stad i tida etter at foreininga vart skipa i 1985.

Ei interessant utvikling i 2016 er initiativet til å etablere eit eige fag kring forskinga på det som Christensen kallar førindustrielle fartøy (Christensen, 1985) hjå Universitetet i Tromsø (Foldvik, 2016). I Noreg har forskinga på dette emnet vore drive av einskildforskarar med tilknytning til humanistiske fag som etnologi og arkeologi, supplert med einskildpersonar med bakgrunn som båtbyggjarar og interesse for tradisjonsformidling. Den faglege avgrensinga til bygging og bruk av tradisjonelle opne trebåtar representerer ei konsolidering av den akademiske aktiviteten knytt til desse. Men dei fleste fartøya som har status som verna skip eller er freda av Riksantikvaren er frå industriell tid og tilhøyrar andre kategoriar enn opne tradisjonsbåtar. Den tematiske avgrensinga for det planlagde tradisjonsbåt-faget gjer at dei fleste fartøya på Riksantikvaren si verneliste fell utanfor, slik at dette faget følgjeleg ikkje representerer ei akademisk forankring av fartøyvernet i denne tydinga av ordet.

Ser vi på dei sentrale dokumenta som framleis ligg til grunn for fartøyvernet som fagleg disiplin, så er fleire av desse utarbeidd av NFF. Dette gjeld til dømes eit problemnotat om fartøyvernet utarbeidd på oppdrag frå Miljøverndepartementet (Norsk Foreining for fartøyvern, 1993), ei utgreiing om fartøyvernentra (Norsk Foreining for Fartøyvern, 1994). Sentrale folk i foreininga har bidrege med artiklar og seminarinnlegg, mellom anna publiserte gjennom FOK-programmet (Norges forskingsråd sitt program for forskning om Kulturminnevern) sin skriftserie. Mellom dei som har bidrege til praksisen sitt faglege arkiv finn vi også einskilde kulturhistorikarar knytte til maritime og kystrelaterte museum.

Som ein konsekvens av ressursituasjonen hjå forvaltninga og fråværet av akademiske institusjonar på feltet, vert vernepraksisen i fartøyvernet i stor grad eit resultat av verneinitiativa, aktiviteten og diskusjonane som går føre seg i fartøyvernet sine frivillige organisasjonar.

Situasjonen sementarast ved at auken i frivillig aktivitet gjev politisk prioritering av fartøyvernet med påfølgjande auke i forvaltninga si arbeidsmengd. Dette medfører at avstanden mellom oppgåvene og forvaltingsressursar aukar ytterlegare, og at ressursane som finst vert låst til oppfølging av tiltak initiert av dei frivillige. Denne situasjonen har gjeve organisasjonane etter måten stor makt til å definere dei faglege rammene for fartøyvernet som vernepraksis. Forvaltninga si makt ligg i å operasjonalisere Stortinget sine retningsliner for tildeling, og kontrollere at det konkrete istandsetjingsarbeidet vert utført etter dei faglege prinsippa som gjeld på dette vernefeltet. Ser ein på den generelle organiseringa av kulturminneforvaltninga med tilhøyrande omgrepsbruk som «vernemyndighet» og «tiltakshavar» og liknande, så kan Riksantikvaren si makt på feltet framstå som det Berkaak omtalar som «pastoral dominans» (Berkaak, 1992 s. 5). I fartøyvernet er det likevel slik at «vernemyndigheten» korkje representerer ei forlenging av ein akademisk fagdiskurs eller sjølv har ressursar til (eller ynskje om) å etablere ein diskurs lausriven frå den der dei frivillige organisasjonane har sentrale posisjonar.

Ein kan difor sjå det slik at den formelle omgrepsbruken og organiseringa knytt til forvaltinga meir dekkjer til enn avslører makttilhøva på fartøyvernfeltet. Det er dei frivillige som tek initiativ til vern av konkrete fartøy og det er dei frivillige sine organisasjonar som har kjempa fram dei sentrale økonomiske og forvaltingsmessige rammene for fartøyvernet. Dersom dei frivillige t.d. vil gje opp restaureringa av eit fartøy kan ikkje Riksantikvaren hindre dette eller påleggje andre å overta prosjektet. Riksantikvaren kan heller ikkje krevje at fartøya får behalde opplagsplass, då fartøy ikkje er omfatta av plan- og bygningslova.<sup>60</sup> Riksantikvaren si makt er i hovudsak knytt til fordelinga av tilskot og til å kontrollere at arbeidet vert utført etter antikvariske prinsipp før tilskota vert utbetalte. Men desse antikvariske prinsippa er kjempa fram av dei frivillige sine organisasjonar, og den store avstanden mellom verneflåten sine behov og dei tilskota som skal fordelast gjer at tildelingane får meir preg av kontinuerleg krisehandtering enn av planmessig forvaltning. Ein konsekvens av dette er at dei frivillige kan oppleve tildelingane som svært uføreseielege. Dette kan gje både praktiske og psykologiske opp- og nedturar hjå dei lokale prosjekta og representerer eit stressmoment som gjer det vanskeleg å få ei planmessig og stabil framdrift av arbeidet med fartøya.<sup>61</sup>

#### 5.1.6 Sivilsamfunn og frivillig arbeid

Det frivillige fartøyvernet er ein aktivitet som høyrer til sivilsamfunnet, og nyttar seg av organisasjonsmodellar, arbeidsmåtar og tradisjonar som er utvikla i denne samfunnssektoren. Ei undersøking av bakgrunnen og rammevilkåra for det frivillige fartøyvernet må difor også inkludere desse aspekta.

##### Sivilsamfunnet

Den internasjonale forskinga på frivillig arbeid innan frivillig sektor (nonprofit sector)<sup>62</sup> vaks fram som del av forskinga på sivilsamfunnet og har utvikla dei omgrep og definisjonar som forskarar må akseptere og nytte seg av for å kunne ta del i ordsiftet på feltet. Gjennom forskingsrapportar og offentlege utgreiingar har denne omgrepsbruken også trengt inn i det politiske ordsiftet. Frivilligheit kan difor både forståast som eit forskingsfelt, som ein diskurs i Foucault sin forstand (Foucault, 1972), og som ein «praksologi» slik Mol (2002) skildrar dette, der ei rekkje ulike ekspertisar forhold seg til same fenomen på ulike måtar.

Forskinga på sivilsamfunnet er omfattande,<sup>63</sup> men litteraturen avgrensar omgrepet på litt ulike måtar. Sivilsamfunnet er ikkje eit fenomen som direkte eller umiddelbart kan påvisast empirisk. Det kan forståast som ein lang vitskapleg diskurs med omgrepsdefinisjonen som sentralt tema. Forskinga om sivilsamfunnet vil difor reflektere ulike syn på korleis sivilsamfunnet skal definerast, og på kva rolle det har eller bør ha. Synet på tilhøvet mellom staten og sivilsamfunnet dannar eit sentralt

<sup>60</sup> Sjå kapittel 5.1.5. Fartøyvernet, underkapittel Juridiske rammer for fartøyvernet.

<sup>61</sup> Sjå kapittel 5.3. underkapittel Forløpet i fartøyvernprosjekta.

<sup>62</sup> The Johns Hopkins Center for Civil Society Studies (<http://ccss.jhu.edu/>) er eit leiande forskingsmiljø innan frivillig sektor. I Noreg er Senter for forskning på sivilsamfunn og frivillig sektor det sentrale forskingsmiljøet på dette feltet (<https://www.samfunnsforskning.no/sivilsamfunn/>).

<sup>63</sup> Sjå til dømes: <https://www.samfunnsforskning.no/sivilsamfunn/publikasjoner/>

skilje. Ein posisjon ser sivilsamfunnet som naudsynt for å leggje til rette for sivile private interesser, og staten som naudsynt for å regulere sivilsamfunnet. Andre ser staten som ein trussel mot sivilsamfunnet (Trägårdh, 2007 s. 12–14). Norsk Forening for Fartøyvern formulerer føremålet med organisasjonen slik:

Norsk Forening for Fartøyvern arbeider for at offentlige myndigheter skal ta større ansvar for fartøyvernet og legge forholdene til rette for det frivillige arbeidet.<sup>64</sup>

Fartøyvernet står her trygt planta i same tradisjon som det ideelle organisasjonslivet i Noreg dei siste 150 åra, og ynskjer ikkje å ekskludere staten frå feltet. Tvert i mot. Staten og det offentlege vert opplevd som ein garantist for kulturminnevernet i samfunnet, og organisasjonane sin fremste strategi er å arbeide for å korrigere det offentlege synet på kva som bør vernast og få tilhøva lagt betre til rette for vernearbeidet.

##### Frivillig arbeid

Forskinga på frivillig arbeid nyttar internasjonalt standardiserte definisjonar og kartleggingsmåtar. Definisjonen som vert nytta er utvikla av Salamon og Sokolowski (2004 s. 9) og lyder slik (Sivesind, 2007 s. 10) (mi omsetjing):

- **Organisert.** Aktiviteten er varig og regelmessig, til dømes ved at organisasjonane har møte, medlemskap og prosedyrar for å fatte vedtak som deltakarane oppfatar som legitime. Dette inkluderer uformell aktivitet og det gjer ikkje noko om organisasjonen er formelt vedteken eller representerer ein lovfesta kategori.
- **Privat.** Organisasjonen er ikkje formelt underlagt offentleg styring, sjølv om han kan ta imot store inntekter frå det offentlege.
- **Vidarefordelar ikkje fortjeneste.** Organisasjonen har ikkje primært eit kommersielt fokus, og fordelar ikkje fortjeneste til direktørar, aksjeeigarar, medlemmar eller andre. Overskot skal nyttast i tråd med organisasjonen sitt hovudføremål.
- **Sjølvsstyrt.** Organisasjonen har ein styringsstruktur, kan avviklast på eige initiativ og står ansvarleg for aktivitetane sine.
- **Frivillig.** Medlemskap eller deltaking er ikkje lovpålagt eller obligatorisk.

Definisjonen tek utgangspunkt i trua på at dei frivillige organisasjonane fremmar fellesskapen sitt beste og at dette er hovudårsaka til at dei frivillige arbeider utan å vente noka personleg vinning av innsatsen. Definisjonen tek utgangspunkt i organisasjonsnivå og legg vekt på organisasjonsfridom og sjølvstende i høve til statlege/offentlege styresmakter. Skiljet mot den kommersielle sektoren vert formulert ved at overskotet ikkje kan privatiserast og konsumerast privat. Dette plasserer frivillig arbeid i samfunnet sin «tredje sektor»; sivilsamfunnet med ålmennyttige eller ideelle organisasjonar.

<sup>64</sup> <http://www.norsk-fartoyvern.no/nfff/pages/show/public/foreningen/>

Sjølv om definisjonen av *organisert* også omfattar uformelle organisasjonar, så inkluderer han ikkje frivillig arbeid utført av ein eller nokre få personar som yter frivillig innsats utan å vere organiserte. Dette gjeld både frivillige som deltek i arbeid leia av organisasjonar utan sjølv å vere medlem, og uorganiserte som på eige initiativ deltek i arbeid ved ein institusjon som elles har lønna tilsette.

Mellom funna i ein studie av frivillig innsats i Noreg i perioden 1998–2014 (Folkestad et al, 2015) er ein vokster i det frivillige arbeidet som skjer utanfor organisasjonane. Det ser ut til å vere ein trend at folk utfører frivillig arbeid av personlege årsaker utan å vere fast tilknytt ein organisasjon. Det er til dømes kjent at fleire pensjonistar utfører arbeid på fartøy som er eigde av ikkje-medlemsorganisasjonar som museum eller stiftingar. Då vi i denne studien ynskjer å inkludere alt frivillig arbeid på fartøy med vernestatus i Noreg, må også frivillig arbeid frå uorganiserte kunne inkluderast. Inkludering av både organisert og uorganisert frivillig innsats er i tråd med den seinaste definisjonen tilrådd av International Labour Office (2011 s. 13–16). For å fange opp den samla frivillige aktiviteten knytt til verna fartøy i Noreg er det difor naudsynt å utvide definisjonen utvikla av Salamon og Sokolowski (2004 s. 9) slik at også den uorganiserte frivillige innsatsen kan inkluderast. Innsatsen må likevel møte krava om å vere ikkje-kommersiell, sjølvstyrt og frivillig.

Frivillige og deira arbeid med verna fartøy står sentralt i emnet for denne studien. Det kan difor vere naudsynt å sjå litt nærare på omgrepsbruken knytt til dette emnet, og tradisjonane for frivillig arbeid i Noreg. Medan omgrepet dugnad oftast vert nytta av arrangørar og deltakarar for å skildre den opplevde og konkrete aktiviteten, vert omgrepet frivillig arbeid, eller sideformene frivillig innsats/verksemd, helst nytta innan forskning og utgreiing. Dette kan kome av at denne forskinga er knytt til den internasjonale forskinga om frivillig arbeid, og difor nyttar omsette omgrep henta frå dette forskingsfeltet. Frivillig arbeid vert i denne forskinga avgrensa slik at delar av det som i daglegtale vert omtalt som dugnad vil falle utanfor.

Medan definisjonen av dugnad i forskning og oppslagsverk tek utgangspunkt i korleis omgrepet faktisk vert nytta, så vert frivillig arbeid definert ut frå den internasjonale forskinga sine behov for ålmenngyldige avgrensingar av forskingsfeltet. Men dynamikken i språket kan ikkje hindre at slike omgrep også verte tekne opp i daglegtalen, særleg ikkje når omgrepet vert nytta i samanhengar som tilfører politiske verdjar som det deretter kan trekkjast vekslar på.

Det er ein grunnforutsetning at registreringsenhetene driver det man i lovutkastet betegner som «frivillig virksomhet». Frivillig virksomhet er i lovutkastet definert som aktiviteter som «ikke er fortjenestebasert» (non-profit). Dermed signaliseres det at registeret ikke er åpent for enheter med tilknytning til den første og andre sektor – markedet og det offentlige – men kun for enheter med tilknytning til den tredje sektor (NOU 2006 s. 15, 2006).

Omgrepet frivillig arbeid har lenge vore nytta i offentlege utgreiingar førte i pennen av forskarar på feltet, og har derifrå trengt inn i det politiske ordtilfanget. Når omgrep vert nedfelte i politiske handlingsplanar og budsjett, fargar omgrepsbruken lett av på den sektoren dette gjeld.

Den nasjonale interesseorganisasjonen Frivillighet Norge vart skipa i 2005 og skal «arbeide for et best mulig samspill innen frivillig sektor og aktivt fremme frivillighetsinteresser i samfunnet» (Frivillighet Norge, 2017). Organisasjonen skal arbeide for å betre dei politiske rammevilkåra for frivillige organisasjonar, fremme forskning på feltet, stimulere til auka innsats og synleggjere det frivillige arbeidet i samfunnet. Eit søk etter ordet dugnad på organisasjonen si heimeside syner at dugnad oftast vert nytta i samanhengar kopla til verdjar, medan frivillig arbeid vert nytta i samanhengar der innsatsen vert målt og vurdert.

Å arbeide for eit felles mål saman med andre i organisert men utvungen form tilbyr fellesskap, meningsfull aktivitet, målretta innsats og ikkje minst ein arena for identitet og mening. Slik sett inneheld dugnaden slik han vert praktisert i dag visse parallellar til den førmoderne identitetsgjevande arbeidsfellesskapen, slik han vert skildra i Rigmor Frimanslund Holmsen sine fine arbeid om bearlag65 og dugnad i Indre Nordhordland (Holmsen, 1965). Dette kjem mellom anna til uttrykk i politiske samanhengar som statsministeren sin nyttårstale og liknande appellerande genrar. Medan frivillig arbeid og frivillig sektor er skildrande omgrep som talar mest til intellektet, så er omgrepet dugnad berar av opplevingar og verdjar som talar til tilhøyrarane sine kjensler. Ei innkalling til dugnad kan difor framleis opplevast som meir mobiliserande enn ei oppmoding om å yte frivillig arbeid.

Årleg vert det utført ei stor mengd arbeid som ikkje vert registrert som verdiskaping i bruttonasjonalproduktet (BNP), men som av politikarar og forskarar likevel vert halde fram som ein sentral del av norsk verdiskaping og kultur. Dette er arbeid som det ikkje vert betalt løn for og som vert ytt frivillig til beste for ideelle saker eller organisasjonar. Dei seinare ti til femten åra har det vore forska mykje på dette fenomenet (Gulbrandsen & Ødegård, 2011 s. 13), og ei rad undersøkingar har kartlagt demografiske og numeriske endringar når det gjeld omfang, formål, deltaking og grunngevingar.

### Dugnaden

Omgrepet frivillig arbeid, eller frivillig innsats, høyrer i hovudsak til den analytiske tilnærminga, og vert i mykje mindre grad nytta av arrangørar og deltakarar som driv med slikt arbeid. Dei frivillige sjølv nyttar heilt andre omgrep, og omtalar seg som oftast som medlemar, eldsjeler eller entusiastar, og innsatsen sin kallar dei for dugnad. Slike ulikskapar i nemningsbruk er det verd å merke seg, då dei kan indikere at det er tale om ulike forståingsrammer og røynder. Medan vitskaplege termar – ideelt sett – er ein medviten praksis der omgrep får innhaldet bestemt gjennom diskusjonar innanfor den vitskaplege praksisen, så vert innhaldet i daglegtalen sine omgrep skapt og endra gjennom den daglege talepraksisen.

Ser vi på bruken av omgrepet dugnad, så er dette i dag eit positivt ladd omgrep knytt til eit verdisystem som er operativt på nasjonalt nivå. I Store norske leksikon på nettet vert dugnad mellom anna karakterisert som «Gammel norsk skikk» (Nordbø, 2018), noko som med tre enkle ord koplur dugnad til tre svært symboltunge dimensjonar; det opphavlege, det nasjonale og det tradisjonsrike. Ordet dugnad var

<sup>65</sup> Eit bearlag bestod av folka på dei næraste nabogardane, som inviterte kvarandre ved høgtider som dåp, konfirmasjon, bryllaup og gravferd.

berre eitt av fleire liknande ord som tidlegare var i bruk om dette fenomenet (Holmsen, 1965 s. 13). Med tida har omgrepet dugnad utkonkurrert andre omgrep for denne aktiviteten, som til dømes dugne, doning og domning. Dugnad vert no nytta i mange ulike samanhengar og på fleire ulike nivå. Vi finn det nytta om lokale og nasjonale tiltak, om konkret arbeid og om haldningsmessige tilhøve, om det ideelle og ålmennyttige og om meir eigennyttige og personretta tiltak. Det er lett å tenkje at det einaste som held alt dette saman er sjølve bruken av ordet dugnad, og at vi utan dette ordet ville hatt problem med å sjå alt dette som tilhøyrande same fenomen. Det er difor meir truleg at fellesnemnaren består av påkallinga av eit sett av symbolske verdiar knytt til omgrepet enn av formale teknisk-organisatoriske likskapar mellom dei ulike situasjonane der omgrepet vert nytta.

I boka *Den norske dugnaden* gjev Lorentzen og Dugstad ei rekkje døme på dette og konkluderer med at

Eksemplene illustrerer mangfoldet av formål som påkaller nasjonal dugnad-sinnsats, et uttrykk som mest sannsynlig betyr noe i retning av en kraftanstrengelse, et felles løft, økt oppmerksomhet, ekstra ressurser eller andre aktiviteter som kan bidra til å løse et problem. Dugnaden er et positivt ladet ord egnet til å påkalle alle gode krefters oppmerksomhet til å realisere noe som er utenfor rekkevidde for den enkelte alene (Lorentzen & Dugstad, 2011 s. 10).

Som konkret hending er dugnaden i sitt vesen lokal og stadbunden (Lorentzen & Dugstad, 2011 s. 10). "Nasjonale dugnader" er ikkje noko ein kan møte opp for å delta i, med arbeidsreiskap og ei kake til å fortære i eit tilfreds fellesskap når arbeidet er gjort. På offentleg og nasjonalt nivå vert dugnad nytta for å samle oppslutning om eit tiltak eller ein ide gjennom å trekkje vekslar på den symbolske kapitalen som ordet inkarnerer.

Oppsummeringa Lorentzen og Dugstad gjev av dugnaden sine kjerneelement (2011 s. 13) samsvarer godt med skikken slik han normalt vert praktisert i dag (mi omsetjing):

- **Ubetalt arbeid:** ingen mottar løn for det dei gjer.
- **Samtidigheit:** Folk møtest ansikt til ansikt.
- **Arbeid:** Dei som kjem saman utfører felles arbeidsoppgåver.
- **Tidsavgrensing:** Ein definerer oppstart og avslutning (vanlegvis ein eller to dagar).
- **Sosiale innslag:** Fest, måltid eller andre aktivitetar som styrkar kjensla av fellesskap mellom deltakarane.

Når vi held dette opp mot den definisjon av frivillig arbeid som vert nytta innan forskinga på frivillig innsats (Sivesind, 2007 s. 10), så ser vi at denne definisjonen av dugnad i mykje større grad spring ut av opplevinga; frå det erfarte nivået. Organisasjonsnivået, som definisjonen av frivillig arbeid er forankra i, er ikkje til stades i denne definisjonen av dugnaden. Dette kjem ikkje av at dugnaden manglar organ-

isering, eller ikkje kan utførast i regi av ein organisasjon, men at han ikkje har latt seg monopolisere av desse.

Dugnaden er ein skikk med sjølvstendige reglar og roller og kan organisere seg sjølv og fungere utan hjelp frå permanente organisasjonar utanfor dugnaden. Dugnaden kan påkallast av både offentlege styresmakter, sivilsamfunnet, næringslivet og private. Difor famnar dugnaden på eit vis vidare enn frivillig sektor samstundes som han på andre vis er mindre omfattande enn frivillig sektor. Alt frivillig arbeid kan ikkje reknast som dugnad og all dugnad kan ikkje reknast som frivillig arbeid.

#### Den historiske dugnaden

Den historiske dugnaden kjenner vi i første rekkje gjennom den eldre etnologiske faglitteraturen, der omgrepet dugnad var knytt til organisering og gjennomføring av større arbeid i det førmoderne rurale samfunnet. Desse skildringane er no fjernt frå oss i tid, og dei teoretiske innfallsvinklane til emnet vert difor lettare å få auge på. Mellom dei mest nytta kjeldene er Rigmor Frimannslund Holmsen sine undersøkingar og skildringar av tilhøva i bondesamfunnet før dei store utskiftingane endra gardsskipnaden i store delar av landet. Ho gjennomførte i åra 1943–44 ei undersøking finansiert av Institutt for sammenlignende kulturforskning, som i 1928 hadde sett utviklinga i bondesamfunnet på dagsorden (Keiva, 1992 s. 35). Som del av feltarbeidet undersøkte ho mellom anna dugnaden og parallellen bearlaget i åra 1943–44, og skildra desse som del av eit system av fellesskap og avhengigheit i det gamle gards- og bygdesamfunnet (Keiva, 1992 s. 38). Dugnads- og bearlaga var ikkje eit uttrykk for personlege forpliktingar eller venskap, men ein fast struktur knytt til sjølve garden eller bruket. Med utgangspunkt i eit funksjonalistisk kultursyn vart ikkje kulturelementa skildra for sin eigen del, men som del av ein større samheng. Dette kjem mellom anna klårt fram i tittelen på artikkelen *Fellesskap og avhengighet i gårds- og bygdesamfunn*, halde som foredrag i 1944 og prenta første gong i 1945 (Holmsen, 1945), der ho legg vekt på å få fram korleis organiseringa av arbeidsliv og sosialt fellesskap utgjorde eit heile. Når utskiftingane endrar delar av denne gamle heilskapen, får dette konsekvensar også på andre område (Keiva, 1992 s. 40).

Frimannslund Holmsen skildrar dugnaden som grannehjelparbeid utført av fleire grannar til ein granne eller ein gard si interesse. Dugnad er hjå henne ikkje det same som bytearbeid mellom ein eller fleire grannar, eller arbeidsfellesskapen der fleire arbeider i lag med ei sams oppgåve (Holmsen, 1965 s. 13). Bearlaget vert forklart som den krinsen av gardar som innbyrdes inviterer kvarandre ved særskilde høve som til dømes bryllaup og gravferd (Holmsen, 1965 s. 3). Bearlaget og dugnadslaget til eit gardsbruk var ikkje heilt samanfallande. Det ligg i daglegtalen sin natur at omgrepa kan vere diffuse i kantane. Ei av årsakene til dette er at dei er i stadig endring, sjølv om denne endringa tidlegare gjekk føre seg over lang tid. Omgrepsbruk, og difor også endringar, går føre seg i brukskontekstar som i det førmoderne samfunnet kunne vere ganske lokale. Dette gjer at det i utgangspunktet er vanskeleg å samanhalde omgrepsbruken i ulike regionar utan først å etablere ei overgripande forståing av kva ein ser etter.



**Figur 15.** Taktekkingsdugnad på Aune i Tydal kring 1915. Foto frå Bildesamlinga hjå Norsk Folkemuseum. Henta frå <https://no.wikipedia.org/wiki/Dugnad>

Frimannslund Holmsen leitar i bakkant av manns minne etter restane av eit generelt system for korleis livet på bygdene var organisert for utskiftingane. Feltarbeidet vart hovudsakleg gjennomført i Sør-Noreg. Sjølv om vi mellom linene anar store regionale ulikskapar, så legg Frimannslund Holmsen særleg vekt på det vestnorske materialet frå veglause indre strok der ho finn relativt egalitære tilhøve, og framstillingane kviler tyngst på dette materialet. Funn i sosialt meir segregerte område på Austlandet vert presenterte som avvikande og nyare former. Det historiske endringsspektivet vert ikkje nytta som del av hovudtilnærminga til emnet, men trekt inn for å forklare to problematiske forhold: Kvifor mykje av den gamle fellesskapen forsvinn som resultat av utskiftingane, og det problematiske i at delar av det samtidige austnorske materialet syner så store avvik frå det vestnorske at omgrepsbruken vert vanskeleg å samanhalde. Det første forholdet har å gjere med forskingskonteksten og etnologien si sjølvforståing. Det hastar med å berge kunnskapen knytt til det gamle samfunnet fordi han no raskt er i ferd med å gå tapt. Denne faglege innrettinga har eit innebygd endringsspektiv. Det andre vedkjem metoden. Ved å gå ut i frå at det austnorske materialet hadde eldre former som låg nærare det vestnorske materialet vert det likevel mogleg å gjennomføre prosjektet med å lese ut eit nokolunde sams system. Men når vi i dag les tekstane ser vi også at Frimannslund Holmsen sine kjelder ikkje utan vidare kan takast til inntekt for at det fanst ei einskapleg forståing av praksisen som var knytt til omgrep som dugnad. Sjølv om vekta ligg på skikkane sin funksjon, så er Frimannslund Holmsen også merksam på at dugnaden og bearlaga hadde ein viktig sosial funksjon ved å etablere ein identitetsberande fellesskap utanfor hushaldet og slekta. Dette kjem mellom anna fram av tittelen på den første artikkelen frå undersøkinga hennar, der *Fellesskap og avhengighet i gårds- og bygdesamfunn* (Holmsen, 1945) syner til både opplevinga og funksjonen.

«Det store hamskiftet» (Krokann, 1942), med utflytting frå gamle fellestun og overgang frå sjølvbergingshushald til handelsjordbruk, endra på gamle praksisar. Bygdene vart opna for endringsprosessar som skapte nye sosiale og økonomiske skipnader. Dette fekk også innverknad på identitetskjenning, då folk hadde identifisert seg ut frå dei gamle fellesskapa, og ikkje ut frå til dømes sosial klasse (Pryser, 1985 s. 141). Hjå Pryser kjenner vi att Frimannslund Holmsen sine framstillingar i forelesingane frå 1944. Hennar forskning på fellesskap og avhengighet i tida for utskiftingane har blitt ståande som ein sentral referanse for seinare framstillingar av emnet. Med utgangspunkt i Nils Lid sitt holistiske kultursyn og Frimannslund Holmsen si kopling mot Institutt for samanliknande kulturforskning fekk etnologien i Noreg eit noko anna utgangspunkt enn til dømes i Sverige, der den elementorienterte forskinga stod sterkare. I Noreg vart faget bygd opp kring funksjonalistiske retningar, og interessa for dei lange historiske linene vart underordna studiet av fenomen i si samtidskulturelle setting. Ei funksjonalistisk tilnærming kan lett bli ahistorisk. Men etnologien si forankring i studiet av det førmoderne bondesamfunnet førte til at den samtida ein interesserte seg for ofte låg i bakkant av manns minne, og den heilskapen ein søkte å skildre fekk dermed også preg av historisk rekonstruksjonsarbeid. Først utover på 1960- og 70-talet vende interessa seg meir mot samtidskulturelle fenomen. No kunne til dømes dugnaden sin funksjon i idrettslag og burettslag studerast utan at forskaren måtte spekulere i fenomenet sitt opphav og utbreiing.

Oppsummerande framstiller faglitteraturen dugnaden i det førmoderne samfunnet som ein skikk som ikkje er knytt til fritid eller ideelle saker, men som var ein integrert del av arbeidslivet i det gamle bondesamfunnet. Dette samfunnet hadde ikkje vår tids oppdeling av tida i arbeidstid og fritid, eller eit pengehushald med utstrekkt kjøp av tenester. Dugnaden var organisert som eit system av gjensidig hjelp med arbeidsoppgåver knytt til bygningar eller andre materielle rammevilkår for ein eller fleire økonomiske einingar sine driftsvilkår, og som var for store eller tidkrevjande for ei slik eining åleine. Dugnadskrisen var samansett av ei klårt definert gruppe av gardsbruk som plikta å sende folk for å delta. "Betalinga" bestod i at eige gardsbruk gjennom å delta heldt ved like retten til sjølv å få hjelp ved neste høve – noko som godt kunne vere i neste generasjon, då ordninga var knytt til gardsbruket og ikkje dei ulike personane som for tida forvalta det. På same vis som dugnadskrisen representerer også bearlaget ei fast organisering av gardsbruk (produksjonseiningar) og ikkje av privatpersonar. Einskildpersonane møtte som representantar for bruket, i eigenskap av å ha sitt livsopphald knytt til dette.

Møteplikt for representantar for ei produksjonseining, gjensidig hjelp til oppgåver relaterte til driftstilhøva ved eiga eller ei anna produksjonseining som inngår i ei forpliktande organisering av slike einingar, og sanksjonar mot dei som ikkje møter er ikkje noko vi i dag forbind med dugnad. Likevel; det finst andre sider av denne tradisjonen som er langt lettare å kjenne att. Dette gjeld særleg den kjensla av fellesskap, som også kan lesast som eit sterkt underliggjande element i dei punkta som Lorentzen og Dugstad (2011 s. 13) trekkjer fram som dugnaden sine kjerneelement i dag. Ingen får betaling, ein arbeider ansikt til ansikt med felles oppgåver og har felles måltid eller avslutningsfest. At dugnaden også har ein klårt definert start og avslutning gjer det mogleg å oppleve tida i dugnaden som noko frittstående med egne reglar og opplevingar. Dette kan også vere litt av forklaringa på at dugnaden

har overlevd gjennom skiftande tider og framleis gjev deltakarane noko av den same kjensla av fellesskap. Den historiske dimensjonen som ligg attom dugnaden kan likevel ikkje seiast å ha blitt irrelevant. Verdiane og tradisjonane som konstituerer dugnaden kan berre forståast som skapt over tid gjennom særlege historiske tilhøve.

#### Dugnaden i moderne tid

Fleire av dei innfløkte funksjonane til eldre former for sosial organisering som slektskap og grannelag vart med tida overtekne av organisasjonar som meierilag, handelslag, sosiale foreiningar med fleire. Gjennom ei ny sosial organisering vart delar av det gamle hopehavet vidareført i nye former i tida etter dei store omveltningane i bondesamfunnet på 1800-talet (Pryser, 1976 s. 123), og ei rekkje forsamlingshus, samyrkebygg og idrettsanlegg vart heilt eller delvis reiste av folk i fellesskap; på dugnad.

Dette synet står også sentralt hjå Lorentzen og Dugstad, som meiner at den fellesskapstanken som ligg til grunn for dugnaden vart flytta over frå gards- og grannesamfunnet til bygdesamfunnet, som ei meir moderne form for fellesskap. Mekaniseringa av jordbruket og fenomen som at torvtaka gjekk ut av bruk, gjorde dugnaden mindre naudsynt i drifta av garden etter om lag 1900. Men moderniseringa av landet auka lokalsamfunnet sitt behov å løyse nye felles oppgåver i andre sektorar. Det var behov for infrastruktur som vegar, dampskipskaiar, lokale vasskraftanlegg og hus for organisasjonsliv, skular og samyrkelag. Utbygging av lokal infrastruktur vart fleire stader gjennomført som ein kombinasjon av dugnad, i form av avtalt eller pålagt arbeid, og offentlege bidrag. Flyttinga av dugnaden frå gards- og grannesamfunnet til bygdesamfunnet gjekk truleg for seg ganske umerkeleg, og denne overflyttinga er ei viktig forklaring på kvifor akkurat dugnaden overlevde «det store hamskiftet» (Lorentzen & Dugstad, 2011 s. 51–56). I det nye velferdssamfunnet etter andre verdskrigen var det staten som tok ansvar for fellestiltak som infrastruktur og sosiale tiltak. Dugnaden vart difor aldri nokon sentral faktor i statleg verksemd, sjølv om ordet vert nytta som samlande og mobiliserande kraft i politiske taler og programerklæringar. Som konkret tradisjon er dugnaden helst å finne i organisasjonar og på den lokale scena.

Meir og mindre direkte parallellar til omgrepet «dugnad» finst på ei rekkje andre språk, og tilsvarande fenomen kan også ha namn etter den aktiviteten som utløyste liknande bytearbeid, som til dømes omgrepet «barn raising» (låvereising). Barn raising var særleg utbreidd i det rurale Nord-Amerika på 1700- og 1800-talet. Bygging av løer måtte skje mellom vår- og haustonn, kravde eit stort mannskap og var eit arbeid som alle deltakande farmarar minst ein gong måtte få utført på eigen farm.

Etter andre verdskrigen er dugnad eit kjend omgrep i til dømes burettslag, der plikta til å delta følgjer husværet og ikkje dei personane som for tida bur i denne. Det er difor mogleg å sjå dette som ein slags parallell til den førmoderne dugnaden, men det er ikkje nokon kontinuitet frå gardssamfunnet til burettslaget. Dugnadsomgrepet er ikkje lenger reservert for fellesskapen innan ein fast gjensidig forpliktande krins og deltakarane er ikkje med for sjølv å kunne påkalle tilsvarande hjelp ved seinare høve. Likevel er det ikkje noko i vegen for at deltaking i felles arbeid kan ha dei same sosiale verknadene som i tidlegare tider.

I dag vert dugnadsomgrepet nytta om alle former for frivillig ubetalt arbeid der fleire personar deltek samstundes. Dugnaden sitt føremål kan vere ei handsrekning til slekt og vener eller ein innsats til beste for ideelle og ålmennyttig organisasjonar og saker. Dugnaden kan vere eit eingongstilfelle eller noko ein deltek på med jamne eller ujamne mellomrom. Medlemar i organisasjonar gjer dugnad til beste for organisasjonen si drift eller arbeidsmål.

Omgrepet dugnad kan også nyttast for å hente moralsk legitimitet til mobiliseringar på nasjonalt nivå i form av innsamlingsaksjonar, straumsparingsaksjonar og liknande. Ei avstemming i regi av NRK i 2004 kåra ordet dugnad til Noregs nasjonalord, rett nok tett følgt av ordet «jah» på innpust.

Også i andre land ser vi at tilsvarande ord har fått fornya innhald. I dag vert til dømes barn raising også nytta som eit referanseomgrep ved utføring av andre typar frivillig felles innsats for å trekkje vekslar på ein tenkt ide- og verdifellesskap med den opphavlege tradisjonen. På same vis kan omgrepet dugnad også innehalde ein tenkt fellesskap attover mot det rurale bondesamfunnet, eller «gamle dagar» som det gjerne heiter på kvardagsspråket.

#### Dugnaden i fartøyvernet

Ordet dugnad vert mykje nytta innan fartøyvernet. Vi møter det i konkrete og lokale samanhengar når eigarorganisasjonane byr inn til dugnad på fartøyet, og i abstraherte og nasjonale samanhengar når dei nasjonale interesseorganisasjonane argumenterer for fartøyvernet sine interesser. I denne samanhengen er det bruken av dugnadsomgrepet i konkret og lokal samanheng vi skal sjå nærare på.



Figur 16. Dugnad på lokalbåten "Hvaler". Foto: Kjell S. Stenmarch, D/S Hvaler.

Fleire lag har faste tidsmessige rammer kring dugnaden. Faste dugnadsdagar og tidspunkt vert annonserte på heimesider og i medlemsskriv. Mange lag er medvitne om den sosiale fellesskapen som aktiviteten genererer, og framhevar gjerne dette for å trekkje til seg nye deltakarar.

Svanhild kommer fra slipp i Måløy i dag;) Finpusset, blank og klar til Tall Ship, om noen uker. Men det gjenstår mye arbeid både under og oppå dekk før hun er klar;) Har du noen timer til overs en lørdag eller flere;) så er du hjertelig velkommen ombord til kjekk dugnadsjobbing;) (Svanhild, 2014)

Under innsamling av materiale gjennom spørjelister gjaldt eit av spørsmåla omfanget av dugnaden rekna i timar. Når nøkkelinformantane gav eit tal for dette spurde eg om styrearbeid, søknadsskriving og liknande også var medrekna. Det var det svært sjeldan. Omgrepet dugnad vert som regel ikkje nytta om det mindre synlege lagsarbeidet knytt til drifta av sjølve organisasjonen, søknadsskriving, promotering og møteverksemd. Slikt arbeid vert oftast nemnte med sine særlege namn, som styrearbeid, søknadsskriving, møte og så bortetter. Denne typen arbeid er hovudsakleg stillesittande og vert utført av ein eller eit fåtal personar. Det gjev ikkje den same kjensla av konkrete synlege resultat og sosialt arbeidsfellesskap som deltaking i ei dugnadsgruppe gjer. Sjølv om dette arbeidet ikkje vert opplevd som dugnad, er det likevel frivillig arbeid slik det vert definert av forskinga på dette feltet. Under intervju med folk som er aktive innan fartøyvernet vart ordet dugnad ikkje nytta i hovudspørsmål, og berre unntaksvis i oppfølgingsspørsmål. I svara nytta likevel mange ordet dugnad og/eller synte til den store frivillige innsatsen i fleire ulike samanhengar. Sams for desse er at dei peikar mot ei forståing av dugnad som ein aktivitet knytt til konkrete prosessar på sjølve fartøyet (Intervju 1, 3, 6, 7, 10, 11, 12; sjå vedlegg 6). Det går klårt fram at dette konkrete arbeidet er noko som går føre seg i fellesskap, og at dette tilfører aktiviteten ein viktig sosial dimensjon. Under intervju var det mange som framheva denne fellesskapen som ein sentral faktor for deira deltaking i arbeidet (Intervju 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13; sjå vedlegg 6). Nokre lag fører dugnadslogg, men denne ligg oftast om bord og inneheld berre den konkrete innsatsen på sjølve fartøyet og ikkje styrearbeid, søknadsskriving og liknande.

Dugnaden slik han vert praktisert innan fartøyvernet skil seg ut ved å vere ein svært langvarig innsats samanlikna med dugnad slik han vanlegvis vert definert; som ein arbeidsintensiv og kortvarig innsats. I mange tilfelle tek det fleire år å fullføre restaureringsarbeidet, og det finst ei rekke døme på at arbeidet har drege ut over fleire tiår. Nedbrytingskreftene er mykje større på eit fartøy enn på eit hus, noko som medfører at det ikkje går mange år før det på ny er naudsynt med ein omfattande istandsetjingsdugnad. Årleg skal det gjerast vårpuss, og i sommarhalvåret skal ein i tillegg halde mannskap på fartøyet, noko som særleg kan vere ei utfordring dersom det er tale om eit passasjerfartøy.



**Figur 17a.** D/S "Stavenes" og dugnadsjengen klar for teknisk prøvetur i 2016, etter kring 25 år med restaurering. Fleire hadde vore med sidan starten. Foto: Tor Arne Åsen, henta frå <https://www.facebook.com/DsStavenes/photos/a.421976244532443/1339371599459565/?type=3&theater>.

Samla gjer dette at dugnadsomgrepet innan fartøyvernet har ein permanens over seg som skil det ut frå den vanlege forståinga av ordet. Omgrep som "faste dugnadskveldar", "faste dugnadsdeltakarar", "fast dugnadsjeng" og liknande skildrar eit fenomen som kan samanliknast med ei foreining inne i foreininga. Det har danna seg eit uformelt, men markant skilje mellom "dugnadsjengen" og dei andre medlemene i foreininga.

Dugnad som formalisert fenomen, oftast med faste arbeidstider kvar veke over fleire år, er noko heilt anna enn den klassiske kortvarige innsatsen med frammøte av ein relativt stor del av foreininga sin medlemsmasse. Fartøyvernet sine langvarige og forholdsvis kunnskaps- og tidskrevjande prosjekt kan difor berre i avgrensa grad samanliknast med det som fell inn under den klassiske forståinga av dugnadsomgrepet. Sett utanfrå liknar det frivillige arbeidet i fartøyvernet meir på kontinuerleg drift av eit reiarlag med tilsette som arbeider utan løn, enn på ein tradisjonell dugnad. Den faste gjengen får eit særleg nært forhold til kvarandre og til fartøyet, noko som motiverer og gjer det mogleg å halde ut med denne seige kvalitative innsatsen over år, og som utgjer ein helt sentral føresetnad for fartøyvernet i Noreg.

Istandsetjing og vedlikehald av eit strukturelt og teknisk relativt komplekst fartøy krev at deltakarane har eit minimum av fagkunnskap eller er motiverte for å tileigne seg denne. Dette er mindre problematisk i kystsamfunn eller hamnebyar, der slik kunnskap enno er forholdsvis tilgjengeleg. Men med dei store endringane i dei maritime næringane er ikkje denne kunnskapen lenger så vanleg mellom dei yngre. Vern av historiske fartøy i Noreg kviler difor på ein usedvanleg høg grad av forplikting hjå "dugnadsjengen", som set seg høge mål og klarer å halde draumen levande



gjennom store tekniske og økonomiske tilbakeslag undervegs mot målet. På mange måtar er "dugnadsgjengen" organisasjonen sin elite, som heile prosjektet, og dermed foreininga sitt sentrale føremål, er avhengig av. Dette er ei helt anna rolle enn den ein kan vente at deltakarane på dugnaden i idrettslaget eller burettslaget skal fylle.

Dugnad i "vanleg" forstand, med stort oppmøte for ein kortvarig sjauejobb, vert sjeldan omtala innan fartøyvernet. Dei fleste medlemene får informasjon og betalar medlemspengar, men gjennom sitt medlemskap konkretiserer desse støtte og legitimering av prosjektet i lokalsamfunnet og kan mobiliserast som kontaktnett for å hente inn varer og tenester frå lokale firma – som gjennom sine formelle og uformelle donasjonar også er med på å vedlikehalde og styrkje denne legitimiteten. Sjølv om dugnadsgjengen utgjør foreininga sin harde kjerne, så vert det også lagt stor vekt på å ha mange medlemar i foreininga. Dette vert opplevd som ei stadfesting av viktigheita til prosjektet og fungerer som ein motiverande faktor for dugnadsgjengen, som i første rekkje søker legitimitet for innsatsen hjå lokalsamfunnet. Bruken av omgrepet dugnad innan fartøyvernet ser difor oftast ut til å vere reservert for konkrete aktivitetar som fleire utfører saman, primært på sjølve fartøyet. Dermed er dugnadsomgrepet kopla til situasjonar der medlemmar utfører konkret arbeid utan vederlag, og som inneheld sosialt samvær.



**Figur 17b.** Kaffipause om bord i "Stavenes". Henta frå <https://www.ds-stavenes.no/index.php?artID=759&navB=1> Foto via Vidar Berger. Også gjengitt i avisa Firda 7. mars 2017.

### 5.1.7 Oppsummering av den historiske undersøkinga

For å forstå den historiske bakgrunnen for at fartøyvernet i Noreg vart eit felt dominert av frivillige grasrottrøsrer har det vore nytta ulike perspektiv. Fartøyvernet vart sett som ein diskurs dels i samarbeid og dels i kamp med andre diskursar om posisjonar og relativ plassering i diskursane sin orden. Den overordna kulturminne-diskursen både legitimerer og avgrensar dei ulike del-diskursane, medan desse fører sine interne kampar om kven som skal liggje øvst i korga og best posisjonert i kampen om tilskot.

I siste del av 1970-åra skjer eit skifte i argumenta for å taka vare på historiske fartøy. Dette er ei følgje av introduksjonen av omgrepet kystkultur i den meininga det i hovudsak har i dag. Tidlegare var argumenta knytte til dei maritime næringane si sentrale rolle i norsk økonomi og sysselsetjing, og at også desse hadde krav på sine museum og minnesmerke. Slike argument vann i liten grad fram, då det er stor forskjell på å vere viktige for nasjonen og det å *vere* nasjonen. Det var ideen om bonden og den agrare tilknyttinga som fekk representere den nasjonale kontinuiteten og vere utgangspunkt for konstruksjon av nasjonale symbol.

Introduksjonen av kystkulturomgrepet sist på 1970-talet kan sjåast som ei norsk grasrot-rørsle med mål om å reforhandle den nasjonale identiteten i maritim lei. I kystkulturdiskursen tente fartøya som tydelege grensemarkørar mot det agrare innlandet, og argumenta for vern av fartøy vart med dette kopla over frå maritime næringar til nasjonal identitet. Det frivillige fartøyvernet vart no symbol på ein maritim tradisjon som med urette hadde vore ekskludert frå sin rettmessige og sentrale plass i den nasjonale identiteten. Reforhandlinga synte seg politisk potent og fekk bredt gjennomslag. Ideen om Noreg som ein i hovudsak maritim nasjon har i dag langt på veg hegemoni, saman med ideen om at denne representasjonen framleis er både kontroversiell og møter motstand. Årsaka til denne motsetjingsfylte situasjonen kan vere at «underdog»-kjensla er eit viktig element i kystkultur-identiteten, samt at det diskursive arkivet skapt gjennom omlag 200 år med kulturhistoriske framstillingar og vern av kulturminne enno representerer ein merkbar motstand mot den kystkulturelle representasjonen.

Vern av fartøy er av historiske årsaker delt mellom fleire diskursar med tilhøyrande fagmiljø og vernepraksisar, slik at det å taka vare på historiske fartøy omfattar langt meir enn det som i dag vert omtala som fartøyvernet. Arkeologiske museum og regionale og lokale folkemuseum og samlingar er sentrale aktørar i «fartøyvernet utanfor fartøyvernet», der tradisjonelle trefartøy er gjenstandar mellom andre gjenstandar. Føremål og praksis på desse felta skil seg frå dei som gjeld i den fartøyverndiskursen som vart driven fram av frivillige organisasjonar og der NFF, Riksantikvaren og dei tre nasjonale fartøyvernentra i dag er dei sentrale aktørane.

Omgrepa dugnad og frivillig innsats («frivillighet») står sentralt i argumentasjonen innan fartøyvernet, der dei har ein sentral plass i utsegner som syner til viktige praksisar og røyndomar innan fartøyverndiskursen. Frivillig innsats syner til positive verdiar i det norske samfunnet og bruken av omgrepet dugnad knyt denne praksisen til noko tradisjonelt og særnorsk. Som tradisjon har dugnaden mellom anna vore forstått som noko ad-hoc og tidsavgrensa. I det frivillige fartøyvernet har dugnaden vore utvikla til ein permanent institusjon. Dette var mellom anna eit resultat av at fartøyvernarane etter 1960 i aukande grad måtte innsjå at dei og sjøfartsmusea ikkje hadde samanfallande interesser og at musea ikkje kom til å overta og taka vare på fartøya. Det var difor ikkje tilstrekkeleg med ad-hoc-organisasjonar som berga fartøya. Dei frivillige måtte også ta seg av restaurering, drift og vedlikehald i all framtid. Denne erkjenninga, som vaks fram i løpet av 1960-åra, er i dag det udiskutable utgangspunktet for alt frivillig fartøyvern i Noreg.

## 5.2 DELSTUDIE II – Kvantitative perspektiv på fartøyvernet

### 5.2.1 Innleiing

Delstudie II tek utgangspunkt i kvantitative funn. Denne delstudien er redigert slik at funn og diskusjon er skilde frå kvarandre. Dei kvantitative funna vert presenterte i 5.2.3. og diskusjonen av desse funna vert gjort i 5.2.4. Dette oppsettet er vanleg hjå faga som tek utgangspunkt i kvantitativt eller kvantifiserbart materiale, som t.d. helseforskning og sosiologi.<sup>66</sup> Eit slikt skilje mellom funn og diskusjon bryt med tradisjonen i kulturfaga (Tønnesen, 2008 side 90–91), der ein gjennom kvalitative tilnærmingar leitar seg fram ved å pendle mellom kjelder og diskusjon, og kan trekkje inn stadig nye kjelder for å svare på spørsmål som kjem fram under diskusjonen. Ein tett integrasjon av empiri og tolking kan ha ein forførande verknad ved at teksten si overtydingskraft også kan vere eit resultat av litterære verkemiddel. På den andre sida kan det etterstreva klåre skiljet mellom funn og diskusjon i kvantitative undersøkingar skape ein illusjon av at funna på eit vis er objektive storleikar. Men ein slik objektivitet er ei sanning med fleire modifikasjonar, m.a. fordi data er produserte eller valde ut av forskaren som har vurdert kva faktorar som kan vere relevante å inkludere i undersøkinga.

I delstudie II har eg valt å gjennomføre eit skilje mellom presentasjonen av funna og diskusjonen av dei. Dette har to årsaker: Å nytte tilnærmingar og metodar frå fleire faglege tradisjonar er ein naturleg konsekvens av den tverrvitskaplege tilnærming til avhandlinga. I tillegg voner eg at den innleiande presentasjonen av resultatata kan fremje kritisk lesing gjennom å inspirere lesarar til å gjere eigne refleksjonar på grunnlag av materialet før eg legg fram mine. For å forklare bakgrunn for og samanheng mellom dei mange ulike kjeldene som resultatata byggjer på, har det likevel synt seg naudsynt med ein del tekst ut over den reine presentasjonen av funna.

### 5.2.2 Kvantitativ tilnærming

Forskingsspørsmåla til delstudie II er formulerte slik at dei kan belysast gjennom ei kvantitativ tilnærming. Spørsmålet gjeld dei sentrale utviklingstrekk i fartøyvernet, omfanget av den frivillige aktiviteten, og den økonomiske verdien av denne innsatsen. Sentrale utviklingstrekk i fartøyvernet vert her forstått som knytte til den historiske utviklinga og geografiske fordelinga av fartøyvernet som praksis i samfunnet. Dette kan ettersporast gjennom å undersøke omfanget av praksisen gjennom talet på verna fartøy og av slike tilhøve som er nært knytte til praksisen, som t.d. dei statlege tilskota og medlemstala i organisasjonane. Raske kvantitative endringar kan indikere diskursive skifte i tida før slike utslag, medan ulikskapar knytte til geografiske tilhøve kan indikere ulikskapar i dei regionale vilkåra for fartøyvernet. Ei kartlegging av sentrale karakteristikum ved dei frivillige knytte til prosjekta kan gje demografiske data om t.d. korleis dei frivillige fordeler seg i høve til alder, kjønn og geografi.

Det empiriske materialet frå dei 82 nøkkelinformantane vart samla inn i 2009, og kvantifiseringa av den frivillige innsatsen vil difor gje eit bilete av situasjonen dette året. Den einaste samanliknbare undersøkinga av fartøyvernet vart utført av Berkaak (1992) på grunnlag av materiale som vart samla inn kring 1986. Resultata i denne

<sup>66</sup> <https://www.ntnu.edu/sekom/imrad>

avhandlinga vil difor vere sentrale for å etablere ein kunnskapsbase om utviklinga av fartøyvernet i Noreg som seinare forskning kan byggje vidare på. Det empiriske materialet om oppslutnaden om dei frivillige organisasjonane, tilskot frå staten og talet på verna fartøy er ført heilt fram til det tidspunktet teksten vart ferdigstilt ved årsskiftet 2019–20, og gjev hovudtrekka i den historiske utviklinga på feltet som materialet frå nøkkelinformantane vert sett i lys av.

Den kvantitative undersøkinga vil også tilføre nyttige støttepunkt til analysen av det kvalitative materialet. Resultata i delstudie I har framkome gjennom analysar av historiske tekstar og undersøkingar av bakgrunnen for sentrale omgrep knytte til fartøyvernet. Gjennom å følge prosessane historisk kan diskursive og omgrepsmessige endringar knytast til visse tider og epokar. Dei kvantitative undersøkingane i delstudie II ettersporar desse endringane gjennom å kartlegge fenomen som er knytte til slike hendingar. Dette representerer ei metodisk triangulering<sup>67</sup> av analysen, eit høve til å identifisere fenomena nærare og eit høve til å spore opp andre fenomen som kan vere viktige for analysen.<sup>68</sup> Til dømes vil resultat frå diskursanalytiske tilnærmingar til fartøyvern og kystkultur kunne samanhaldast med endringar i talet på verna fartøy og medlemsutviklinga i organisasjonane på feltet. Resultata kan gjere det mogleg å påvise og tidfeste viktige endringar i praksisen. Dette har vore til hjelp i den kvalitative analysen av fartøyvernet som historisk praksis. Dei demografiske resultatata gjer det også mogleg å samanhalde karakteristikum for dei frivillige innan fartøyvernet med resultat frå anna forskning på frivillig arbeid i Noreg. Ei slik multi-metodisk tilnærming har gjort det mogleg å relatere praksisen og aktørane til det samfunnet og dei historiske prosessane som dannar rammene kring praksisen. På denne måten kan det seiast noko om fartøyvernet og dei frivillige ut over det dei kvalitative resultatata åleine kan gje grunnlag for.

Det tette tilhøvet og dei mange kryssreferansane mellom fartøyvern og kystkultur i både skriftlege kjelder og det innsamla materialet gjer det naudsynt å sjå nærare på sambandet mellom desse felta. Den kvantitative delen omfattar difor også ei undersøking av omfanget av den frivillige aktiviteten knytt til kystkultur. Dette har gjort det mogleg å samanhalde den historiske utviklinga av desse dels overlappende felta, diskutere tilhøvet mellom dei og påvise eventuelle parallellitetar.

### Dei frivillige

Noreg er eit land med organisasjonar for det meste. Dei om lag fem millionar innbyggjarane har skapt ein frivillig sektor som består av meir enn 90.000 frivillige organisasjonar. Langt dei fleste av desse er lokale organisasjonar med små ressursar. Ein studie av Wollebæk og Sivesind syner at 48 % av dei vaksne i Noreg deltok i ei eller anna form for frivillig arbeid i 2009, som er det året dei kvantitative materialet frå nøkkelinformantane vart samla inn (Wollebæk & Sivesind, 2010 s. 22). Dette representerer ein innsats tilsvarande 114.903 fulle årsverk (Statistisk Sentralbyrå, 2010). Innsatsen i 2009 tilsvara 4,9 % av brutto nasjonalproduktet (BNP) for landbaserte næ-

<sup>67</sup> Omgrepet triangulering nyttast innan samfunnsvitskapane om å nytte observasjonar frå minst to ulike perspektiv.

<sup>68</sup> Sjå kapittel 4.1. Innleiing.

ringar og gav 92 milliardar kroner til BNP i 2008. Påstanden på Frivillighet Norge si internettside der det hevdast at utan dei frivillige stoppar Noreg (Frivillighet Norge, 2013) er difor ikkje utan reelt innhald. Sjølv om verdien av den frivillige innsatsen er aukande, er han likevel ikkje inkludert i utrekninga av det offisielle BNP i Noreg.

Også sektoren fritid og kultur er svært avhengig av frivillig innsats, og det er ei utbreidd forståing av at den frivillige innsatsen er særleg sentral innan feltet fartøyvern. Likevel syner eit litteratursøk at feltet fartøyvern ikkje har vore undersøkt på 20 år. Berre to relevante undersøkingar vart funne, og desse skriv seg frå 1991 og 1995 (Berkaak, 1991; Småland, 1995) der dei empiriske undersøkingane fann stad høvesvis kring 1986 og 1992. Særleg dei siste 30 åra har det vore ein omfattande tilvekst av lokale organisasjonar innan fartøyvernet. Dei erfarte fartøya, som har vore sentrale i den opplevde historia til folk lang kysten og vassvegane i innlandet, vert i sine lokalsamfunn no definerte som ein viktig del av den lokale kulturarven.

I undersøkingsåret 2009 var det offentlege tilskotet til vern av fartøy 52 millionar kroner (Riksantikvaren, 2010 s. 30). Tilskota frå Riksantikvaren kan ikkje nyttast til å kompensere for sjølve den frivillige innsatsen, då dette er verneprosjekta sin eigenandel. Hovudprinsippet er at tilskota skal dekkje dei faktiske kostnadene med innkjøp av materialar og utstyr til dugnadsarbeidet, og til kostnader med arbeid som ikkje kan gjerast på dugnad. Dette vil i regelen vere arbeid som på grunn av sitt omfang, kompleksitet eller regelverk må utførast hjå skipsverft. Døme på slikt er dokksetjing, sveisearbeid, klinkearbeid, fornying av hudplank, teknisk kontroll i samband med fornying av sertifikat, elektrisk arbeid, røyrlarbeid og maskinarbeid. Men også her kan dei frivillige delta med dugnad ved å leggje til rette for verftet sitt arbeid, rydde og t.d. ta seg av reingjering og maling av skroget medan fartøya står i dokk, slik at dei sparsame midlane kan strekkjast lengst mogleg. Dette medfører at den største delen av det direkte tilskotet til fartøyvern ofte kjem den profesjonelle verftsindustrien og fagarbeidarar til gode gjennom oppdrag på den verna flåten. Det varierer kva fasilitetar og kompetanse dei ulike prosjekta rår over, slik at grensa mellom det som kan gjerast på dugnad og det som må setjast bort til profesjonelle kan variere mykje frå prosjekt til prosjekt.

Dei tre nasjonale fartøyvernssentra er mellom dei verfta som er sentrale for arbeidet med den verna flåten. Desse skal vere konkurransedyktige på pris, men får tilskot frå Riksantikvaren for å dekkje ekstrakostnadene med å sikre og vidareføre handverk og tradisjonell fagkompetanse som står i fare for å forsvinne frå verftsindustrien. Utan denne kunnskapen er det ikkje mogleg å restaurere og halde ved like dei verna fartøya. Døme på dette er kunnskap knytt til klinking av stålskip, ulike typar smedarbeid, reipslagning, rigging av seglfartøy og ulike tradisjonelle teknikkar knytte til trearbeid på fartøy. Fartøyvernssentra skal også gjere denne kunnskapen tilgjengeleg for andre verft. Det er difor ei oppgåvefordeling mellom fartøyvernorganisasjonane som eig fartøya, fartøyvernssentra og verftsindustrien, der alle partane er avhengige av kvarandre. Med unntak av einskilde private ålmennyttige fond er det uvanleg med større private tilskot til fartøyvern i Noreg. Handsrekningar frå lokale firma kjem oftast i form av gratis utstyr og tenester.

Dei fleste verna fartøy i Noreg er eigde av ideelle frivillige organisasjonar eller museum. Uansett eigarskap vert dei verna fartøya hovudsakleg vedlikehaldne av frivillige. Omfanget og resultatane av denne innsatsen har ikkje vore kartlagd gjennom tidlegare undersøkingar.

#### Informantar og data

Den kvantitative tilnærminga byggjer på intervju med 82 nøkkelinformantar frå lokale organisasjonar i fartøyvernet, statistisk materiale i årsmeldingar og publikasjonar frå dei landsdekkjande organisasjonane Forbundet KYSTEN og Norsk Foreining for Fartøyvern, stortingsproposisjonar og Riksantikvaren si nettside. Materialet er supplert med litteratur som omhandlar dei frivillige prosjekta frå tida før det vart etablert ei fast offentleg forvaltning på feltet (t.d. Molaug, 1985; Lande, 1997). Informasjonen til den kvantitative delen vart samla og gruppert geografisk (Figur 18) etter NUTS-standarden (Nomenclature of Territorial Units for Statistics)<sup>69</sup>. Etter denne inndelinga består landsdelane av følgjande fylke (2019):

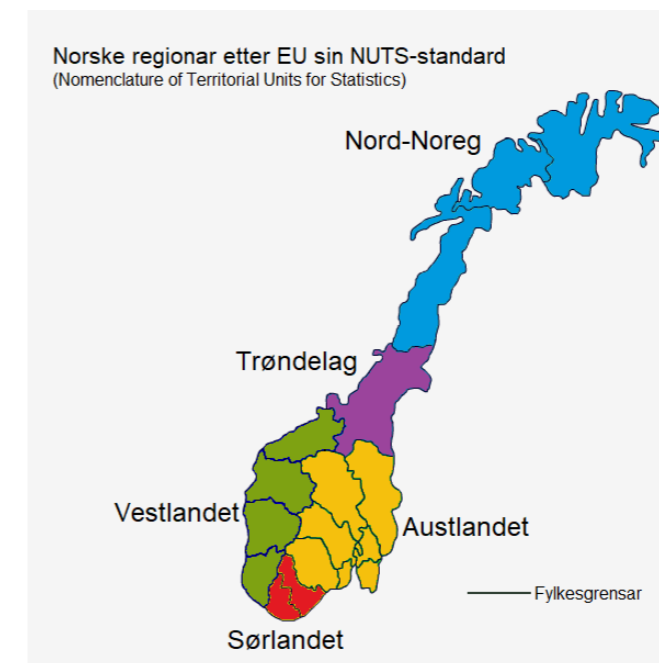
**Nord-Noreg:** Finnmark, Troms og Nordland.

**Trøndelag:** Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag.

**Vestlandet:** Møre & Romsdal, Sogn & Fjordane, Hordaland og Rogaland.

**Sørlandet:** Vest-Agder og Aust-Agder.

**Austlandet:** Telemark, Vestfold, Buskerud, Oppland, Hedmark, Akershus, Oslo og Østfold.



**Figur 18.** Norske regionar etter NUTS-standard (Etter Goth & Småland, 2013 s. 149).

<sup>69</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/NUTS\\_of\\_Norway](https://en.wikipedia.org/wiki/NUTS_of_Norway) Henta 10.07. 2016

### 5.2.3 Presentasjon av dei kvantitative resultat

Kjeldene som dei kvantitative resultat byggjer på, kan delast to grupper. Den eine gruppa er intervju med nøkkelinformantar som skildrar situasjonen slik han var i 2009. Den andre gruppa er publikasjonar og utsendingar frå Riksantikvaren og organisasjonane som gjev oversyn over endringar over tid (sjå 4. Metode). Av omsyn til oversynet vert dei historiske kontekstuelle resultat frå skriftlege kjelder knytt til Riksantikvaren og organisasjonane presenterte før resultat frå materialet som vart samla inn ved hjelp av nøkkelinformantar i 2009. Talmaterialet er handsama statistisk og presentert i form av figurar og tabellar.

#### Sentrale utviklingstrekk i fartøyvernet og kystkulturrørsla

For å kartlegge nokre av dei sentrale utviklingstrekk i det frivillige fartøyvernet vert det nytta systematiserte statistiske opplysningar som syner utviklinga av:

- talet på verna fartøy
- statlege tilskot til fartøyvern
- medlemstalet hjå dei to sentrale organisasjonane på feltet. Forbundet KYSTEN og NFF.

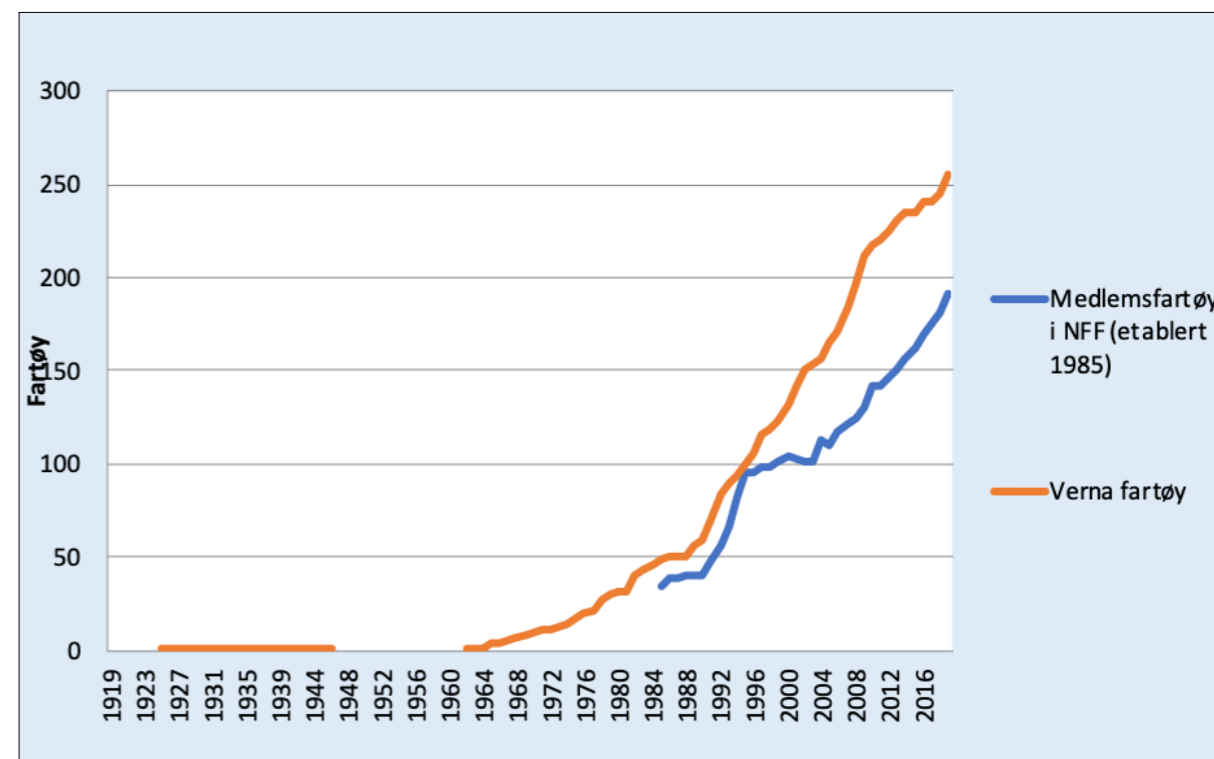
#### Tilvekst av verna fartøy 1919–2019

For å setje opp eit oversyn over tilveksten av godkjende verneprojekt har eg i undersøkinga teke utgangspunkt i oversynet i Riksantikvaren sin Nasjonal verneplan for fartøy 2010–2017 (Riksantikvaren, 2010) og offentleg tilgjengeleg informasjon på Riksantikvaren si nettside. Her kjem det ikkje fram kva tid prosjekta vart initierte, men kva år dei fekk fagleg legitimering av Riksantikvaren. Slik legitimering kunne tidlegare ha form av økonomisk tilskot, listeføring eller andre former for skriftlege stadfestingar. Oversynet er kontrollert gjennom stikkprøver i Riksantikvaren sitt offentlege arkiv.<sup>70</sup> To verneprojekt i regi av frivillige organisasjonar i mellomkrigstida er inkluderte. Dette er dei første freistnadene på å ta vare på fartøy i flytande stand i Noreg, og dei første som var initierte eller forvalta av frivillige organisasjonar. Desse fartøya er førte opp frå året organisasjonane overtok fartøyet og fram til fartøyet vart gjeve opp («Lingard») eller landsett som museumsgjenstand i eit eige bygg («Fram»). Før etableringa av tilskot til fartøyvern i 1967 var ikkje fartøyvernet del av det offentlege kulturminnevernet. Gjennom avisoppslag og Sjøfartsmusea sine årbøker går det fram at verneprojekta før 1967 freista å hente legitimering av prosjekta sine frå sjøfartsmusea i Oslo eller Bergen. Det er ikkje tale om ei formalisert legitimering, men om å oppnå ei form for anerkjening av tiltaket gjennom positive og moralsk stønad frå musea. Det er dei prosjekta som fekk dette, gjennom utsegner frå musea i pressa eller på andre måtar, som er inkluderte her. Dette kan forsvarast med at den faglege godkjenninga i form av tilslutning frå musea som regel var ein sentral del av den prosessen som gjorde det mogleg å overta fartøyet (sjå t.d. Lande, 1997; Molaug, 1964; Molaug, 1985).

<sup>70</sup> Innsyn i Riksantikvaren sitt arkiv:

<https://www.riksantikvaren.no/index.php/Om-oss/Riksantikvarens-arkiver/Riksantikvarens-offentlige-journal>

Med utgangspunkt i kjeldene kan tilveksten av verna fartøy plottast inn slik det kjem fram av Figur 19. Kurva syner det samla talet på verna fartøy i dei einkilde åra. Det betyr at tala er kompenserte for dei fartøya som av ulike grunnar har falle i frå sidan året før.



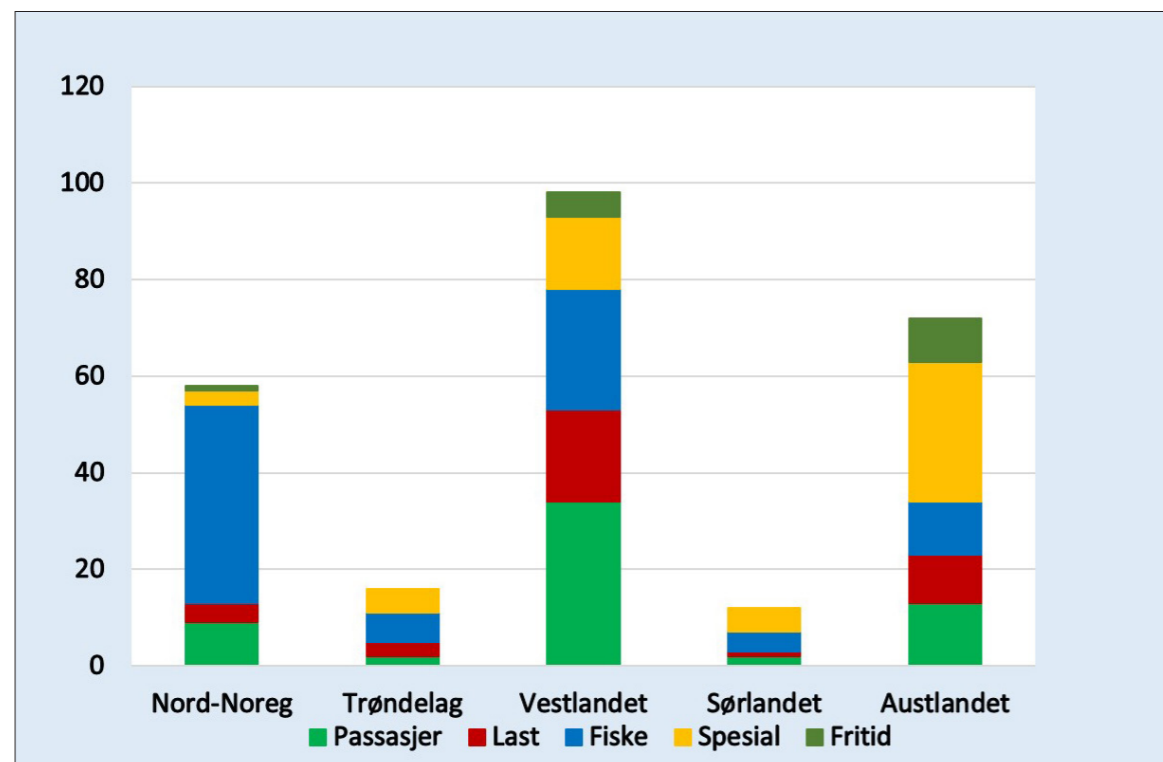
Figur 19. Samla tal fartøy verna på sjø (inklusive ferskvatn) og tal medlemsfartøy i Norsk Foreining for Fartøyvern i perioden 1919–2019. (Kjelder: sjå Vedlegg 10)

Veksten i talet på fartøy som er verna i operativ stand på sjø<sup>71</sup> etter andre verdskrigen starta med heimkjøp av redningsskøyta R/S «Colin Archer» frå USA i 1962. Figur 19 syner at det tok 24 år frå starten i 1962 og fram til det vart 50 verna fartøy i 1986. Å kome frå 50 til 100 tok berre ni år, vidare fram til 150 tok berre sju og dei neste 50 fram til 200 tok om lag seks år. Tilveksten til den verna flåten syner difor ei stadig brattare kurve. I dei ti åra frå etableringa av NFF og fram til 1995 organiserte foreininga nær alle verna fartøy. I 1995 var 95 av 100 verna fartøy medlem, men deretter finn vi ein aukande del av den verna flåten utanfor NFF. Den reelle avstanden mellom det samla talet på verna fartøy og verna fartøy som er medlem i NFF er større enn kurvene gjev inntrykk av for dei siste om lag fem åra. Dette skuldast at NFF har endra praksis for opptak av nye medlemmar, slik at ei rekkje fartøy som ikkje

<sup>71</sup> Omgrepet «på sjø» inkluderer også verna fartøy på innsjøar og vassveggar i innlandet.

har eller kan få vernestatus hjå Riksantikvaren no er medlemar i NFF. Dette kan vere så mykje som i overkant av 20 % av medlemsfartøya i 2019.

Figur 20 syner korleis dei ulike kategoriane verna fartøy fordeler seg på landsdelane i 2019. Tala er henta frå Riksantikvaren si verneliste (Riksantikvaren, 2019), men tala for dei einskilde fylka er her trekte saman for å syne verna fartøy på landsdelsnivå.



Figur 20. Verna fartøy i 2019 etter kategoriar og landsdelar.

Som det kjem fram av oversynet i Figur 20 er det stor variasjon mellom landsdelane, både når det gjeld talet på verna fartøy og kva for fartøykategoriar som er tekne vare på. Fartøy knytte til fiske og fangst er i overvekt på Vestlandet og i Nord-Noreg, medan fartøy knytte til fritid finn vi flest av på Austlandet. Dei fleste passasjerfartøya (ruteskip og ferjer) er på Vestlandet og dei fleste spesialfartøya (til dømes slepebåtar, los- og redningsfartøy) er på Austlandet. Sørlandet og Trøndelag har begge relativt få fartøy samanlikna med dei tre andre landsdelane. Det kan her skytast inn at oversynet er reint geografisk, og difor ikkje har opplysingar om kulturelle proveniensar som t.d. samisk tilknytning. Dei større dekkta fartøya i verneflåten<sup>72</sup> er i hovudsak frå industriell tid og framstår i større grad som eit uttrykk for skipsbygging som industri og ingeniørfag enn som eit uttrykk

<sup>72</sup> Omgrepet «verneflåten» dekkjer fartøy som Riksantikvaren har freda eller tildelt status som verns skip.

for særskilde kulturelle grupper. At fartøya i verneflåten gjennom si levetid kan ha vore heimehøyrande både i fleire ulike land og i ulike norske landsdelar kan sjåast som eit uttrykk for det same.

Samanliknar vi talet på verna fartøy med folketalet i dei ulike landsdelane ser biletet annleis ut. Tabell 2 syner samla tal verna fartøy per landsdel i 2019, folketalet i landsdelane og det utrekna forholdet mellom folketalet og talet på verna fartøy i landsdelane.

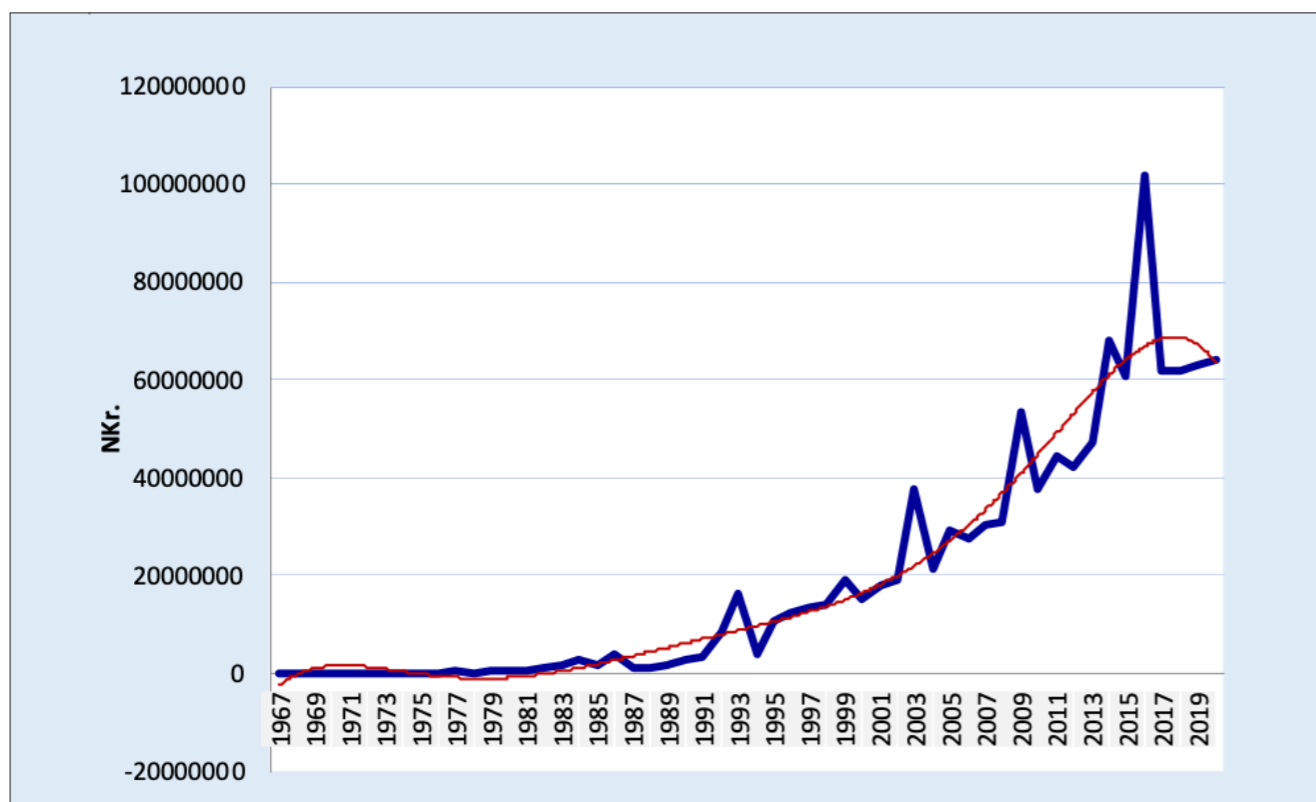
Tabell 2. Tal verna fartøy i landsdelane i høve til folketalet per 2019 i stigande rekkjefølgje.

| Landsdel   | Verna fartøy | Folketal  | Folk per fartøy |
|------------|--------------|-----------|-----------------|
| Nord-Noreg | 58           | 486 452   | 8 387           |
| Vestlandet | 95           | 1 375 315 | 14 477          |
| Sørlandet  | 13           | 305 244   | 23 480          |
| Trøndelag  | 16           | 464 060   | 29 004          |
| Austlandet | 73           | 2 697 141 | 36 947          |
| Til saman  | 255          | 5 328 212 | 20 895          |

Som Tabell 2 syner, er det flest verna fartøy i høve til innbyggjarar i Nord-Noreg, deretter følgjer Vestlandet, Sørlandet, Trøndelag og til sist Austlandet. Det er meir enn 4,5 gongar så mange innbyggjarar per verna fartøy på Austlandet som i Nord-Noreg. Nord-Noreg og Vestlandet ligg begge langt under landsgjennomsnittet på 20 947 personar for kvart verna fartøy, medan Trøndelag, Sørlandet og Austlandet ligg over landsgjennomsnittet.

#### Statlege tilskot til fartøyvern 1967–2019

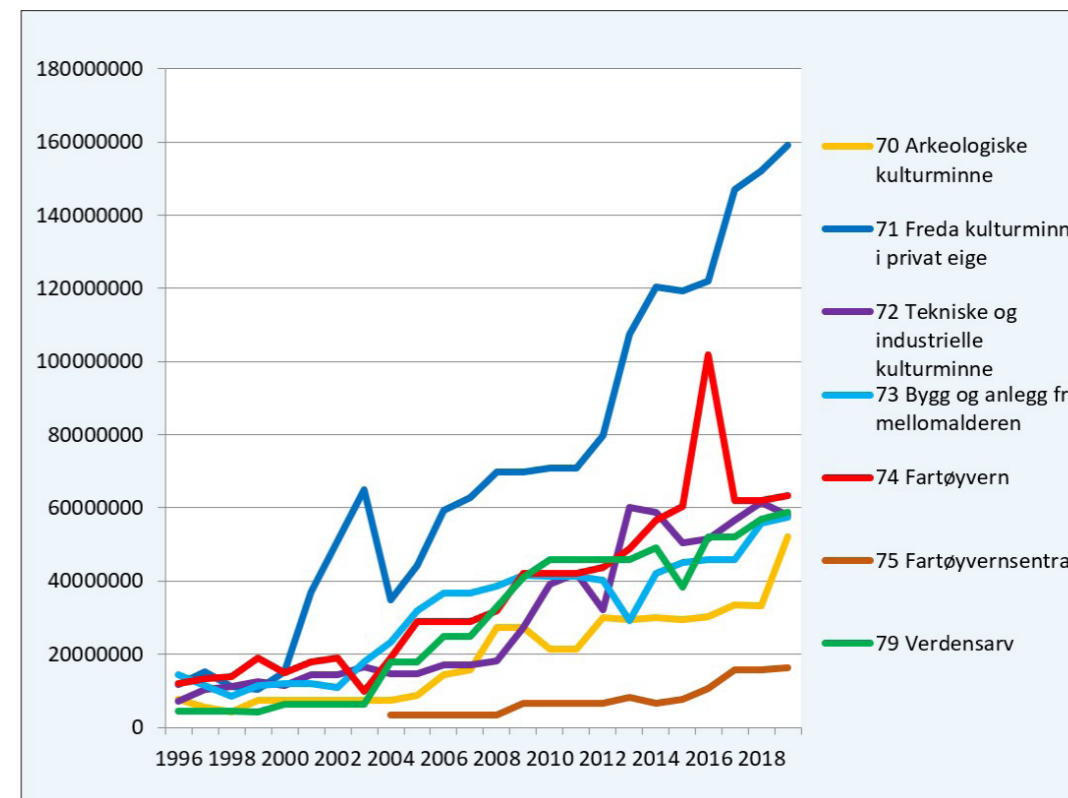
Det første offentlege tilskotet til fartøyvern på nasjonalt nivå vart delt ut i 1967. Dette året gav Norsk kulturråd NOK 54.166,- til vern av skonnerten «Svanen». I 1968 vart det ikkje delt ut midlar til fartøy, men frå 1969 og fram til det faglege ansvaret for fartøyvernet vart overført til Riksantikvaren løyvde kulturrådet årvisse tilskot til utvalde verna fartøy. Utviklinga av det statlege tilskotet til verna fartøy i perioden 1967 til 2019 går fram av Figur 21 (s. 186).



Figur 21. Statlege tilskot frå Norsk Kulturråd og Riksantikvaren. Riksantikvaren overtok fordelinga av tilskot til fartøyvern i 1983. Raud line syner polynom trendline (grad 6) for perioden (Kjelder: sjå vedlegg 8).

Medan veksten av verna fartøy (Figur 19 s. 183) er ganske jamn og utan nedgang i talet på fartøy, så teiknar utviklinga av det offentlege tilskotet til feltet i Figur 21 eit meir komplisert bilete. Etter å ha lege stabilt og lågt frå 1967 til kring 1980 kjem det ei markant auke i tilskotsmengda i nokre år før nivået går litt ned att. Dette er starten på eit mønster som pregar dette tilskotsfeltet gjennom alle åra etter. Tilskotsmengda stig og fell i svingingar som svarar til pluss/minus 10–15 millionar over to til tre år. Gjennomsnittet av denne pulserande utviklinga av tilskotsnivået teiknar over tid ei kurve som stig jamt fram til ca. 2016. Dette kjem av at kvar bratte auke med påfølgande bratt nedgang ikkje alltid går heilt attende til utgangspunktet og at dette vert følgt av nokre år med svakare men meir varig auke. I åra etter 2016 syner kurva ein fallande tendens.

Ei samanlikning av endringa i tilskot til fartøy med endringa av dei statlege tilskota til andre kategoriar kulturminne vil kunne syne eventuelle særskilde mønster i tilskotshistorikken til fartøy. Utviklinga i dei sentrale tilskotspostane er synt i Figur 22. Utgangspunktet er 1998 då forvaltninga av fartøyvernet formelt vart overført til Riksantikvaren. Tala er henta frå revidert (vedteke) statsbudsjett for dei ulike åra



Figur 22. Statlege tilskot til kulturminnevern over Riksantikvaren sitt budsjett 1998–2019. (Kjelder: sjå vedlegg 8.)

(sjå vedlegg 8). I 2014 vart fleire tilskotspostar retta mot same kategori kulturminne slegne saman. For å kunne samanhalde tala frå før og etter 2014 er denne

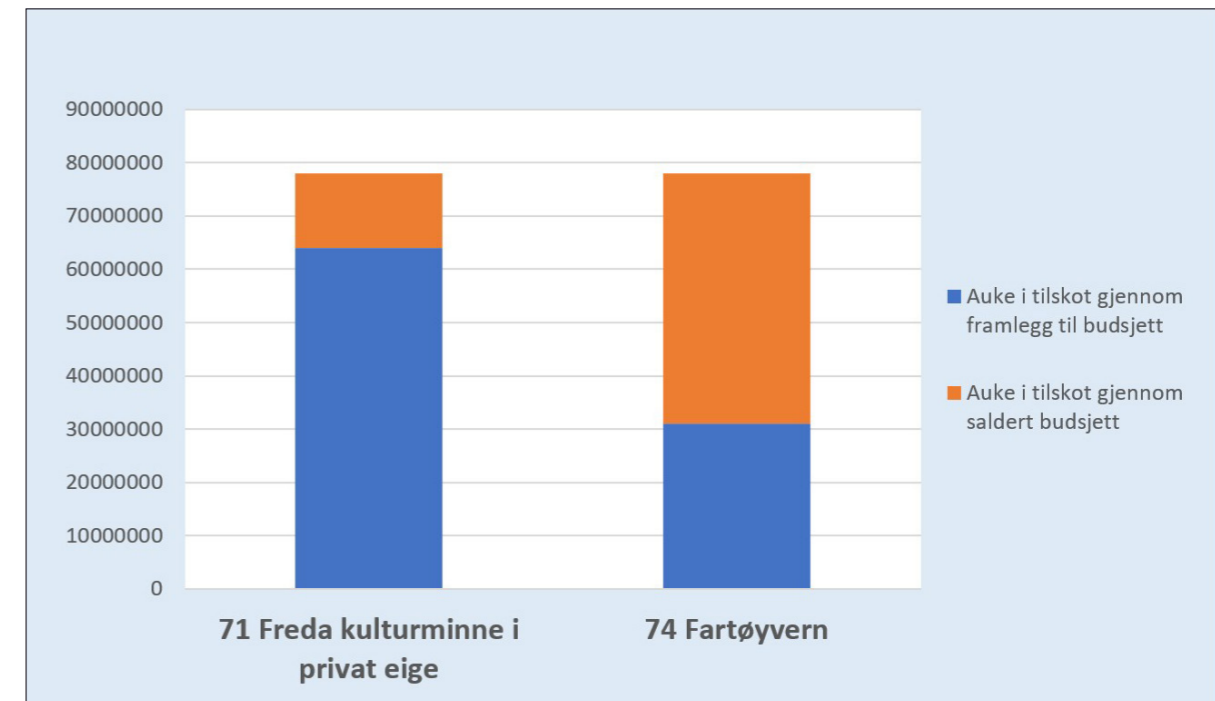
samanslåinga her retrospektivt gjennomført for perioden 1998–2014. Tala ved namnet på dei ulike kategoriane er nummeret på tilskotspostane i staten si løyving over Riksantikvaren sitt budsjett. Tala er ikkje korrigererte for konsumprisindeksen.

Som det går fram av Figur 22 var situasjonen ved starten av det undersøkte tidsrommet at tilskota til dei ulike kategoriane kulturminne var rangerte ulikt, men innanfor eit relativt avgrensa område. Kring år 2000 endrar dette biletet seg dramatisk, og vi kan sjå to hovudtendensar: 1) Kulturminnevernet som samla praksis i samfunnet får ein markant auke i finansieringa i løpet av den kartlagde perioden og 2) forskjellane mellom tilskota til dei ulike kulturminnekategoriane aukar dramatisk. I 1998 var ulikskapen mellom høgaste og lågaste tilskotspost om lag 9,7 millionar medan han i 2019 er om lag 148,8 millionar. Fartøyvernsentra hadde ikkje eigen tilskotspost i 1998, og held vi denne utanfor vert ulikskapen mellom høgaste og lågaste post om lag 106,8 millionar, noko som også representerer ei markant endring i avstanden mellom postane. Dersom vi korrigerer for endringa i konsum-

prisindeksen,<sup>73</sup> vil summen av alle inkluderte tilskotspostar i 1998, om lag 53,6 millionar kroner, utgjere om lag 81,2 millionar omrekna til 2018-kroner<sup>74</sup>. Den samla tilskotssummen for postane i 2019 er om lag 464,9 millionar kroner. Korrigert for konsumprisindeksen utgjir dette ei reell auke på om lag 572 % i dei samla tilskota til dei inkluderte tilskotspostane frå 1998 til 2019.

Tilskota til kulturminnevern over Riksantikvaren sitt budsjett vert fastsette gjennom den statlege budsjettprosessen. Prosessen startar med at Riksantikvaren vert beden om å kome med innspel til departementet sitt budsjettframlegg. Departementa sine budsjettframlegg vert sendt til stortinget som del av regjeringa sitt samla budsjettframlegg for året som kjem. Riksantikvaren og departementet kan ikkje blande seg inn i den vidare prosessen. I den politiske handsaminga av budsjettet kan dei frivillige organisasjonane få leggje fram sine synspunkt gjennom offisielle kanalar, som t.d. høyringar hjå stortingskomiteen for saksfeltet, og gjennom mindre offisielle kanalar, som møte med einskildrepresentantar og politiske parti. Ved å samanhalde tala frå framlegga til budsjett med tala i dei vedtekne budsjetta vert det difor mogleg å sjå om endringane primært har kome gjennom den førebunde budsjettprosessen hjå embetsverket eller gjennom den politiske handsaminga av budsjetta på Stortinget. Det vil også vere relevant å sjå om denne prosessen syner særtrekk som skil fartøyvernet frå meir etablerte kulturminnekategoriar. Då det ikkje ligg føre noko ferdig systematisert oversyn over resultatata frå dei ulike delane av budsjettprosessen vil det i denne samanhengen føre for langt å undersøkje alle tilskotspostane som er tekne med i Figur 22 (s. 187). Undersøkinga av kvar i budsjettprosessen auken i tilskotsauken kjem vert difor avgrensa til tilskota over post 71 freda kulturminne i privat eige og post 74 fartøyvern. Begge desse postane har auka med kring 78 millionar i perioden 1999–2016 og for begge postane finst det frivillige organisasjonar som søker å påverke budsjettprosessen. Resultata av undersøkinga er gjevne att i Figur 23.

Samanlikninga av budsjettframlegga og saldert budsjett for post 74 fartøyvern syner at omlag 47 millionar av den samla auken på kring 78 millionar har kome som resultat av Stortinget si politiske handsaming av budsjetta, medan 31 millionar har kome til gjennom embetsverket sine framlegg til budsjett. Nær halvparten av dei til saman 101 millionane til fartøyvern i 2016 har følgjeleg kome til som resultat av den politiske prosessen på Stortinget.



**Figur 23.** Samla auke i tilskot til post 71 og 74 i perioden 1999–2016. Blå del av søyle syner auken i tilskot som resultat av embetsverket sitt budsjettframlegg og raud del av søyle syner auken i tilskot som resultat av Stortinget si politiske handsaming av budsjetta (Kjelder: sjå vedlegg 8).

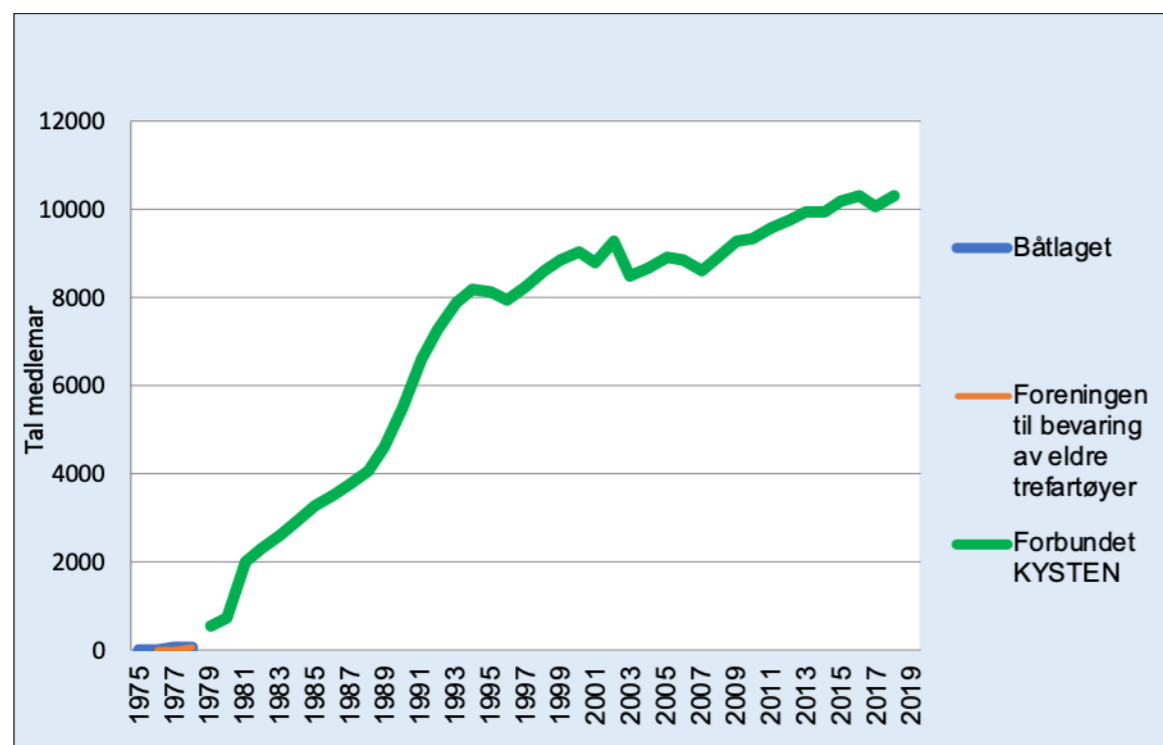
Ei tilsvarande undersøking av kvar i prosessen auken til post 71 freda kulturminne i privat eige har kome, er meir komplisert å gjennomføre. Dette kjem av at post 71 i si noverande form vart danna i 2014 gjennom ei samanslåing av underpost 72.2, som hadde omlag same tekst som post 71 har no, med to andre underpostar. Men då post 72.2 hadde same «adressat» som post 71 har i dag, var det primært denne posten dei private eigarane og deira organisasjonar retta merksemda mot før 2014. Denne kontinuiteten gjer at det kan forsvarast å ta utgangspunkt i post 72.2 fram til 2013 og post 71 frå 2014 for å etterspore kvar i budsjettprosessen tilskotsauken til freda kulturminne i privat eige har kome til. Ei samanlikning av tala for post 71 i framlegga til budsjett og tala i det salderte budsjettet syner at berre kring 14 millionar av den samla auken på 78 millionar i perioden har kome til som resultat av den politiske prosessen på Stortinget. Av den samla auken på 78 millionar kroner over post 71 i perioden 1999–2016 har om lag 64 millionar kroner kome til gjennom embetsverket sine budsjettframlegg.

<sup>73</sup> Utrekningskalkulator på Statistisk Sentralbyrå sine nettsider <https://www.ssb.no/kpi>.

<sup>74</sup> Utrekningen må ta utgangspunkt i 2018-kroner, då tala for 2019 enno ikkje er klare.

### Medlemskap og lokallag i Forbundet KYSTEN

Oppretting av lokallag og medlemskap i Forbundet KYSTEN kan nyttast som ein indikator på gjennomslaget for kystkultur-diskursen sin hovudbodskap om at kysten og det maritime er svært underkommunisert den etablerte framstillinga av norsk historie og identitet.<sup>75</sup> Forbundet KYSTEN sine årsmeldingar inneheld nøyaktige oppsett over talet på lokallag og medlemmar i desse laga. Dette kan nyttast som ein inngang til å studere utbreiinga av det kystkulturelle engasjementet i dei ulike landsdelane over tid, og dermed etterspore kva gjennomslag det kystkulturelle engasjementet fekk. Tala dekkjer berre den delen av aktiviteten som kjem til uttrykk gjennom Forbundet KYSTEN. Likevel må vi kunne rekne med at etableringa av lokallag og teikning av medlemskap i Forbundet KYSTEN er ein indikator på kva gjennomslag den kystkulturelle identitetsforteljinga fekk i dei ulike landsdelane.



Figur 24. Medlemstalet i Forbundet KYSTEN og organisasjonen sine to forløparar 1975–2019. (Kjelder: sjå Vedlegg 9)

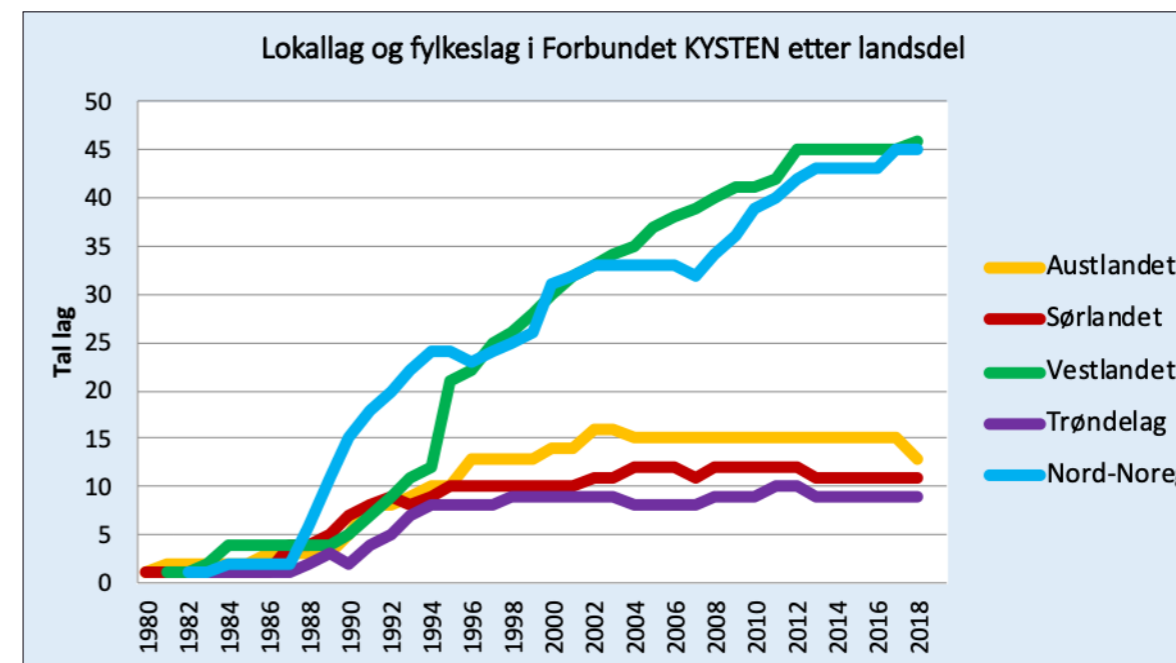
Forbundet KYSTEN vart skipa i 1979 då dei to organisasjonane Båtlaget (skipa 1975) og Foreningen til bevaring av eldre trefartøyer (skipa 1976) gjekk saman til éin organisasjon. Forbundet KYSTEN vart etter dette den samlande landsdekkjande organisasjonen, og ulike eksisterande lokale samanslutningar som arbeidde med kyst-relaterte kulturhistoriske emne gjekk etter kvart inn som lokallag i Forbundet

<sup>75</sup> Sjå kapittel 5.1.3. Kystkulturen, underkapittel Kystkulturen: frivillig innsats og identitet.

KYSTEN. I tillegg vart det etablert nye lokallag som resultat av sentrale og lokale initiativ i regi av Forbundet KYSTEN (Berge, 2004). Figur 24 syner utviklinga av det samla medlemstalet i Forbundet KYSTEN og dei to organisasjonane som var forløparane til Forbundet KYSTEN.

Som det går fram av Figur 24 hadde både Båtlaget og Foreningen til bevaring av eldre trefartøyer ei ganske svak medlemsutvikling i åra før samanslåinga. Like før samanslåinga hadde desse to organisasjonane eit samla medlemstal på kring 110. Etter samanslåing til Forbundet KYSTEN i 1979 får den nye organisasjonen alt første året ein oppslutnad på det femdoble av dei to forløparane til saman. Fram til 1994 veks medlemstalet bratt for deretter bli avløyst av slakare vekst med små opp- og nedgangar fram til 2019.

Tilveksten av lokallag i Forbundet KYSTEN kan seie oss noko om talet på lokale kystlag i dei ulike landsdelane. Medlemstala i lokallaga kan variere mykje, slik at talet på lokallag ikkje kan nyttast som mål på oppslutnad i form av medlemmar. Tilveksten av lokallag i Forbundet KYSTEN frå 1979 til 2019 kjem fram av Figur 25. Denne tilveksten syner ulike utviklingstrekk landsdelane mellom.



Figur 25. Tilvekst av lokallag og fylkeslag i Forbundet KYSTEN etter landsdel 1980–2019. Kjelder: Forbundet KYSTEN si jubileumsbok frå 2004 (Berge, 2004) for tida 1979–1985 og Forbundet KYSTEN sine årsmeldingar for tida 1986–2019. (Kjelder: sjå Vedlegg 9)

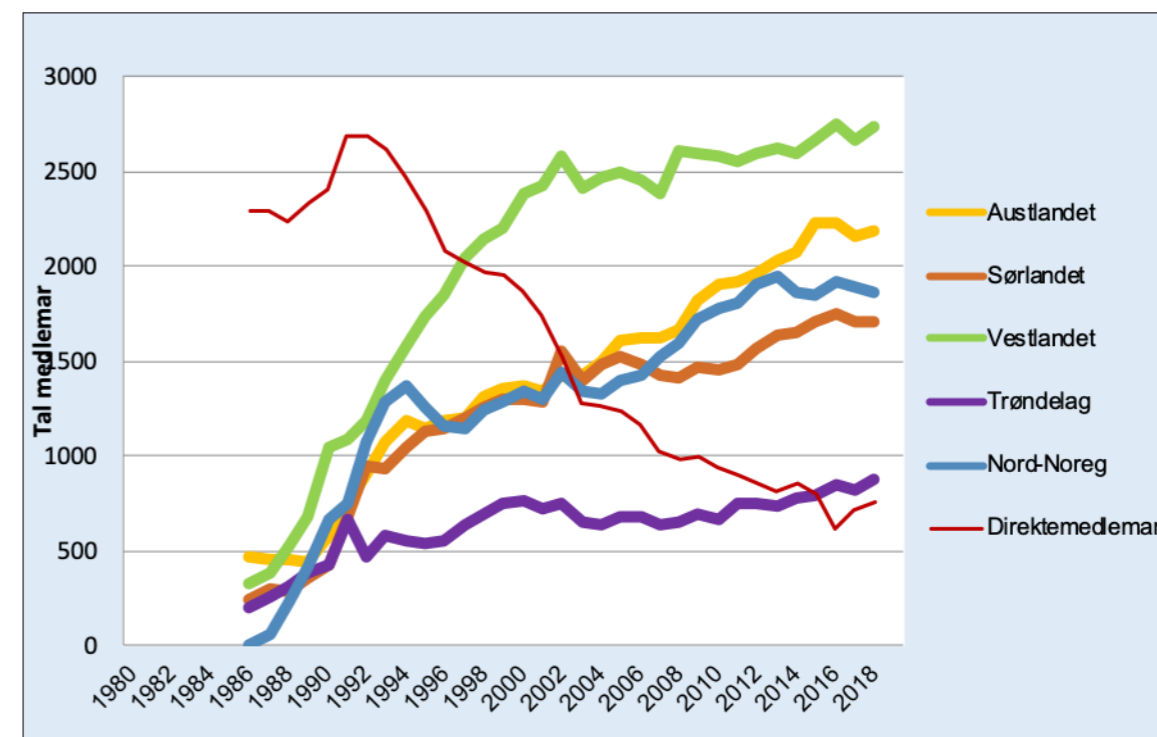


Austlandet, Sørlandet og Trøndelag har færrest lokallag og veksten i talet på lokallag stoppa her opp tidlegare enn på Vestlandet og i Nord-Noreg. Kurva for Trøndelag, Sørlandet og Austlandet syner liknande hovudtendensar med god vekst fram til om lag 1995 for så å flate ut og leggje seg stabilt på 9 i Trøndelag, 11 på Sørlandet og 15 på Austlandet. Kurvene for Vestlandet og Nord-Noreg stig brattare og når høgare enn dei andre tre landsdelane. Talet på lokallag på Vestlandet stig fram til 2012 for deretter å liggje stabilt inn til ny vekst frå 2017. Nord-Noreg syner ei liknande utvikling. Talet på lag i Nord-Noreg stig ein periode brattare enn på Vestlandet, for deretter å stige mindre bratt fram til både Nord-Noreg og Vestlandet nådde 45 lokallag i 2017. Tabell 3 syner talet på lokallag av Forbundet KYSTEN i høve til folketalet i dei ulike landsdelane.

Tabell 3. Tal på lokallag av Forbundet KYSTEN i landsdelane i høve til folketalet per 1. januar 2019 i stigande rekkjefølgje.

| Landsdel     | Tal lokallag | Folketal  | Folketal / lag |
|--------------|--------------|-----------|----------------|
| Nord-Noreg   | 45           | 486 452   | 10 934         |
| Sørlandet    | 11           | 305 244   | 27 749         |
| Vestlandet   | 46           | 1 375 315 | 29 898         |
| Trøndelag    | 9            | 464 060   | 51 562         |
| Austlandet   | 13           | 2 697 141 | 207 472        |
| Landet samla | 124          | 5 328 212 | 42 969         |

Tala i Tabell 3 syner at Nord-Noreg har flest lokallag i høve til innbyggjartalet. Men da talet på medlemmar i lokallaga kan varierer frå fleire hundre til nokre få, så seier ikkje talet på lokallag så mykje om den reelle oppslutnaden i form av talet på medlemmar i landsdelen. Det talet på lokallag kan seie noko om, er den geografiske spreinga eller gjennomslaget for Forbundet KYSTEN sin bodskap. Landsdelar med få og store lag kan ha eit anna gjennomslag for denne bodskapen enn landsdelar med mange, men relativt små lag, og t.d. indikere om det er tale om eit by- eller distriktsfenomen.



Figur 26. Endring i medlemstal i Forbundet KYSTEN 1986-2019 etter landsdelar. Talet på direktemedlemmar som ikkje er registrerte gjennom lokallag er inkludert som eiga kurve. (Kjelder: sjå Vedlegg 9)

For å finne korleis talet på medlemmar har endra seg i dei ulike landsdelane er Forbundet KYSTEN sine årsmeldingar nytta. Desse gjev oss først kunnskap om medlems-talet i dei ein-skilde lokallaga frå 1986 og frametter. Med utgangspunkt i dette tal-materialet kan det setjast opp ei framstilling av endringane i medlemstal i dei ulike landsdelane (Figur 26).

Kurvene som syner talet på medlemmar i dei ulike regionane (Figur 26) gjev eit annet bilete enn kurvene som syner talet på lokallag (Figur 25 s. 191). For å gje eit bilete av den relative oppslutnaden i dei ulike regionane i dag må vi sjå på forholdet mellom medlemstalet og det samla folketalet i regionane i 2019.

**Tabell 4.** Tal medlemmar i Forbundet KYSTEN per landsdel samanlikna med folketalet, per januar 2019. Landsdelen med størst prosentvis oppslutnad om Forbundet KYSTEN star øvst.

| Landsdel     | Medlemstal KYSTEN 2018 | Folketal Jan. 2019 | % medlemmar i landsdelen |
|--------------|------------------------|--------------------|--------------------------|
| Sørlandet    | 1710                   | 305 244            | 0,56                     |
| Nord-Noreg   | 1862                   | 486 452            | 0,38                     |
| Vestlandet   | 2743                   | 1 375 315          | 0,20                     |
| Trøndelag    | 878                    | 464 060            | 0,19                     |
| Austlandet   | 2187                   | 2 697 141          | 0,08                     |
| Landet samla | 10273*                 | 5 328 212          | 0,19                     |

\* Tal medlemmar for Noreg samla inkluderer også direktmedlemmar som ikkje er registrerte på lokallag.

I høve til folketalet i regionen syner det seg at Forbundet KYSTEN har størst oppslutnad på Sørlandet, følgt av Nord-Noreg, Vestlandet, Trøndelag og Austlandet, og der dei to siste ligg under landsgjennomsnittet.

#### Den frivillige aktiviteten i fartøyvernet

Den empiriske undersøkinga av den frivillige aktiviteten i fartøyvernet som ligg til grunn for undersøkinga, vart gjennomført i 2009. Resultata gjev eit samtidssnitt av situasjonen i det frivillige fartøyvernet dette året, avgrensa til dei 90 fartøya som fekk tilskot over Riksantikvaren sin post 74. Nokre få av nøkkelinformantane rapporterte i 2009 at deira organisasjon berre hadde passive medlemmar. Det betyr at fleirtalet av organisasjonane hadde eit visst nivå av frivillig aktivitet då undersøkinga vart gjennomført. I utrekninga vart det nytta fullt datasett<sup>76</sup> som kriterium for å ta dei med i utrekninga, og datasett som mangla alder eller timetal vart tekne bort. Dette gav 796 medlemmar som vart inkludert for vidare analyse.

Det er tidlegare berre gjennomført ei liknande undersøking av fartøyvernet som gjev eit talmateriale som denne undersøkinga kan relatere til. I Odd Are Berkaak si undersøking av ressursar, bevaringsideologiar og praksisar innan fartøyvernet (Berkaak, 1992 s. 28–34) vart det teke utgangspunkt i ressursituasjonen i 1986. Dette året var det 48 registrerte verna fartøy i Noreg og Riksantikvaren sitt tilskot til fartøyvern var på til saman 5,1 millionar kroner. Til samanlikning syner tala i denne undersøkinga at det i 2009 var 211 verna fartøy og at Riksantikvaren sitt tilskot til fartøyvern dette året var på 52 millionar kroner. I tida mellom desse undersøkingane har talet på verna skip<sup>77</sup> auka ganske jamt med seks til ti per år (Figur 19 s. 183), medan tilskotet frå Riksantikvaren har auka i meir ujamne steg (Figur 21 s. 186). Dei fleste organisasjonane har berre eitt fartøy, og talet på registrerte eigarar har difor om lag firedobla seg frå Berkaak si undersøking i 1986 og fram til 2010.

<sup>76</sup> Fullt datasett vil seie at alle informantene har svara på alle spørsmåla som vart stilte.

<sup>77</sup> Talet på verna skip for dei einiskilde åra er korrigererte for fartøy som har falle i frå.

Tabell 2 (s. 185) syner den geografiske fordelinga av den frivillige innsatsen knytt til verna fartøy i Noreg i 2009 i følgje opplysningane henta inn gjennom nøkkelinformantane.

**Tabell 5.** Frivillig innsats etter landsdel på fartøy med tilskot frå Riksantikvaren i 2009.

| Region     | Folketal Jan. 2010 | Fartøy    | Justert tal aktive frivillige (≥ 10 timar per måned) |
|------------|--------------------|-----------|--|
| Nord-Noreg | 465 621            | 18        | 153  |
| Trøndelag  | 422 102            | 8         | 63   |
| Vestlandet | 1 263 464          | 36        | 256  |
| Sørlandet  | 278 874            | 3         | 29   |
| Austlandet | 2 428 136          | 25        | 295  |
| Til saman  | <b>4 858 199</b>   | <b>90</b> | <b>796</b>   |

I 2009 var det 9.887 registrerte medlemmar i organisasjonane knytt til fartøya. Av desse var 994 aktive i meir enn 10 timar per måned, noko som utgjorde 10,1 prosent av den samla medlemsflokket. Tabell 5 syner, justert for folketalet, at dei fleste aktive frivillige som har lagt ned meir enn 10 timar i månaden, held til på Sørlandet og Austlandet, tett følgt av Trøndelag, Vestlandet og Nord-Noreg. Dette mønsteret er samanfallande med det Berkaak fann i si undersøking med utgangspunkt i ressursituasjonen i 1986 (Berkaak, 1992 s. 21).

#### Fordelinga av eigarskapen til verna fartøy i 2009

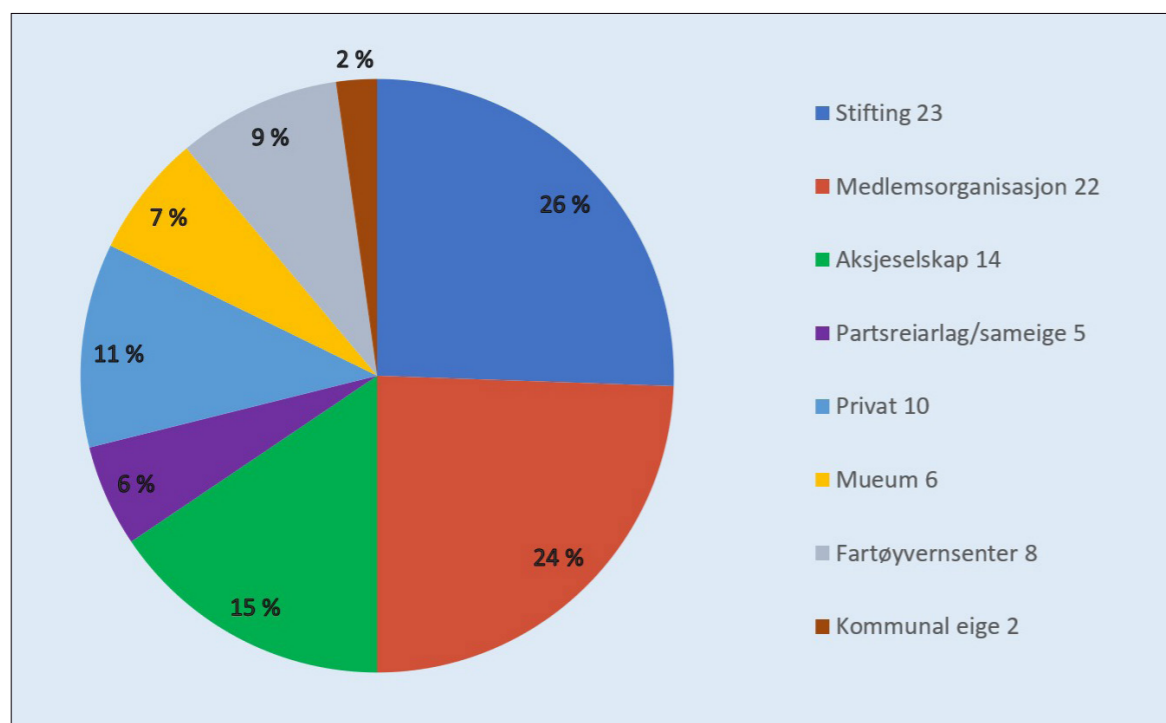
Av dei 90 inkluderte fartøya vart det registrert frivillig aktivitet knytt til 76 fartøy (Figur 27 s. 196). Dei resterande 14 fartøya var eigde av museum, aksjeselskap eller var i kommunalt eige. Eitt var privateigd.

#### Kjønn og alder

Kvinner utgjorde 19,1 prosent av dei frivillige som la ned 10 timar eller meir per måned. Dette er lågt samanlikna med kategorien Fritid og kultur som heilskap, der det er små ulikskapar i deltakinga mellom kjønna (Fladmoe, Sivesind & Arnesen, 2018 s. 11–17).

Tabell 6 (s. 196) gjev eit oversyn over dei aktive medlemmane, og syner at ein stor del av desse er menn eldre enn 50 år, der mange av desse også var over 60. Ein stor del av desse var pensjonistar som har tid til å bidra med frivillig arbeid i fartøyvernprosjekta. Dei frivillige kvinnene var rapportert å vere noko mindre aktive. Innsatsen deira omfatta tradisjonelt kvinnearbeid som å førebu mat for besøkande og dei andre frivillige.

Tabell 6 (s. 196) gjev eit oversyn over aktiviteten hjå aldersgruppene definert som ≤ 39, 40–49, 50–59, og ≥60 år. Verdt å merkje seg her er at gruppa mellom 40 og 49 år legg ned mindre tid per medlem enn aldersgruppa under og over. Gjennomsnittlege tal på timar frivillig arbeid per medlem i 2019 var 163. Dei fleste medlemmane (57,03 prosent) var over 50 år.



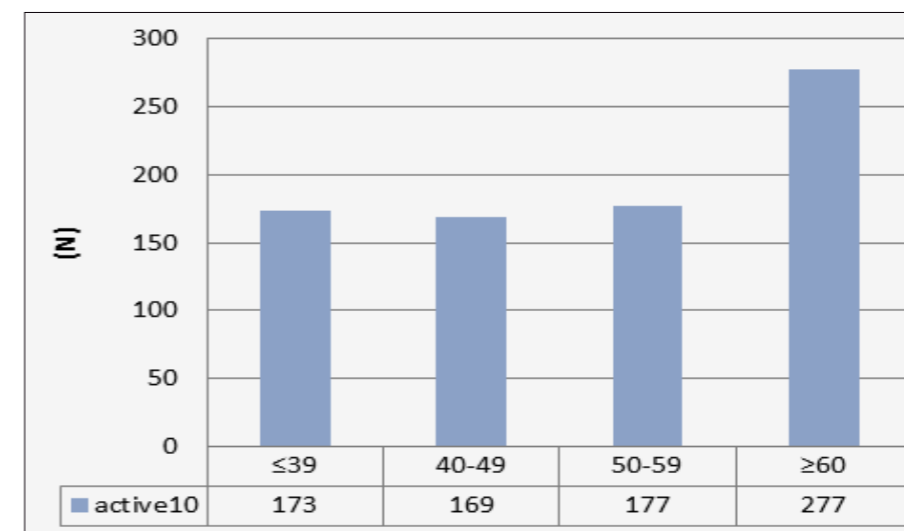
**Figur 27.** Eigarskapen til dei 90 verna fartøya som fekk tilskot i 2009 (Goth & Småland, 2013). Tala bak spesifiseringa av eigarskap til høgre i figuren syner talet på fartøy, medan kakestykkja i figuren syner den prosentvise fordelinga mellom dei ulike formene for eigarskap.

**Tabell 6.** Oversyn over feltet – deltaking i timar og demografiske data i 2009 (Goth & Småland, 2013).

| Aldersgruppe | Timar totalt (timar per medlem) | Aktive ≥10hrs (%) {timar}      | Menn/kvinner ≥ 10 timar |
|--------------|---------------------------------|--------------------------------|-------------------------|
| ≤39          | 27450 (159)                     | 173 (28,9 %) <sup>{159}</sup>  | 123/50                  |
| 40–49        | 14500 (86)                      | 169 (20,1 %) <sup>{77}</sup>   | 135/34                  |
| 50–59        | 32860 (186)                     | 177 (13,56 %) <sup>{130}</sup> | 152/24                  |
| ≥60          | 54900 (198)                     | 277 (15,88 %) <sup>{148}</sup> | 234/44                  |
| <b>Total</b> | 129710 (163)                    | 797 (8%) <sup>{132}</sup>      | 644/152<br>80.7%/19.1   |

Forklaring: \* Alle medlemar inkluderte (fullt datasett)

Basert på Tabell 6 syner Figur 28 talet på aktive medlemar som arbeidde meir enn 10 timar per månad.



**Figur 28.** Aktive frivillige av begge kjønn som arbeidde 10 timar eller meir på eit fartøy i 2009 stratifisert med alder og innsats. Timar på den vertikale aksa (Goth & Småland, 2013).

#### Kalkulering av verdien av den frivillige innsatsen i 2009

For å kunne vurdere den økonomiske verdien av den frivillige innsatsen som vert lagd ned i prosjekta vart det teke utgangspunkt i den malen SN<sup>78</sup> tilrå for utrekning av verdien av frivillig arbeid. Denne malen vert også nytta av Statistisk Sentralbyrå (SSB) i den nasjonale satellittrekneskapen for frivillig innsats i Noreg. Satellittrekneskap vert nytta innan statistikk for å finne omfanget av tilhøve og sektorar som ikkje inngår i dei formelle framstillingane. Satellittrekneskapen for den frivillige innsatsen var basert på framgangsmåten ved utrekninga av BNP, men med omrekningsmåtar som fangar opp verdien av det frivillige arbeidet (Statistisk Sentralbyrå, 2010).

I Noreg er ikkje verdien av frivillig arbeid inkludert i BNP. For å rekne ut verdien av den samla frivillige innsatsen i Noreg, sette Statistisk Sentralbyrå (SSB) i 2009 opp eit satellittrekneskap til BNP. Utrekninga tok utgangspunkt i kategorisystemet som vart utvikla av The Johns Hopkins Comparative Non-profit Sector Project, og som vert lagt til grunn i den internasjonale forskinga på frivillig arbeid (Salamon & Sokolowski, 2004). Her høyrer kulturarv og organisasjonar som arbeider med historiske emne til i kategorien Fritid og kultur, plassert i underkategorien Kunst og kultur (NOU 2006:15, 2006 s. 69). I SSB sitt satellittrekneskap til BNP estimerte dei verdien av den frivillige innsatsen i denne underkategorien gjennom å hente talgrunnlag for utrekning av årsverk og lønskostnader frå museum, kunstgalleri og utøvande kunstnarisk verksemd.

<sup>78</sup> Dei Sameinte Nasjonane (SN) / De Forente Nasjoner (FN) / United Nations (UN)

Det frivillige arbeidet med verna fartøy omfattar både manuelt arbeid på fartøyet og administrativt arbeid i samband med planlegging, finansiering og promotering av prosjekta. Dette er oppgåver som har meir til felles med oppgåver og arbeidsprosessar i verftsindustrien enn med dei fleste andre aktivitetane som inngår i den statistiske kategorien kunst og kultur. For å rekne seg fram til verdien av den frivillige innsatsen i fartøyvernet i 2009 vart difor SSB sine gjennomsnittstal for årsverk og løn i verftsindustrien nytta. I 2009 var det gjennomsnittleg 1666 timar i eit årsverk i verftsindustrien. Dei 129.775 timane med frivillig arbeid på dei 90 inkluderte fartøya utgjer då 77,9 fulle årsverk. Gjennomsnittsløna i verftsindustrien i 2009 var 511.000,- kroner. Ved å nytte same utrekningsmåte som i SSB sitt satellittrekneskap utgjer verdien av det frivillig arbeidet med dei 90 inkluderte fartøya 39,85 millionar kroner (Tabell 7).

Tabell 7. Omfang og verdi av den frivillige innsatsen knytt til 90 fartøy med tilskot frå Riksantikvaren I 2009.

| Timar frivillig innsats 2009 | Årsverk etter snitt for verftsindustrien 2009 | Verdien av arbeidet utrekna frå snittløn i verftsindustrien 2009 |
|------------------------------|---|--|
| 129 775                      | 77,9  | 39,85 mill. NOK  |

#### 5.2.4 Diskusjon

I det følgjande vil dei kvantitative resultatene bli diskuterte i lys av andre tilgjengelege kjelder med opplysningar om dei tilhøva som er avdekkja. I diskusjonen av materialet om utviklinga av fartøyvernet og fordelinga av fartøya vil hovudvekta liggje på å sjå endringane i lys av framveksten av fartøyvernet som kulturell praksis. Tolkninga av materialet som vart samla inn ved hjelp av nøkkelinformantar i 2009 vil både gje eit snittbilette av dette forløpet, og gjere det mogleg å sjå kva som karakteriserer fartøyvernarane som gruppe. I diskusjonen vert det trekt vekslar på ei kulturhistorisk og diskursanalytisk tilnærming.

Sentrale utviklingstrekk i fartøyvernet og kystkulturrørsla

##### **Fartøyvernet**

Kurva i Figur 19 (s. 183) syner ei etter måten jamn utvikling etter 1962 utan dramatiske endringar. Tendensen er at veksten aukar på, slik at kurva vert stadig brattare. Tverrsnittundersøkinga for året 2009, som vart gjennomført som ein delstudie for denne avhandlingen, syner at dei 90 fartøya som fekk tilskot frå Riksantikvaren dette året hadde 81 ulike eigarar, noko som gjev eit snitt på 1,1 fartøy per eigar. Dette indikerer at veksten i talet på verna fartøy vert følgd av ein nær like bratt vekst i talet på nye eigarar. Som praksis er fartøyvernet difor i ein kontinuerleg vokster og engasjerer stadig fleire frivillige som dannar nye lokale organisasjonar.

Den historiske undersøkinga av fartøyvernet i delstudie I synte at det kring midten av 1960-talet skjedde ei endring i dei frivillige fartøyvernarane si forståing av vernepraksis.<sup>79</sup> Fram til midten av 1960-talet forstod dei frivillige si rolle som å vere initiativtakarar, der oppgåva var å berge og eller restaurere fartøya for så å overlate det langsiktige vernet til profesjonelle kulturinstitusjonar når fartøya var restaurerte og finansierte. I regelen var sjøfartsmusea tenkt som mottakarar av slike fartøy. Etter å ha direkte eller indirekte torpedert slike frivillige initiativ framstod ikkje eit samarbeid med sjøfartsmusea som ein mogleg framgangsmåte for å sikre fartøy. Etter midten av 1960-talet får vi difor frivillige initiativ med ei ny rolleforståing. Oppgåva er no ikkje avgrensa til å arbeide fram til fartøyet er sikra og betalt, men omfattar også det langsiktige vernet av fartøya med same lange tidsperspektiv som i anna kulturminnevern. Saman med den nye rolleforståinga ser vi framveksten av eit nytt verneprinsipp. Tidlegare planla ein av praktiske årsaker å bevare større fartøy i sitt rette element, men i fast opplag som museumsskip ved kai. I 1964 slår ideen om vern gjennom bruk rot i form av etableringa av Norsk Veteranskibsklub (Lande, 1997). Dette kan henge saman med dei frivillige sine motivasjonar, der interessa for arbeidet med fartøyet – og ikkje berre statisk vern – var ein viktig ingrediens.

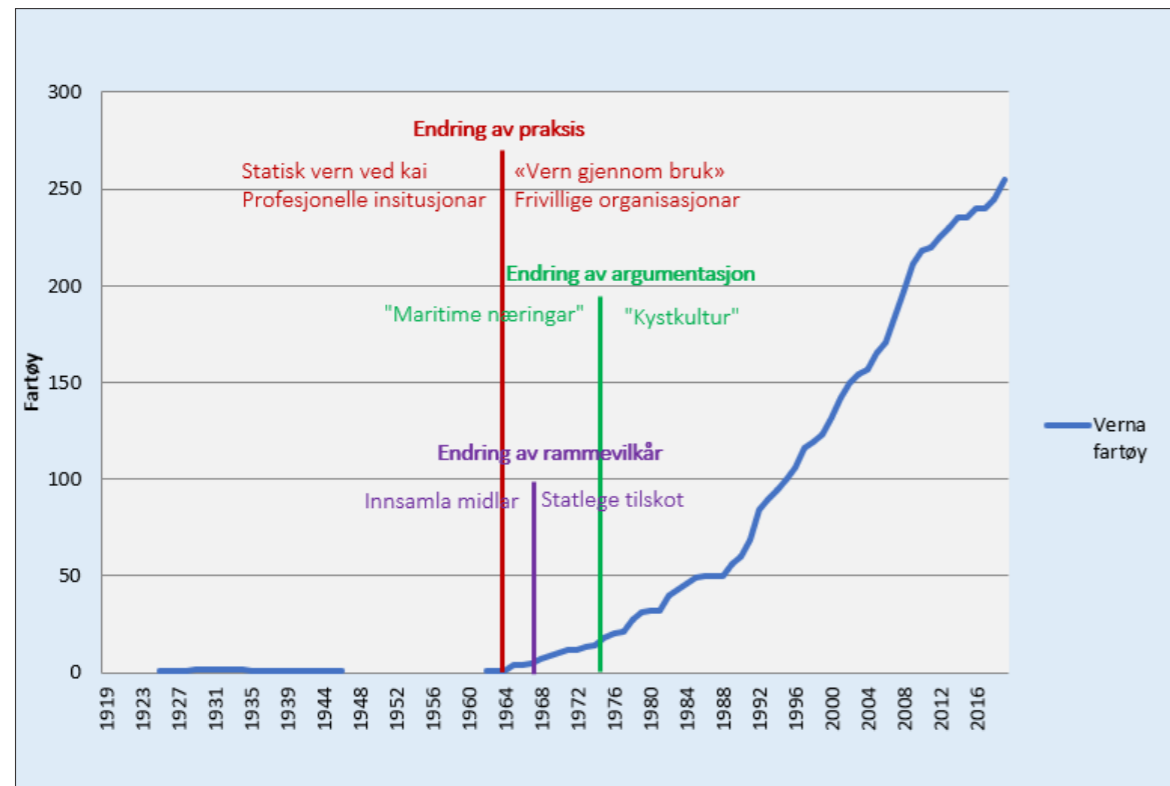
I tillegg til endringa i dei frivillige si rolleforståing fann det også stad to andre viktige endringar få år etter. I 1967 vart det for første gang gjeve offentlege tilskot til fartøyvern,<sup>80</sup> og kring 1975 vart omgrepet kystkultur introdusert. Koplinga mellom fartøyvernet og kystkulturdiskursen opna for ei viktig endring av argumentasjonen for vern av fartøy. Medan argumenta tidlegare tok utgangspunkt i dei maritime næringane si viktige økonomiske rolle, tok argumentasjonen no utgangspunkt i kystbefolkninga sin legitime rett til eigne kulturminne. Frå å være vern av næringsspesifikke kulturminne knytt til sjøfart og fiske, vart historiske fartøy no sentrale symbol i kampen for å reforhandle framstillinga av norsk historie og innhaldet i den nasjonale identiteten.<sup>81</sup> I løpet av tiåret frå ca. 1964 til ca. 1975 får vi følgeleg endringar i fartøyvernet sin praksis, rammevilkår og argumentasjon. Ved å merke av desse endringane på kurva i Figur 19 (s. 183) får vi biletet som viset på Figur 29 (s. 200).

Figur 29 syner eit godt samanfall mellom dei kvantitative funna og resultatene frå den historiske undersøkinga i delstudie I. Det fartøyet som starta den kontinuerlege vekstlina i 1961 var redningsskøyta «Collin Archer» frå 1893 som i desember 1961 etter initiativ frå redningsselskapet vart henta heim etter mange år i USA (Trepka & Grande, 2010 side 173). Endringa i organisasjonane si sjølvforståing og utviklinga av nye prinsipp for vern, som fann stad kring 1964, markerer eit skilje mellom det frivillige fartøyvernet og sjøfartsmusea si verksemd. Forståinga om at ein måtte ha permanente organisasjonar som verna fartøya gjennom bruk, fenga og inspirerte folk i fleire delar av landet. Den sama verknaden av endringane i praksis, rammevilkår og argumentasjon i perioden ca. 1964–75 skapte det frivillige fartøyvernet slik det framstår i dag, og gav ein vekst i talet på verna fartøy som har vore ubroten fram til 2019.

<sup>79</sup> Sjå kapittel 5.1.5. Fartøyvernet, underkapittel Dei to vernepraksisane.

<sup>80</sup> Sjå kapittel 5.2.3. Presentasjon av dei kvalitative resultatene, underkapittel Statlege tilskot til fartøyvernet 1967-2019.

<sup>81</sup> Sjå kapittel 5.1.5. Fartøyvernet, underkapittel Kystkulturen og fartøyvernet.



Figur 29. Samla tal fartøy verna på sjø (inklusive ferskvatn) i perioden 1919-2019 sett i samanheng med skifte av praksis og organisering (1964), rammevilkår (1967) og argumentasjon (ca. 1975).

Med eit voksende tal verna fartøy kom også behovet for meir fast organisering på nasjonalt nivå. Opprettinga av Forbundet KYSTEN i 1979 kan forståast som ein organisert opposisjon til forteljinga om Noreg som ein innlandsbasert jordbrukskultur.<sup>82</sup> Med ei diskursanalytisk tilnærming kan vi sjå framveksten av Forbundet som resultat av ein ny posisjon i diskursen om det nasjonale. Gjennom å tilby ein norsk identitet som skil seg frå den kulturelle identiteten som vart etablert under nasjonsdanninga, så flyttar dei samstundes omgrepssinnhaldet i norsk kultur frå status som objektiv storleik og over til det politiske nivået, der innhaldet vert gjenstand for debatt. (Jørgensen & Phillips, 1999 s. 165). 'Objektiv' er her nemninga på ein situasjon der spora etter den diskursive kampen bak innhaldet i omgrepet har blitt så utviska at innhaldet no framstår som gjeve og uforanderleg (Jørgensen & Phillips, 1999 s. 48-49). Innhaldet i omgrep som «norsk kultur og identitet» vart etablert gjennom nasjonsdannelsingsprosessen på 1800-talet og framstod alt før 1900 som ei etablert sanning.<sup>83</sup> Då kystkultur-rørsla på 1970-talet introduserte eit alternativt innhald til omgrepet «norsk kultur og identitet», så opna dei ein ny kamp om innhaldet i omgrepa. Dermed vert omgrepet på ny 'politisk', i tydinga at meiningsinnhaldet er gjenstand for open kamp.

NFF vart etablert i 1985 med føremål om å arbeide for å fremme fartøyvern etter antikvariske prinsipp og betre rammevilkåra for fartøyvernet gjennom

<sup>82</sup> Sjå 5.1.3. Kystkulturen, underkapittel Bonden og kysten i norsk identitetskonstruksjon.

<sup>83</sup> Sjå 5.1.3. Kystkulturen, underkapittel Bonden og kysten i norsk identitetskonstruksjon.

samarbeid og einskapleg framferd i høve til styresmaktene (Norsk Forening for Fartøyvern, 1995 s. 3). Det er endring av politisk fastsette rammevilkåra for vernet av fartøy som er foreininga sitt arbeidsfelt, og den kulturhistoriske ramma kring fartøya kjem i andre rekkje (Norsk Forening for Fartøyvern, 1995 s. 4). Dette er ei litt anna tilnærming til fartøyvernet enn den vi finn hjå Forbundet KYSTEN, der aktiviteten i mykje større grad er retta mot å framheve det erfaringsnære og samanhengen mellom dei ulike kulturelementa (Berge, 2004 s. 39). Medan Forbundet KYSTEN nyttar det erfaringsnære som utgangspunkt for deltaking i den ålmenne offentlege diskusjonen om innhaldet i omgrepet norsk kultur, så føreset NFF sitt arbeidsmål eit meir spesialisert språk. Dette språket er tilpassa kulturminnevernet som fag og språkbruken hjå dei politiske og forvaltingsmessige institusjonane med makt over rammevilkåra for aktiviteten.

Rolla som agent for endring av innhaldet i omgrepet norsk kultur er mindre synleg hjå NFF. Gjennom organisasjonen sin meir spesialiserte og avgrensa måte å argumentere på, er NFF i større grad ei spegling av den forvaltingsmessige organiseringa av Norsk kulturminnevern, og er oppretta for å operere i andre og meir spesialiserte fora, som dei kulturminnefaglege og politiske. Det er den diskursive flyttinga av norsk kultur og identitet frå det objektive til det politiske nivået som har opna for at NFF kan argumentere med at den rådande saksinnramminga skuldast ei tidlegare, feilaktig oppfatning av det maritime sin plass i framstillinga av norsk kultur og identitet.<sup>84</sup> I denne diskursive flyttinga har Forbundet KYSTEN vore ein sentral aktør. På denne måten er det mogleg å oppfatte dei to organisasjonane som operatørar tilpassa ulike, men supplerande, oppgåver. Medan Forbundet KYSTEN fokuserer på kampen om innhaldet i den nasjonale diskursen, så er NFF meir innretta på å fortløpande hente ut gevinstane frå denne kampen gjennom å oppnå konkrete endringar i dei politiske og forvaltingsmessige rammevilkåra for dei verna fartøya. Dette framstår som ein litt uvanleg konstellasjon i det norske organisasjonssamfunnet. Normalsituasjonen i sivilsamfunnet ser ut til å vere at det er den same organisasjonen som både fører dei diskursive kampene og som kontinuerleg hentar ut frukta av signane i form av betring av vilkåra for å nå organisasjonen sitt mål.

NFF si rolle som aktør på den forvaltingsmessige og tilskotspolitiske delen av kulturminnevernet, krev at organisasjonen utviklar ein tydeleg posisjon innan den faglege kulturminnediskursen. Som sjølvstendige objekt kan fartøya presenterast og representerast etter same mal som andre materielle kulturminne innan den faglege vernediskursen, og fartøya sine «behov» kan presenterast i konkrete og økonomiske termar. Interessene til fartøyvernarane som gruppe er med i argumentasjonen, men den frivillige aktiviteten vert framstilt som eit verkemiddel i fartøyvernet og ikkje som eit mål i seg sjølv slik som i Forbundet KYSTEN. Dette kan vere noko av årsaka til at mange lokale prosjekt med hand om mindre fartøy kan finne seg meir til rette hjå Forbundet KYSTEN. Generelt vil store fartøy med passasjersertifikat vere langt meir avhengige av dei forvaltingsmessige rammevilkåra enn dei mindre fartøya som ikkje er registreringspliktige eller har sertifikat. Større fartøy underlagt Sjøfartsdirektoratet sitt

<sup>84</sup> Sjå kapittel 2.3. Kysten og det maritime i norsk kulturforskning og kapittel 5.1.3. Kystkulturen.

regelverk kan få kostbare krav knytt til utbetringar, tryggleiksutstyr og kursing av mannskap. Dersom tilveksten av medlemsfartøy til NFF i hovudsak syner seg å vere slike fartøy som har eller treng sertifikat, så kan dette forklare at tilveksten til organisasjonen er langt lågare enn veksten i talet på verna fartøy.

### ***Fordelinga på landsdelane***

Store ulikskapar mellom landsdelane når det gjeld fordelinga av verna fartøy vert illustrert i både Figur 20 (s. 184) og Tabell 2 (s. 185). Denne ulikskapen omfattar både kva type fartøy som vert teke vare på og kor sterkt fartøyvernet står i høve til det samla folketalet i landsdelen. Austlandet var landsdelen med flest verna fartøy, men samstundes den landsdelen der fartøyvernet stod svakast i høve til det samla innbyggjartalet. Nord-Noreg var landsdelen med færrest verna fartøy, men samstundes den landsdelen der fartøyvernet stod klårt sterkast i høve til innbyggjartalet i 2010. Nest sterkast stod fartøyvernet på Vestlandet og Sørlandet, medan Trøndelag var om lag på nivå med Austlandet.

Eit særleg tilhøve er at fleire av fartøya som er tekne vare på kring Oslofjorden er henta frå andre delar av landet og har lita eller inga historie knytt til landsdelen. Med ei diskursanalytisk tilnærming (Jørgensen & Phillips, 1999) kan ei forklaring på dette tilhøvet søkast i ein særleg type posisjon som er tilgjengeleg i ein hovudstad. I motsetnad til andre geografiske stader er hovudstaden ikkje berre lokal, men også nasjonal. Hovudstaden sin posisjon som nasjonen sitt symbolske midtpunkt og representative rom gjer at det i dei diskursive kampane som førast her vert ein lågare terskel for å trekkje vekslar på omgrep knytt til det nasjonale. Døme på dette er namn som Norsk Seilskuteklubb (1934), Norsk Veteranskibsklub (1964) og Stiftelsen Norsk Fartøyvern (1995). Desse er ikkje nasjonale organisasjonar i vanleg tyding, men skil seg frå lokale organisasjonar i resten av landet ved at verneprosjekta omfattar fartøy som har si historie knytt til heilt andre landsdelar (Lande, 1997).

Det er likevel slik at vern av desse fartøya må sjåast som eit uttrykk for interessa for maritim historie i dette området, og tilhøvet treng difor ikkje i seg sjølv utgjere ei feilkjelde for distribusjonen av slik interesse. Det som truleg er meir avgjerande er at det i folketeite område lettare kan samlast ei tilstrekkeleg mengd folk med eit personleg tilhøve til skip og sjøfart generelt, slik at det vert mogleg å etablere fartøyvernprosjekt utan å ta utgangspunkt ei erfaringsnær tilknytning til akkurat dette konkrete skipet. Dei tidlege fartøyvernprosjekta i Oslo tok i større grad utgangspunkt i nasjonal representativitet enn i lokal tilknytning, og nær halvparten av dei verna fartøya i Oslo har lita eller inga historisk tilknytning til denne staden. Særleg har redningsskøyten synt seg populære, og det er no truleg fleire verna redningsskøyter på Austlandet enn det har vore slike fartøy stasjonert i landsdelen. I andre delar av landet er det hovudsakleg fartøy med tilknytning til lokalsamfunnet eller regionen som er tekne vare på. Men desse betraktningane gjeld tilhøva kring etableringa av verneprosjekta. Gjennom mine mange samtaler med frivillige i ulike roller dei siste 30 åra har eg erfart at det personlege tilhøvet til fartøyet kan vere like sterkt, uansett årsak til at dei først vart del av verneprosjektet. Fellesnemnaren alle dei frivillige deler er at dei som

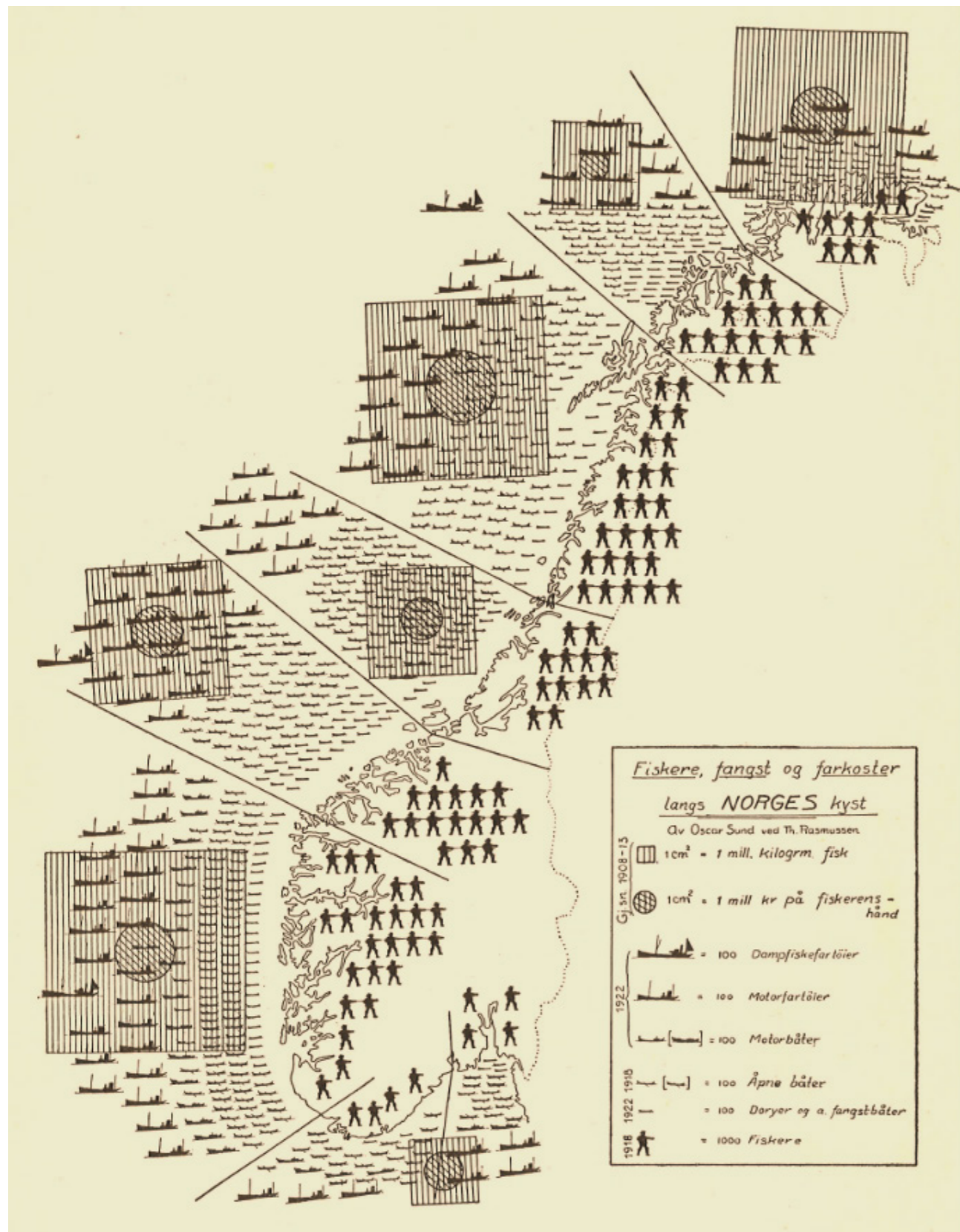
resultat av konkret arbeid og erfaring med fartøyet etablerer eit nært og personlege tilhøve til både fartøyet og dugnadsgjengen.

Ser vi på tal verna fartøy i høve til folketalet i landsdelane (Tabell 2 s. 185) finn vi at det er færrest fartøy i høve til innbyggjartalet på Austlandet. Rett nok er det to fylke på Austlandet som ikkje soknar til sjø, og to til som berre har ei kortare kystline. Likevel kan ikkje dette åleine forklare den relativt låge samla oppslutnaden om fartøyvern på Austlandet. Ei rekkje vassvegar, innsjøar og fjellvatn på Austlandet har lange lokale tradisjonar for bygging av trefartøy, og på mange vatn og elvar starta dampskipstrafikken alt kring midten av 1800-talet (Lorentzen, Bratsberg & Hansen, 1987). Den største konsentrasjonen av verna dampskip finst i dag på vatn og elvar i innlandet, og ikkje ved kysten. På Mjøsa, Noregs største innsjø, hadde ein til dømes eigne tradisjonelle seglfartøy av tre og eit omfattande fiske frå båt etter «lågsild»<sup>85</sup> (Berg & Nordsveen, 1996). Også i Trøndelag finn ein tilsvarande livleg trafikk på ferskvatna (Engvig, 1978).

### ***Fartøy frå fiske og fangst***

Dersom ein ser på dei historiske tilhøva langs kysten dei par siste mannsaldrane trer det fram eit bilete der Nord-Noreg og Vestlandet har stått klårt sterkast innan fiskeria, men ein betydeleg fiskeflåte høyrde også heime på Trøndelagskysten (Figur 30 s. 204). Fiskeria på Sørlandet og Austlandet har til samanlikning vore langt mindre omfattande (Holmsen & Wiborg, 1934 s. 32; Døsseland & Løseth, 2006 s. 376). I sør og aust har fiske vore mindre innretta på eksport og meir på den lokale marknaden. Ser vi på fordelinga av dei verna fartøya knytte til fiske og fangst (Figur 20 s. 184), så følgjer denne i grove trekk det same biletet. Dei landsdelane der fiske og fangst stod sterkast har også klårt den største flåten av verna fartøy frå desse næringane (Riksantikvaren, 2010 s. 40). Dei fleste verna fartøya i denne kategorien er mindre fartøy bygde av tre, og som er overkomelege å hanskast med i dei bygdene der dei historisk høyrde heime.

<sup>85</sup> Sildeliknande laksefisk i ferskvatn. Namnet kjem dels av at Gudbrandsdalslågen, som renn ut i Mjøsa, er ein viktig gytestad.



Figur 30. Fiskeflåten fordelt på landsdelar kring 1920 (Holmsen & Wiborg, 1934 s. 32)

Når det gjeld fordelinga av fartøy er Trøndelag eit unntak, då denne landsdelen har færre verna fiskefartøy enn Sørlandet og Austlandet. Det skeive tilhøvet kan dels forklarast med ein overrepresentasjon av fartøy med historie frå andre landsdelar i Indre Oslofjord, men det er likevel slik at aktiviteten knytt til verna fartøy frå fiske og fangst er lågare i Trøndelag enn ein kunne vente ut frå fiskeria si stilling i landsdelen og ut frå situasjonen i naboregionane Nord-Noreg og Vestlandet.

### Passasjerfartøy

Passasjerfartøy skil seg frå andre fartøy ved at det er folk om bord som ikkje har arbeidsplassen sin der. Denne levande lasta inngår ikkje i mannskapet sitt hierarki, men har teke med seg samfunnet sitt generelle hierarki om bord i fartøyet. Særleg i eldre ruteskip vert dette tydeleg, då dette var dei få stadene der heile det lagdelte samfunnet vart komprimert på eit svært avgrensa område. Denne segregeringa vert spegla i fartøya sitt arrangement, der dei sosiale gruppene var tildelt eigne areal, lett forkledde som billettypar med ulik prisklasse. Den borgarlege kulturen var besett av å dra grenser og skilje mellom aktivitetar og territorium (Ehn & Löfgren, 2001 s. 49). Billett til første klasse kunne gje tilgang til plysjstoppa sofaer i interior av polert mahogni, medan billett til tredje klasse i beste fall gav harde trebenkar festa til malt trepanel. Trongen for å markere dei sosiale skilja gjennom konkret materiell form vart ekstra stort når alle samfunnslag skulle stuast saman på et avgrensa plass. Dette gav seg også utslag gjennom skilting på dører og skott, og oppslag i glas og ramme med konkrete reglar for framferd med åtvaringar om følgjene av regelbrot. Ruteskipa var ei spegling av samfunnstilhøva på land i ei skarp og eksplisitt, nærast karikert, form. Til dømes var øvre dekk og atre del av skipet med forseggjorte interior reservert for det øvre samfunnslaget, medan rimelegaste billett gav tilgang til lastedekket framme. Denne ekstra dimensjonen kan vere med på å forklare at desse skipa enno i dag ser ut til å vere i ei særstilling når det gjeld interesse, både innan fartøyvernet og hjå ålmenta.



Figur 31. 3. klasse om bord på «Vikingen» (til venstre) og 1. klasse på «Lyngen» (til hovre). Kolltveit, 1982 s. 71 og 76.

Alle dei største byane i Noreg ligg til sjø, og sjøvegen er den historisk mest sentrale for transporten av varer. På Vestlandet, i Trøndelag og i Nord-Noreg ligg dei større byane nær kysten og skipsleia, omkransa av øyar og med djupe fjordar som strekkjer seg langt inn i landet. Dette gjorde fjorden til den viktigaste ferdslevegen også for mange av dei inste bygdene. Dei fleste industrianlegga vart i desse landsdelane etablerte nær sjø der fallet frå elvane var drivkrafta og transporten av varer gjekk sjøvegen. Den tettare folkesetnaden og geografien på Vestlandet gjorde at det i denne landsdelen tidleg vaks fram eit nett av skipsruter som i utstrekking og regularitet truleg saknar sidestykke sjølv på verdsbasis (Bent, 1989 s. 12). Meir enn 150 år med rutebåtar har sett merkje etter seg i språk og tenkjemåte mange stader, og dermed lagt til rettes for at fjordabåten<sup>86</sup>, dampen, lokalen eller kort og godt båten framleis vert opplevd som ein del av den vestnorske identiteten (Småland, 1995 s. 66). Også i Nord-Noreg og Trøndelag var sjøvegen sentral heilt opp i vår tid, og fartøya og trafikken her syner mange parallellar til tilhøva på Vestlandet.

På Austlandet finst dei breie jordbruksbygdene, lange dalføra og vide fjellviddene. I dette landskapet vart jernbanen tidleg langt viktigare for kommunikasjonen enn dei små dampskipa som i sommarhalvåret trafikerte innsjøar og farbare elvar. Energikjeldene i form av fossekraft ligg lenger inne i landet på Austlandet, noko som gjorde jernbanen meir sentral enn sjøtransport for industriadene som vaks fram kring sist hundreårsskifte. Den vidare utbygginga av jernbaneliner mot Sverige og langs kysten av Sørlandet mot Stavanger erstatta mange av dei etablerte dampskiprutene. Rutebåtane vart tidleg mindre sentrale for samferdsla på kysten av Austlandet og Sørlandet, og mange av fartøya herifrå vart selde vestover, der trafikken sjøvegs framleis var aukande. Eit unntak frå dette er trafikken inst i Oslofjorden, der geografiske tilhøve og busetnadsmønster gav grunnlag for ein omfattande lokalskipstrafikk heilt opp i nyare tid (Lorentzen, 1981). Skipstrafikken til Nesodden, og om sommaren til dei bynære øyane, er enno ein sentral del av infrastrukturen kring Oslo (Lorentzen, 1990).

Fordelinga av verna passasjerfartøy, medrekna ferjer, vitnar om ein stor grad av samanfall med dei historiske tilhøva også for denne kategorien fartøy (Figur 20 s. 184). Eit særmerke med denne typen verna fartøy er at dei fleste er stasjonerte i dei større kystbyane, og berre mindre rutebåt av tre finst utanfor slike senter. Dette heng truleg saman med at slike fartøy hadde sine basar i byane, men også at dette er den fartøykategorien med dei største og mest ressurskrevjande fartøya og der tilgangen til turmarknaden er sentral for økonomien i verneprosjekta.

Vestlandet er landsdelen med klårt flest verna passasjerfartøy, slik ein kunne vente ut frå denne kategorien si sentrale stilling i landsdelen si historie og folkeliv (Figur 20 s. 184). Her finn ein om lag dobbelt så mange fartøy som på Austlandet, som er den landsdelen som har nest flest verna passasjerfartøy. Dei relativt mange passasjerfartøya på Austlandet høyrer hovudsakleg heime inst i Oslofjorden, der tradisjonen for slike fartøy enno er sterk. Den relative overrepresentasjonen for Austlandet kan henge saman med at den store marknaden for turbåtar i Oslo gjev lågare økonomisk terskel for å taka vare på fartøy her, og i tillegg hente inn slike fartøy frå andre lands-

<sup>86</sup> Fjordabåt er eit av fleire vestnorske ord for lokalruteskip.

delar. Ser ein på Austlandet utanfor Oslo så er her svært få verna passasjerfartøy, slik ein kunne vente ut frå dei historiske tilhøva, der utbygginga av jernbane og vegar og overgang frå sjø til landvegs transport var kome langt alt i første del av 1900-talet (Kolltveit, 1982 s. 13).

Nord-Noreg har ein del passasjerfartøy, men langt færre enn ein kunne vente ut frå historiske tilhøve (Figur 20 s. 184). Det var om lag like mange lokalruteselskap i Nord-Noreg som lenger sør. Ruteskipa var minst like viktige i nord, der vegane var færre og jernbanen så godt som fråverande. Færre innbyggjarar og mangel på den marknaden som større byar representerer, kan her vere med på å forklare kvifor så få av desse vart tekne vare på av frivillige. Passasjerfartøy er oftast større, meir teknisk kompliserte og dyrare å halde i drift enn andre kategoriar fartøy (Sunde & Grytås, 1987 s. 11). Fartøyvernet i landsdelen er dominert av mindre fiskefartøy med lågare krav til økonomi, og som det dermed er lågare terskel for å kunne ta vare på.

Sørlandet har berre to verna passasjerfartøy (Figur 20 s. 184). Dette liknar situasjonen på Austlandet utanfor Indre Oslofjord. Sørlandet og regionen kring Ytre Oslofjord har stor grad av felles utvikling når det gjeld sjøvegs passasjertrafikk med tidleg avvikling i takt med utbygginga av jernbanen (Kolltveit, 1982 s. 13).

Passasjerskipstrafikken i Trøndelag likna den på Vestlandet og i Nord-Noreg, og mange ruteskip var i drift heilt opp i nyare tid (Engvig, 2008). Men dette kjem ikkje til uttrykk gjennom talet på verna passasjerfartøy i landsdelen, der det i 2010 berre var eitt verna passasjerfartøy (Figur 20 s. 184). I boka om rutebåtane i Trøndelag listar Olaf T. Engvig opp 102 skip og gjev frå seg eit lite hjartesukk over at ikkje eit einaste av desse skipa er bevart som minne om 150 år med dampskipstrafikk på Trondheimsfjorden (Engvig, 1978 s. 7). At heller ikkje denne kategorien er representert i fartøyvernet i Trøndelag er det vanskeleg å sjå nokon openberr årsak til.

### **Fraktefartøy**

Fraktefartøya er den eldste kategori dekkja fartøy, og ulike skipstypar bygde for frakting har vore i bruk langs heile kysten sidan vikingtida. Mindre fraktefartøy med segl eller maskin fanst langs heile kysten opp til nyare tid, men næringa har gjennomgått store endringar etter andre verdskrigen. I 1946 høyrde om lag halve frakteflåten heime på Vestlandet, og i tida etter har denne dominansen vore aukande. I 1996 høyrde om lag to tredjedelar av frakteflåten heime i denne landsdelen. Den største reduksjonen i frakteflåten har skjedd på Sørlandet og Austlandet, medan Nord-Noreg og Trøndelag til ein viss grad har halde stand (Bakka jr., 1997 s. 16).

Fordelinga av dei verna fraktefartøya syner at Vestlandet hadde flest fartøy i 2010, noko som speglar det historiske tilhøvet. Deretter følgjer Austlandet, Nord-Noreg, Trøndelag og til sist Sørlandet. Trøndelag ligg også her lågare i høve til dei andre landsdelane enn dei historiske tilhøva skulle tilseie.

Austlandet har ei relativt sterkare stilling når det gjeld verna fraktefartøy enn dei historiske tilhøva tilseier. Dette kan mellom anna skuldast populariteten til seglfartøya. Innan fartøyvernet har det vore knytt særleg interesse til dei såkalla «hardangerjaktene», og desse utgjer ein stor del av den verna frakteflåten. Denne typen



fartøy vart tidleg populær innan fartøyvernet, mens interessa for maskindrivne fraktebåtar først har vakna dei seinare åra. Populariteten til dei seglande småskipa kan trekkje ein del vekslar på generell seglskipsromantikk knytt til førestillinga om dei kvite segl si tid, då perioden dei representerer ligg lenger bak enn manns minne og difor i større grad må hentast frå framstillingar i bøker og arkiv (Berkaak, 1992 s. 58, 59).

### ***Spesialskip***

Spesialskip er ein oppsamlingskategori som inneheld alle fartøy som ikkje er direkte knytte til fiske, passasjerruter, godsfrakt eller rekreasjon. Dette kan vere slepebåtar, losfartøy, redningsskøyter, forskningsskip eller til dømes Fyr- og merkevesenet sine skip for vedlikehald av fyr og sjømerke. Gruppa er svært ueinsarta og mest uråd å setje i samband med dei einskilde landsdelane. Fleire av skipa hadde heile eller store delar av kysten som arbeidsfelt og hadde i mindre grad lokal tilknytning.

Slepebåtane er kanskje den kategorien spesialfartøy med størst lokal tilknytning, og vi ser at fleire av desse vert tekne vare på i sine heimehamner. I 2009 var det flest slepebåtar på Austlandet, noko som i stor grad skuldast at mange mindre slepebåtar er tekne vare på i ferskvatn, der dei vart nytta i tømmerfløytinga. Dette vil spegle historiske tilhøve, då slepebåtar på vassvegane i innlandet berre er kjende frå Austlandet og til ein viss grad frå Trøndelag.

### ***Fritidsfartøy***

Fritidsfartøy er fartøy som ikkje har stort andre føremål enn rekreasjon eller sport. For to-tre generasjonar sidan hadde «alle» som budde i gangavstand frå sjø utanom byane, ein færing liggjande for fiske til eige forbruk, og i slike område hadde ein oftast rikeleg tilgang på små og mellomstore yrkesfartøy som gjorde nytten der- som familien fann tid til ein sundagstur. Spesialbygde fritidsfartøy fann ein tidlegare primært i urbane strøk eller hjå båtinteresserte direktørar, handelsmenn eller legar i distrikta.

Austlandet hadde den største konsentrasjonen av verna fritidsfartøy i 2010 (Figur 20, s. 184) følgd av Vestlandet. Sørlandet, Trøndelag og Nord-Noreg hadde ingen verna fritidsfartøy. Oslofjordområdet med sin tette folkesetnad og rolege farvatn vart tidleg eit sentralt område for fritidsfartøy. Oslofjorden vart tidleg på 1900-talet heimen til landets største flåte av fritidsfartøy, som i sommarhalvåret legg turen gjennom skjergarden mot Sørlandet eller nedover mot svenskekysten (Gøthesen, 1997). Kysten langs Austlandet framstår meir som eit rekreasjonslandskap enn eit produksjonslandskap. I landskapet si utforming er det ikkje noko klårt skilje mellom kysten av Aust- og Sørlandet, men i vårt mentale assosiasjonsbilete av Sørlandet, m.a. uttrykt gjennom bokverk som Norge vårt land (Scott, 1950), inngår i større grad også kystnæringar som makrellfiske og fangst av hummar.

Denne gjennomgangen av korleis fartøyvernet speglar den historiske situasjonen i dei ulike landsdelane syner at det er to landsdelar som skil seg ut ved å ha eit betydeleg avvik mellom verneflåten og den historiske situasjonen i manns minne. Dette gjeld Trøndelag og Austlandet. Årsaka til dette vil bli belyst ved å sjå nærare på tilhøva i desse landsdelane.

### ***Tilfellet Trøndelag***

Trøndelag er den landsdelen der det er vanskelegast å få auge på ein klår samanheng mellom historiske tilhøve og den verna flåten. Kan hende ligg noko av forklaringa i at Trøndelag er den einaste landsdelen som både har lang kystline med rike maritime tradisjonar og samstundes breie jordbruksbygder der heilårsbonden med åkerbruk og skogbruk er ein sentral figur. Det er difor mogleg at kystkulturrørsla si meir maritimt orienterte identitetsbygging ikkje vart opplevd som like samlande og relevant i Trøndelag som i Nord-Noreg, på Vestlandet og på Sørlandet.

Identitet er noko relasjonelt. Etablering av felles identitetar skjer ved at eit kollektiv avgrensar seg frå andre kollektiv (Eriksen & Neumann, 2011 s. 7). Dynamikken i etableringa av identitetar gjer at opprettinga av symbolske skilje mot tilgrensande identitetsområde vert ein viktig del av prosessen. Både Vestlandet og Nord-Noreg framstår som nært knytte til fjord, fjell og maritime næringar, og med eit relativt skrint og småbølt jordbruk. Desse to landsdelane er også dei som gjennom historia har markert seg sterkast innan fiske, fangst og maritime næringar. Fiske og det maritime var også viktig i Trøndelag, men desse næringane var talmessig noko mindre enn på Vestlandet og i Nord-Noreg, slik det m.a. kjem fram av Figur 30 (s. 204), medan næringar knytte til jord- og skogbruket var viktigare i Trøndelag enn på Vestlandet og i Nord-Noreg (Røsoch, 1937 s. 274). Den trønderske identiteten måtte difor konstruerast slik at han lett kunne skiljast frå det vestnorske i sør og det nordnorske i nord. Ei nedtoning av det maritime og framheving av det landbasererte knytt til breie jordbruksbygder, skogsnæringar og fjell kunne gje eit klårt skilje mellom representasjonen av Trøndelag og naboane. Dette medførte samstundes at Vestlandet og Nord-Noreg, som begge hadde ei meir maritim profilering, vart haldne geografisk fråskilde av eit mellomliggjande og annleis Trøndelag.

Biletet av Trøndelag som eit kystfylke med underrepresentasjon av verna fartøy vil truleg kunne modifierast gjennom ei kartlegging av dei mange mindre og opne tradisjonelle bruksbåtane som ikkje er synlege i Riksantikvaren si verneliste. Slike mindre fartøy er meir overkomelege praktisk og økonomisk for private, kystlag og museum. Denne delen av fartøyvernet er ikkje talfesta og representerer difor skjulte tal både når det gjeld tal på fartøy og den frivillige innsatsen knytt til desse.

### ***Tilfellet Austlandet***

Medan det er færre verna fartøy i Trøndelag enn dei historiske tilhøva skulle tilseie, så er det for mange på Austlandet. Her er det klårt flest verna fartøy i Indre Oslofjord. Hovudstaden og områda kring er landets tettast folkesette region og Oslo er historisk sett ein hamneby. Det som særmerker den verna flåten i Indre Oslofjord er at om lag halvparten av fartøya er henta frå andre landsdelar og at desse difor ikkje har noka historisk tilknytning til området.

Det er truleg fleire årsaker til dette. Ei av årsakene er at dei tidlege fartøyvernprosjekta på 1960-talet var prega av tankar om vern som hadde klare parallellar til folkemuseumstanken. Målsetjinga om å sikre ei handfull representative fartøy frå nasjonen si sjøfartssoge var svært beskjeden samanlikna med dagens situasjon. Det var berre Norsk Sjøfartsmuseum og Norsk Veteranskipsklub i Oslo som synte interesse for dette, eller hadde von om å løyse ut naudsynnte ressursar (Lande, 1997;

Molaug, 1985). Det var då naturleg å hente slike representative fartøy til Oslo på same vis som Norsk Folkemuseum henta representative hus frå andre landsdelar til samlingane sine. Slik var den reelle situasjonen for fartøyvernet på 1960-talet og langt inn på 1970-talet før vernetanken spreidde seg til dei andre landsdelane. Fartøyvernet har såleis ei lengre søge i Oslo, noko som også gjev seg utslag gjennom talet på verna fartøy i denne landsdelen i dag.<sup>87</sup>

Ei anna årsak ligg i den store marknaden for båtturar på Oslofjorden. Denne vaks fram for seint til at Oslofjorden sine egne gamle dampskip kunne pensjonerast inn i rolla som nostalgiske turbåtar, men frå andre delar av landet var det på 1970- og 80-talet framleis mogleg å hente slike fartøy. Dei seinare åra har fleire av desse også funne vegen inn i den verna flåten. Det same gjeld fraktesfartøy som kunne konverterast attende til tida med seglføring, større agentbåtar, ferjer og andre fartøy som kunne oppnå eit tilstrekkeleg stort passasjersertifikat til å fylle rolla som hyggjeleg plattform for inntak av reker og kvitvin på fjorden. Desse tilhøva er særskilde for Indre Oslofjord, og gjer at den verna flåten med heimehamn i dette området i mindre grad vil spegle dette distriktet si eiga maritime historie. Mengda av verna fartøy i Indre Oslofjord i høve til resten av Austlandet gjer at dette gjev eit avvikande bilete for landsdelen samla. Likevel er det slik at mange fartøy – særleg på vassvegane i innlandet – har si historie knytt til landsdelen.

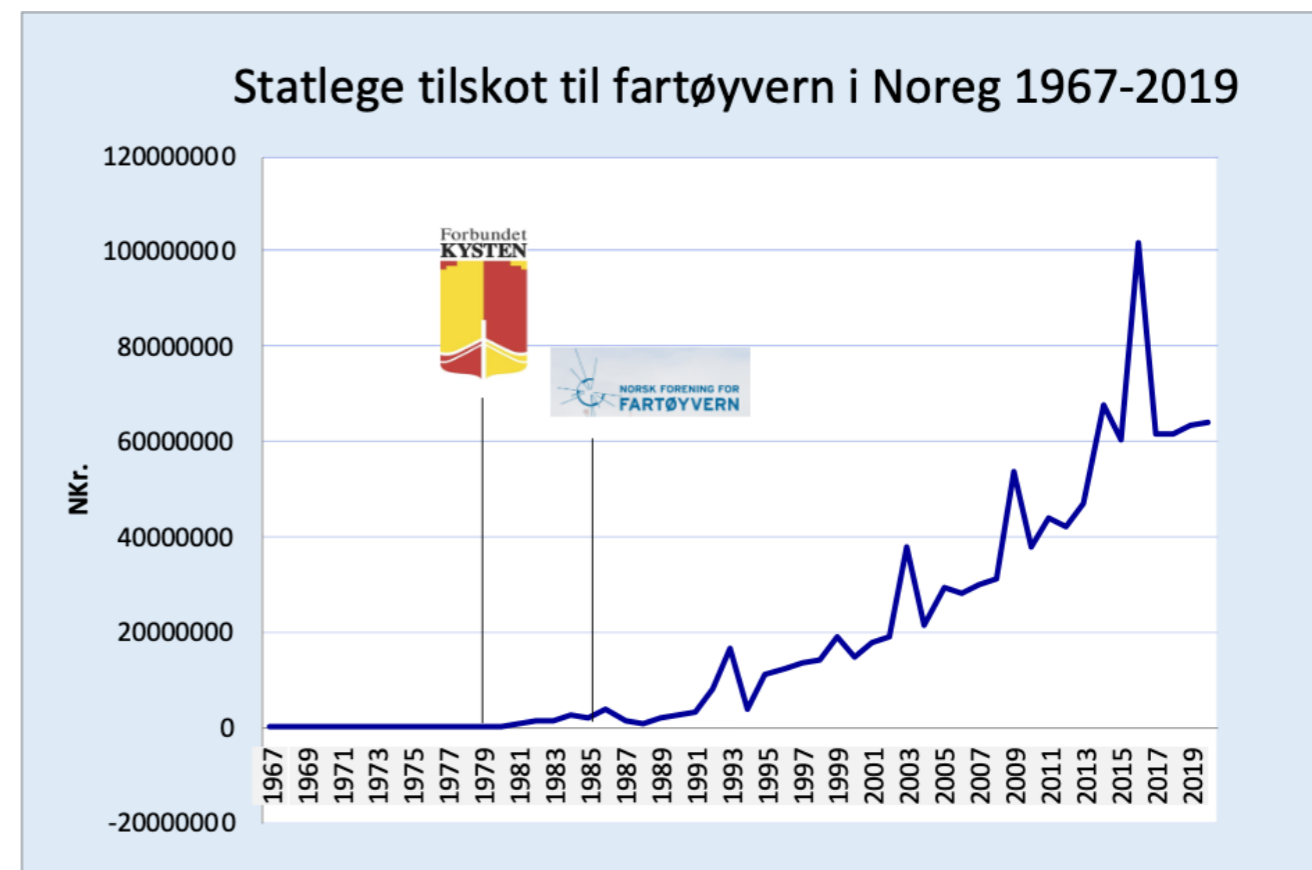
#### Statlege tilskot

Veksten i talet på fartøyvernprosjekt (Figur 19 s. 183) syner ei stabilt aukande kurve med få avvik. Etableringa av Forbundet KYSTEN i 1979 gjev ikkje noko synleg utslag på denne kurva. Som Figur 21 (s. 186) syner, starta kurva å røre på seg kring 1980. Statlege tilskot er det mest sentrale av rammevilkåra for fartøyvernet, og følgjeleg også det organisasjonane i fartøyvernet vil fokusere på i sitt arbeid. Dersom vi merkar av etableringa av organisasjonane Forbundet KYSTEN og NFF på kurva som syner dei statlege tilskota til fartøyvern får vi følgjande bilete:

Figur 32 indikerer ein årsakssamanheng mellom etableringa av Forbundet KYSTEN og NFF og utviklinga av dei statlege tilskota til fartøyvern. Først etter at Forbundet KYSTEN vart etablert hausten 1979 ser vi utslag på kurva som har lege om lag på same nivå sidan 1967. Etter etableringa av Forbundet KYSTEN ser vi nokre famlande utslag på kurva, og etter etableringa av NFF oppstår det eit mønster med vekst over tid gjennom sterke rytmiske utslag frå eitt år til eit anna. Starten på denne veksten fell i tid saman med etableringa av diskursen om kystkulturen, som har fartøya som sentralt symbol.<sup>88</sup> Statlege tilskot til eit felt kan sjåast som uttrykk for ei politisk prioritering, noko som indikerer at ei gruppe har oppnådd eit diskursivt gjennomslag på feltet. Dei kvantitative funna samsvarar her godt med dei kvalitative funna frå den historiske undersøkinga av fartøyvernet i delstudie I.

<sup>87</sup> Sjå kapittel 5.1.5. Fartøyvernet, underkapittel Sjøfartsmusea og det tidlege fartøyvernet.

<sup>88</sup> Sjå kapittel 5.1.5. Fartøyvernet, underkapittel Kystkulturen og fartøyvernet.



Figur 32. Statlege tilskot til fartøyvern sett i samanheng med etableringa av interesseorganisasjonane.

Den langsiktige trenden for dei statlege tilskota syner ein vokster som har klår parallellitet med talet på verna fartøy, men kurva vert broten opp av store tillegg og store fall i løyvinga over få år. Desse avvika frå ei jamn vekstkurve har om lag same forløp og kjem med om lag same mellomrom. Endringane i kurva syner ikkje noko openbart samanfall med tilhøve som skifte av regjering, minister, Riksantikvar eller liknande. Stortingsproposisjonane frå Miljøverndepartementet i perioden syner at det også finst store endringar på andre av Riksantikvaren sine tilskotspostar, men ingen av desse kan syne eit liknande gjentakande mønster.

Av stortingsproposisjonane frå Miljøverndepartementet for dei einskilde åra går det fram at større endringar på andre vernefelt oftast skuldast oppsplittingar eller samanslåingar av tilskotspostar eller intern omdisponering. Årsaka til endringsmønsteret på tilskotsposten for fartøy må difor søkast i andre tilhøve enn desse. Måla til fartøyvernet sine organisasjonar forutset at den etablerte interne diskursorden på kulturminnefeltet vert endra, noko som utløyser motstand frå dei andre deldiskursane.<sup>89</sup> Det er difor mogleg å tolke mønsteret som uttrykk for korleis det relativt unge fartøyvernet tidvis vinn fram og tidvis opplever dei tilbakeslag, i kamp med den endringsmotstanden som finst hjå etablerte fagmiljø og forvaltingsinstitusjonar på feltet. Fartøyvern er eit fagfelt med karakteristikum som i liten grad appellerer til og rekrutterer frå kulturminnevernet sine tradisjonelle fagmiljø,<sup>90</sup> samstundes som forvaltninga av feltet er organisert på sida av dei meir tradisjonelle

<sup>89</sup> Sjå kapittel 3.3. Teoretisk perspektiv i delstudie I, underkapittel Tilhøve mellom diskursar.

<sup>90</sup> Sjå kapittel 5.1.5. Fartøyvernet, underkapittel Administrative rammer for fartøyvernet.

vernefelt (Berkaak, 1992; Småland, 1995). Som ein sentral del av kystkulturrørsla er fartøyvernet mellom dei mest vitale innslaga i norsk kulturminnevern (Kloster, 1997 s. 69), og kviler på ei breiare frivillig mobilisering enn det vi finn på andre vernefelt.

Kampen om den interne diskursordenen på kulturminnefeltet representerer krefter som kan vere verksame og varige nok til å kunne avteikne seg i form av slike gjentakande og karakteristiske utslag på tilskotskurva over 40 år. Slik kan kurva lesast som ei seismografutskrift frå kampen om fartøyvernet sin relative plass i kulturminnevernet (Neumann, 2000 s. 28). Den dagsaktuelle kampen om ressursar rasar att og fram medan den langsiktige trenden er at den posisjonen som ser fartøyvernet som eit underrepresentert vernefelt styrkar seg.

Den samla tilskotssummen til kulturminne over Riksantikvaren sitt budsjett i 2019 er om lag 464,9 millionar kroner. Korrigert for konsumprisindeksen utgjer dette ein reell auke på om lag 572 % i samla tilskot til dei inkluderte tilskotspostane mellom 1998 og 2019. Ein slik auke kan indikere ei endring i den politiske interessa for kulturminnevern generelt. Ein ytterlegare indikasjon på dette er at Stortinget i 2002 oppretta Norsk kulturminnefond. Den statlege finansieringa av kulturminne gjennom Norsk kulturminnefond var i 2019 på 109,4 millionar kroner som kjem i tillegg til tilskota gjennom Riksantikvaren. Det generelle biletet er difor at den politiske merksemda kring kulturminnevernet, uttrykt gjennom tilskota over statsbudsjettet, har auka markant i løpet av den kartlagde perioden. Endringa på to av postane i Figur 22 (s. 187) tiltrekkjer seg særleg merksemd. Dette gjeld tilskot over post 71 til freda kulturminne i privat eige, og tilskot over post 74 til fartøyvern. Desse to tilskotspostane har i løpet av dei siste 15 åra hatt ei markant utvikling og ligg i saldert budsjett for 2016 høvesvis 70 og 50 millionar over den tredje største tilskotsposten.

Det finst fire større frivillige organisasjonar som arbeider for kulturminne som kjem inn under post 71 og 74. For å sjå korleis desse organisasjonane definerer si rolle i det politiske arbeidet med rammevilkåra for sine ulike arbeidsfelt vil eg ta utgangspunkt i føremålsparagrafane, der avgrensinga av arbeidsfeltet og målet med organiseringa vert definerte. To av organisasjonane har arbeidsfelt som fell saman med avgrensinga på tilskotspostane. Dette er NFF, etablert i 1984, og Foreningen FREDET (heretter FREDET), som vart etablert i 2006. Dei definerer føremåla sine slik:

Foreningen FREDET (2014):

FREDET er landsdekkende, og har til formål å ivareta interessene til private eiere av eiendom som er fredet etter kulturminneloven, fornminneloven eller bygningsfredningsloven

Norsk Forening for Fartøyvern (2007):

Norsk Forening for Fartøyvern er en interesseorganisasjon for verneverdige fartøyer. Foreningen skal:

- fremme bevaring og varig vern av verneverdige fartøyer

- utvikle og styrke de menneskelige ressurser og materielle vilkår knyttet til vernearbeidet
- arbeide for å skape og å styrke kontinuitet i fartøyenes eierskap og forvaltning
- være aktiv i utviklingen av verneformer innen rammen av antikvariske verneprinsipper
- stimulere til nødvendige omstillinger
- fremme samarbeid mellom fartøyeierne
- sikre solidarisk opptreden overfor myndighetene

Begge disse organisasjonane definerer hovudarbeidsfeltet sitt som betring av dei offentlege rammevilkåra kring vern av kulturminna. Avgrensinga av kva for kulturminne som kan inkluderast i organisasjonane er ei direkte spegling av Riksantikvaren sine definisjonar og arbeidsfelt. FREDET organiserer eigarar av hus som er freda av Riksantikvaren og NFF organiserer «verneverdige fartøy» som vert tekne vare på etter «antikvariske prinsipp». Kva fartøy som er verneverdige er det Riksantikvaren som definerer gjennom tildeling av status som verna skip eller gjennom freding. Likeins er det Riksantikvaren som formelt har siste ordet når det gjeld innhaldet i dei antikvariske prinsippa som fartøya er underlagde.

Begge disse organisasjonane speglar difor Riksantikvaren sitt utval av kulturminne innan kategoriane, og har sine føremål direkte knytte til rammevilkåra for dette utvalet. Truleg som ein konsekvens av dette står ikkje arbeid for å auke ålmenta si interesse for slike kulturminne sentralt, heller ikkje arbeid med å inspirere og rekruttere fleire til å ta vare på slike minne. Dette kan tolkast som at organisasjonane i stor grad deler og aksepterer Riksantikvaren sine posisjonar i desse kulturminnediskursane og difor konsentrerer innsatsen mot å styrke desse del-diskursane sine posisjonar i kulturminnevernet sin interne diskursorden, for gjennom dette å auke dei tilgjengelege ressursane for sine medlemar.

Det finst to andre og truleg langt meir kjende organisasjonar som også er aktive på kulturminnefeltet. Foreningen til Norske Fortidsminnesmerkers Bevaring (heretter Fortidsminneforeningen) og Forbundet KYSTEN. Dette er organisasjonar som er sentrale for å forstå utviklinga av både kulturminnevernet i Noreg og av norsk identitet. Fortidsminneforeningen er omtalt i 2.1. (Historia, nasjonen og kulturminna) og kap. 5.1.2 (Juridiske rammer for kulturminnediskursen). Forbundet KYSTEN er omtalt i 2.2. (Kystkulturen; frivillig innsats og identitet). Fortidsminneforeningen og Forbundet KYSTEN formulerer føremåla sine slik:

Fortidsminneforeningen (2018): Fortidsminneforeningen, Foreningen til norske Fortidsminnesmerkers Bevaring, har som formål å arbeide for bevaring av vårt lands verneverdige kulturminner, samt å skape allmenn forståelse for verdien av disse.

Forbundet KYSTEN (1980): Forbundet KYSTEN er en landsomfattende organisasjon for vern av norsk kystkultur. Formålet er i samarbeid med andre kulturverninteresser å styrke vår identitet som kystfolk.

Dette skal skje gjennom å

- fremme bevaring og allmenn bruk av tradisjonelle fartøyer, bygninger, anlegg og kystmiljø for øvrig
- drive opplysningsarbeid for å øke forståelse for verdien av menneskelige og kulturelle tradisjoner i vår kysthistorie
- vedlikeholde og utvikle tradisjoner i næring og håndverk, sjømannskap og livsform
- øke den faglige standard i vedlikehold og sikkerhet ved bruk av fartøyer og anlegg

Når det gjeld Fortidsminneforeningen må det gjerast merksam på at omgrepet «verneverdige kulturminne» ikkje har det same avgrensa meiningsinnhaldet når det gjeld bygg og faste kulturminne som det har for fartøy. I samband med bygg og faste kulturminne refererer ikkje dette til eit utval som Riksantikvaren kan definere, men meir til ei form for meir ålmenn oppleving av slik verdi.

Sentralt i Fortidsminneforeningen og Forbundet KYSTEN sitt arbeid er å auke den ålmenne forståinga for verdien av å taka vare på og bruke kulturminna, samt å mobilisere fleire til slik innsats. Hjå Fortidsminneforeningen gjeld dette kulturminne generelt, og hjå Forbundet KYSTEN gjeld dette kulturminne knytte til kystkulturen spesielt. Begge organisasjonane har opne definisjonar av kva for kulturminne som er omfatta av arbeidet, og ein kan få inntrykk av at omfanget vil vere eit resultat av i kva grad organisasjonane lukkast med å skape forståing for og oppslutnad om sitt syn. Når ein ser på desse organisasjonane si historie, så vert dette inntrykket også stadfesta. Kulturminnevernet har endra seg mykje, både når det gjeld talet på kulturminne og kva for kategoriar som vert inkludert i vernearbeidet (Christensen, 2011). Dersom ein held desse organisasjonane sitt arbeidsfelt opp mot tilskotspostane over Riksantikvaren sitt budsjett så finn vi ikkje einskildpostar som korresponderer med desse. Som nemnt var det fram til 2002 ein sams post for kystkultur og fartøyvern, og frå 2003 til 2014 ein eigen post for kystkultur før denne vart slegen saman med fleire andre til post 71, freda kulturminne i privat eige (Figur 22 s. 187). Skiljet mellom kystkultur og fartøyvern i 2002 var eit resultat av politisk arbeid frå NFF, som meinte at for store delar av tilskotet vart kanaliserte til kulturminne på land. Samanslåinga i 2014 av kystkulturposten med post 71 freda kulturminne i privat eige, kan sjåast som eit resultat av at Riksantikvaren skulle rapportere på talet på kulturminne frå kystkultur, noko som av fleire årsaker synt seg å vere svært vanskeleg. Som ein freistnad på å identifisere kystkulturen vart omgrepet handsama i diskusjonsføra der forvaltninga, Kulturminnefondet og Kystverket deltok. Til dømes vart det i desember 2011 arrangert ein verkstad der aktuelle problemstillingar og uklar-

heiter knytt til omgrepet kystkultur vart diskutert.<sup>91</sup> Gjennomgangen av omgrepsutvikling og aktivitet knytt til kystkulturen syner at dei frivillige organisasjonane på feltet og det politiske nivået ikkje definerer omgrepet kystkultur, samt at dette omgrepet ikkje vert nytta av dei akademiske disiplinane<sup>92</sup>. Freistnaden på å talfeste kulturminne frå kystkulturen reiste difor ei rekkje spørsmål og dilemma. Er Bryggen i Bergen kystkultur eller bykultur? Kan villaen til reiaren Anders Jahre reknast som kystkultur? Kva med kystbyane, er dei kystkulturelle, eller skal berre delar som til dømes hamneanlegg og sjøhus reknast med her?

Konfrontert med slike spørsmål fann ein at kystkultur kanskje ikkje var ein rein kategori, men heller eit aspekt ved mange kulturminne langs kysten, også ved slike som tidlegare er freda ut frå heilt andre vurderingar.<sup>93</sup> Med dette utgangspunktet kom Riksantikvaren fram til at talet på freda kulturminne med relasjon til kystkulturen var langt høgare enn ein tidlegare har trudd (Riksantikvaren, 2015 s. 23). Samanslåinga av tilskotsposten til kystkultur med andre tilskotspostar til freda anlegg i privat eige kan sjåast i samanheng med dette. Men då kystkultur forsvann som eigen tilskotspost i statsbudsjettet vart det vanskelegare for Forbundet KYSTEN å arbeide politisk for tilskot til dette vernefeltet. Tendensen har gått mot ei koordinering med NFF for å styrke fartøyvernet, og organisasjonane flytte i januar 2010 saman i eit kontorfellesskap. Om lag på same tid syner kurva på Figur 21 (s. 186) at tilskotet til fartøyvern går inn i ein ny markant vekstfase. I motsetnad til kystkulturen er eit fartøy ganske lett å definere og avgrense frå andre kategoriar kulturminne.

Fortidsminneforeningen sitt arbeidsfelt er vidt definert som vårt lands verneverdige kulturminne, noko som skulle inkludere heile spekteret av kulturminne som får tilskot gjennom Riksantikvaren. I prinsippet inkluderer dette også vern av fartøy, jernbanemateriell med meir, men ut over einskilde temanummer av medlemsbladet<sup>94</sup> er det dei meir tradisjonelle delane av bygningsvernet som pregar aktiviteten både sentralt og lokalt. Tendensen ser ut til å vere at vern av kulturminne knytt til samferdsle (jernbane, bilar, rutebilar, fartøy mv.) primært skjer i regi av eigne organisasjonar.<sup>95</sup>

I den grad Fortidsminneforeningen vel å argumentere politisk for ein spesifikk kategori kulturminne, så kan dei ha vanskar med å argumentere for den same kategorien over tid, då dette kan skape indre motsetnader i ein organisasjon som skal famne breitt. Eit unntak kan vere tilskota over post 71. Tilskota over denne posten er berre definert ut frå eigarskap (privat) og verneform (freda). Kva kategori kulturminne som vert omfatta av tilskotsposten er ganske ope, men er i praksis

<sup>91</sup> <http://www.kulturminnefondet.no/content/1322729886/Verksted-om-kystkultur-hos-Riksantikvaren>

<sup>92</sup> Sjå kapittel 2.3. Kysten og det maritime i norsk kulturforskning.

<sup>93</sup> Sjå kapittel 3.3. Teoretisk perspektiv i delstudie I, underkapittel Tilhøvet mellom diskursar – diskursane sin orden.

<sup>94</sup> Sjå FORTIDSVERN nr. 3-1984 og 6-2004 (jernbane), nr. 2-2008 (samferdsel) og nr. 2-1983 (fartøy).

<sup>95</sup> T.d. Norsk Jernbaneklubb, Norsk Veteranvognklubb, Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber og Rutebilhistorisk Forening.

avgrensa til freda kulturminne på land. Det ligg difor til rette for ein liknande synergiverknad av det politiske arbeidet til Fortidsminneforeningen og FREDET som mellom Forbundet KYSTEN og NFF.

Tilskotshistoria slik ho kjem fram i Figur 22 (s. 187) syner ei utvikling der to av postane klårt skil seg ut frå dei andre. Store ulikskapar mellom framlegg til budsjett og saldert budsjett for dei einskilde åra, syner at ei hovudårsak til dette er endringar av budsjettframlegga gjennom den politiske handsaminga på Stortinget. Prosessen på Stortinget er open for dei frivillige organisasjonane og det offentleg ordskiftet gjennom media, men er i prinsippet lukka for departementet og Riksantikvaren som har fått sagt sitt gjennom den førebuaende prosessen.

Tala i stortingsproposisjonane for 1999–2016 (vedlegg 8) syner kvar i budsjettprosessen auken i tilskot til post 71 freda kulturminne i privat eige og post 74 fartøyvern har kome. Både post 74 og post 71 fekk ei auke på kring 78 millionar i perioden 1999–2016. Men ei samanhalding av tala for postane i framlegga til budsjett og saldert budsjett syner at på post 71 har berre kring 14 millionar kome til som resultat av den politiske prosessen på Stortinget, medan post 74 her oppnådde ei auke på 47 millionar. Om lag 64 av dei til saman 78 millionane som post 71 har auka med frå 1999 til 2016 har kome gjennom embetsverket sine framlegg til budsjett, medan post 74 berre fekk ei auke på 31 millionar gjennom desse framlegga (kjeldeoversyn i vedlegg 8).

Det er mange faktorar av avvegingar som her kan ha medverka, men tala indikerer at eigarar av freda hus og organisasjonane som arbeider for å betre vilkåra på dette feltet kan ha større gjennomslag i embetsverket sin budsjettprosess enn fartøyvernet sine organisasjonar har. Ein konsekvens av dette kan vere at arbeidet for å auke post 71 primært skjer under førebuingane til budsjettet og i mindre grad på Stortinget, medan det motsette kan vere tilfelle for post 74 fartøyvern.

NFF og FREDET er skipa for å arbeide direkte i høve til kvar sine konkrete tilskotspostar og kan difor spisse bodskapen sin mot desse over tid. Organisasjonane Forbundet KYSTEN og Fortidsminneforeningen er meir orienterte mot opinionsdanning, eigenaktivitet og medlemspleie. Desse organisasjonane kan bidra til å auke det generelle fokuset på kulturminnevern, men er mindre eigna som utgangspunkt for langvarig politisk arbeid med ein konkret tilskotspost. Samla er desse fire organisasjonane ein stor maktfaktor, då Forbundet KYSTEN og Fortidsminneforeningen har sin fremste styrke som opinionsdannarar, medan NFF og FREDET er spesielt konstruerte for å hente ut den politiske gevinsten av slikt opinionsarbeid.

Sjølv om det er fleire likskapar mellom utviklinga av tilskota til freda kulturminne i privat eige og tilskota til fartøyvern, så er det også viktige ulikskapar. «Freda kulturminne i privat eige» er ikkje ein eigen kategori kulturminne, men kulturminne som har ein viss type eigarskap. Hovuddelen av desse kulturminna er freda bygg der det berre er den juridiske eigeforma som skil dei frå tilsvarande bygg som får tilskot frå post 73, bygg og anlegg frå mellomalderen. Mange av bygga på post 71 vart freda under den første «fredingsbølga» på 1920-talet (Christensen, 2011). Kulturminna

under post 71 er i hovudsak akkumulerte som resultat av den akademiske fortids- og kulturminnediskursen.

I motsetnad til dette er fartøyvernet initiert og bygd opp av frivillige organisasjonar utanfor den etablerte kulturminnediskursen, dels i opposisjon til den rådande verdilegginga av historia og saksinnramminga for kulturverndiskursen.<sup>96</sup> Politisk og i form av oppslutnad har dette vernefeltet hatt suksess. Tilskot til fartøyvern har dei to siste åra vore den nest største tilskotsposten over Riksantikvaren sitt budsjett og er i 2016 på om lag 101 millionar kroner, inklusive 40 millionar i sysselsetjingstiltak. Dette er om lag 50 millionar over den tredje største tilskotsposten. Innlemminga av fartøyvernet i Riksantikvaren sitt arbeidsfelt og det aukande tilfanget av verna fartøy (sjå Figur 19 s. 183) representerer ei markant endring av kulturminnediskursen i Noreg. Denne endringa omfattar både det materielle innhaldet i kulturminnediskursen og – som ein konsekvens av dette – kva for kunnskap og fag som har legitimitet på kulturminnefeltet.

Ein kunne vente at dette ville ha konsekvensar for dei akademiske faga og kulturminnevernet sine institusjonar. Men samansetnaden av pensum i fag som etnologi (kulturhistorie/kulturvitskap), arkeologi og kunsthistorie, fag som tradisjonelt har vore knytte til kulturvernet sine institusjonar, syner at dette likevel ikkje kan vere tilfelle. Interessa for fartøy som objektkategori eller fartøyvern som vernepraksis har ikkje endra seg merkbar sidan 1980-åra, då det var fråverande hjå kunsthistorie og representert i etnologi ved eit stensilert kompendium om førindustrielle norske båttypar sett saman av Arne Emil Christensen (1985). Interessa for materiell historie er framleis sentrert kring dei tradisjonelle kategoriane, men vi ser ei rørsle i retning av at samanhengen mellom akademia og kulturminnevernet har endra karakter. Kulturminnevernet kunne tidlegare vore karakterisert som eit organisert vern av dei kulturhistoriske faga sin empiri. I dag er det kulturminnevernet som fenomen som er desse faga sin empiri, der vern vert studert som ein aktivitet på line med andre historiske og samfunnsmessige fenomen.<sup>97</sup> Dette kan sjåast som eit resultat av den moderne måten å sjå verda på, med oppsplitting av samfunnet i stadig smalare sektorar (Latour, 2006), noko Brattli og Steffen (2014) også møter i si undersøking av aktiviteten kring museumssamlingar (Brattli & Steffensen, 2014).

Kulturminneforvaltinga og museumssektoren er ein del av dei tradisjonelle karrierevegane til faga kulturvitskap/kulturhistorie, kunsthistorie, historie og arkeologi. Gjennom ulike diskursive strategiar har det gjennom dei siste 150 åra utvikla seg ein tett samheng mellom ein del høgt rangerte kategoriar kulturminne og nasjonal identitet. For å illustrere dette poenget er det nærliggjande å trekkje fram stavkyrkjer og bygg frå mellomalderen. Dersom vi – som eit reint tankeeksperiment – tenkjer oss at det frå politisk hald vert gjort framlegg om å halvere eller fjerne tilskota til desse, for ikkje å snakke om å rive eller flytte ei stavkyrkje, så er det min påstand at det raskt vil reise seg ein storm av protestar i media med ein relativt høg tettleik av akademiske titlar (jf. Neumann, 2000 s. 31). Når eg har skrive dette kjenner eg samstundes eit behov for å streke under at noko slikt sjølvsagt

<sup>96</sup> Sjå kapittel 5.1.3. Kystkulturen, underkapittel Kystkulturen: Frivillig innsats og identitet.

<sup>97</sup> Sjå kapittel 2.2. Forskinga på kulturminnevernet, underkapittel Vern av kulturminne.

er heilt utenkjeleg i praksis. Kjensla av dette behovet gjer meg medviten om i kva grad slike objekt er innskrivne med nasjonal identitet, og deira høge verneverdi følgeleg objektivert som eit hegemonisk og udiskutabelt faktum. Å gjere framlegg om riving eller flytting av slike vil difor plassere meg så langt utanfor alle aksepterte posisjonar innan kulturminnediskursen at eg ville vore heilt utdefinert som legitim deltakar. Den redsla eg etter å ha skrive dette kjenner for at nokon skulle finne på å tru at eg innehar ein slik posisjon gjev meg grunn til å tru at dette tankeeksperimentet får fram mitt poeng.

Dersom vi gjentek dette tankeeksperimentet med fartøy i same rolla, ville dette ha piska opp ein reaksjon med samanliknbar akademisk tyngde? Truleg ikkje. Fartøyvernet representerer ikkje på same måte etablerte karriereveggar for desse faga, og dreg ikkje nytte av eit diskursivt arkiv av fagtradisjonar og litteratur som kan samanliknast med det som bygningsvernet og arkeologiske kulturminne kan trekkje vekslar på.<sup>98</sup> Fartøya utgjer ikkje noko problem i arealdisponeringssaker og inngår difor ikkje mellom kulturminna som kommunar, fylke og staten etter lova må vurdere verneverdien til dersom det ligg føre søknader om riving. Som nemnt er det heller ikkje noka synleg rørsle i retning av ei akademisk forankring av same type som dei tradisjonelle kulturminnekategoriane har. Unntak gjeld for vrak i sjø eller på land som tilhøyrar arkeologien, og for tradisjonen med opne klinkbygde trebåtar. For tradisjonsbåtane kan vi no sjå starten på ei akademisk forankring i form av eit tradisjonsbåtfag. Men korkje tradisjonsbåtane eller dei arkeologiske båtane inngår i det fartøyvernet som vert forvalta av Riksantikvaren, og som avgrensar denne studien.

Fartøyvernet manglar ei brei forankring i dei akademiske strukturane som skapte og held ved like statusen til andre kategoriar kulturminne, og vert i hovudsak halde oppe av dei frivillige organisasjonane sitt arbeid og den merksemda dei har lukkast å skape hjå ålmenta og dermed på det politiske nivået. Dette medfører at den økonomiske framgangen til fartøyvernet i hovudsak kviler på den politiske merksemda kring feltet, noko som gjer fartøyvernet langt mindre motstandsdyktig dersom denne skulle forvitte. Då kan tilskotsnivået i langt større grad bli eit resultat av fartøyvernet si plassering i kulturminnevernet sin interne diskursorden.

### ***Kystkultur***

I høve til folketalet er det flest verna fartøy (Tabell 2 s. 185) og medlemar i KYSTEN (Tabell 4 s. 194) i nord, sør og vest. Dette gjev eit visst samanfall med dei landsdelane der dei viktigaste motkulturane vaks fram på 1800-talet (Rokkan, 1987 s. 45ff). Sosiologen Stein Rokkan såg spenninga mellom sentrum og periferi som ei av dei sentrale konfliktlinene i norsk politikk (Rokkan, 1987, s. 70 ff). Ho ytrar seg gjennom framveksten av regionale motkulturar, der motstanden mot sentralmakta sine verdjar og kultur fungerer samlande. Desse skiljelinene vart aktualiserte i samband med EF-kampen i 1972, der m.a. fartøya i fiskeflåten vart nytta som kraftfulle politiske symbol (sjå Figur 7 s. 109 og Figur 8 s. 110.) Men ut over opprøret mot den norske sentralmakta finst det ikkje nokon klår felles kystkultur-identitet som

<sup>98</sup> Sjå kapittel 5.1.3. Kystkulturen, underkapittel Dokumentasjon og innsamling – det kystkulturelle arkivet

kan sameine landsdelane utanfor det sentrale Austlandet. Truleg er det difor tale om fleire parallelle regionale opprør som kan definere sine lokale identitetar og verdjar inn under ei felles inkluderande kystkultur-fane. Dette kan også forklare kvifor motstanden mot «innlandskulturen på austlandet» har fungert samlande for denne rørsla. Dei sentrale utsegnene frå denne posisjonen nyttar grensemarkørar som følgjer same skiljelina, og kjem til uttrykk gjennom skarp kritikk av den sentrale kulturminneforvaltinga si prioritering av «stabbur» og neglisjeringa av «kystens relikviar» (Sneve, 2019).<sup>99</sup>

Sett frå kystkulturdiskursen er fartøyvernet ein del av kystkulturen. Men det er langt vanskelegare å finne ei tilsvarande klår visualisering av kampen om den relative verdien til andre av kystkulturen sine kulturminne. Dette kan kome av at fagmiljø og forvaltning vil kunne oppfatte kystkultur som eit nytt aspekt ved faste kulturminne knytte til næring og busetnad i eit særskilt geografisk område. Slike kulturminne er underlagt same lover og reglar som alle andre faste kulturminne, og mange av kulturminna som frå 1970- og 80-åra har vore omfatta av kystkulturdiskursen vart verna langt tidlegare i lys av verdjar knytte til andre og eldre fagdiskursar. Ein kunne då tru at dette ville representere ein kamp om saksinnramminga for desse kulturminna, men slik gjekk det likevel ikkje. Kulturminnediskursen er slik utforma at han ikkje treng svekkast dersom nye posisjonar inkarnerer sine verdjar i verneobjekta. Tvert i mot kan opprettinga av nye posisjonar fungere som ei styrking og vidareføring av diskursen. Så lenge ein ny posisjon ikkje krev at andre posisjonar vert kjent ugyldige, vil dei tene som ytterlegare eit argument for vern.

Når objekt som frå før er tekne vare på ut frå andre verdjar no også vert tolka inn i ein kystkulturell kontekst, så treng ikkje dette representere ein kamp om meining-sinnhaldet i kulturminna. Kystkulturen fungerer som ytterlegare eit argument for deira verdi som kulturminne. Vilkaet for dette er at nye posisjonar aksepterer dei andre posisjonane som legitime, slik at dei institusjonane som spring ut av verne-diskursen framleis kan framstå som langsiktige forvaltarar av objektive historiske verdjar. Forbundet KYSTEN sin sterke vekst i medlemstalet like frå skipingsåret står i kontrast til dei to forløparane si svært svake utvikling (Figur 24, s. 190). Den fremste ulikskapen mellom forløparane og Forbundet KYSTEN er at begge forløparane, Båtlaget og Foreningen til Bevaring av Eldre Trefartøyer, hadde namn som indikerte at det primære arbeidsfeltet var fartøyvern. Utviding av arbeidsfeltet gjekk i retning sikring av relevant kunnskap og etablering av tenlege landanlegg for å kunne ta vare på fartøya. Forbundet KYSTEN definerer ikkje arbeidsfeltet sitt ut frå fartøy eller andre konkrete objekt, men ut frå ein kombinasjon av geografi og historie. Det er kyststroka og dei maritime næringane si historie som utgjer ramma for verksemda (Berge, 2004 s. 39). Denne ramma er følgeleg både vid og svært open, for å kunne ta opp i seg stadig nye element og del-emne.

Veksten i talet på lokallag av Forbundet KYSTEN (Figur 25 s. 191) syner at landsdelane fordelar seg på to klare grupper. I Nord-Noreg og på Vestlandet starta veksten av lokallag tidleg etter etableringa av Forbundet KYSTEN, og auka bratt. I desse landsdelane er det framleis vekst i talet på lokallag. På Austlandet, Sørlandet

<sup>99</sup> Sjå også Stang (2010 s. 2) s. 114 og Ribsskog (2004) s. 114–115.

og i Trøndelag starta veksten noko seinare etter at Forbundet KYSTEN vart etablert, og flata tidleg ut. Siste 10 åra har talet på lag i desse landsdelane vore svært stabilt. Oversynet i Forbundet KYSTEN sine årsmeldingar inneheld ikkje ei fordeling av enkeltmedlemane etter landsdelar, så ein får ikkje vite om endringar i talet på lokallag speglar utviklinga av talet på einskildmedlemar i landsdelane. Ut frå eigne erfaringar frå Forbundet KYSTEN i Hordaland på 1980-talet vil det vere ein slik samanheng, men det må takast atterhald om at medlemstala i andre landsdelar kan auke utan at det alltid vil gje seg utslag i oppretting av fleire lokallag. Aktiviteten i Forbundet KYSTEN er nær knytt til tradisjonelle trebåtar, sjøhus og andre gjenstandar med tilknytning til eit kystnært og lite industrialisert fiske. Når landsdelane der fisket stod sterkast har dei fleste lokallaga, kan det vere eit uttrykk for dette tilhøvet. Det kan sjåast som ein parallell til fartøyvernet, der fordelinga av verna fiskefartøy syner samanfall med dei landsdelane der fisket stod og står sterkast.

Trøndelag er den einaste landsdelen med relativt lang kystline med rike maritime tradisjonar som har ein oppslutnad om fartøyvern som ligg nesten like lågt som Austlandet i høve til innbyggjartalet (Tabell 2 s. 185). Talet på lokallag av Forbundet KYSTEN i høve til folketalet (Tabell 3 s. 192) syner det same biletet, og dette gjentek seg også når det gjeld talet på medlemar i Forbundet KYSTEN. Også i % oppslutnad om Forbundet KYSTEN i høve til folketalet er det berre Austlandet som ligg lågare enn Trøndelag. Bortsett frå Trøndelag har alle landsdelane langt fleire verna fartøy enn det finst lokallag av Forbundet KYSTEN. I Trøndelag er det om lag jamt, med 11 verna fartøy og 10 lokallag i 2010. Dette kan tyde på at det i Trøndelag er større frivillig aktivitet knytt til dei mindre, tradisjonelle trebåtane og andre kystrelaterte kulturminne enn til dei større og dekkja fartøya som kjem inn under Riksantikvaren sitt arbeidsfelt.

Den stabile situasjonen med talet på lokallag i Trøndelag, Austlandet og Sørlandet indikerer at den vidare veksten i Forbundet KYSTEN hovudsakleg skjer i vest og nord. Dette fell saman med dei landsdelane der dei historiske tilhøva skil seg sterkast frå nasjonsdanningsprosessen si framstilling av norsk folkekultur. Kystkulturdiskursen opnar for ein identitetskonstruksjon som ligg nærare den opplevde historia i desse landsdelane og tilbyr ein alternativ nasjonal identitet der nasjonen vert definert med utgangspunkt i kystområda. Tilveksten av lokallag av Forbundet KYSTEN (Figur 25, s. 191) syner at det er i vest og nord vi finn flest som let seg interpellere til posisjonar innan kystkulturdiskursen. Det er også i desse landsdelane den kystbaserte identiteten har størst appell medan han ser ut til å ha teke ut det meste av potensialet sitt i dei andre tre landsdelane.

#### Den frivillige aktiviteten i fartøyvernet

Dei siste to tiåra har talet på lokale organisasjonar innan fartøyvernet auka mykje. Gjennom historia har skip og båtar av ulike slag hatt ei sentral rolle i kommunikasjon og arbeidsliv langs kysten, og historiske fartøy vert opplevd som ein viktig del av norsk kulturarv (Småland, 1995). Enjolras, Steen-Johnsen & Ødegaard (1992) fann at graden av deltaking i frivillige organisasjonar varierer med sosial gruppe, alder, personleg bakgrunn og kjønn. Dei fann også at høg inntekt, høg utdanning og deltaking i arbeidslivet gjer det meir sannsynleg at ein tek del i frivillig arbeid. I

t tillegg har kjønn ein innverknad på deltakinga i ulike frivillige aktivitetar (Enjolras, Steen-Johnsen & Ødegaard, 1992).

Basert på Tabell 6 (s. 196) syner Figur 28 (s. 197) talet på aktive medlemar som arbeider meir enn 10 timar per månad. Dette syner ei anna fordeling av innsatsen mellom aldersgruppene enn den som er funne for heile frivillig sektor, der innsatsen er noko høgare midt i livet enn før og etter, med ein fallande tendens frå ca. 50 år og utetter for begge kjønn (Fladmoe, Sivesind & Arnesen, 2018 s. 28). I fartøyvernet isolert ser tendensen ut til å vere den motsette, med ei kurve som er lågast midt i livet og stigande med alderen. Nokre av nøkkelinformantane forklarar dette med at dei gruppene som enno er i etablering- eller småbarnsfasen har lite overskot av tid og krefter til ein relativt krevjande aktivitet som restaurering og drift av eldre fartøy. Tendensen i Figur 28 kan stø opp under ei slik forklaring. At tendensen synest motsett for deltaking i idrettslag og liknande fritidsaktivitetar kan henge saman med at omsynet til ungane her er ein motiverande faktor for dei vaksne. Deltaking i fartøyvernprosjekta er i større grad motiverte ut frå eigne interesser.<sup>100</sup> Det ville her vore interessant å sjå korleis denne fordelinga er hjå KYSTEN, då mykje av aktiviteten her kan karakteriserast som «friluftsliv» og i større grad kan framstå som «familievennleg». Men ei undersøking av dette er inngår ikkje i denne avhandlinga.

Ei undersøking utført av Christensen et al (2011 s. 9) syner at det dei seinare åra har skjedd ei auke i det uorganiserte frivillige arbeidet,<sup>101</sup> der tendensen går i retning av ein nedgang i medlemsskap og ei auke i den individuelle innsatsen, motivert ut frå eit ynskje om personleg vokster og utan tanke på ei formell eller varig tilknytning til organisasjonar. Ei undersøking av det norske organisasjonssamfunnet i perioden 1980 til 2013 syner ei auke i aktiviteten hjå dei desentraliserte og spesialiserte organisasjonane med sterk aktivitetsorientering, og ein tilbakegang for dei tradisjonelle nasjonale folkerørslene med breie samfunnspolitiske mål (Arnesen, Sivesind & Gulbrandsen, 2016). Uorganisert innsats har ikkje noko merkbar omfang innan fartøyvernet, der arbeidsfellesskapen og dei langsiktige måla står fram som sentrale grunngevingsfaktorar. Men auken i talet på verna fartøy, og dermed også på lokale fartøyvernorganisasjonar, høver godt inn i trenden med vekst i lokale aktivitetsbaserte organisasjonar. Det same kan vere tilfelle innan resten av kystkulturfeltet, då grunngevingar og arbeidsform i hovudsak ser ut til å vere av same type (Berge, 2004). Informasjonen frå nøkkelinformantane teiknar eit bilete av det frivillige arbeidet kring fartøya som er prega av stabilitet og kontinuitet. Dette kan igjen henge saman med kva for grupper som primært vert engasjerte.

I 2004 deltok 51 prosent av alle norske kvinner og 64 prosent av alle norske menn i ulike former for frivillig arbeid. Gjennomsnittleg ytte kvinnene 24 timar i året og menn 44 timar (Sivesind, 2007 s. 19). Den generelle forskinga på frivillig arbeid inneheld ikkje data som direkte kan samanhaldast med fartøyvernet. Den einaste studien som inneheld samanliknbare resultat vart gjennomført av sosialantropologen Odd Are Berkaak si undersøking av fartøyvernet med utgangspunkt i eit

<sup>100</sup> Sjå kapittel 5.3.1. Innleiing, underkapittel Grunngevingar for engasjementet.

<sup>101</sup> Dette er frivillig innsats der dei frivillige ikkje er medlemar i den organisasjonen som inviterer til innsatsen, og som møter opp på etter eige initiativ på tiltak som dei vil støtte der og då.

materiale som vart samla inn kring 1989. Berkaak fann at om lag 10 % av dei aktive var kvinner (1992 s. 24). Eg fann at talet på kvinner i fartøyvernet hadde stige til 19,1 % i 2009, noko som er om lag det doble av det Berkaak fann. Det må her takast atterhald om at Berkaak sin analyse av fartøyvernet byggjer på dei svara som kom inn, men vi veit ikkje om desse var representative for fartøyvernet som heilskap. Sjølv om tala indikerer at ubalansen mellom kjønna kan vere i endring, så syner dei at fartøyvern framleis er ein aktivitet som sterkest appellerer til menn (80,9 prosent).

I Berkaak si undersøking av fartøyvernet vart dei frivillige sin gjennomsnittsalder estimert til å vere noko over 38 år. 20 år seinare finn vi at gjennomsnittsalderen er om lag 52 år. Berkaak inkluderte 31 fartøy og 48 individuelle svar som ikkje representerte eit tilfeldig utval. Berre 14 av Berkaak sine fartøy fekk tilskot frå Riksantikvaren i 2009 og er inkluderte i denne undersøkinga. Trass undersøkingane sine ulike kriterium for inkludering, så syner resultatata at det har skjedd ei markant auke i gjennomsnittsalderen hjå dei frivillige, noko som også er samanfallande med funn i ei undersøking av heile frivillig sektor utført av Christensen, Strømsnes og Wollebæk (2011 s. 42).

I utgreiinga *Eierens rolle* uttrykkjer Norsk Foreining for Fartøyvern stor uro over rekrutteringa av frivillige til fartøyvernet (Norsk Foreining for Fartøyvern, 2009 s. 12). Det same gjer fleire av nøkkelinformantane. Men sjølv om gjennomsnittsalderen stig, så kan dei fleste organisasjonane likevel syne til god rekruttering av nye aktive og ein stabil medlemsmasse. Funna i denne studien syner at rekrutteringa av nye frivillige primært skjer gjennom det sosiale nettverket til dei som frå før er tilslutta prosjektet. Det er difor grunn til å rekne med at nye frivillige i hovudsak vert rekrutterte frå den same aldersgruppa som dei som er engasjerte frå før, slik at gjennomsnittsalderen på dei nyrekrutterte dermed også aukar. Folk i same aldersgruppe frå geografiske område vil ha ein del felles opplevingar og kulturelle referansar som kan lette identifikasjonen med grupper og prosjekt.

Eldre generelt, og særskilt eldre menn, vil som regel oppleve at det sosiale nettverket vert mindre. Dette vil vere særskilt merkbart i samband med alderstrygding, der det sosiale nettverket frå arbeidet raskt kan forvitte. Avslutninga av yrkeslivet kan også ha verknader for oppleving av eigen identitet. Etersom dei frivillige vert eldre kan difor arbeidet med fartøya bli meir sentralt, både for vedlikehaldet av det sosiale nettverket og som identitetsbyggjande og meningsberande aktivitet.

Den økonomiske verdien av den frivillige innsatsen

Innan kulturminnevernet er fartøyvernet mellom dei felte som dreg til seg størst interesse frå politisk hald, både nasjonalt og lokalt.<sup>102</sup> Fartøyvernet har også ein av dei større tilskotspostane til kulturminnevern over Riksantikvaren sitt budsjett (Figur 22 s. 187). Likevel har det vore svært få undersøkingar av aktiviteten knytt til fartøyvernet, og verdien av den frivillige innsatsen på feltet har tidlegare ikkje vore estimert.

<sup>102</sup> Sjø kapittel 5.2.3. Presentasjon av dei kvantitative resultatata.

Ved utrekninga vart det nytta gjennomsnittleg tal timar per årsverk og gjennomsnittleg lønsvivå. Denne utrekningsmalen har fleire svake sider. Han føreset til dømes at ein dugnadsgjeng dominert av pensjonistar som arbeider i eige tempo har ein effektivitet tilsvarande det profesjonelle yrkeslivet. Sjølv om det er mogleg å rekne den frivillige innsatsen om til årsverk basert på gjennomsnittet i det profesjonelle arbeidslivet, så vil nok ikkje den faktiske produksjonen vere samanliknbar. Men for å gjere resultatata samanliknbare med forskinga elles om frivillig innsats, har eg likevel valt å nytte denne utrekningsmalen her. Det vert då mogleg for andre å samanhalde både den faktiske innsatsen i timar og det relative omfanget av frivillig arbeid i fartøyvernet med tilsvarande tal i andre delar av sivilsamfunnet.

Riksantikvaren er sentral i finansieringa av dei kostnads- og kompetansekreivjande restaureringstiltaka som løfter prosjekta forbi slike kostnadstunge investeringar som elles kunne ha ført til stagnasjon og frustrasjon i prosjekta, med fråfall av medlemar som resultat. Dei verna fartøya har ein alder som er fleire gonger høgare enn den venta tekniske levetida, og dei vil difor jamleg møte utfordringar der tilskot frå Riksantikvaren vert avgjerande for om fartøya kan segle vidare. Tilskota frå Riksantikvaren kan ikkje nyttast til betaling av medlemar/eigarar som yter frivillig arbeid. Tilskotsmidlane skal dekkje kjøp av materialar, og utstyr og kostnader i samband med dokksetjing, verftsarbeid og anna innleigd fagarbeid.<sup>103</sup> Den største delen av den frivillige innsatsen er oppgåver i samband med vedlikehald, mindre omfattande restaureringstiltak, bemanning av fartøya under driftsessen, planlegging av arbeidet og drifta av organisasjonen. Dette er arbeid som ikkje er avhengig av om fartøyet får tilskot frå Riksantikvaren.

Då fartøya også får ulike former for lokale tilskot og støtte frå sponsorar i form av utstyr og arbeid, treng ikkje omfanget av den frivillige aktiviteten vere eit resultat av om fartøyet fekk tilskot frå Riksantikvaren eller ikkje. Den frivillige aktiviteten knytt til fartøy som ikkje fekk eller som ikkje søkte om tilskot frå Riksantikvaren i 2009 treng følgeleg ikkje vere mindre enn hjå dei som fekk. Basert på dette er det mogleg at den frivillige aktiviteten knytt til alle dei 211 fartøya som dette året hadde status som verna skip kan ha vore meir enn det doble av den aktiviteten som vart kartlagd hjå dei 90 som fekk tilskot. Det vil medføre at den økonomiske verdien av den samla innsatsen også vil vere tilsvarande større.

For å gjere eit forsiktig anslag av verdien av innsatsen knytt til dei 121 fartøya som ikkje fekk, eller ikkje søkte, om tilskot i 2009 kan vi legg til grunn at aktiviteten knytt til desse fartøya berre var kring 2/3 så stor som hjå dei 90 som fekk tilskot dette året. Dette tilsvarar om lag 69,8 årsverk, og verdien av innsatsen kring dei 121 fartøya utan tilskot frå Riksantikvaren vert då tilsvarande om lag 35,67 millionar kroner. Basert på dette anslaget vil verdien av den samla frivillige innsatsen knytt til alle dei 211 fartøya som hadde status som verna i 2009 tilsvara om lag 75,5 millionar kroner (Tabell 8 s. 224).

<sup>103</sup> Sjø kapittel 5.2.2 Kvantitativ tilnærming, underkapittel Dei frivillige.



**Tabell 8.** Omfang og verdi av frivillig innsats knytt til 90 fartøy med tilskot frå Riksantikvaren i 2009 og den berekna innsatsen knytt til dei resterande 121 verna fartøya som ikkje fekk eller søkte om tilskot dette året.

|   | Timar frivillig innsats 2009 | Årsverk etter snitt for verftsindustrien 2009 | Verdien av arbeidet utrekna frå snittløn i verftsindustrien 2009 |
|---|------------------------------|---|--|
| 90 fartøy med tilskot i 2009  | 129 775                      | 77,9  | 39,85 mill. NOK  |
| 212 fartøy utan tilskot i 2009<br>Estimert frå 2/3 innsats per fartøy | 116 317                      | 69,8  | 35,67 mill. NOK  |
| Estimert samla tal for alle verna fartøy i 2009                       | 246 092                      | 147,7   | 75,52 mill. NOK  |

Til samanlikning er den estimerte verdien av den frivillige innsatsen i 2009 dermed kring 14 millionar kroner høgare enn det samla statlege tilskotet til fartøyvern i 2019, ti år seinare.

### 5.2.5 Oppsummering av diskusjonen av det kvantitative materialet

Utviklinga av fartøyvernet og veksten i interessa for kystkulturen har parallellar som indikerer ein nær samanheng. I 1979 vert Forbundet KYSTEN etablert og får raskt ein bratt vekst i talet på medlemar. Tidleg på 1980-talet kjem det ein vekst i talet på verna fartøy, og dette tiåret aukar tilveksten markant. Tilsvarande skjer det ein rask vekst i medlemar og lokallag i Forbundet KYSTEN, i første omgang i Nord-Noreg og på Vestlandet, før dei andre landsdelane kjem etter kring 1990.

Parallelt med framgangen til Forbundet KYSTEN og veksten i talet på lokale fartøyvernorganisasjonar, veks også det offentlege tilskotet til fartøyvern. Tilskotet hadde lagt lågt og stabilt frå 1967, men startar kring 1980 å stige. Trass store og rytmiske utslag opp og ned, syner den langsiktige trenden den same bratte vekstkurva som talet på verna fartøy og talet på medlemar og lokallag i Forbundet KYSTEN.

Fartøyvernet aukar i omfang etter at den nye kystkulturrørsla kom på bana i kampen om innhaldet i den nasjonale identiteten. Som følgje av dette kunne fartøya framstå som sentrale markørar for ein ny og meir potent kulturverndiskurs enn den tidlegare koplinga til maritim næringshistorie representerte.

Voksteren i offentlege tilskot til fartøyvern syner eit markant og gjentakande mønster over nær 40 år. Dette mønsteret er heilt uavhengig av skifte av regjeringar og statsrådar, noko som peikar mot årsaker knytt til meir langvarige og strukturelle tilhøve. Ei mogleg forklaring er vekselverknaden mellom det politiske arbeidet til fartøyvernorganisasjonane og den strukturelle endringsmotstanden av fagleg og institusjonell art hjå fag- og forvaltingsinstitusjonane.

Sjølv om kulturminnediskursen er slik utforma at nye posisjonar i form av nye argument for vern kan styrke diskursen, så vil ikkje dette seie at dei andre posisjonane alltid vil vere heilt komfortable med ein nykomar i diskursen. Dersom denne nykomaren ikkje er eit nytt argument, som til dømes kystkultur, men ein ny type objekt som kjem inn i diskursen, som til dømes fartøy, så vil det oppstå ein kamp når nykomaren skal innplasserast i det etablerte hierarkiet av kulturminne (Neumann, 2000 s. 28). Fagtradisjonar, politisk merksemd og tilskotsordningar er medverkande til at innplasseringa i dette hierarkiet har potensial til å kunne omsetjast i økonomi og prestisje til ein objektkategori, og dermed også til det fagfeltet som forvaltar den aktuelle objektkategorien. Dette opnar for å lese kurva som eit avtrykk av den diskursive kampen om fartøyvernet sin relative plass innan kulturminnevernet.

Dei 255 fartøya som har vernestatus i 2019 er for lite til å representere den historiske utviklinga når det gjeld bruk og konstruksjon, sjølv om ein avgrensar seg til dei par siste mannsaldrane. Årsakene til at eitt fartøy vart verna og eit anna ikkje kan vere både tilfeldige og personavhengige. Likevel syner fordelinga av fartøykategoriar og aktivitet mellom landsdelane klare tendensar til å følgje dei landsdelsspesifikke historiske tilhøva. Dei større avvika som finst, hovudsakleg i Trøndelag og på Austlandet, kan skuldast regionale tilhøve som dels har med fartøyvernet sine rammevilkår å gjere og dels med landsdelane sine særskilde identitetskonstruksjonar å gjere.

I undersøkinga Odd Are Berkaak (1992 s. 28-29) gjennomførte kring 1989 fann han at opplevd historie var ein sentral grunngevingsfaktor hjå mange av dei fartøyvernprosjekta han undersøkte. Ut frå samanhengen mellom historiske tilhøve og aktiviteten i landsdelane vil det vere mogleg å trekkje same konklusjon 20 år seinare. Oppslutnaden om både fartøyvernet og Forbundet KYSTEN i høve til folketalet er klårt sterkast i dei landsdelane som tettast vert assosierte med sjø og maritime næringer. Også ulikskapane landsdelane mellom, og parallellane mellom dei historiske tilhøva og utvalet av verna fartøy, peikar mot ein nær samanheng mellom aktiviteten i fartøyvernet og den faktiske og erfaringsnære historia.

Trøndelag syner eit særleg mønster, der aktiviteten i større grad synest å omfatte dei mindre, tradisjonelle trebåtane og andre kystrelaterte kulturminne enn dei større fartøya. Dette kan henge saman med at Trøndelag som landsdel med lang kystline er den einaste som også har store og økonomisk viktige jordbruks- og skogsbygder. Ei meir maritimt basert identitetsbygging kan difor ha mindre gjennomslagskraft her enn i andre kystfylke, noko som kan gje seg utslag i omfanget av regional interesse og tilgang til finansiering. Dersom det er slik, kan innhaldet i den regionale identitetsproduksjonen vere eit av rammevilkåra for fartøyvernet.

Veksten i talet på verna fartøy og medlemar og lokallag i Forbundet KYSTEN vitnar om kontinuerleg framgang og vekst utan større tilbakeslag, medan det offentlege tilskotet til fartøyvern er prega av store og brå svingingar i eit repeterande mønster over om lag 40 år. Mønsteret har ikkje parallellar på andre tilskotsfelt innan kulturminnevernet. Den langvarige og stabile trenden i mønsteret kan tyde på at årsaka er å finne mellom dei stabile rammetilhøva på feltet, som til dømes vekselverknaden mellom politiske gjennomslag og endringsmotstand i forvaltningssystema.

Sjølvs om det har vore ei stor auke i talet på lokale fartøyvernorganisasjonar frå Berkaak si undersøking frå 1989 til 2009, har gjennomsnittsalderen til dei frivillige også stige med kring 14 år i same tidsrom, og var i 2009 omlag 52 år. Likevel syner det seg at rekrutteringa til fartøyvernet er god, både i form av nye frivillige og oppretting av nye organisasjonar. Dette kan dels kome av at rekrutteringa hovudsakleg skjer frå dei engasjerte sin omgangskrins, der dei fleste høyrer til same aldersgruppe. Endringar i arbeidslivet gjer også at det no er fleire med erfaring frå skip og sjøfart i dei eldre årsklassane, og at pensjonistar og dei som er i bakkant av yrkeslivet har meir tid til rådvelde enn yngre. Sjølvs om talet på engasjerte kvinner er nær dobla frå omlag 10 til i overkant av 19 prosent på 20 åra frå 1989 til 2009, så er fartøyvernet framleis ein aktivitet som sterkast appellerer til menn, særleg frå dei eldre årsklassane. Den mest aktive aldersgruppa er dei over 60, og i einskilde dugnadsgrupper kan ein syne til ein snittalder på kring 70 år. Fartøyvernet er difor ein viktig arena for frivillig engasjement og sosial aktivitet for ei veksende gruppe av hovudsakleg eldre menn over heile landet.

Dei frivillige knytte til dei 90 fartøya som er inkluderte i undersøkinga, la i 2009 ned ein arbeidsinnsats som samla utgjorde om lag 78 heile årsverk, tilsvarande ein verdi av 39,85 millionar kroner. Det er difor mogleg at verdien av den samla frivillige innsatsen på alle dei 211 verna fartøya kan ha vore kring 90 millionar kroner i 2009, noko som er omlag det doble av det statlege tilskotet til fartøyvern same år (vedlegg 8).

Diskusjonen av dei kvantitative funna har gjeve svar på forskingsspørsmålet om omfanget, sentrale utviklingstrekk og verdien av den frivillige innsatsen i fartøyvernet. Saman med sentrale funn frå den historiske undersøkinga i delstudie I vert også viktige funn frå den kvantitative undersøkinga i delstudie II nytta som kontekst i tolkinga av det kvalitative materialet i delstudie III.

### 5.3 DELSTUDIE III – Kvalitative perspektiv på fartøyvernet

#### 5.3.1 Innleiing

Fortida, identitet og sosialt liv trer ikkje berre fram for oss språkleg gjennom dei forteljingane vi nyttar til å forstå verda gjennom. Også praksisen vår, gjennom erfaringane vi gjer i samhandling med den materielle verda, er med på å forme oss og vår oppleving av verda (Olsen, 2010). For å oppnå ei forståing av kva dei frivillige sjølv finn er motiverande for ein slik langvarig og omfattande innsats med fartøya, og kva verknader aktivitet kan ha for dei frivillige sjølv, må vi ha ei symmetrisk tilnærming (Olsen, 2010) der også det materielle vert inkludert. I arbeidet med tolkinga av det kvalitative materialet vil eg difor dra inn mi eiga erfaring som frivillig i ei rekkje ulike vernprosjekt av fartøy av ulike typar, material og storleikar.

Fartøyvernet er prega av langvarige restaureringstiltak og stor frivillig innsats. Dugnadsarbeidet er difor den sentrale aktiviteten i fartøyvernorganisasjonane. Gjennom det fysiske møtet mellom dei frivillige og fartøyet oppstår det ein interaksjon mel-

lom dei, slik at både vernarane og fartøyet endrar seg som konsekvens av restaureringsprosessen. Desse endringane kan i følgje Mol (1999; 2002) sjåast som endringar eller nyskapingar av dei praksisane fartøya inngår i, med verknader for forvaltninga av dei materielle fartøya.

Denne undersøkinga av verknader, grunngeving og engasjement for historiske fartøy vil også trekkje vekslar på forskinga innan samfunnsvitskap og folkehelseforskning, og på den internasjonale forskinga kring sosiale determinantar for helse ('social determinants of health'). Dette vil utgjere ein av kontekstane for tolkinga av materialet. Omgrepet helse må i denne samanhengen ikkje oppfatast i patologisk medisinsk tyding, men som eit uttrykk for opplevd livskvalitet.<sup>104</sup> Denne forskinga har produsert ei rekkje undersøkingar av samanhengen mellom frivillig engasjement og opplevinga av helse og velvære (Berkman & Glass, 2000; Viswanath, Steele & Rinnegan, 2006; Piliavin & Siegel, 2007). Dei effektane som er påviste synest å henge saman med erfaringar og opplevingar som deltakinga i frivillige prosjekt kan generere, men desse undersøkingane gjev ikkje svar på kva mekanismar som genererer ein slik samheng (Jenkinson, Dickens, Jones, Thompson-Coon, et al., 2013). Det er slike samhengar mellom aktivitet og oppleving som skal undersøkjast nærare her.

#### Forløpet i fartøyvernprosjekta

Fartøyvernprosjekta har mange fellestrekk når det gjeld dei ulike fasane i arbeidet og dynamikken i desse. For å lette forståinga av kva som går førre seg i slike prosjekt er det nyttig med ei framstilling av korleis eit typisk fartøyvernprosjekt kan utvikle seg. Dette tenkte eksempelet er utforma på bakgrunn av eigne erfaringar frå slike prosjekt, både som frivillig fartøyvernar på dugnad, som styremedlem i NFF og som tilsett i den statlege forvaltninga av fartøyvernet.

Når eit fartøy vert gjenstand for vern har det oftast kome til slutten av sitt «yrkesaktive» liv, og er i ein teknisk tilstand der all praktisk og økonomisk verdi er tapt. Dei aller fleste fartøy vert då borte utan mykje oppstuss. Men nokre fartøy kan i sitt aktive virke ha akkumulert andre verdier enn dei økonomiske, og dermed røre ved strenger knytte til personlege minne og felles historie. Ofte vert verneinitiativa lanserte som følgje av at nokon opplever fartøyet som sentralt både i eige liv og i den lokale historia. Lanseringa av verneinitiativet kan sjåast som opninga av ein diskursiv kamp (Jørgensen & Phillips, 1999 s. 15) om saksinnramminga til fartøyet. Er det eit ubrukeleg vrak eller eit verdfullt kulturminne? Kva som vidare skjer, heng saman med kva ressursar som kan mobiliserast til støtte for kulturminneposisjonen. Der som det syner seg at fleire i lokalmiljøet deler kjensla av fartøyet som verdfullt kan denne posisjonen vinne fram. Etter at saka har vore diskutert i uformelle fora, tek nokon initiativet og kallar saman til eit møte gjennom ein artikkel i lokalavisa, ein plakat på nærbutikken og gjennom sosiale kontaktnett. I dag er også sosiale media på nettet ein viktig kanal for å spreie og debattere slike initiativ. Ofte vil initiativtakarane vente med å ta kontakt med kulturminneforvaltninga til ein kjenner seg sikker på at den lokale oppslutnaden er til stades. Men det kan også hende at ein vender seg til kulturetaten eller liknande tidlegare i prosessen i von om at ei positiv vurdering derifrå vil fungere mobiliserande lokalt.

<sup>104</sup> Sjå kapittel 1.8. Omgrepsavklaring.

Fartøy som har tapt sin økonomiske verdi og står framfor destruksjon kan ofte overtakast for ein symbolsk sum, men det ligg då i saka sin natur at det er mykje å ta tak i reint praktisk. Dei frivillige organiserer seg i ein veteranbåtforeining og overtek fartøyet med litt skrekkblanda fryd. For det manglar ikkje på åtvarande stemmer. Men ofte vil det også vere nokon med ressursar som har lova å stø prosjektet på ulike måtar, som t.d. å låne bort ein kai eller hjelpe til med ulikt utstyr og tenester som hadde vore kostbart å kjøpe.

Når fartøyet endrar status frå yrkesfartøy til kulturminne kan dette forståast som at fartøyet vert overført frå ein yrkesdiskurs prega av økonomiske og arbeidstekniske omsyn til ein del-diskurs innan kulturminnevernet.<sup>105</sup> Denne endringa i diskursiv innramming medfører også ei endring av dei praksisane som fartøyet inngår i (Brattli & Steffensen, 2014). Endringa av praksisar får så konsekvensar for kva som vidare skjer med det materielle fartøyet. Nyare ombyggingar, som var avgjerande for driftsøkonomien, kan no opplevast som skjemmaende strukturar som skjuler og forvanskar opplevinga av fartøyet slik ein minnest det.

No finn dei frivillige fram kjeledressar og verktøy og startar på det praktiske arbeidet. Det juridiske vert ordna og fartøyet lagt ved ein ledig kai der arbeidet med rydding og reingjering startar opp. Etter kvart vert det heile meir presentabelt og ein får sjå korleis det egentleg står til. Ofte syner det seg å vere verre enn ein hadde tenkt seg på førehand. For å stabilisere situasjonen må dei frivillige gjere mellombelse tettingar av lekkasjar i dekk og tak, kanskje også i sjølve skroget, skru laus og ta på land utstyr som elles lett kan bli øydelagt eller stole, og freiste å få eit oversyn over kva som må gjerast for å få fartøyet sett i stand att. Ein byggjer no eit mellombels tak over heile eller delar av fartøyet, slik at arbeidet kan skje tørt og forfallet stoggast. Større fartøy vert i regelen liggjande på sjø under arbeidet, medan dei mindre lett kan løftast på land og, om ein er heldig, setjast i hus. Overraskande mengder med skrot og øydelagde delar vert tekne på land og køyrde bort.

Prosjektet er her i ein kritisk fase. Dei frivillige må no klare å etablere praksisar som tek vare på dei verdiane som formelt kan legitimere fartøyet som kulturminne. Dersom dei arbeider ut frå praksisar som kjem i konflikt med verndiskursen kan dei kome i skade for å redusere verdien av fartøyet som kulturminne. Då kan prosjektet i verste fall bli utestengd frå fartøyverndiskursen der kulturminneforvaltinga vaktar grensene.<sup>106</sup> Dette skuldast at viktig kunnskap om fartøyet lett kan gå tapt dersom ein ikkje har ein plan for dokumentasjon av fartøyet og det ein gjer med det. Når kulturminneforvaltinga seinare etterspør dokumentasjonsgrunnlaget for restaureringa er det mange som angrar på at dei gjekk for fort fram i starten og ikkje sytte for å etablere ein praksis som tok seg av dette. Fotografering og oppmåling kunne sikra dokumentasjon av innreiing og anna før ein reiv slikt ut for å kome til å reparerer skroget. Den mentale omstillinga frå vanleg kostnadseffektivt verftsarbeid til antikvarisk arbeid kan vere krevjande for dei som er vane med det første. Fleire slit difor med å tilpasse praksisen sin til fartøyverndiskursen.

<sup>105</sup> Sjå kapittel 3.3. Teoretiske perspektiv i delstudie I, underkapittel Diskursanalysen.

<sup>106</sup> Sjå kapittel 5.1.5. Fartøyvernet, underkapittel Juridiske rammer for fartøyvernet.

I løpet av dei første månadene vil det ha danna seg ei meir eller mindre formell arbeidsdeling som synleggjer framveksten av spesialiserte praksisar kring fartøyet. Kring større fartøy vil dei frivillige innrette seg på måtar som liknar arbeidsdelinga på eit verft eller båtbyggjeri. Det er oftast nokon som har litt erfaring og eignar seg som arbeidsleiarar for maskin og teknisk, andre for arbeidet med konstruksjonar av stål eller tre, og nokon peikar seg ut som dyktige til å ta seg av prosjektplanar, skriving av søknader og til å leite fram gamle foto og anna historisk informasjon. Dei med erfaring frå liknande arbeid finn denne arbeidsforma naturleg. Det er også få som vil gje seg i kast med ein skipsmaskin utan å ha erfaring frå slike, eller i det minste ha interesse for mekanisk arbeid. Vi kan sjå den tradisjonelle inndelinga av oppgåvene om bord som ulike historiske praksisar knytte til det materielle fartøyet i Mol (2002) og Brattli & Steffensen (2014) sin forstand. Desse praksisane er berarar av handverkskunnskap og erfaring som i stor grad kan innordnast i fartøyverndiskursen, der prosessautentisitet og vern gjennom bruk er sentrale verkemiddel.

På denne måten vert erfaring og praksisar knytte til sjømannsyrka kanaliserte inn i fartøyvernet, der dei er sentrale for å nå fartøyverndiskursen sine mål. Men då kulturminneforvaltinga krev at materialbruk og arbeidsprosessar skal vere så autentiske som råd, må desse praksisane reinsast for element som ikkje passar på eit fartøy underlagt ein antikvarisk diskurs. Dersom det gjeld eit fartøy frå bakkant av manns minne, så vil det langs kysten ofte vere lokale tradisjonsberarar å trekkje vekslar på når ein treng tilgang til kompetanse som i dag er borte frå verft og verkstader. Men dersom det til dømes er tale om eit gamalt treskrog som skal riggast som seglskip, så må kunnskapen om rigging og segling ofte hentast gjennom kontakt med eit fartøyvernsenter, eller med andre fartøyvernprosjekt som har vore gjennom liknande prosessar. På denne måten opprettar dei lokale prosjekta kontaktnett som utveksling erfaring.

Når situasjonen om bord på fartøyet er stabilisert kan sjølve restaureringa ta til. Etter kvart som delar av fartøyet framstår i betre stand, stig optimismen i dugnadsgjengen. Her finst det oppgåver for alle, både fagfolk og amatørar. Rust skal pikkast og hol sveisast, rote treverk fjernast og nytt fellast inn, gamal maling og lakk skal skrapast bort, øydelagt golvbelegg fjernast og teknisk utstyr opnast og reparerast. Er du ikkje tømmermann eller snekkar, så kan du alltid hakke rust, er du ikkje maskinist kan du sikkert male eller spa opp skit frå skutebotnen. Slikt må også gjerast, og resultatet vert lett synlege og påkallar anerkjennande nikk. Etter kvart plukkar dei frivillige opp kunnskap og får meir avanserte oppgåver. Det er nok å gjere om bord og dugnadsgjengen har låg terskel for å inkludere nye folk som legg turen om bord og integrere dei i dei ulike praksisane som er oppretta kring fartøyet.

Det er aldri langt mellom mat- og kaffipausane der praten og ideane sit laust. Kan hende oppstår det ulike syn på korleis noko skal utførast, eller om fartøyet skal restaurerast slik det var før eller etter ei større ombygging. Men fleire har organisasjonserfaring frå før og difor også evna til å finne vegar forbi slike stridsspørsmål utan at samhaldet tek skade. Meiningsbrytingane oppstår gjerne kring spørsmål om antikvarisk utføring kontra moderne og rimelegare metodar, og om eller i kva grad ein skal legge til rette om bord for slike behov som høyrer vår moderne tid til. Denne typen konflikter kan tolkast som ein usemje om saksinnramminga til fartøyet, og

følgjeleg om kva praksisar som er gyldige på feltet. Men ofte går praten også om heilt andre ting. Mi erfaring er at ein helst unngår direkte partipolitiske emne, då ingen ynskjer å skape splid i dugnadsgjengen. Men eitt unntak finst: dei statlege prioriteringane i kulturminnepolitikken får regelmessig gjennomgå.

Innimellom kjem det gjerne nokre forvitne sambygdingar om bord for å sjå. Slegt, vener, og folk med meiningar om korleis ting skal gjerast, stikk gjerne innom for å sjå på arbeidet. Få går i land att utan å ha lova å skaffe eller ordne noko. Ikkje så lite maling og delar finn på denne måten kostnadsfritt vegen om bord frå lokale handelsmenn, trelastfirma og mekaniske verksemder. Særskilt like etter ei omtale av restaureringsprosjektet i lokalpressa er terskelen låg for å be om litt ekstra hjelp. Dugnadsgjengen har delt opplevinga av harde tilbakeslag og store framgangar. Framgangar kjem gjerne i form av økonomiske tilskot som gjer det mogleg å løyse problem som ein må på verft for å ta hand om. Dersom det enno er diskusjon om kva for praksisar som skal ha forrang, vil tilskot frå kulturminneforvaltinga styrke trua på dei praksisane som høyrer til den antikvariske diskursen. På verftet kan framgangen opplevast som rask, og i regelen vil verfta være både tolmodige og imøtekmande med slike ideelle verneprosjekt. Ofte får dei fordelaktige avtalar om dokksetjing og arbeid dersom verftet får gjere arbeidet i periodar med få andre oppdrag.

Eit spøkefullt ordtak i fartøyvernmiljøa seier at det går tre parforhold på eit godt prosjekt. Å balansere familieliv og dugnadsliv er ei utfordring som mange ikkje ser kome før dei merkar at det knakar i samlivet. Arbeidet med fartøya skjer ikkje berre med verktøy. Det krevst planlegging, søknadsskriving, teiknearbeid, dokumentasjon, møter i styrer og utval og med sponsorar og kulturminneforvalting. For dei største fartøya kan administrasjon av prosjekta åleine næme seg ein fulltidsjobb. Mange sit åleine med slikt om kveldane. Det er ei utfordring å finne den rette balansen mellom verneprosjektet og ein langt mindre fartøyinteressert familie. Kanskje dette er ei av årsakene til at mange av dei frivillige er eldre folk i bakkanten av yrkeslivet, som er ferdige med etableringsfasen og ansvar for mindreårige.

Tilhøvet til kulturminneforvaltinga kan variere mykje frå prosjekt til prosjekt. Forvaltinga fordeler tilskot og stiller krav til dei praksisane som dugnadsgjengen opprettar for å organisere og fordele arbeidet. Kulturminneforvaltinga kontrollerer måten arbeidet er utført på og at budsjetta vert haldne. Det er ikkje alltid at ein er samd med forvaltinga om kva som bør gjerast og korleis tiltaka bør utførast, men i regelen finn ein fram til ei løysing som begge partar kan leve med. Langt verre er det å ikkje oppnå tilskot, for fartøyvern er kostbart. Fleire år utan tilskot kan tære hardt på både økonomi og motivasjon, særleg når ein ser at andre liknande prosjekt får store tildelingar. Den praksisen som vert utøvd på forvaltinga sine kontor kan hjå fartøyvernprosjekta bli opplevd som både komplisert og uføreseieleg.

Etter ein del år og ei lang rekkje vonbrot og gleder, er fartøyet endeleg sjødyktig og ligg der med flagga oppe. Nye frivillige har kome til undervegs og nokre ganske få har slutta. Frå å vere ein gjeng hovudsakleg urøynde frivillige som hakka rust og rote, er dei no fartøyvernarar med røynsle frå prosjektarbeid, maskinarbeid og driving av dekk på gamlemåten. Men når målet om operativt fartøy er nådd skjer det eit skifte i karakteren til dugnadsarbeidet. Å restaurere eit fartøy er noko anna

enn å segle det, sjølv om det er dette alle har sett fram til og snakka om rundt kaffibordet om bord. Etter fleire år som ein slags verftsarbeidarar må dei no bli sjøfolk. Ta trossa, heise seglet eller fyre opp maskina, gje tre støyt i fløyta og leggje frå land. Drifta av eit fartøy krev også at nye praksisar må utviklast og lærast, men som tidlegare er det alltid nokon som kan lære frå seg det ein treng vite. Læringsprosessane gjentek seg. Kursen må setjast, rorvakta haldast, maskineriet oljast, dekket spylast, trosser kastast, messing pussast og teaken lakkast. Alltid er det noko som må gjerast og ettersjåast slik at alt fungerer som det skal og forfallet vert halde i sjakk. Arbeidet tek aldri slutt.

Kan hende vert det også eit lite skifte i dugnadsgjengen no. Dei som erfarer at dei eigentleg var meir interesserte i å setje fartøyet i stand enn å segle det har kanskje trekt seg litt attende eller funne seg eit anna verneprosjekt å samlast om dersom det er slike i nærleiken. Då kan andre prosjekt nytte godt av erfaringa som er vunnen. Sjøfolk med naudsynte sertifikat, men som kanskje ikkje var så lystne på å skifte sundrusta kjølboltar, brukar no heimlovstida si på å vere frivillig kaptein eller maskinist. Både under og etter restaureringa vert verneprosjektet følgt av lokalpressa, som framstiller dugnadsgjengen som lokale heltar og ekspertar på sine felt. Fartøyet er berga for framtida gjennom oppretting av særskilde praksisar, samstundes er det ein katalysator som skapar nye og friskar opp gamle sosiale og historiske band i lokalsamfunnet.

#### Grunngjevingar for engasjementet

Den kvantitative delen av undersøkinga syner at interessa for å ta vare på historiske fartøy har auka jamt sidan starten på 1960-talet, og at denne interessa vert delt av frivillige over heile landet, vassvegane i innlandet inkludert.<sup>107</sup> Det kjem vidare fram at det bak mange av fartøya ligg årevis med seigt arbeid før dei kan takast i bruk. Fleire prosjekt har registrert over 100.000 dugnadstimar og har samla inn mange millionar i form av tilskot, tenester og varer. Kva har dei frivillige så att for denne formidable innsatsen? Det er naturleg å spørje kva som kan motivere eit stadig aukande tal frivillige, hovudsakleg eldre menn, til å nytte store delar av fritida og år av sine liv til å setje i stand gamle fartøy som ikkje lenger har noka framtid i den næringa dei vart bygde for å tene.

Gjennom ei induktiv tilnærming til svara på dei kvalitative spørsmåla til nøkkelinformantane syntet seg et generelt mønster. Det kom fram eit mønster som dei mange utsegnene kunne relaterast til, og som kan seie noko om kva som motiverer til innsatsen. På denne måten vart det mogleg å skilje ut nokre sentrale mønstre.

Grunngjevingane som gjekk att i intervjumaterialet kan delast i to hovudgrupper som skildrar kva dei opplevde som engasjerande og som motiverande for innsatsen:

- Faktorar som har med minne, identitet og det fortidige å gjere.
- Faktorar som har med opplevingar under det frivillige arbeidet å gjere.

<sup>107</sup> Sjå kapittel 5.2.3. Presentasjon av dei kvantitative resultatata.

Desse kan delast vidare inn i undergrupper eller variantar. Faktorane som har med minne og det fortidige å gjere, kan vere relaterte til personlege minne eller til historia til ein identitetsgjevande fellesskap. Slike fellesskap kan spenne frå familien til yrkesfellesskapen, frå bygd til landsdel, og til land. Denne typen identitetsgjevande fellesskap kan difor finnast på heile skalaen frå dei erfaringsnære til dei meir erfaringsfjerne.

Faktorane som har med opplevingar under det frivillige arbeidet å gjere kan delast i den sosiale opplevinga knytt til å høyre til ein fellesskap, og den individuelle opplevinga av personleg å kunne utgjere ein skilnad gjennom innsatsen og å opparbeide seg erfaring med ulike arbeidsprosessar.

Dette gjev følgjande analytiske hovud- og undergrupper:

– Faktorar som har med personlege minne, identitet og det fortidige å gjere.

- Erfaringsnære
- Erfaringsfjerne

– Faktorar som har med opplevingar under det frivillige arbeidet å gjere.

- Opplevingar av fellesskap
- Opplevingar av eiga meistring og verdi

Døme på det erfaringsnære vil vere eigne opplevingar og/eller opplevingar formidla frå folk som står ein nær. Døme på det erfaringsfjerne kan vere historisk kunnskap formidla gjennom skule, bøker eller deltaking i organisasjonar. Til ein viss grad svarar dette til skiljet mellom det opplevde og det tillærte.

Sentralt i faktorar som har med minne og det fortidige å gjere, står dei personlege minna og erfaringar knytte til fartøyet, eller den historia det var ein del av i vid forstand. Sentralt i faktorar som har med opplevingar under det frivillige arbeidet å gjere, står samværet og verknaden av den frivillige aktiviteten i seg sjølv. Desse siste vert skildra som attraktive opplevingar og ei viktig årsak til å halde engasjementet oppe. Det ser difor ut til at engasjementet og grunngevingane kan hentast frå både erfaringar frå fortida og frå dei samtidige opplevingane under arbeidet.

I det vidare vil dei to hovudgruppene av grunngevingar bli diskuterte for seg. Grunngevingar som relaterer til minne, identitet og det fortidige vil bli diskuterte med utgangspunkt i Margaret Somers sine identitetsformasjonar (Somers, 1994). Grunngevingar som har med opplevingane under det frivillige arbeidet, vert diskutert med utgangspunkt i Charles H. Kieffer sine undersøkingar av empowerment-prosessen (Kieffer, 1984). Kieffer sine undersøkingar ligg til grunn for utviklinga av empowerment innan offentleg helse, og er framleis mellom dei mest siterte på dette feltet.

## Forteljingar og identitet

Margaret Somers meiner at det sosiale livet trer fram for oss som fortalt («storied») i form av forteljingar som gjev mening på ulike nivå (Somers, 1994 s. 614). Vi definerer kven vi er gjennom dei mange små forteljingane som utgjer den personlege og opplevde historia. Desse gjev mening til liva våre og danner utgangspunkt for korleis vi handlar i verda. Somers ser samanhengen mellom mening/forteljing og oppleving/erfaring som prosessuell, der handlingane gjev opphav til nye forteljingar som vert utgangspunkt for nye handlingar og så bortetter. Somers (1994) skil mellom følgjande nivå av meningsgjevande forteljingar:

**1. Ontologiske forteljingar** («ontological narratives»). Dette er forteljingar på personnivå som definerer kven vi er og som gjev mening til liva våre.

**2. Offentlege forteljingar** («public narratives»). Dette er forteljingar knytte til kulturelle og institusjonerte formasjonar og som vert delte av fleire. T.d. identitet på gruppenivå og lokal- og nasjonal identitet.

**3. Metaforteljingar** («metanarrativity»). Dette er dei meir overgripande ideane («master narratives») som utgjer ei form for idemessige rammer kring liva våre, som t.d. ideen om modernisering gjennom framsteg og opplysning, motsetnadspar som kapitalisme mot kommunisme og liknande.

**4. Konseptuelle forteljingar** («conceptual narrativity»). Dette er konsept og forklaringar som vitskapen konstruerer. Døme på slike er omgrep som «samfunn», «aktør» og «kultur», som er abstraherte frå si historiske og relasjonelle situering.

I diskusjonen av dei frivillige sine grunngevingar er det primært dei ontologiske og offentlege forteljingane som vert diskuterte. Dette er forteljingar som gjer verda forståeleg og danner utgangspunkt for handling. Ontologiske forteljingar er kopla til det opplevde og er difor personlege. Men då mening i den poststrukturalistiske tenkjemåten må vere intersubjektiv, må personlege forteljingar vere personlege tolkingar og samanstillingar av meir ålmenne element eller tradisjonar. Ontologiske forteljingar kan difor berre ytre seg i form av omskrivingar og tilpassingar av intersubjektive element. Slike personlege forteljingar kan hente mening frå offentlege forteljingar («public narratives»), noko som gjer dei prosessuelle og relasjonelle (Somers, 1994 s. 621).

Offentlege forteljingar er forteljingar knytte til kulturelle og institusjonelle storleikar, intersubjektive nettverk og institusjonar av alle storleikar, frå familie og det lokale til nasjonen og det internasjonale (Somers, 1994 s. 619). Slike fortalte fellesskap nyttar seg av etablerte omgrep, der det oftast er tilstrekkeleg å nytte sjølve omgrepet for å aktualisere innhaldet. Normalt treng ein difor ikkje å forklare eller forsvare omgrepsbruken når ein snakkar med andre som deler desse forståingsrammene. Med utgangspunkt i Somers vert det mogleg å sjå dei delte forståingsrammene i ein kultur som bygde opp av slike nettverk av forteljingar.

Gjennom identitetsberande forteljingar etablerer vi band til, eller markerer fråstand frå, andre individ og grupper. Vi vert fødte inn i familie- og slektsgrupper og kan arve andre grupper så som naboar og lokalsamfunn. Andre finn vi sjølv fram til, som til dømes ei dugnadsgruppe i fartøyvernet. Gruppene vi definerer oss ut frå, framstår som fellesskap tufta på verdiar og relasjonar. Denne tilnærminga medfører at menneska ikkje berre opplever den sosiale verda i snever forstand som fortalt (Somers, 1994 s. 614), men at dette også omfattar måten menneska opplever sin plass i verda på og tilhøvet til andre menneske generelt.

I ei undersøking av norsk identitet skil Eriksen og Neumann mellom kulturell meining og sosial identitet. Dei hevdar at medan kulturen gjennom påverknad utanfrå kan endre seg relativt raskt, så kan den sosiale identiteten i form av gruppedanning og grenser likevel vere svært stabil (Eriksen & Neumann, 2011 s. 5). Dette kan forklare kvifor ei framstilling av norsk identitet produsert på 1800-talet kan ha så stor kraft. Då denne framstillinga nær hundre år seinare vart utfordra av ei folkerørsle, var ikkje målet å oppdatere norsk identitet etter dei gjennomgripande endringane i kultur og samfunn i mellomtida, men å endre vektleggingane i den etablerte norske identitetskonstruksjonen ved å gje dei fortidige maritime elementa ein større plass. Gruppen og grensene mot andre grupper vert kommunisert i form av forteljingane om kven vi er som gruppe, og dermed også korleis dei andre utanfor vår gruppe er. I slike offentlege forteljingar er førestillinga om kontinuitet som regel eit sentralt element, noko som kan vere med på å forklare kvifor dei ikkje endrar seg i same takt som det daglege valet av matvarer, klede og fritidssyslar (Eriksen & Neumann, 2011).

### 5.3.2 Minne og fortid: Personlege forteljingar

Dei mange små forteljingane som gjer fartøya til del av den personlege og opplevde historia, er historier som gjev meining til liva våre og som våre handlingar må forståast ut i frå (Somers, 1994 s. 618). I informantane sine personlege forteljingar kan vi kjenne att tilvisingar til meir ålmenne forteljingar eller symbolske omgrep, som til dømes 'sjømannen', 'dampskipet', 'HSD' og 'Fylkesbaatane'. Ikkje alle forteljingane som desse omgrepa refererer til er ålment tilgjengelege, og bruken av dei kan takast som eit uttrykk for at informantane reknar med at intervjuaren har tilgang til desse referansane. I denne samanhengen er det tilstrekkeleg å peike på at 'sjømannen' representerer ein stereotyp som vert tillagd visse typar bakgrunn, erfaringar og handlingsrepertoar. 'Dampskip' er ein gjenstandskategori som hjå einskilde representerer ei særskild erfaring og kroppsleggjort fortrulegheit frå bruk av eller arbeid på slike fartøy (Brattli & Steffensen, 2014). Dampskipa appellerer til heile registeret av sanseintrykk, og har for mange i dag blitt til eit mystisk og nær levande objekt på line med damplokomotiva og andre utdøyde teknologiske artar frå det framtidsoptimistiske 1800-talet. 'Fylkesbaatane' og 'HSD' refererer til dampskipsselskap som gjennom å ha vore sentrale for kvardagslivet i sine distrikt frå 1858 og frå 1880, no har blitt til ein kombinasjon av mytiske fellesskap og regionale identitetsmarkørar.

Informantane vektlegg sitt personlege tilhøve til fartøyet eller til det fartøyet representerer for dei. Diskusjonen av det kvalitative materialet vil difor starte med

å undersøkje bakgrunnen for at desse fartøya kan framstå som meiningsfulle og kva for personlege og delte minne dei inkarnerer. Informantane omtalar fartøya i termar som skapar assosiasjonar til besjeling<sup>108</sup>. Dei frivillige omtalar fartøya som om dei var gamle kjenningar. Dei skildrar båtane sin særeigne utsjånad, eigenskapar, særskilde hendingar eller andre sanslege opplevingar med fartøya. Ei tradisjonell tilnærming med vekt på intersubjektive meiningsstrukturar vil ikkje fange opp dei erfaringane som vert til i møte mellom menneske og gjenstandar i den materielle verda og den meininga som vert skapt gjennom slike møte. For å forstå korleis desse fartøya var med på å skape dei personlege og kollektive minna må det takast særskild omsyn til det materielle si rolle i produksjonen av dei erfaringane som dei frivillige refererer til (Olsen, 2010; Mol, 2002). Desse vert til i møtet mellom det materielle og det menneskelege gjennom arbeidet med fartøya.

Som Somers peikar på, hentar dei opplevde og personlege forteljingane meining frå det intersubjektive og kan difor berre eksistere i form av omskrivingar og tilpassingar av intersubjektive element frå offentlege forteljingar (Somers, 1994 s. 621). Det er difor ikkje mogleg å diskutere dei personlege forteljingane i fartøyvernet lausrivne frå t.d. forteljingane om bondekulturen og kystkulturen, om regional identitet eller om sjømannsyirket. Diskusjonen av dei personlege relasjonane til fartøya og det maritime vil difor referere til slike meir ålmenne forteljingar.

Gjennom sin materialitet representerer dei verna skipa ei kopling mellom minne og objekt. Dette gjer minna handgripelege og dermed til noko ein kan ta vare på (Småland, 1995). Sjølv om fleire av informantane hadde parallelle eller liknande tilnærmingar, er kvar einskild forteljing likevel unik gjennom å ha vore opplevd. Som noko eigenopplevd vert slike ålmenne erfaringar til personlege forteljingar og dermed til ein del av eigen identitet (Goth & Småland, 2013). Fartøya vert både opplevde som ei forteljing – som del av den fortidige historia – og samstundes som eit samtidig og handgripeleg objekt som vert kroppsleggjort gjennom praksis i møte mellom dei frivillige og fartøya. I ein viss forstand vert fartøya difor ståande utanfor tida, som ei materialisert forteljing som dannar ei bru mellom det fortidige og det notidige, mellom forteljingane og det som fysisk er til stades. Fartøya sin materialitet gjer det også mogleg å vidareføre nokre av dei praksisane og opplevingane som er knytte til det.

### Lokalsamfunnet, skipet og selskapet

Fleire frivillige gjev uttrykk for at dei har ein særskild, oftast svært personleg, relasjon til det aktuelle fartøyet, til det lokale reiarlaget fartøyet høyrde til eller til det lokalmiljøet fartøyet var ein del av. Dei fleste informantane har minne knytt til det verna fartøyet eller til det maritime. Dette gjev dei uttrykk for gjennom små personlege forteljingar som knyt band mellom det personlege og det intersubjektive gjennom dei delte erfaringane i fellesskapen:

Eg e oppvokst med båt, altså med rutebåtar, då, sant. Då eg var guttunge så gikk vi på kaien hver eneste gang båten kom, og tok tauet og ... Så da va jo – altså vi va alltid på kaien når rutebåten kom. Så eg har jo voldsomt stor tilknytning til desse båtane (Informant nr. 1, s.2, mann 53 år).

<sup>108</sup> Å tillegge daude ting menneskelege eigenskapar eller medvit.

Informanten minnes at «vi va alltid på kaien når rutebåten kom». Slike minne om rutebåten sin plass i det daglege livet langs kysten og i fjordane i tida frå kring 1860 og fram til om lag 1980 ser ut til å spele ei viktig rolle for dei frivillige, og for dei lokale fellesskapa som dei i første rekkje hentar legitimitet til vernepraksisen frå.

Men kven var dette kollektivet «vi» som i følge dei fleste informantane trufast møtte opp kvar gong rutebåten kom? Eit rikholdig materiale av tekst og bilete frå slike hendingar i løpet av dei siste omlag 150 åra gjer det mogleg å sjå etter. Gjennom eit gulna amatørfoto (Figur 33) får vi del i eit spontant og personleg blikk på dette «vi» som står samla på kaien. Supplert med kontekstuelle opplysningar om reiarlaget og bygda, kan dette fotografiet nyttast som utgangspunkt for ei tett skildring som kan gje oss eit glimt inn i den dåtidige situasjonen, og hjelpe fram ei forståing av kven dette «vi» er som står og ventar på kaien.

Fotografiet er teke noko lenger attende i tid enn i informant 1 sin ungdom, men om lag midt i den historiske perioden der dampskipskaiene var den sentrale møtestaden. Dei supplerande kjeldene til skildringa av hendinga på biletet er jubileumsboka til det lokale reiarlaget (Hagesæther, 1971) og historier om det aktuelle skipet og kapteinen som eg har høyrte frå familie og kjende i oppveksten. Eg har også nytta egne minne om liknande rutebåtanløp på 1960-talet, kjennskap til geografi og folk i dette distriktet og forteljingar om skipet og mannskapet som framleis vert fortalt under dugnader i fartøyvernet.

Med utgangspunkt i eit gammalt amatørfoto (Figur 33), mine egne inntrykk og minner, samt tilgjengelege kjelder relatert til det vi ser, vil eg formulere ein tenkt versjon av eit slikt kollektivt minne i form av ei tett skildring av rutebåten som kjem til Eidslandet i indre Nordhordland ein dag i mellomkrigstida.

*Fotografiet (Figur 33) er teke frå dampskipet «Oster», som ein dag tidleg om våren i siste del av mellomkrigstida er i ferd med å leggje til ved dampskipskaiene på Eidslandet. Fotografen som låner oss dette blikket må vere herifrå, eller har ærend hjå kjende som bur her, då dette er endestoppet for Sørfjord-ruta til Indre Nordhordland Dampbåtlag. Eidslandet er ikkje eit turistmål, og hit kjem dampen berre tre dagar i veka etter ein åtte timar lang tur frå Bergen. Det er ikkje køyreveg hit, og dei som går i land her kjem seg ikkje herifrå med andre offentlege transportmiddel. Her vert dampen liggjande til han neste morgon legg ut på den åtte timar lange ferda attende til Bergen.*

*Amatørbiletet fangar stemninga i forkant av møtet mellom bygda og dampskipet. På kaien ser det ut til at storparten av mennene på Eidslandet er samla. Dei har følgd dampen frå han runda neset ytst i den smale Eidsfjorden. Dei har sett den kvite dampen kome ut frå fløyta, og nokre sekundar etter høyrte dei den kjende lyden runge mellom fjellsidene. Det er det konkrete skipet som står i sentrum for alle si merksemd, og det er dette skipet si kome som genererer og styrer alt som no skjer, både om bord og i land.*

*Det er to klyngjer av folk på kaien, noko som kan vere tilfeldig eller eit uttrykk for to lokale grupper. Kan hende er det dei nede frå Eidslandet og nokon lenger oppifrå dalen. At dei samlast i to grupper kan vere eit uttrykk for at dei som omgåast mykje i det daglege også spontant søker saman no. I kvar gruppe står dei tett saman, om lag i kontakt med kvarandre, og praten ser ut til å ha stilna av då all merksemd no synest retta mot dampen.*



**Figur 33.** Vi, her, på denne staden. Dampen kjem til Eidslandet kring 1930. Ukjend fotograf, via Astri Falkanger.

*Lyden og den svake vibreringa frå dampmaskinen sin lågmælte puls kan kjennast av alle om bord, men når enno ikkje inn til dei som står på land. Dei høyrer berre vatnet sildre langs skutesida og svake klemt frå maskintelegrafene når kaptein Tobias Hordvik gjev maskinisten ordre om akterover. Propellen grev sjøen kvit under akterskipet og om bord kan dei høyre at vibrasjonen får kaffikoppar og anna laust til å klirre i salongane. I maskinrommet har fyrbotaren no slutta å spa kol og kvilar ryggen medan han stør seg på kolskuffa. «Piken» samlar inn tomme kaffikoppar og matfat frå salongane for å vaske opp. No stilnar farten av inntil dampen voggar tungt i*

sine egne bylgjer og sakte sig inn mot kaien medan ein matros på framdekket finn fram trossa. I postlugaren er alle brev og sendingar for lengst stempla, sorterte og putta i postsekken klar for levering. I lasterommet har matrosane funne fram mjølkespann og varer i sekkar, kassar og tønner som skal på land og gjort hivet klart med vante rørsler. Snart skal den eine stille seg ved winchen klar til å heise lasta på land. Reisande som skal i land har funne fram bagasjen og kome ut på fordekket der dei står stille og konsentrerte som ei spegling av gruppa som ventar inne på land. Framme ved halegattet gjer ein matros trossa klar og stiller seg ved rekkja. På land veit alle kven som skal ta imot, men vedkomande må ikkje syne seg for ivrig og skilje seg ut for tidleg.

Det gjeld å følgje med på matrosen sine rørsler og vere klar når han gjer mine til å kaste. Alle kjenner dette skodespelet, og fliren kan lure i munnvikane dersom han som tek i mot vert for ivrig og fomlar slik at trossa går på sjøen. Ro og kontroll er idealet for all framferd. Dette er bønder og handverkarar som kjenner verdien av innøvd og sikre handlag.

Dei som står på kaien ser helgekledde ut, med svarte vadmålsdressar, vest og kvit skjorte, dei vaksne gjerne med klokkekjede festa i vesten. Dei som enno ikkje er konfirmerte har kortbukser. Sett frå dampen kan dei som ventar på kaien berre skiljast frå kvarandre gjennom ulike mønster og fargar på sixpencane. Hendene er djupt i lomma eller bak ryggen. Nokre er karslege og har sett eine foten på stokken som dannar kanten på kaien. Dersom nokon tygg skråtobakk eller nyttar snus, kan dei innimellom sende sine brune spyttklyser utover sjøen i ein uoffisiell konkurranse. Dei vaksne si tause forventning har farga av på unggutane, som no også vender all si merksemd mot dampskipet som sakte sig mot kaien, medan amatørfotoграфен på båtdekket trykkjer på utløysaren og frys skuggane av dette sekundet fast på celluloiden i kameraet sitt.

«Oster» og kaptein Hordvik med kvalrossbarten, slik vi seinare finn han avbilda i dampbåtlaget si jubileumbok<sup>109</sup>, er ein institusjon i fjorden. Kaptein Hordvik står stødig på brua som eit bilete på trygg og udiskutabel autoritet. Alle på land og om bord veit nøyaktig kva som skal hende. Alle handgrep og rutinar og alt som skal seiast er innøvd og finslipt over år. Autoriteten vert utøvd lågmælt, med få og nøye utvalde ord og utan store fakter, slik det høver seg her i fjorden. Alle veit at det ikkje vert noko å utsetje på manøvreringa. Slikt kan elles lett bli gjenstand for lågmælt evaluering når ein mindre roynd vikar får prøve seg. «Oster» må no vere kring 25 år gamal. Kaptein Hordvik har vore i dampbåtlaget si teneste frå 1886 og overtok som kaptein på «Oster» då skipet var nytt i 1908. Dei yngre vil meine at «Hordvikjen» og «Oster» alltid har vore her og dei som er eldre kjem ikkje til å oppleve at dette skipet vert trekt ut av ruta og seld.

Nokre få av dei som står på kaien har kanskje kjøpt eller arva eit aksjebrev i dampbåtlaget og kan difor koste på seg ei diskret eigarmine. Men slikt skal meir antydast enn demonstrerast, og det er likevel tilstrekkeleg at alle veit kven som reiser gratis til den årlege generalforsamlinga i Bergen. Uansett formell eigarskap vert båten opplevd som noko felles, og utan å stusse vil alle finne fram til «sin» plass om bord når dei har eit naudsynt ærend lenger ute i fjorden eller heilt til «byd n».

Det tilsynelatande totale fråværet av kvinner på kaien er uvanleg og kan tyde på at desse i dag er opptekne med sitt, til dømes å førebu eit måltid. Kan hende er dette ein preikesundag, ein konfirmasjonssundag eller eit anna særskilt høve. Men kva det no er som går føre seg i bygda denne dagen, så har likevel det å gå til dampen høgare prioritet hjå bygda si mannlege befolkning. Både unge og gamle har opplevd dette eit utal gonger før, og ingen ventar at noko nytt skal skje no. Likevel er dette eit møte dei ikkje kan gå glipp av. Difor står dei her, tett saman i taus forventning, og utgjer eit «vi» som har kome for å ta imot dampen, også denne dagen.

<sup>109</sup> Hagesæther, 1971 s. 92

Fartøya sin materialitet er tett integrert i handlingane til mannskapet, dei reisande og til dei mange som er avhengige av dette sambandet mellom by og bygd. Alle må øve inn og utføre sine oppgåver og roller for at denne heilskapen skal fungere. Dei opplever det same materielle fartøyet, men har sine roller knytt til ulike sider av det. Med inspirasjon frå Mol (2002) kan vi sjå skipet som eit multippelt fenomen. Brattli & Steffensen (2014 s. 99) syner korleis det multiple ved fenomenene trer fram gjennom dei praksisane som vert utvikla kring det. Kring fartøyet i skildringa over kan vi sjå dei ulike yrka om bord, dei reisande og dei som ventar på land som ulike praksisar knytte til det same skipet. I tillegg kjem praksisane som her ikkje er nemnde, og som er knytte til administrasjonen av dampbåtlaget og kaiekspedisjonen i byen, til hamnevesenet, verkstader som byggjer og reparerer fartøya, og Skipskontrollen som kontrollerer at alle reglar og forskrifter om bygging og drift vert haldne. Alt dette er døme på ulike praksisar som «produserer» ulike sider av lokalruteskipet (Brattli & Steffensen, 2014).

Fartøya har også verknader på materialiteten til infrastrukturen. Medan den tradisjonelle sjøfarten med bruksbåtar i langt mindre grad var avhengig av fysisk tilrettelegging i form av kaianlegg, hadde dampskipstrafikken eit behov for dette. Kaiar vart bygde og vart samlingsstaden som synleggjorde den lokale fellesskapen, litt på same vis som ved andre høve der bygda samlast, til dømes på preikesundagar, misjonsbasarar og 17. mai-feiring. Men i motsetnad til desse var kaien med rutebåten sitt anløp verdinøytralt, dagleg og fokusert kring skipet som konkret gjenstand. Dette var ikkje ei høgtid, men ein puls som var med på å strukturere dagen, og der kaikanten var bygda sitt grensesnitt mot verda utanfor. All utveksling av folk og fe, levande og daude, varer, post og nyhende må passere over denne kanten. Kaien var ein av dei få offentlege møteplassane i bygda, og der det ikkje var kyrkje eller landhandel i nærleiken, var han gjerne den einaste.

Hendinga har også gjeve opphav til ein eigen bildegenre. Bileta av lokalbåten ved kaien kan følgjast meir enn 150 år attover i tid, frå olje på lerret og over til fotografi (Figur 34 s. 240 til Figur 37 s. 242). Folkelivet på dampskipskaiene er skildra gjennom dikt og prosa i både samtidige og retrospektive framstillingar. I desse kjeldene får ein både sjå og høyre om dette «vi» som var på kaien for å møte nokon, hente eller sende varer, høyre nytt, hente post og aviser, eller som berre var møtt fram for å sjå og høyre denne lokale nyhendekanalane med kunnskap om kven som kom og gjekk og kven som fekk tilsend ditt og datt, sjå om lensmannen hadde ærend i bygda eller om ein uteseglar var komen heim på landlov. På samtidige bilete (Figur 34 til Figur 37) ser det ut som om halve bygda har møtt fram. Med andre ord er det tale om eit rimeleg representativt utval frå det lokale mikrokosmos.

Amatørbiletet (Figur 33, s. 237) er utypisk ved sitt fotopunkt om bord, der den sentrale hendinga berre er tilstades som ei uforløyst forventning. Langt vanlegare er bileta av det som skjer når dampen er komen. Bileta som er gjevne att som Figur 34 (s. 240), Figur 35 (s.241), Figur 36 (s. 242) og Figur 37 (s. 242) er frå kring 1890, 1930, 1969 og 1980 og syner korleis den same hendinga gjentek seg med ulike båtar ved ulike kaiar til ulike tider. Figur 38 (s.243) syner den same scena i 2005, etter at lokale frivillige gjennom tusenvis av dugnadstimar har gjenskapt både dampen, bussane og





Figur 34. D/S «Søndhordland» ved kai i Leirvik, måla av Johannes Grimelund i 1891. Foto: Odd-Geir Sæther, Norsk Maritimt Museum

sjølve kaien. Hendinga er her iscenesett og sjølvmedviten nostalgi. Det som før var kvardag er no løfta ut av det kvadagslege og blitt høgtid.

Motivet og forteljinga på alle bileta er nær identiske og vitnar om at «fotopunktet» for genren vart etablert alt i siste halvdel av 1800-talet. Hendinga vert skildra frå land, der vi ser kaien og dampskipet litt på skrå framifrå. Blikket er utanfrå, og den som skildrar hendinga deltek ikkje sjølv direkte i ho. Bileta er miljøskildringar der alle vesentlege element er med; kaien med sjøhus, skipet og det folkelivet som utspelar seg på denne lokale scena. Den travle aktiviteten i desse framstillingane står i kontrast til andre samtidige rurale biletgenrar, der motiv som andar av landleg idyll og uforanderleg ro ser ut til å dominere, og dramatikkk er noko naturen skapar.



Figur 35. D/S "Oster" kjem til Eikangervåg på 1920-talet. Ukjend fotograf, foto via Siri Block (Odéen, 2006 s. 44).

Etableringa av slike biletgenrar kan sjåast som uttrykk for at det er høg grad av semje om innhaldet i den avbilda hendinga – om kva som her går føre seg. Dampen er komen og det rolege rurale livet vert avbrote av kommunikasjonen med verda utanfor komprimert til ein hektisk halvtime. Fotografia syner ei mønstring av bygda sine innbyggjarar som gjentok seg på mykje same vis dag ut og dag inn, kvardag som helg, gjennom generasjonar. Slike møte må setje merke etter seg hjå dei som deltok i dei, og vere sentrale i synleggjeringa av det «vi» som høyrer til her, på denne staden.



Figur 36. Gamle «Erfjord» frå 1904 ved kai i Helgøy kring 1969. Foto: Finn Lovaas (Laugaland, 2005 s. 33).



Figur 37. «Eitrheim» ved kai i Ortnevik kring 1980. Foto: Helge Sunde (Sunde & Kristoffersen, 1985 s. 20).



Figur 38. Ostereidet i 2005. Gjennom stor lokal dugnadsinnsats er både dampen og rutebilane henta attende frå tida og motet på kaien kan attskapast som nostalgisk oppleving. Foto: Trine Marcussen (Odéen, 2006 s. 77).

Alt har si tid, også slikt som kan framstå som uforanderleg. Lokalbåten sin tidsalder ligg mellom to store materielle ommøbleringar av dei norske bygdesamfunna, som også fekk konsekvensar for mange av kvardagen sine praksisar. Starten på dampskipsepoken fell i tid saman med framveksten av det moderne samfunnet, med liberalisering av vareomsetnad og overgang frå sjølvberging til handelsjordbruk,<sup>110</sup> utflytting frå dei gamle fellestuna,<sup>111</sup> bygging av kommunale vegar og dampskipskaiar,<sup>112</sup> eigne skulehus som avløyste omgangsskulen,<sup>113</sup> og ungdomshus, musikkhus og bedehus,<sup>114</sup> som manifesterte framveksten av sivilsamfunnet. Gjennom val av stoppestader var dampskipsselskapa med på å definere nye tettstader, og

<sup>110</sup> Kolltveit, 1982 s. 37ff.

<sup>111</sup> Utskiftingane var ei jordreform som i Noreg fann stad i siste del av 1800-talet, om lag 100 år etter Sverige og Danmark. Før utskiftingane hadde ein teigblanding, dvs. at bruka hadde jorda si delt opp i mindre teigar spreidde rundt om på garden. Husa til alle bruka på garden var samle i eit landsby-liknande fellestun. Utskiftinga gav eitt samanhengande jordstykke til kvart bruk, og husa vart flytte ut frå fellestuna til det jordstykket dei ulike bruka fekk tildelt (Røyraane, 2018).

<sup>112</sup> Bakka, 1994 s. 12

<sup>113</sup> Mydland, 2015 s. 21.

<sup>114</sup> Mydland, 2015 s. 81.

i mange lokalsamfunn vart dampskipskaiane det sentrale punktet. Sjøvegs transport gjorde det naturleg å plassere tenester som butikk, postkontor, meieri, gjestgjevare og småindustri ved kaiane, då alle desse var avhengige av lokalrutebåten for å få sine sendingar og varer inn og ut av bygda. Yrke som meieribestyrar, postopnar, handelsmann, lærar og industriarbeidar endra den sosiale sammansetnaden av bygdesamfunna.

Lokalbåten si tid tok slutt med overgangen frå sjøvegs- til landvegs transport på 1960- og 70-talet (Kolltveit, 1982). Parallellt med dette starta det som kan karakteriserast som ei ny gjennomgripande materiell ommøblering bygdesamfunna. To artiklar om materiell kultur av Löfgren (1997) og Bjerck (2014) løftar fram nokre moment som kan gje ei forståing av korleis dette vart opplevd. Tinga i den materielle omgjevanden vår er arrangert i visse mønster som trer fram for oss gjennom dei handlingane og hendingane dei inngår i. Når handlingane opphøyrer eller endrast, får dette også konsekvensar for den materialiteten som inngår i desse handlingane (Bjerck, 2014 s. 110). Dampskipskaiane med sine hus vart ståande att som kulissar etter eit skodespel som er teke av speleplanen, og tomrommet etter rutebåten gjorde han på eit vis ekstra synleg. Rutebåt-nostalgien vaks merkbar utetter 1970-talet i takt med nedlegginga av dei siste båtrotene. Overgangen frå sjø- til landtransport medførte ei lausriving og ommøblering av funksjonar, som så vart inpassa i ein ny bruksstruktur sentret kring bilbruk. Dei fleste stader fekk dette store materielle konsekvensar. Den typiske utviklinga, som eg vart vitne til i min barndom og ungdom, var at butikk og post vart nedlagde, eller flytta til nye moderne bygg omgjevne av asfalterte parkeringsplassar oppe i vegkrysset mellom den nye riksvegen langs fjorden og bygdevegen ned til dampskipskaien. I vegkrysset kom det gjerne også ein bensinstasjon, og her fekk bussruta sitt stopp. Lokale meieri vart nedlagde og småindustrien fann rimelege tomter spreidd utover langs riksvegen, der det var lett tilkomst for godsrutebil og lastebilar. Nede ved dampskipskaien vart det stille, og dei materielle strukturane der gjekk inn i eit langsamt, men ubønhøyrleg forfall, for etter kvart å bli rivne eller bygde om til private feriebustader. Også oppleving, kunnskap og materialitet knytt til sjølve reisa endra seg. Kjem ein sjøvegen, vert landskapet og dei materielle rammene kring dagleglivet opplevd annleis, og sjølve reisa skjer på andre vilkår og har ein heilt annan materialitet enn dersom ein kjem med buss til bygda.<sup>115</sup> Fjorden som før batt saman, vart no eit skilje. Båtrotene sitt samband over fjordane vart erstatta av ei bussrute som må halde seg til ei av sidene. Dette fekk også konsekvensar for måten samfunna vart administrerte og organiserte på, noko som ytterlegare bidrog til den materielle ommøbleringa av samfunna. Endringane av kommunestrukturen førte til at grensene no gjekk midt i fjorden i staden for å omfatte bygdene på begge sider. Og som ein konsekvens av vegutbygging og nye kommunegrenser endra også skulestrukturen seg. Store nye sentralskular i kommunesentra erstatta dei mindre bygdeskulene (Mydland, 2015 s. 21), og skulevegen vart no ei bussreise. Nye generasjonar kjenner ikkje lenger sjøvegen, omgåast ikkje dei på andre sida av fjorden, er framande for dei eldre sine referansar og deler ikkje deira erfaringar og minne frå tilhøva før denne materielle ommøbleringa.

<sup>115</sup> Sjå t.d. den tette skildringa av rutebåten som kjem til Eidslandet s. 236–238.

Desse endringane fann stad i løpet av relativt kort tid og vart opplevde som brot med ein materialitet og praksisar som hadde definert kvardagslivet sidan 1800-talet. Sjølv om endringane hovudsakeleg vart opplevde som framsteg, så gav dei likevel ei kjensle av at noko gjekk tapt og av å vere litt framand i samtida (Bermann, 1987). I tid fell nedlegginga av dei siste lokalrutene saman med framveksten av kystkulturen som ny identitetskonstruksjon, der lokalrutebåten tidleg vart absorbert som eit sentralt symbol på den tapte fellesskapen i fortidslandet. Alt i 1963 gav trubaduren Ivar Medaas ut ei singelplate der B-sida hadde ein song om ein gamal lokalrutebåt han minnast frå oppveksten, og som no skulle ut av ruta.<sup>116</sup> Med denne songen synleggjorde han, til si eiga store overrasking, eit landsdekkjande kollektivt minne om slike båtar og deira sentrale plass i det daglege livet i bygdene. Erfaringar han trudde var personlege og lokale synte seg å vere delte i store delar av landet (Tveit, 1969 s. 63–65). Når desse erfaringane vart gjort tilgjengelege i poetisk form danna dei grunnlaget for oppleving av eit nasjonalt fellesskap med andre som delte slike erfaringar. Omgrepet «gamle dampen», som er henta frå refrenget i diktet, vart eit nasjonal referanseomgrep for dei gamle rutebåtane.

Ved å ta vare på ein av dei gamle lokalrutebåtane vert også minna om den gamle heilskapen materielt handgripeleg, og difor også meir tilgjengelege. Erfaringane knytt til lokalrutebåten kan framleis gjenopplevast.

Vi hadde jo vokst opp ute ved [et sted nær byen], sånn at vi var jo helt fra barnsben av vant til å reise til byen med dampbåt (Informant nr. 9 s.2, mann 71 år).

Eg huskar han jo veldig godt for det at vi reiste veldig mykje med han i min barndom. [...] Besteforeldrene mine budde ute [ved kysten], og eg fekk jo eit forhold til båten då. Så eg har jo ... eg har jo meir enn ein gong våkna opp om morgningen ute [hos bestemor og bestefar] til denne båten når han gjekk forbi (Informant nr. 3 s.3, mann 51 år).

Barn kan oppleve verda annleis enn vaksne. Før vi erfarer at alt eigentleg er i endring vil relasjonane kunne opplevast som faste, omgjevanden tidlaus og somrane lange og solfylte. Veggen attende dit er stengd, men minna kan ta bustad i einskilde objekt, som difor vert opplevde som særskilt viktige for oss. Båten som ein i barndomen vakna til hjå bestemor og bestefar har kome attende og kan stadfeste og friske opp att erfaringane.

For min barndom og oppvekst var jo mye basert også på [et sted] inne i Hardanger, eller i Sunnhordland, og dermed så var jo HSD<sup>117</sup> mitt personlige rederi, som vi alltid hadde i guttedagene. Og eg har jo alltid fulgt med denne båten [...] HSD é for meg et personlig selskap som eg alltid har hatt et godt forhold til (informant nr. 4 s.2, mann 74 år).

Du kan sei det at heile familien, de har jo ... Det har vært mye sjøfolk då. Og det va jo Fylkesbaatane<sup>118</sup> me har identifisert oss med, då, for det at familien

<sup>116</sup> Sjå også kapittel 5.1.5. Fartøyvernet, underkapittel Sjøfartsmusea og det tidlege fartøyvernet.

<sup>117</sup> Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (1880–2006)

<sup>118</sup> Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane (1858–2012)

kjem jo frå [ein stad i Sogn og Fjordane]. Og så har eg jo mykje familie då, som har reist med Fylkesbaatane, og det var Fylkesbaatane me brukte når vi skulle heim (Informant nr. 7 s.2, mann 58 år).

Det er [det lokale rutelaget] eg har et utspring i, kan du seia (Informant 3, mann 51 år).

Identitetskjenle knytt til eit lokalt reiarlagsmerke er ikkje noko som berre eldre menn med særleg interesse for historiske fartøy opplever. Signalen, eit magasin for kollektivbrukarar i Oslo, skildrar ein ung kvinneleg student frå Stavanger sin reaksjon på eit uventa møte med eit heimleg symbol i masta på båten over til Nesodden.

### Hjemlengsel og tåret i øynene

Thea Bjørknes gjorde store øyne da hun fikk se rederiflagget til Det Stavangerske Dampskipsselskap i masta på Huldra. Thea kommer fra Stavanger og ante ikke at det var hennes by, som er «hjemmehavn» for nesoddbåtene. Hun bor på «Løkka», jobber i barnehage på Ullevål, og tar ex phil. Sammen med venninnen Bahare Viken fra Sandefjord som studerer journalistikk på Norges Kreative Høyskole «mønstreet» de på, og ble med Huldra til Nesodden. Matros Olav Leden Nytrøen studerer ved Norges Musikkhøyskole, og sammen fant de tonen i verdens beste reservebåt (Signalen, 2014 s. 39).

Den kvantitative gjennomgangen av fartøyvernet syner klare samanfall mellom kvar i landet dei ulike kategoriane av fartøy hadde sine historiske tyngdepunkt og fordelinga av den verna flåten. I manns minne var ruteskipa mest sentrale på Vestlandet og i Nord-Noreg, og det er også i desse landsdelane det i dag er størst aktivitet knytt til vern av ruteskip.<sup>119</sup> Av dei 48 passasjerfartøya på Riksantikvaren si verneliste i 2009 høyrde 24 (50 %) heime på Vestlandet og 8 (16,7 %) i Nord-Noreg. Ruteskipa ser ut til å vere særleg opne for etablering av identitetskjenle. Dette kan kome av at desse representerer både seg sjølv og rutelaget, at dei var ålment tilgjengelege og at dei fleste som er over ein viss alder vil ha minne knytte til både skip og selskap. Både det konkrete skipet og rutelaget kan kvar for seg vere einingar ein kan knyte identitetskjenle til.

Informant nr. 7 nyttar omgrep der Fylkesbaatane vert formidlaren mellom universet sine to grunnleggjande delar: heime, der ein har sitt opphav, og verda utanfor. Med si lokale forankring og med eit mannskap av slekt og vener, har Fylkesbaatane sine skip ei særleg tilknytning til heim, og kan difor representere sambandet med heimen i verda utanfor. Dette er den lokale varianten av opplevinga som vert formidla gjennom Nordahl Grieg sitt dikt «Flagget» (Grieg, 1922 s. 41), der siste verselina vert sitert i stadig nye variantar. Som til dømes i reiarforbundet sitt blad På Norske Hender, der sitatet er forsynt med eit tillegg som gjer den symbolske tydinga av første del av setninga heilt eksplisitt: «Hvert eneste skip er et lite stykke Norge og bærere av våre kvaliteter og vår identitet» (Henriksen, 2011 s. 3).

<sup>119</sup> Sjå kapittel 5.2.4. Diskusjon.

Denne opplevinga av barndomens rutebåt som del av noko heimleg og personleg ser ikkje ut til å vere avgrensa til dei frivillige fartøyvernarane. Skipa vekker interesse hjå eit breiare publikum, og dei ser ut til å vekke dei same kjenslene hjå dei som er heilt uførebudde på eit møte med sin barndomens «fjordabåt». Dagfrid frå Indre Hardanger gifta seg og flytta til Sogn. Femti år seinare høyrde ho ein lyd som oppheva avstanden i tid og rom attende til barndomen:

«Trudde eg drøymde!»

I førre veke var M/S «Granvin» på veteranbåt cruise til Fjærland. Stille som ei svane smaug den smekre båten seg inn Fjærlandsfjorden, for så å overraske fjærlandingane med hose brøl i fløyta når den la til kai. Folk stimla stima til kaia. Kva kunne dette vere?

Dagfrid Mundal er fødd Hesthammar i Hardanger. Det er no 50 år sidan ho som lita jente opplevde å følgje denne gamle båten nesten dagleg.

– Då eg høyrde denne båtfløyta sprang eg straks ut for å sjå kva som var på ferde. Eg trudde det var ein draum då eg såg min kjære gamle fjordabåt M/S «Granvin» la til kai her. Det var heilt utruleg å sjå att postflagget og den gamle pipa, seier Dagfrid. Ho visste sjølv sagt at det var veteranbåttreff i Balestrand, men overraska 5over møtet med sin barndoms fjordabåt blei ho likevel. Faktisk måtte ho klype seg i armen då ho såg det velkjende synet.

– Eg er mildest talt rørt til tårer seier Dagfrid til Sogn Dagblad.

– Det første som kom meg i minne då «Granvin» la til kai, var ei hending frå barndomen min under krigen. Eg var om bord i «Granvin» då ein tyskar kom bort og klappa meg på kinnnet. Eg blei både sint og skuffa – tenk å bli klappa av ein tyskar. (Dyrdal,1991).

Då informantane 4 og 7 hadde sine barne- og ungdomsår på 1950- og 60-talet, var selskapa dei refererer til store monopolbedrifter som hadde hand om mest all samferdsle i sine regionar. Selskapa hadde namn som var samanfallande med ruteområdet, begge var bygde opp gjennom lokale initiativ på 1800-talet i konkurranse med reint private by-baserte interesser, og begge hadde vedtekter som sette ei tenleg samferdsle for distriktet som selskapet sitt hovudføremål. Framveksten av lokale rutelag på 1800-talet har klare parallellar til samyrketanken som låg bak tiltak som lokale meieri, sparebankar og trygdslag. Aktualiseringa av minnet om å bli klappa på kinnnet av ein tyskar syner korleis minne om konkrete episodar kan vere bunde til det materielle. Dette var «det første som kom meg i minne då «Granvin» la til kai» og framstår difor som så tett knytt til «Granvin» at skipet nærast framstår som ein manifestasjon av dei opplevingane ho hadde med skipet i barndomen.

Gjennom konkurransen mellom lokalselskapa og «by-selskapa» på 1800-talet vart det utvikla eit språk som appellerte til solidaritet med regionen sitt eige selskap, og Fylkesbaatane gav til og med ut eit undervisningshefte om selskapet meint for skulane i fylket (Vamraak, 1931).

Når direksjonen gjekk igang med å gjeva ut dette skriftet, var grunnen den, at ein gjerne vilde gjeva både skuleungdomm gjennom skulane og folk elles lett høve til å læra Fylkesbåtane si saga m. v. å kjenna (Vamraak, 1931 s. 3).

Slike utsegner lyder underleg i dag, men må sjåast i samanheng med desse selskapa sin sterke og intenderte integrasjon i den lokale identiteten. Fylkesbaatane meinte å ha eit samfunnsoppdrag og at kjennskap til selskapet si søge difor var relevant ål-menn kunnskap i fartsområdet. Det vart gjeve ut bøker til selskapa sine 50-, 75- og 100-årsjubileum i ei tid då bygdebøker med ættelister var det ein elles hadde av lokal litteratur. Desse strategiane etablerte eit nært tilhøve mellom selskap og region. Historikaren Bård Kolltveit gjev i HSD si 100-årsbok ei skildring av grepet desse båtane kunne ha på eit barnesinn:

Dampen høyrer i hop med stoveglaset. Herifrå hadde vi utsyn over Odda-pollen, med dei faste innslag i landskapet – fjell, fjord, fabrikkroyk. Dampen var det fjerde innslaget. Vi kunne sjå han runda Lindenes, etter vanleg forseinka avgang frå Tyssedal på inngåande. Kva båt var det i dag tru? *Ullensvang? Vikingen?* Alt lenge før han hadde passert Eitrheimsneset, og den kvite veifta av damp gav førevarsel om fløytesignalet, var han attkjend. Ein trong ikkje lesa namnet for å klara det. Born ved sjøen kjenner båtane før dei lærer alfabetet (Kolltveit, 1980 s. 9).

Ei parallell utsegn finn vi i andre verset på diktaren Jakob Sande sitt jubileumsdikt til Fylkesbaatane si hundreårsfeiring i 1958:

Kvar båt i den flåten er kjær og kjend,  
– kvar båt var den likaste båten,  
og der dei drog framom frå grend til grend  
vi kjende dei alle på låten.  
Ein glimt av eventyret var det som  
til stille grender inn frå verda kom (Tveit, 1983 s. 9).

Nøkkelinformantane, som vart nytta til å hente inn kvantitative data, vart også stilte tre kvalitative spørsmål. Mellom desse var kva som er dei viktigaste årsakene til at dei frivillige deltek i fartøyvernprosjektet. Også mange av nøkkelinformantane trekte fram dei frivillige sine personlege minne om skip og selskap:

Interesse for både historien til [rederiet] og til båten (Nøkkelinformant nr. 17).

Mange husker båten fra sin barndom, den har stor lokalhistorisk interesse (Nøkkelinformant nr. 18).

De fleste kjenner til båten fra før, da den har lang historie i [byen] (Nøkkelinformant nr. 36).

Mange lokalt forankra rutelag har dei seinare åra vorte nedlagde eller kjøpte opp av større selskap utan lokal forankring, eller interesse for å oppnå dette. Frikjøpte

frå dei dagsaktuelle økonomiske, juridiske og administrative dimensjonane endra diskursen om dei gamle lokale rutelaga seg nærast over natta. Samtalen om selskapet, og dei no i juridisk forstand ledige namna og symbola, vert i dag ført vidare i meir uformelle forum: i laget som restaurerer eit av skipa eller til dømes på ei av dei mange nettsidene som dei seinare åra er oppretta for å heidre minnet om desse rutelaga.<sup>120</sup> Diskursen om desse rutelaga vert no dominert av ei kollektiv minneutveksling i form av anekdotar, forteljningar, biletstoff samt ein del nærast leksikalske opplysningar om dei einskilde fartøya som har vore i selskapet sitt eige. Sjølv fortvilninga over å sjå siste ferja forsvinne ut i haustmørket når ein svingar ned på ferjekaien, eller å ha vore sjøsjuk om bord, vert no delt på nettet som nostalgiske minne og prov på eit personleg tilhøve til rutelaget.

Dei mange anekdotane og kommentarane kan lesast som diskursivt arbeid som held oppe den underliggande representasjonen av rutelaget som ein sentral del av felles historie og identitet (Neumann, 2002 s. 178). Samstundes er berøringspunktta mellom personleg fortid og rutelaget også ein måte å posisjonere seg på gjennom å skrive seg inn i denne felles historia. Diskursen framstår likevel ikkje som eksklusiv i den forstand at han stengjer ute til dømes yngre generasjonar eller folk frå andre distrikt som er meir ålment interesserte i samferdslehistorie. Dersom ein ikkje har eigne opplevingar å bidra med, kan ein dele minne som er tradert frå eldre slektingar eller fordjupe seg i dei historiske kjeldene og bidra med foto og data om dei einskilde fartøya. Så lenge denne praksisen vert utført, vil dei gamle lokalruteskipa enno segle vidare på sommarblå fjordar i dei kollektive minna.

Når eg tenkjer attende ser eg at mi eiga interesse for desse fartøya kan ha blitt til på tilsvarande måte. Eg ser at eg deler mange av informantane sine erfaringar, både om slike båtar og det å vekse opp i ei bygd på Vestlandet. Eg kan difor nytte meg sjølv som kjelde på leit etter den mentale prosessen som kan vere vanskeleg å leite fram hjå andre. Djupdykk i eigne erfaringar og minne kan tene som døme på korleis dette kan ha vore opplevd av fleire i dette miljøet.

Til ein fødselsdag midt på 1970-talet fekk bestefar min eit hefte om dei lokale fjordabåtane. Dette sette i gong ei livleg utveksling av minne mellom eldre slektingar som til mi undring tala om desse båtane som om dei var lenge sakna gamle kjenningar. Denne til no ukjende delen av lokal- og familiehistoria sette eigne barndomsminne om dei siste av desse båtane inn ein ny og større samanheng. Desse båtane, som før berre var statistar i barndomslandet der dei hadde si stille ferd ut og inn fjorden, eller utgjorde delar av bakgrunnen på svart/kvitt-foto i familiealbum, tråtte no fram frå sine anonyme tilvære og gav tilgang til ein diskurs som eg tidlegare ikkje hadde vore merksam på. Eg finn spor etter denne personlege prosessen i mine eigne gamle fotoalbum. Del av eit overlappende foto er ein gong for mange år sidan klypt bort på jakt etter identiteten til fjordabåten i bakgrunnen på biletet under (Figur 39 s. 250).

<sup>120</sup> Sjå t.d.:

<https://www.facebook.com/groups/175026582633782/?fref=ts>,  
<https://www.facebook.com/#!/FylkesbaataneIBilder?fref=ts>  
<https://www.facebook.com/groups/532580136771044/?fref=ts>

Diskursen strukturerte og verdila minnefragment som tidlegare ikkje hadde representert noka spesiell meining eller samanheng for meg. Det vart opplevd slik at diskursen dreidde seg om noko som var borte og som nærast framstod som tilhøyrande ei lukka tid. Dei vaksne si interesse for desse båtane stod i ein underleg kontrast til at dei no var borte. Den verdien dei vart tilkjend gjennom dei vaksne si interesse, gav ei kjensle av at tapet av båtane var ei form for skade. Eg la difor særskilt merke til dei båtane som ifølgje bestefar sitt hefte framleis eksisterte ein eller annan stad langt borte. Det framstod som logisk at dei i kraft av sin fortsette eksistens kunne kalle fram att noko av denne tapte tida dersom dei kom attende, på same vis som onklar frå Amerika skapte gjensynsglede og reaktivererte slumrande minne og sosiale band når dei kom heim på besøk om sumrane. I følgje heftet om fjordabåtane gjekk gamle «Seimstrand» frå 1912 no i rute mellom dei Vest-Indiske øyane medan «Blomvaag» var lystfartøy i England (Bakka jr., 1974 s. 45,69). Og dersom historiene til sjøfolk på heimlov var sanne, så vart gamle D/S «Framnæs» likevel ikkje hoggen opp i Belgia: Dei hadde sjølv sett han på Kongo-floden i Afrika!

Diskursen om dei lokale båtane og rutelaga framstiller desse nærast som mytiske storleikar som ein får tilgang til gjennom personlege minne eller minne som vert delt av det kollektivet ein identifiserer seg med. Deltakinga i diskursen kan gje oppleving av å ha band til ein fellesskap som ikkje synest svekka av at rutelaget no er borte. Tvert i mot ser det ut til at slike fellesskap godt kan leve vidare lausrivne frå tyngande band til det materielle og timelege.

For min barndom og oppvekst var jo mye basert også på [bygder inne i fjorden], eller i [del av fylket], og dermed så var jo HSD mitt personlige rederi, som vi alltid hadde i guttedagene. Og eg har jo alltid fulgt med denne båten (Informant nr. 4, mann 74 år).

Og det va jo Fylkesbaatane me har identifisert oss med, då, for det at familien kjem jo frå [del av fylket]. Og så har eg jo mykje familie då, som har reist med Fylkesbaatane, og det var Fylkesbaatane me brukte når vi skulle heim – eller der som vi kom i frå då (Informant nr. 7, mann 58 år).

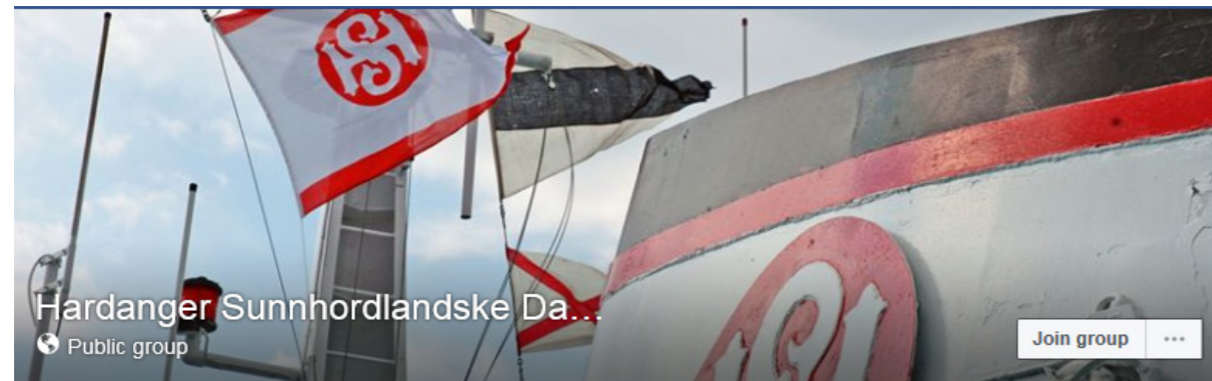
Diskursen om Det Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD), Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane (FSF), Det Stavangerske Dampskipsselskap (DSD), Indre Nordhordland Dampbåtlag (INDL), Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap (FFR) og dei andre lokale selskapa inneheld ikkje lenger kampar om rutetider, billettprisar og strategiar for utvikling av selskapa. Selskapa sin materielle og økonomiske dimensjon har gått tapt gjennom sal og samanslåingar, men den sosiale og kulturelle dimensjonen tilhøyrar folket i rutedistriktet.

Diskursen om HSD, FSF, DSD, INDL, FFR og andre lokale rutelag lever difor vidare som kollektive minne. Desse minna vert aktualiserte som ei form for diskursivt arkiv i krinsen kring verna fartøy, og i krinsen som samlast på dei virtuelle møtestadene som er oppretta i dei gamle selskapa sine namn (sjå Fotnote 120 s. 249). Her lever diskursen vidare med meiningsbrytningar om båtar, ruter og ferjekøar som for lengst er borte. Og her kan stadig nye generasjonar bli fortrulege med meininga bak bokstavkombinasjonar som HSD.

HSD er truleg mellom dei fremste døma på den store mobiliseringskrafta som ligg i slike diskursar. Ni av dette selskapet sine gamle skip og meir enn ti av selskapet sine gamle rutebilar er no restaureringsprosjekt i regi av ulike frivillige organisasjonar. Ei slik identifisering med regionale og lokale reiarlag kan skape assosiasjonar til den type identifisering ein tidlegare kunne finne med store lokale hjørnesteinsbedrifter eller lokale idretts- og fotballag i dag. Felles for slike er mellom anna at dei representerer ei form for fellesskap som står i tett relasjon til lokal eller regional identitet der legitimiteten mellom anna vert henta frå den historiske dimensjonen. Synlege markørar i form av logoar og flagg kan fungere som fokuspunkt for slik identifikasjon (Figur 40 s. 252).



Figur 39. Foto av Erik G. Småland teke i 1963. Då eg kring 1975 vart merksam på båten i bakgrunnen freista eg å identifisere han ved å fjerne hjørnet på overlappende foto for å lese namnet på brufrenten. Det var D/S «Oster».



Figur 40. Facebook-sida til minne om Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD). Henta frå: <https://www.facebook.com/groups/175026582633782/>

Då reiarlagsflagget til Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane, uendra sidan 1858, vart fjerna i 2009 skapte dette ein proteststorm med eiga nettside (Figur 41).



Figur 41. Vil ha Fylkesbaatane-flagget tilbake!  
Henta frå: <https://www.facebook.com/#!/groups/177859335932/?fref=ts> den 28.01.2015.

Dersom hovudbiletet på nettsida (Figur 41) syner kjernetroppane i denne rørsla, så skil desse seg lite frå den gruppa som dreg tyngste lasset i fartøyvernet. Dei er samla til forsvar for ein kontinuitet som dei opplever er berar av sentrale delar av identiteten. I kampen for å verne bruken av Fylkesbaatane sitt flagg kan dei difor oppfatast som fartøyvernarar på eit meir immaterielt plan. Biletet frå nettsida (Figur 41) kan også gje ein visuell assosiasjon til amatør fotografiet av dei som stod og venta på kaien (Figur 33, s. 237). Begge fotografia syner kaiar med menn i mørke klede som står tett saman og synleggjer ein fellesskap. Medan fellesskapen som kjem til syne på det gamle biletet, er eit «vi» som deler erfaringa av å bu her på denne staden, er fellesskapen i biletet på nettsida langt breiare geografisk og mykje smalare i sak.

Desse kjem frå mange lokalsamfunn, men samlast i kampen for eit symbol for den fellesskapen rutebåtane var med på å skape gjennom si sentrale rolle i kvardagen gjennom generasjonar.

Fylkesbaatane sitt reiarlagsflagg, som dei også ber på brystet (Figur 41), gjekk ut or bruk då selskapet vart slege saman med andre selskap og omorganisert for å posisjonere seg i konkurransen med større selskap om anbod på ruter over heile landet. Då flagget forsvann frå skipa vart den symbolske verdien både synleggjort og auka ved at det vart eit samlingsmerke i den symbolske kampen mellom kjølig forretning og lokale verdiar og identitet.

Multikunstnaren Oddvar Torsheim engasjerte seg i denne verdikampen gjennom eit oppslag i nettutgåva til avisa Firda, publisert den 28. oktober 2016.

#### Torsheim tek «hemn» med eit flagg på 150 kilo

Dette er ei ytring i hard skifer og knallhard Bengalakk! seier Oddvar Torsheim om kunstverket han har laga i samarbeid med Torbjørn Løland i verksemda Åfjordstein i Hyllestad.

Verket – som måler 140 x 120 centimeter og veg om lag 150 kg – syner det gamle flagget til Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane samt teksten «FSF for evig!» og sjølvsagt Førde-kunstnarens karakteristiske signatur.

[...]

Torsheim meiner Fylkesbaatane var mykje meir enn berre eit reiarlag.

– Det var hjarteblodet og ein identitetsskapande grunnpilar i samfunnet vårt. Etter oppdeling og namnebyte, og no sist salet av Fjord1, er ingenting att av vårt høgt elska fylkessymbol. Og det er takka vere fylkespolitiske feilgrep.

Det var difor ikkje vanskeleg for Torsheim å takke ja til Askvik og Waage som ville ha hjelp til å få det gamle fylkessymbolet på plass på kaien i det tradisjonssrike trafikknutepunktet som Rysjedalsvika er.

– For meg var og er Fylkesbaatane rock and roll! Eg stiller gjerne opp for alle gode krefter som brenn etter å heidre dei verdiane vi hadde før marknads-kreftene tok full kontroll over samfunnet, avsluttar Torsheim (Ramsli, 2016).

Fylkesbaatane forsvann som fylkeskommunalt reiarlag men gjenoppstår som rock and roll. Torsheim si utsegn peikar på det rebelske og motkulturelle potensialet i forsvararane sine posisjonar. Kampen stod mot dei politiske og økonomiske posisjonane om kva verdiar Fylkesbaatane eigentleg representerer. Politikerane som ville selje vann kampen om selskapet sine økonomiske verdiar, men Torsheim og dei andre aktivistane ser ut til å vinne kampen om selskapet sin symbolske verdi.

#### Sjøfarten og det maritime

Dersom ein gjenstand skal kunne opplevast som historisk verdfull må han i følgje den amerikanske etnologen Andrew Lass kunne stadfeste erfaringar (Lass, 1988).

Men alle slike erfaringar treng ikkje vere knytte til eit bestemt skip, då mange ulike skip kan stadfeste dei meir generelle erfaringane frå skip og sjøfart. Slik Brattli & Steffensen (2014) skildrar samlinga hjå musea som multiple fenomen, kan vi også sjå fartøya som multiple. Dei ulike praksisane som vert utøvd på det materielle fartøyet utfører («perform») ulike versjonar av fartøyet. T.d. vil maskinistar, dekkfolk og dei som utfører administrative funksjonar samhandle med ulike sider ved det materielle fartøyet og difor kommunisere med ulike versjonar av det same konkrete fartøyet.

Mellom dei frivillige som vart intervjuva var det fleire med erfaring knytt til andre fartøy enn det som dei deltok i restaureringa av, frå verftsindustrien eller frå maritime næringar der skip og sjøfart var ein del av den daglege omgjevnaden. Minne knytte til andre fartøy og reiarlag, eller til meir generell maritim erfaring, kan difor motivere til å ta vare på liknande fartøy, eller fartøy som kan opplevast som relevante for eiga opplevd historie.

Eg e egentlig maskinist. Utdanna maskinist, og seilt delvis som maskinsjef og førstemasinist i utenriks- og kystfart. Og supply, kan du skriva. Det e i dei fartane der eg har farta rundt i verden [...] Vi va ung i den tiden då vi begynte å segla veit du, hehe. Eg va `kje meir enn 14 år eg, når eg reiste ut. (Informant nr. 2 s.1,2, mann 70 år).

Når eg begynte til sjøss, så begynte eg på dampdrevne båtar. Det va jo turbinskip den gangen. [...] Det er den totale opplevelsen, ja. Treffe folk og arbeide litt med litt historiske ting og ting som eg er generelt interessert i. Generell interesse for maskineri, og då spesielt det som er litt eldre (Informant nr. 5 s.3, mann 66 år).

Også desse informantane synte til personlege minne og yrkeserfaring som forklaring på kvifor dei vart med i dugnadsgjengen. For å gje ein samlande karakteristikk av dei frivillige og årsaka til at dei var engasjerte, synte også fleire av nøkkelinformantane til ein meir generell maritim bakgrunn.

De er opptatt av "sjøen" og ønsker å beholde den gamle kulturen (Nøkkelinformant nr. 22).

Den egne forhistorien, egne opplevelser og familiens tilhørighet til maritim virksomhet. Noen kan være veldig opptatt av teknikk (Nøkkelinformant nr. 66).

Pensjonerte sjøfolk (Nøkkelinformant nr. 2).

Tidligere skipsoffiserer med stor interesse for båt (Nøkkelinformant 31).

På same vis som hjå dei som syner til personlege minne frå det konkrete fartøyet for å forklare sitt engasjement, så syner også desse til ei fortid som vert opplevd som erfaringsnær. Dette kan vere eiga fortid eller ei fortid som vert opplevd som personleg relevant gjennom til dømes nær familie.

Farfaren min va sjømann, far min va sjømann. Så det e liksom de gamle båtane som e fine å se te og sånt, så det må vere nokke sånne ... genetiske greier tror eg (Informant nr. 11 s.3, mann 40 år).

Men kva med dei heilt unge som ofte vil mangle slike personlege minne som eldre ser og verdilegg skipet gjennom? Ein av nøkkelinformantane tok opp dette emnet når det var tale om kva som motiverer dei frivillige.

Generelt tror jeg det er nostalgi og gode minner. Yngre som mangler dette minnet vil måtte ta til takke med båten som fortalt/lest historie og vakker/interessant gjenstand, noe som jo snevrer inn denne gruppen som nedslagsfelt, -særlig mens båten er under restaurering (Nøkkelinformant nr. 12).

Dei heilt unge informantane gjev inntrykk av at interessa for det maritime i seg sjølv kan motivere til å slutte seg til fartøyvernprosjektet.

Eg ... Nå held eg på med ei læretid, då, som eg ..., der eg går i lære som motormannslærling, heite da vel. Så det e vel sånn eg har fått kontakt med [denne båten] òg.

[...]

Ja. Så dette e veldig ... Det e spennende å få dette med seg og prøva da og veta korleis da va før.

[...]

– Kva liker du best med å vere med på dette her?

Øh ... Det e vel kanskje å sitte og snakka med og mimra med eldre sjøfolk som har mange kjekke historiar å fortella.

– Og du finn ein del av dei om bord her?

Ja, da gjer du absolutt. Så da e vel noke så e veldig kjekt å få med seg.

[...]

– Kva er den viktigste grunnen til at du fortsetter å drive dugnad om bord her?

Øh ... nei, eg har jo liksom ein ... veit `kje ka eg ska sei; ein forkjærlighet for dette her. Det e jo gjysla kjekt, de e jo liksom ... Ja eg veit `kje ka eg ska sei.

– Nei, det er du som bestemmer. Det er ikkje nokon fasit på dette.

Ja, det e voldsomt gøy her om bord og kjekt arbeid.

(Informant nr. 10 s.1,2,3,4,5, mann 18 år).



Dei yngre informantane sine svar syner at ein også utan maritim bakgrunn og kjennskap til fartøyet kan gjere det til sitt eige. Dette skjer gjennom dialogen med det materielle fartøyet og dei andre i dugnadsgjengen Brattli & Steffensen (2014).

### 5.3.3 Minne og fortid: Offentlege forteljingar

#### Lokale forteljingar

Dei som deler personlege minne om konkrete båtar gjer dette ut frå ein tanke om at desse minna kommuniserer om noko felles som den personlege forteljinga kan hente meining frå. Dei mange lokale verneprosjekta kan sjåast som delar av, eller døme på, ei større felles forteljing. Dette kan vere forteljinga om kystkulturen, Vestlandet og andre landsdelar, eller nokon av forteljingane som inngår i desse meir overordna forteljingane. Slike forteljingar vert stadig supplerte, restrukturerte og aktualiserte i nye samanhengar.

Vestlandet, det ble jo bygget opp fra sjøveien. Og dermed så var båtene, fjordabåtene, et veldig aktuelt prosjekt. Og dette med at "Granvin" er oppe og går no, og at "Stord" no e for fullt fart opp, det synes eg at vi skulle være så passa raus på Vestlandet at man skulle ha et par av de båtene som viser hva ... hva Vestlandet ble bygget opp av. Så, hvis du tenker historien rundt denne båten, og mange andre fjordabåtar så ... Det spant seg over fødsel og død og ... alt som hadde med et samfunn å gjøre. Då syns eg vi skulle ta oss råd til å ta vare på han (Informant nr. 4 s.3, mann 74 år).

Sitatet syner klare samanfall med den stereotype oppfatninga av Vestlandet som er integrert i den nasjonale forteljinga om landsdelane. Bokverket *Norge, Bind I, Land og folk* frå 1963 formidlar mellom anna kunnskap om kultur og levesett i dei ulike landsdelane, vart oppfatta som ei autoritativ framstilling til ålmenn folkeopplysing, og vart gjeve ut i fire band som framleis finst i mange heimar. Her finn vi ei skildring av Vestlandet som harmonerer med utsegna over.

Strofer fra vårt litterære felleseie vekker uvilkårlig forestillinger om Vestlandet. «... furet værbit over vannet...», «øer omkring som fugleunger...», «når fjordene blåner...», og breene glitrer...», «Fra fjord og fjære, fra fjell og dyppen dal...», «Dei gamle fjell i syningom». Diktningens best kjente bilde av bosetningen i Norge er også festet til Vestlandet. «Millom bakkar og berg utmed havet...» [...] Og til denne dag har det vært så at kystens folk har kombinert jordbruk og fiske, med vekslende vekt på den ene eller den annen virksomhet. Mange steder var og er det så at landet er karrig og sjøen rik fra et matnyttig synspunkt. Sjøen bød også på den letteste ferdsselsvei. [...] Sjøen bandt, og folk på øyer og halvøyer var de minst isolerte (Sund, 1963 s. 115–116).

Offentlege forteljingar (Somers, 1994 s. 619) er forteljingar knytte til kulturelle og institusjonelle storleikar, intersubjektive nettverk og institusjonar på alle nivå. I sitatet ovanfor refererer til dømes 'Vestlandet' til ein slik fortalt fellesskap. Styrken i omgrep som 'Vestlandet' er at det oftast er tilstrekkeleg å nytte sjølve omgrepet. Normalt treng ein ikkje å forklare eller forsvare omgrepsbruken når ein snakkar

med andre frå same området. Gjennom utsegna over vert det etablert ei nær kopling mellom omgrepa Vestlandet og fjordabåt ved at fellesskapen Vestlandet står i skuld til gjenstanden fjordabåten på ein slik måte at omgrepet fjordabåten nærast vert medkonstituerande for omgrepet Vestlandet.

No var sjølv sagt ikkje lokalbåten berre eit vestlandsk fenomen. Det same nære tilhøvet finn ein langs om lag heile kysten av Noreg og mange stader elles i verda. Historikaren Bård Kolltveit som har fordjupa seg i dette emnet, peikar på at liknande båtsamband utvikla seg i andre delar av verda med liknande topografi, som til dømes Hebridane, i Australia og på Mississippi. Sams er også at minnet om desse båtane framleis er levande fleire generasjonar etter at dei vart borte (Kolltveit, 1982 s. 13–14). Der desse båtane var ein del av kvardagslivet gjennom generasjonar, kan ein truleg også finne den same opplevinga av at nettopp hjå oss var dei særleg sentrale.

Mange var i fart både to og tre ættleder. Mange vart om- og påbygde for å prøva å koma nye tiders krav i møte, og nyare båtar vart i store drag bygde etter same mønster som dei eldre. Dette førte til at lokalbåtane voks seg inn i lokalsamfunnet og vart ein organisk del av tilværet for folk flest. Mest alle viktige og uviktige hendingar i bygdene knytte seg til lokalbåten, frå fødsel til død, frå aviser til kraftfôr, frå kramkar til prest. Trufast og påliteleg, om ikkje alltid punktleg – dampen kom og dampen gjekk. Sakte, men sikkert førte lokalbåten til større velstand og meir vidsyn mellom bygd og by og verda utanfor (Kolltveit, 1982 s. 7).

Då desse fartøya var nye i siste del av 1800-talet hadde dei rolla som symbol og katalysator for den nye tida; overgangen frå dei tilhøva som i etnologien går under omgrepet tradisjonssamfunnet og over til det moderne samfunnet, der endringane gjekk raskare og framtidsoptimismen rådde. Med ei diskursanalytisk tilnærming vert det tydeleg at omgrepa 'fjordabåten' eller 'dampen' i vår tid aldri nemnast i same andedrag som omgrepa 'samferdsle' og 'utvikling'. Omgrepa 'fjordabåten' eller 'dampen' nemnast no saman med omgrep som til dømes 'god tid' og 'gamle dagar'. Fartøya som tidlegare var sentrale i samferdsle og utvikling assosierast ikkje lenger med modernisering, men med stabilitet, gode minne og farne tider.

Når desse fartøya i dag vert omfatta av ei stigande nostalgisk interesse, kjem dette av at diskursen om dei har gått gjennom eit omfattande skifte. Frå å bli oppfatta som framande og skremmande kring midten av 1800-talet, vart dei godtekne som naudsynte og tenlege delar av samfunnet nokre tiår seinare (Småland, 1995 s. 89). I dag er dei symbol på ei tapt tid då ting og relasjonar syntest å ha større permanens enn det som verkar vere mogleg i dagens kvervel av inntrykk og endringar.

Den raske utviklinga som kjenneteiknar den moderne tilstanden, genererer stadig raskare endringar i tilhøvet til omgjevnaden, noko som medfører at det ikkje er mogleg å halde fast på den meininga som tinga ein gong hadde for oss. Under den moderne verdsøkonomiens påtrykk må til og med sjølve utviklingsprosessen gjennomgå ei utvikling, slik at det som i det eine augneblikket var opplevd som innovativt, kan bli som gamaldags og overflødig i det neste (Berman, 1987 s. 74). I ei verd der stender, språk og avstandar ikkje lenger set grenser for tilgang til informasjon

og deltaking i offentlege ordskifte, går dei diskursive prosessane stadig raskare. Erfaringa av å leve i ein moderne kultur kan skildrast som å leve på ein smal egg av samtid, der det nye og enno ubestemte utgjer ein stor del av erfaringsverda. Ikkje berre er dei materielle og immaterielle kulturelementa i seg sjølv flyktige, men endringane omfattar også det kategorisystemet som gjer tinga meningsfulle for oss. Difor kan kategoriane sjølv tømast for innhald og bli immaterielle minne om fortidige og tapte samanhengar, slik som når både dei konkrete fartøya, sjøtransport som fenomen og sjølve språket og erfaringane som er knytt til dette er i ferd med å forsvinne.

Nei, da va jo litt rart siste dagen då han gjekk. (Informant nr. 1 s.3, mann 53 år).

Nedlegginga av båtruta og den fysiske fjerninga av skipet gjennom sal bort frå distriktet kan opplevast som eit skilje som deler tida i før og etter. I eit lesarbrev frå Kolbjørn Leed i USA, prenta i lokalavisa Strilen i 1969, finn vi eit uttrykk for at slike hendingar kunne opplevast på det kjenslemessige planet også den gongen.

Eg sakna han då eg var heime for 2 år sidan, og eg ville helst ikkje sett det biletet der han var laga om til lastebåt. Helst ville eg hugsa han slik han var i sine velmaktsdagar (Strilen, 25.09.1969).

Slike tapserfaringar kan fungere mobiliserande for frivillige som kan samlast og arbeide med fartøy som inkarnerer språklege og kulturelle kategorisystem og erfaringar, og dermed også viktige delar av deltakarane sine minne og erfaringsverd. I intervjumaterialet kjem dette tydeleg fram gjennom svara på spørsmål relatert til grunngevingar og eige utbytte av aktiviteten, der informantane ofte tok utgangspunkt i egne erfaringar og minne knytte til fartøya og det dei representerer.

Veldig interesse for båter, vise at vi kan ta vare på noe som er i ferd med å forsvinne (Nøkkelinformant nr. 26).

Dei siste dampdrivne lokalbåtane forsvann om lag samstundes i heile landet, og vegen frå ruteferdsle til nostalgisk minnestoff i lokalavisene var kort. Under overskrifta "Minner fra fordums dager" spurde avisa Strilen "Husker du den gamle damper «Oster»"? Dette var i 1966, berre to år etter at «den gamle damper «Oster»» hadde gått siste ruta og eit par månader før den aller siste dampbåten i distriktet vart seld. Nærast over natta oppstod desse båtane på ny i form av forteljingar der minne om dei mange hundre lokalbåtane gjekk opp i den høgare eininga 'dampen' (Småland, 1995 s. 65). Erfaringa av dampen, fjordabåten, lokalen eller kort og godt båten si forsvinning vart delt av lokalsamfunn langs heile kysten. Uttrykk som vart nytta for å skildre denne hendinga slik ho vart opplevd lokalt kunne difor bli forstått i heile landet.

Dette kan vere ein sentral faktor for å forklare kvifor dampen oppnådde sin status som nostalgisk kategori på nasjonalt nivå lenge før omgrepet kystkultur vart lansert som identitetsfellesskap. Eit døme på dette er visa om «Gamle dampen» skriven av Ragnvald Hammer i 1963 i samband med nyhende om at «Oster» snart skulle takast

ut av ruta. Visa vart tonesett og gjeven ut på plate av den lokale trubaduren Ivar Medaas året etter, som under sterk tvil tok ho med som B-side på ei singelplate<sup>121</sup>. Medaas meinte at dette stoffet vart i overkant lokalt for ei nasjonal utgjeving (Tveit, 1969 s. 63). Men denne B-sida førte plata heilt til topps på salstlistene landet rundt og gav Medaas eit gjennombrøt på nasjonalt nivå. Tekst og tone smelta saman til «eit mollstemt nasjonalprodukt» skriv Jan Spurkeland (2000 s. 65) i sin biografi om Ivar Medaas. Ingen hugsar lenger kva som var på A-sida av denne plata.

Songen om «gamle dampen» verbaliserte ei oppleving som mange over heile landet kjende seg att i, og dette var med på etablere dampen som ein felles referanse, heva over dei mange lokale identitetane. Samstundes var dette ein referanse som på den tid ikkje var del av, eller kunne inkorporerast i, den etablerte forteljinga om Noreg representert ved den norske bondekulturen. Dampen representerte ei anna tid, eit anna fellesskap og dei kreftene som braut ned gamle stengsler og gjorde ende på det gamle samfunnet. Kan hende var etableringa av lokalskipsnostalgien som nasjonalt fenomen ei av hendingane som gav kysten ein felles referanse, og dermed var med på å førebu grunnen for kystkulturen som nasjonalt fellesskap om lag to tiår seinare.<sup>122</sup>

#### Nasjonale forteljingar

I følge nøkkelinformantane er interessa for kystkultur mellom dei sentrale årsakene for det frivillige engasjementet innan fartøyvernet:

Meget interessert i historie og kystkultur (Nøkkelinformant nr. 1).

Entusiaster, interesserte i kystkultur (Nøkkelinformant nr. 18).

Folk med spesiell interesse for sjøfarts- og kystkultur (Nøkkelinformant nr. 23).

Interesse for å bevare kystkultur er drivkraften (Nøkkelinformant nr. 50).

Interesse for kystkultur. De holder på med båter og kystkultur også i tillegg til [denne båten] (Nøkkelinformant nr. 58).

Interesse for båt – kystkultur (Nøkkelinformant nr. 60).

Entusiastisk opptatt av kystkultur på ulike nivå (Nøkkelinformant nr. 80).

Nøkkelinformantane trekkjer i større grad fram kystkulturen enn det dei einskilte frivillige gjer. Det kan kome av at dei einskilte frivillige vel å ta utgangspunkt i egne minne gjennom personlege intervju, medan nøkkelinformantane eksplisitt vart bedne om å trekkje fram meir generelle sameinande karakteristikum. Dei vil då leggje meir vekt på det dei opplever å vere felles identitetar og referansar («public narratives») (Somers, 1994 s. 619) enn på dei ulike personlege historiene («ontological narratives») (Somers, 1994 s. 618).

Gjennomgangen av kystkulturen som diskurs syner at fortellinga om denne fellesskapen ikkje er bunden til landsdelar, men til eit landskap og erfaringar som går på

<sup>121</sup> Nord-Disc Nor-83, 1964

<sup>122</sup> Sjå kapittel 5.1.3. Kystkulturen, underkapittel Kystkulturen; frivillig innsats og identitet.

tvers av dei fleste landsdelane. Kystkulturen kan forståast som ein alternativ synsstad til forteljinga om den nasjonale historia, og følgeleg kan han også tilby ein alternativ nasjonal identitet. Den kystkulturelle diskursen innbyr til deltaking og fellesskapskjensle. Som gjennomgangen av kystkultur-diskursen syner, er han nær ideell for ei brei folkeleg deltaking. Omgrepet «kystkultur» er slik sett saman at det er svært vidfemnande, samstundes som det kan gje meiningsfulle og meir konkrete assosiasjonar i daglegtalet. Samstundes er det umogleg som forskingsomgrep då det ikkje finst haldepunkt i dei faglege kulturdefinisjonane for ideen om ein eigen felles kultur langs kysten. Som delkultur vert han for stor og differensiert og unndrar seg følgeleg også dette omgrepet. Dermed representerer ikkje academia nokon konkurranse om definisjonsmakta.<sup>123</sup> Som studieobjekt for kulturforskarar er fenomenet som vert dekt av omgrepet kystkultur for vidt, for uhandgripeleg og har ein tendens til å oppløyse seg i lokale ulikskapar og variantar (Horgen, et al., 1977). Akkurat dette deler kystkulturen med den såkalla bondekulturen, men til skilnad frå kystkulturen vart ideen om bondekulturen etablert av dei tidlege kulturforskarane i kjølvatnet av 1814. Allereie i siste del av 1800-talet byrja forskarane å få problem med å oppretthalde ideen om ein slik landsdekkande nasjonal bondekultur, og i dag er omgrepet bondekultur oftast reservert for fagleg retrospektive samanhengar og vert sjeldan nytta i forskinga på andre fortidige eller notidige tilhøve.

Utanfor fagmiljøa ligg omgrepet bondekultur likevel framleis tungt innleira i dei tradisjonelle framstillingane av norsk historie og identitet skapte av tidlegare vitskaplege og populære framstillingar, skulebøker, nasjonale songar og diktverk. Dette representerer eit diskursivt arkiv (Neumann, 2002 s. 178) med ei tyngd som det truleg vil ta generasjonar å endre samansetninga av, sjølv om academia ikkje lenger aksepterer framstillingane som eit korrekt og balansert bilete av fortida. Når kystkulturen har gjort kampen mot denne utdaterte framstillinga av norsk historie og identitet til fanesak, så kan dei difor fritt angripe denne representasjonen utan å risikere motbør frå fagleg hald. Tyngda av det store arkivet av eldre framstillingar gjer at «bondekulturen» vert ein både nyttig, uthaldande og ufarleg prygelknabe for kystkulturen. Fråværet av reelle motargument kompensert ved at kystkulturen sine agentar sjølv tek rolla som arkivarar og hentar fram døme på uretten. Reint strategisk synest situasjonen difor å vere ideell for kystkulturen sine agentar. Rett nok er delar av denne skeivheita ikkje skriftleg, men ytrar seg til dømes som ein skeiv representasjon av fortida gjennom kulturminnevernet. Det vil difor ta tid å rette opp arkivet i denne kulturminnediskursen, då dette må skje gjennom suppleringar og ikkje ved å byta ut kulturminne. Å byta ut kulturminne ville stri mot sjølve fundamentet i denne diskursen og difor setje heile kulturminnevernet sin legitimitet i fare.<sup>124</sup>

Då omgrepet kystkultur vart avvist som brukbar forskningsterm sist på 1970-talet, vart det fritt fram for ei lekmannsrørsle i emning å fylle omgrepet med innhald. Kystkulturen må difor ikkje forståast som ei kulturform i tradisjonell tyding, men som ein diskurs som tilbyr visse identitetar og subjektposisjonar. Ein sentral posisjonen i diskursen ytrar seg gjennom lek og lærd og finst på prent i utgreiingar om kysten, i

<sup>123</sup> Sjø kapittel 2.3. Kysten og det maritime i norsk kulturforskning.

<sup>124</sup> Sjø kapittel 2.2 Forskinga på kulturminnevernet, underkapittel Vern av kulturminne.

riksaviser, lokalaviser, medlemsblad og pamflettar. Tittelen på ein artikkel som seksjonssjef Ragnar Sandbæk skreiv i Morgenbladet kan stå som ei oppsummering av denne: «Burde vi rose malt sjarken, spør Ragnar Sandbæk» (Sandbæk, 2016).

Opplevd identitet vert skapt der han kan stadfestast av egne erfaringar. Det vil seie at egne erfaringar vert stadfest gjennom diskursen sine sentrale representasjonar. Slik stadfesting skjer truleg lettare på den lokale enn på den nasjonale scena, der avstanden mellom erfaringar og representasjon ofte vert lengre og krev fleire omskrivingar samt litt hjelp frå skuleverket.

Etableringa av den kystkulturelle representasjonen gav store grupper tilbod om ein langt kortare avstand mellom egne erfaringar og ein samlande identitet. Den kystkulturelle identiteten er heller ikkje eit ferdig produkt skapt av historieforskinga, men presenterer seg som ein open diskurs der alle delar av kysten vart inviterte til dugnad med å leggje inn sine særmerke. Her vert sjølv sagt båten, som var ein svært marginal objektkategori i framstillingane av den bondekulturelle identiteten, det fremste samlingsmerket i kystkulturen.

«Båten vert til mens du ror» er den spøkefulle maritime varianten av ordtaket «vegen vert til mens du går». Dette er også ei påminning om vårt tilhøve til den materielle verda, slik Brattli & Steffensen (2014) har skildra det. Sjølv om ein ikkje har noko som helst tilknytning til skipet frå før, eller manglar ein maritim bakgrunn, vil deltakinga i det konkrete dugnadsarbeidet gjere skipet til ein del av dei frivillige si eiga historie. Gjennom arbeidet vert ein samstundes inkluderte i ein fellesskap og får del i dei eldre sine historier og kunnskap, noko som kan konstituere ei felles historie. Denne kunnskapen kan dels vere av ein type som ein ikkje lenger får tilgang til gjennom utdanninga i dag.

#### 5.3.4 Opplevingar under det frivillige arbeidet

Faktorar som har med opplevingar under det frivillige arbeidet å gjere, kan delast inn i den sosiale opplevinga som genererast av å høyre til i ein fellesskap, og i den individuelle opplevinga av å kunne utgjere ein skilnad for andre gjennom den frivillige innsatsen og samstundes vinne erfaring frå dei ulike arbeidsprosessane.

#### Oppleving av fellesskap

Mellom dei sentrale grunngevingane finst også fleire som ikkje har med fortida å gjere. Fellesskapen dei frivillige opplever under arbeidet med prosjektet ser ut til både å vere ei viktig årsak til å delta og – ikkje minst – ein sentral faktor for å halde motivasjonen oppe.

Ja, og det sosiale e jo veldig greit, veit du. Vi har det jo veldig ålreit sammen vi som er om bord, så da har vi. Og, det e jo veldig godt å komma en sånn gjeng i sammen og preika litt og jobba litt og ... Det e jo da som e sosialt, veit du. Og all den tid du e pensjonist, veit du, og bare te setta seg heima, så for min del så e da midt i blinken. Eg syns det e veldig kjekt å jobba på denne båten

[...]

Jau, da e veldig, veldig, positivt. Og da e kona mi og; veldig positiv. Og ho seie da at eg må bare vera med og så ... at eg kan sleppa å bare sitte heime, og ... Så ho e veldig positiv (Informant nr. 2 s.2,4, mann 70 år).

Her vert omgrepet sosialt nemnt i om lag same andedrag som gjeng, preike og jobbe. Det vert nytta ei rekkje ord for fellesskap; «saman», «vi», «gjeng». Når ein tidlegare sjømann nyttar omgrepet «vi som er om bord» kan det vere ei tilvising til den særlege samkjensla ein finn hjå skipsmannskapet. Det motsette av «sosialt» vert representert av alternativet; «å sitje heime». «Å sitje» er å vere uverksam og unyttig og kan hende også å kjede seg, og «heime» kan, særleg for ein sjømann, representere det å vere borte frå dei som er «om bord».

Mellom «dei som er om bord» i verna fartøy kan ein også finne menn i andre enden av alderskalaen.

Ja. Så dette e veldig ... Det e spennende å få dette med seg og prøva da og veta korleis da va før. Og så e da veldig god ... øh ... veldig god trivsel. Altså mannskapet oss i mølla og dugnads-personell, vil eg sei. Det e veldig ... ja, kjekt å vera om bord, kan du sei. Det e veldig mykje kjekke folk og same interesse, sant, som skape god stemning (Informant nr. 10 s.2, mann 18 år).

Også hjå dei som står heilt i starten på si sjømannskarriere er det mogleg å finne omgrep og samanstillingar som er parallelle til dei vi finn hjå dei som er ferdige med arbeidslivet. Dei mange ulike omgrepa for fellesskap; «mannskapet», «oss», «dugnadspersonell», er også her kopla med ulike omgrep for å ha det bra; «spennande», «god trivsel», «kjekt», «kjekke folk», «god stemning». Det nye momentet her er representert av kommunikasjonen og kunnskapsoverføringa mellom generasjonane. Å få «veta korleis da va før».

Koplinga mellom omgrepet «heime» og det å vere uverksam, kjede seg eller kjenne seg unyttig finn ein ikkje berre hjå dei som er ferdige med arbeidslivet. Også dei heilt unge sjømennene kan kjenne det slik:

Nei, det e jo litt tøft med gamle båtar, det e jo da. Det e jo flott og... Det e jo kjekt å ha noko å bala på med når ein har fri og sånt. Elles blir ein bare gåandes heima (Informant nr. 13 s.3, mann, 18 år).

Å bli «gåandes heima» leiar tankane meir i retning ungdomleg frustrasjon enn til den resignasjonen som ligg i det å «sitja heime», men kan sjåast som uttrykk for same fenomen. Vekslinga mellom «heime» og «ute» høyrer til den særlege rytmen i sjømannslivet, der ein har lange periodar fri og lange periodar på jobb. Men i dag er ikkje dette ei erfaring avgrensa til sjømannsyirket. Tilsvarande oppdeling av tida finst no til dømes i oljenæringa og hjå mange firma som arbeider med internasjonale prosjekt. Den moderne parallellen til «heime» og «ute» er «av» og «på», eit ordpar som ligg enno nærare den underliggjande tydinga av uverksam

/verksam, der modusen verksam er kopla til den identitetsgjevande fellesskapen på arbeidsplassen.

Fleire dreg fram både båten/historia og denne trivselen i fellesskapen når dei skal setje ord på kva dei oppfattar som sentralt med deltakinga.

Det e liksom sånn ... gamle båtar, de e smykkar. Eg kan ikkje forklare det. Syns eg e heldig som får lov å være med på det. Selvfølgelig mye arbeid, men så har vi det kjempefint, er en kjempefin gjeng og fine turar (Informant nr. 6 s.3, mann 53 år).

Litt sånn historisk teknikk og også å treffe likesinnede. Det sosiale var det viktigaste.

Ja å sei ka som e viktigaste e no litt vanskelig. De e no de to, like viktige begge. En av de aleine ville ikkje vært helt fullkomment (Informant nr. 5 s.2, mann 66 år).

Man blir jo veldig knyttet til klubben og båtene gjennom så lang drift og sånn. Både til de fysiske objektene og til folkene i klubben (Informant nr. 9 s.13, mann 71 år).

Informantane kan ikkje heilt avgjere kva som vert opplevd som mest sentralt, og hamnar på at det er kombinasjonen – både båten og dugnadsgjengen – som utgjer den attraktive heilskapen.

Utsegnene syner at desse informantane opplever ein nær samanheng mellom det materielle skipet og gleda ved fellesskapen, der det eine ikkje er tenkjeleg utan det andre (Olsen, 2010 s. 8). Alle fellesskap eksisterer i kraft av å vere felles *om* noko, og hjå desse er det skipet – og det som skipet representerer. Den diskursive prosessen der meining vert skapt og omskapt drivast ikkje berre av ord, men inneheld også erfaringar og materialitet (Neumann, 2000). Også dette kan innverke på diskursen, og deltakinga i fellesskapen og arbeidsprosessane vil kunne tilføre skipet meining for dei frivillige. Slik meining kan vere samansett av eigne erfaringar og utvikling gjennom det konkrete arbeidet med fartøyet, den sosiale fellesskapen som deler slike opplevingar, eigne fortidige opplevingar og historiske referansar. For dei frivillige kan det vere vanskeleg å rangere kva ein opplever som det mest sentrale. Truleg er dette heller ikkje alltid mogleg.

... Ja, altså eg trudde jo det at eg etter å ha reist på de båtane, så tenke eg kanskje det at eg kunne bruke litt av kompetansen, men så e det også det at eg blir jo tiltrekt av miljøet. Så ein ting e jo fartøy, fartøyvern, miljøet om bord. For det at, det e jo klart at eg treffe jo ein del sånn spennande personligheter. Og litt sånn – kanskje dumt å sei; men litt sånn maskulint miljø, då. Litt røft miljø, då (Informant 7 s.2,3, mann 58 år).

I dag vert det ikkje alltid rekna som politisk akseptabelt å halde fram eit «maskulint miljø» som noko positivt, men det kan vere eit hint om det same når andre informantar framstiller delar av arbeidet som tungt, skittent og støvete, men tilfredsstillande. Andre kjem med meir direkte utblåsingar.

Eksempelvis M/S «[...]»; det er pensjonister – enkelt og greit! No skal menn være hjemme og passe unger, då blir det ikkje plass til å drive med fartøy!” (Nøkkelinformant nr. 41).

Informanten meiner det moderne kjønnsrollemønsteret er ei av årsakene til at gjennomsnittsalderen i dugnadsgjengen er høg. Uansett om denne påstanden er rett eller ikkje, så er han like fullt eit uttrykk for ei oppleving av at vern av fartøy er ein aktivitet som høyrer til den maskuline sfære. Likevel er det ikkje noko som tyder på ynskje om å halde kvinner utanfor dugnadsgjengen. Det finst kvinner i både dugnadsgjengen, i styret for laga og som mønstra mannskap på skipa. Det er sjølvsagt forskjell på å like «maskulint» arbeid og å vere ekskluderande. Men i tillegg er nok dei tradisjonelle kjønnsrollene meir til stades i den delen av fartøyvernet som arbeider med ruteskip, slik eit intervju i ei lokalavis kan tyde på:

Fast mannskap er oftast ti, og så trengst det åtte-ti kvinnfolk i byssa. Ja, det hender også at menn stiller, og må dressast opp i kvite skjorter, opplyste [styreleiar] (Storheim, 2013).

Bruken om omgrepet «mannskap» kan her ikkje utan vidare tolkast som ein kjønnskategori, men heng saman med det formelle skiljet mellom dei med oppgåver som krev sertifikat og formell mønstring (kaptein, styrmann, matrosar, maskinistar) og dei som tek seg av passasjerane og står for serveringa. Mitt intrykk er likevel at det same gjeld her som i resten av samfunnet; at relativt få menn søkjer til dei tradisjonelt kvinnelege rollene, medan det er fleire kvinner å finne i dei tradisjonelt mannlege rollene (Christensen, 2014b). Ei av dei omtalte kvinnene i byssa seier det slik:

Det er mykje jobbing, men me har masse glede att, sa [ho], som var snar med å leggja til at det ikkje berre er ho som legg ned mange timar som trise<sup>125</sup> om bord på [båten] (Storheim, 2013).

Denne understrekinga av gleda med den sosiale delen av innsatsen er det også mange døme på i intervjumaterialet. Å vere del av fellesskapen ser ut til å vere mellom dei sterkaste grunngevingane for å møte opp på dugnaden; dei har det triveleg saman. Trivnaden i eit godt miljø prega av felles interesse og mål er verdiar som vart uttrykt i mest alle intervjua av både nøkkelinformantar og frivillige. Aktiviteten kring fartøyet representerer ein sosial møteplass og ein arena for samspel der deltakarane kan kjenne seg nyttige og verdsette både gjennom det konkrete arbeidet og ved at dei er med på å bidra med noko til samfunnet utanfor arbeidsfellesskapen.

#### Dugnadsgjengen

Dei frivillige som arbeider med fartøya oppfattar seg som del av eit kollektiv. Dette kollektivet vert synt til som eit «vi», «gjengen» eller «dugnadsgjengen». Undersøkinga av dugnaden som historisk praksis syner at sjølv om dugnaden har

<sup>125</sup> «Trise» er ei kortform av servitrise, som var den som tok seg av serveringa om bord.

endra seg mykje gjennom tilpassing til skiftande samfunnstilhøve, så vert han likevel opplevd som ein kontinuerleg og gamal tradisjon.<sup>126</sup>

Korkje sosial handling eller institusjonsbygging kan forklarast berre ut frå personlege og offentlege forteljingar. Konseptane og forklaringane våre må difor også inkludere slike faktorar som kan kallast sosiale krefter. Dersom røynda vert skapt og forstått gjennom forteljingar, kan heller ikkje forskaren stille seg utanfor dette. Utfordringa er då å skape eit vokabular som kan nyttast til å rekonstruere og følge ontologiske og offentlege forteljingar gjennom tid og rom. Slike analytiske omgrep kallar Somers konseptuelle forteljingar. For å kunne tene ei slik hensikt må dei konseptuelle forteljingane vere abstrahert frå si historie og relasjonelle setting; dei er fråkopla daglegtalet og halden fast av definisjonar (Somers, 1994 s. 620).

‘Frivillig arbeid’ og ‘frivillig sektor’ er døme på slike omgrep. Omgrepa representerer ei abstrakt analytisk tilnærming der innhaldet er skapt ut frå eit behov hjå samfunnsvitskapen og halde fast av ein definisjon som berre kan endrast gjennom den vitskapelege diskusjonen. Den internasjonale forskinga på emnet vaks fram som del av forskinga på sivilsamfunnet, og har utvikla standardiserte omgrep og definisjonar som skal gjere det mogleg å samanlikne data frå alle nasjonar og kulturar (Salamon & Sokolowski, 2004).

På praksisnivået, når konkret arbeid skal planleggjast og omtalast, er det heilt andre omgrep som dominerer språkbruken.

Når eg e på dugnad og frivillig arbeid så skal det vera lett tone og det skal vera ... Ja, vi ska gjera ein jobb som vi drar i lag. Og det gjer vi her, rett og slett altså. Det e ... Vi e veldig samstemte vi som e her. Noke ant tru`kje eg eg kan sei om da egentlig, fø vi e fast kjerne og vi kjenner godt kverandre, og ... ja, og det ... Vi går godt i lag, og (Informant nr. 3 s.3,4, mann 51 år).

Ja, eg trodd`kje det sku vere så kjekt å ver her på sånt dugnadsprosjekt (Informant nr. 11 s.2, mann 40 år).

Det er jo utrolig masse store oppgaver som ligger innenfor fartøyvernet som gjøres på rent dugnadsbasis (informant nr. 9 s. 14, mann 70 år).

– Har du gjort nye bekjentskaper gjennom deltagelse i prosjektet?

Ja, de andre som da ... drive dugnad om bord. Ja. Og elles de som òg seile’ som mannskap (Informant nr. 12 s.4, mann 66 år).

Også i lokalaviser, medlemskriv og eigne nettsider omtalar dei frivillige seg sjølv oftast som medlemar, dugnadsgjeng, eldsjeler eller entusiastar og innsatsen sin kallar dei for dugnad. Det teiknar seg difor eit skilje, der ‘frivillig arbeid’ vert nytta i forskning og diskusjonen om fenomenet, medan ‘dugnad’ vert nytta i dei konkrete samhengane og av dei som utfører arbeidet. Slike konsekvente ulikskapar i nemningsbruk indikerer at det er tale om ulike forståingsrammer og røyndom-

<sup>126</sup> Sjå kapittel 5.1.6. Sivilsamfunn og frivillig arbeid, underkapittel Den historiske dugnaden.

soppfatningar. Medan vitskaplege termar – ideelt sett – får innhaldet bestemt gjennom definisjonar som er forankra i den vitskaplege praksisen, så vert innhaldet i daglegta sine ord til gjennom dei skiftande samanhengane der ordet vert nytta.

Omgrepet dognad inngår i dei ontologiske og offentlege forteljingane og kan nyttast som eit utgangspunkt til å forstå det opplevde nivået. Sosiologane Lorentzen og Dugstad (Lorentzen & Dugstad, 2011) freistar å abstrahere ein definisjon av dognad ut frå bruken av omgrepet historisk. Her kjem det sosiale aspektet meir fram enn i omgrepet frivillig arbeid, samt ei avgrensing i tid gjennom ein definert start og avslutning, vanlegvis ein eller to dagar (Lorentzen & Dugstad, 2011 s. 13).

Slik omgrepet dognad vert nytta i fartøyvernet har det ein permanens som overskrid etablerte definisjonar av dognaden som tidsavgrensa. Dei langvarige og forholdsvis kunnskapskrevjande prosjekta innan fartøyvernet eignar seg i mindre grad for den klassiske dognaden prega av stort frammøte, og oftast enkle men arbeidskrevjande oppgåver med lite behov for fagkunnskap. I fartøyvernet er det meir regelen enn unntaket at arbeidet med restaurering tek ti år eller meir og føreset ein god del spesialarbeid. Etter at fartøyet er restaurert skal det årleg utførast tilsyn, vårpuss og vedlikehald, og i sommarhalvåret skal ein i tillegg stille mannskap om bord. Den implisitte justeringa av dognadsomgrepet ser ut til å vere uproblematisk for dei som nyttar seg av denne tradisjonen i fartøyvernet.

Denne nærast permanente og institusjonaliserte forma for dognad opnar for andre sosiale verknader enn den klassiske kortvarige punktdognaden. Til dømes vil ein i eit idrettslag som arrangerer ein dognad finne at deltakarane identifiserer seg med idrettslaget og ikkje utviklar nokon varig identitet med utgangspunkt i den konkrete dognadsoppgåva og ein ad-hoc dognadsgjeng som vert oppløyst same kveld. Men dognaden som permanent institusjon i fartøyvernet føreset ein dognadsgjeng med stor grad av kontinuitet over tid. Ei slik permanent gruppedanning kring fartøyet kan viske ut skiljet mellom ein dognadsgjeng og eit skipsmannskap, og opne for ein meir varig gruppeidentitet av tilsvarande type. Eit mannskap definerer seg mellom anna ut frå skipet sitt, kvarandre og reiarlaget, noko det finst ei rekkje døme på både hjå nøkkelinformantane og dei personlege informantane.

Eit viktig aspekt ved frivillig arbeid i den tydinga som vert nytta her er sampelet mellom individet og fellesskapen. Gjennom å delta i frivillig arbeid kan det skapast nye band til folk som ein ikkje tidlegare hadde omgang med. Hjå eldre deltakarar kan dette vere med på å kompensere for den reduksjonen av sosial interaksjon som kan vere ein konsekvens av at born flyttar ut, arbeidslivet avsluttast og at det med alderen tynnast i krinsen av familie og vener av same generasjon.

Både humanistiske fag og samfunnsfag ser slike fellesskap som sentrale. Humanistane har mellom anna oppfatta dei som berarar av felles tradisjonar, verdisystem og forståingsrammer, medan samfunnsfaga kanskje i større grad har vektlagt dy-

namikken som finst i slik intersubjektive rom. Felles er at ein har freista forstå funksjonen til slike nettverk og dei ressursane som finst på gruppenivå.

Pierre Bourdieu hevda at den sosiale verda kan forståast som akkumulert historie, og skildrar korleis kulturell og sosial kapital kan byggjast opp over tid (Bourdieu, 1986). Dette ordvalet kan representere ei bru mellom dei ulike forskings-tradisjonane si vekt på anten det diakrone eller synkrone. Michael Woolcock skildrar kjernen i omgrepet sosial kapital ved aforismen «it is not *what* you know, but *who* you know» (Woolcock, 2001 s. 11). Det er ikkje berre våre personlege ressursar som avgjer korleis vi har det, men også dei sosiale relasjonane som vi har tilgang til. Dette er dei samla individuelle ressursane, og ressursane i nettverket ein har tilgang til i lokalsamfunnet og i storsamfunnet. Som ein ser kan vegen her vere kort over til diskursperspektivet, då den same poststrukturalistiske dynamikken ser ut til å ligge til grunn for dei fleste forståingane av sosial kapital.

Nei, altså det va ... Du behøvde ikkje introdusere prosjektet, for prosjektet var så omtalt alle veier, både i media og alt, og ... Så det var ganske kjent at det var noen som hadde påtatt seg noe sånt umulig oppgave. Så når vi først kom då, så var de faktisk «åja – det e den, ja. Jaja, men det e greit, vi skal hjelpe til», så.. Husker noen fra [en leverandør av rør], for vi trengte jo veldig mye rør og ventilar og flenser og alt mulig sånt. Og det var bare te å sende inn en bestilling. Så leverte de på kaien de, det var greit. Blant annet kolosalt mykje sånn kobbarøyr, det var ganske dyrt. Det va `kje snakk om betaling. Så vi fekk mykje ... vi fekk mykje hjelp (Informant nr. 7 s.6, mann 58 år).

Informanten skildrar ein situasjon som gjorde han medviten om at den sosiale kapitalen han hadde tilgang til gjennom restaureringsprosjektet hadde vakse seg langt større enn han før hadde vore merksam på. Å byggje tillit og kontaktnett er viktig for prosjekt som er heilt avhengige av lokal oppslutnad, tenester og tilskot for å kunne bli realiserte.

– Hvordan blir du mottatt, når du kommer for å be om noe på båtens vegne?

– Nei, altså eg kommer jo ikkje rett opp og spør. Dette e jo sånn som ... Dette e en prosess som må formes. Eg blir alltid godt mottatt. Men, sånne forbindelser knyttes gjerne ikkje akkurat på et kontor. De knyttes gjerne i et privat opplegg, eller i treffsteder et annet sted, utenfor kontorene. Ta deg en tur om bord, sier eg (Informant nr. 4 s.8, mann 74 år).

Informanten er merksam på at det må meir til enn informasjonsskriv og presseoppslag. Det mest verksame er å få aktuelle kontaktar til å kome om bord slik at dei får ei positiv oppleving saman med skip og mannskap. Skipet er ei forteljing som taler til alle sansar, og opplevinga om bord når lettare fram til hjartet enn eit informasjonsskriv kan.

Ein av dei som har vore med i fartøyvernet lengst, ser at skipet og gjengen av frivillige har hatt stor innverknad på korleis livet har blitt.

Jeg har gjort meg tanker for så vidt hvordan livet ville ha artet seg hvis jeg da ikke hadde gått inn i [organisasjonen] [på den tiden], altså bare sett det fra sidelinjen at det damper en båt rundt på fjorden og sånt, som jo veldig mange ser, og synes er hyggelig, men de deltar jo ikke i... er ikke medlem i klubben og det er ikke sikkert de kommer om bord i det hele tatt som passasjerer. Det er umulig å si, men det er klart at for min del så har det jo gitt en kurs i livet som har vært ganske avgjørende viktig (Informant nr. 9 s.13, mann 70 år).

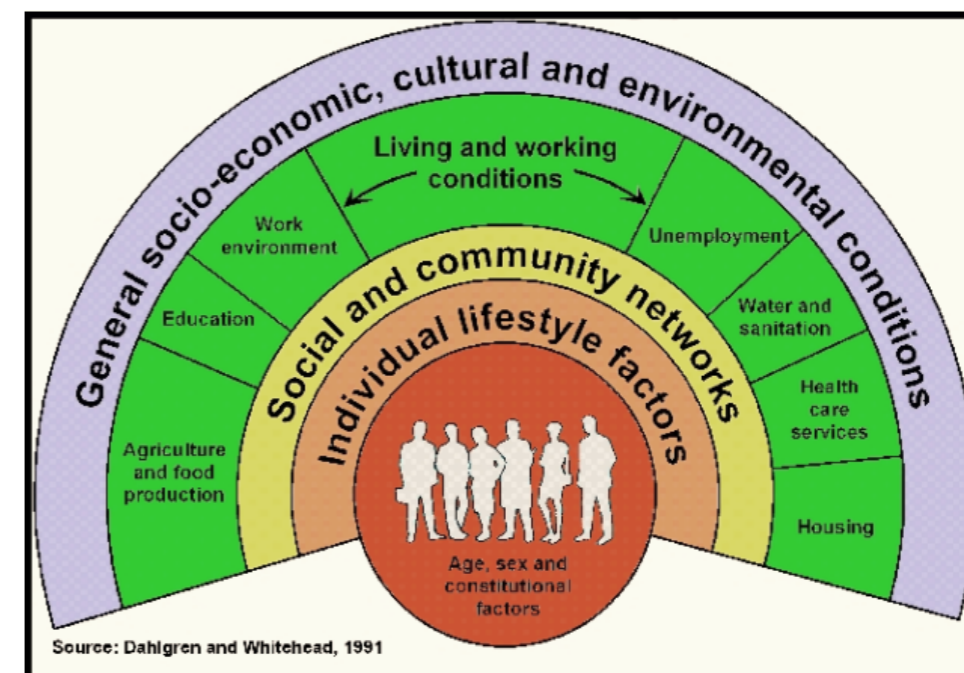
Ein båt «damper rundt på fjorden». Han synleggjer – og mogleggjer – skiljet mellom dei som deltek om bord og dei som ser han frå sidelina, mellom dei aktive og dei passive. Valet mellom å vere tilskodar eller å høyre til dugnadsgjengen om bord vart opplevd som avgjerande for kva retning livet som heilskap tok. Informanten skildrar deltakinga som eit «aktivum» som er «opparbeida» gjennom dei åra han har delteke i det frivillige arbeidet. Denne kjensla av å ha opparbeida ei form for aktivum kan sjølvstøtt referere til personleg erfaring, men dei mange referansane til organisasjonen og dei andre medlemmane syner at det også må vere tale om noko intersubjektivt – ein tilgang han set pris på og som han elles ikkje hadde fått del i.

### 5.3.5 Oppleving av styrking

Kvantitative undersøkingar gjev grunn til å tru at dei som deltek i frivillig innsats har ei betre opplevd helse enn dei som ikkje deltek. Men om dette skuldast verknader av innsatsen eller eigenskapar hjå dei frivillige som engasjerer seg, har ein ikkje eintydige svar på (Fladmoe & Folkestad, 2016 s. 14). Ethiske og metodiske utfordringar gjer det også svært vanskeleg å gjennomføre kontrollerte forsøk som kan gje sikrere svar på dette (Jenkins et al, 2013 s. 8).

Empowerment er eit tverrfagleg omgrep som spring ut av eit humanistisk menneskesyn (Sørensen et al, 2002). Innan forskinga på samfunnshelse og sosialt arbeid vert empowerment sett i samheng med mobilisering av salutogenesen sine generelle motstandsressursar (GMR). Fleire har lansert framlegg til ei norsk omsetjing av omgrepet empowerment, som t.d. myndiggjering, styrking (Walseth & Malterud, 2004) og mobilisering (Sørensen et al., 2002), men førebels er konklusjonen at ingen av framlegga fungerer godt nok. Følgjeleg har den engelske versjonen av omgrepet fått festa seg i faglitteraturen.

Forskinga på faktorar som kan påverke helse og livskvalitet inkluderer på ulike måtar den materielle omgjevnaden sine verknader på menneska. Denne framstår difor som open for ei asymmetrisk tilnærming (Olsen, 2004) der også den materielle omgjevnaden vert inkludert mellom dei verksame faktorane. Faktorane som påverkar den opplevde og reelle helsa vert uttrykt gjennom Figur 42.



Figur 42 Determinantar for helse (Dahlgren & Whitehead, 1991).

Modellen er utbreidd og vert referert til i mange undersøkingar av slike determinantar (sjå t.d. Dahlgren & Whitehead, 1991). Mellom faktorane i livs- og arbeidssituasjonen inkluderer modellen fysiske omgjevnader eksemplifisert ved bustad, vatn og sanitære tilhøve. Også dei materielle omgjevnadene generelt, og særskilt slike som er meningsberande for oss, kan sjåast som inkluderte i modellen. Det same må gjelde sosial omgang og tilhøvet til andre generelt. Dei kontekstuelle faktorane på individnivå i modellen må inkludere personlege erfaringar og identitet. Vi kan då utleie av modellen at dersom arbeidet med fartøya t.d. kan opplevast som ein dialog med eiga historie og identitet, har verknader for integrasjon i lokalsamfunna og i tillegg vert opplevd som eit bidrag til fellesskapen, så kan denne aktiviteten ha verknader for dei frivillige si opplevde helse.

Antroposentriske tilnærmingar til kulturelle og sosiale prosessar og strukturar, som t.d. sosial kapital og diskursteori, er i mindre grad open for å inkludere den fysiske omgjevnaden i analysen (Olsen, 2004). Dette kan kompensere for gjennom å leggje særleg vekt på det materielle aspektet i arbeidet med kjeldene, der dei frivillige sitt nære tilhøve til fartøya sine som materielle objekt kjem godt fram. T.d. gjennom informantane sine skildringar av tekniske utfordringar i arbeidet og korleis både tilhøvet til fartøyet og opplevinga av egne evner endrar seg gjennom det konkrete arbeidet på fartøya. At fartøya talar til kjensler er openbart, både ved at dei openbart investerer mykje tid og kjærleik i prosjekta og gjennom vekta dei legg på det personleg opplevde når dei skal grunnje engasjementet sitt.

### Salutogenese

Salutogenese er læra om dei faktorane som gjer oss friske (Walset & Malterud, 2004). For å forstå faktorane som kan påverke graden av helse identifiserer salutogenesen ulike generelle motstandsressursar (GMR) på individuelt og kollektivt nivå som kan fremje meistring i krevjande situasjonar. GMR på Individuelt nivå forståast som evna til å finne meining i det ein gjer og takle stress, medan det på kollektivt nivå t.d. kan vere det støttande sosiale kontaktnettet.

Dess høgre grad av slike motstandsressursar som opplevast å vere tilgjengelege, dess betre vert kjensla av samanheng (Sense of Coherence – SOC) og dess høgre grad av helse vil ein oppleve å ha. Opplevd helse heng saman med meir generell livskvalitet og den opplevde helsa kan sjåast som ein indikasjon på meir generelt velvære eller trivsel (Thoits & Hewitt, 2001; Wilson, 2012). Antonovsky nyttar i denne samanhengen omgrepet «opplevd livskvalitet» («subjective well-being») som han knyter til evna til å fungere optimalt ved bruk av motstandsressursar, men utan å definere omgrepet nærare (Langeland, 2009 s. 290).

Antonovsky framhevar kvaliteten på sosial støtte som ein særskilt viktig motstandsressurs (GMR), men forklarar ikkje kva han legg i dette (Langeland, 2009 s. 290). Kvaliteten på den sosiale støtta er definert som ein avgjerande meistringsressurs for ei positiv utvikling av SOC, og Langeland sin studie (2009) av salutogen tilnærming for å fremje psykisk helse, indikerer at SOC kan styrkast gjennom å auke kvaliteten på den sosiale integreringa til individa.

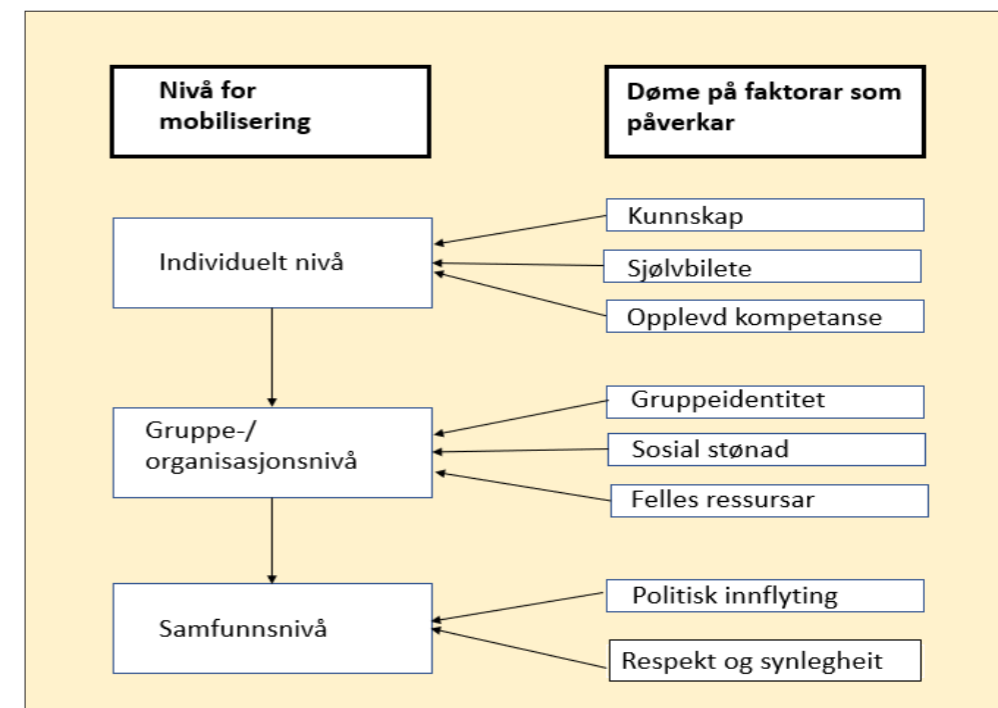
Forskinga syner at dei som deltek i frivillig arbeid i regelen har høgre SOC enn dei som ikkje deltek, men om deltaking i frivillig innsats fører til auka SOC eller om det er slik at folk med høg SOC lettast vert rekrutterte til slik innsats har vore uklårt (Thoits & Hewitt, 2001). Langeland sin studie peikar her mot ei både-og forklaring: høgare SOC stimulerer til auka sosial deltaking, der relasjonen mellom GMR og SOC skaper ein feedback-loop. GMR i form av t.d. sosial stønad gjev auka SOC som deretter set personar i stand til å mobilisere til auka deltaking på ulike arenaer, noko som igjen kan bidra til å styrke den opplevde livskvaliteten (Langeland, 2009 s. 294). Langeland finn også støtte hjå andre nyare studiar for å hevde at potensialet for å endre SOC er større enn det Antonovsky tidlegare hevda (2009 s. 294). Slike sosiale relasjonar kan i følgje Weiss (1974) bestå av eit nettverk av relasjonar mellom personar som delar felles interesser og samband.

Understrekinga av den positive verknaden som slike nettverk har, er ei særskilt relevant presisering for arbeidet med denne avhandlinga, då organisasjonane kring dei verna fartøya kan sjåast som eit uttrykk for slike delte interesser og nettverk.

### Empowerment

Som tidlegare skildra i kapittel 3.1. er empowerment definert som ein prosess der den einskilde frivillige og gruppa av frivillige i fartøyvern mobiliserer ressursar og opplever en auka SOC. At også gruppe- og samfunnsnivå vert inkluderte i denne prosessen i tillegg til den einskilde frivillige er viktig for arbeidet med denne avhandlinga, då det opnar for å studere samspelet mellom desse. Sørensen et al (2002) har laga ei framstilling av empowerment-prosessen som syner samspelet mellom

individ, gruppe og samfunnsnivå og dei faktorane som kan påverke desse. Faktorane som kan påverke empowerment-prosessen kan framstillast slik (Figur 43):



Figur 43. Empowerment på ulike nivå og faktorar som påverkar desse (etter Sørensen et al, 2002 s. 2379)

Både i helseforskinga og i organisasjonslivet vert omgrepet empowerment oftast nytta om ein styrt prosess der ein medvite søker å mobilisere slike GMR som i følgje den salutogenetiske teorien kan gje auka SOC og dermed auka opplevd livskvalitet. Men sjølv om det er mogleg å operasjonalisere faktorar som kan auke SOC i form av ein medviten og planlagd prosess, så kan det likevel ikkje vere slik at dei sentrale mekanismene i prosessen er avhengige av slik planlegging. Antonovsky utvikla sin teori på grunnlag av fenomen som han vart merksam på gjennom studiar av samanhengen mellom folk sine faktiske livserfaringar og deira oppleving av eiga helse og livskvalitet (Antonovsky, 1979). Det er her psykologen Charles H Kieffer fann utgangspunkt til si undersøking av Citizen Empowerment (Kieffer, 1984) som gjev det teoretiske rammeverket for delstudie III i avhandlinga.

Observerte fenomen er også utgangspunktet for Kieffer sin teori om empowerment. I studiet av frivillige grasrotørslar la Kieffer (1984) merke til det paradokset at folk som levde under dei mest depressive sosiale og økonomiske tilhøva likevel kunne utvikle seg til aktive og effektive leiarar av frivillige rørslar («citizen-leaders»). Ein slik tilsynkomst av positiv aktivisme midt i tilsynelatande håplause sosiale omgjevnader inspirerte Kieffer (1984 s. 11–12) til å undersøke korleis tidlegare uengasjerte personar har endra seg og sin situasjon gjennom å bli aktive og engasjerte grasrot-aktivistar. Kieffer fann at empowerment som prosess kan delast inn i fire



ulike stadium eller fasar. I helseforskinga har desse fasane vore nytta som utgangspunktet for å setje opp empowerment-prosesser med rettleiar for grupper av pasientar, og det har synt seg at slike opplegg har god effekt (Walseth & Malterud, 2004).

Kieffer (1984) utvikla si forståing av empowerment-prosessen gjennom studiar av frivillig organisering. Det er difor mogleg å nytte dei fasane han definerte gjennom sine undersøkingar som utgangspunkt for å etterspore om tilsvarande prosessar finn stad i det frivillige fartøyvernet. Han definerte følgjande fire fasar på individnivå (Kieffer, 1984). Opplistinga under er eit samandrag av det som kjenneteiknar dei ulike fasane, og syner korleis dei byggjer på kvarandre:

#### 1. Mobiliseringsfasen («Era of Entry»)

Eit kjenslemessig engasjement vert vekka av ei hending som utgjer eit trugsmål mot noko som vert opplevd som symbolsk eller emosjonelt viktig på eit personleg plan. Fasen er prega av usikkerheit og manglande kunnskap. For å kome gjennom denne fasen må individa endre oppfatninga av etablerte sanningar og autoritetar slik at motstand framstår som mogleg.

#### 2. Framgangsfasen («Era of Advancement»)

Dei sentrale tilhøva som gjev framgang i denne fasen er tilgangen til ein rettleiar/mentor, mobiliserande verknad gjennom ei form for støttande kollektiv organisering og framveksten av ei meir kritisk forståing av dei sosiale og politiske tilhøva.

#### 2. Innlemmingsfasen («Era of Incorporation»)

Gjennom konfrontasjonar med andre deltakarar og den kontinuerlege kampen mot strukturelle og institusjonaliserte hindringar modnast sjølvforståinga. Dei strategiske evnene utviklast saman med kritisk forståing og uthald. Deltakarane lærer å handtere rollekonfliktar og det sosiale stresset som engasjementet skapar. Dei ferdigheitene ein har tileigna seg vert ein del av sjølvforståinga.

#### 4. Engasjementsfasen («Era of Commitment»)

Dei som realiserer sine deltakande evner fullt ut, er dei som klarar å rekonstruere sjølvmedvitet og evna til meistring i høve til den politiske verda. I denne fasen held kampen fram med å innpasse ny personleg kunnskap og ferdigheiter i dagleglivet sine realitetar og strukturar.

Omgrepet empowerment kan både nyttast om oppnådd deltakande kompetanse og om prosessen som leiar fram til slik kompetanse (Kieffer, 1984 s. 31). I terapeutisk samanheng vil ein vere oppteken av målet med prosessen, og Walseth & Malterud (2004 s. 66) legg difor til empowerment i tydinga oppnådd kompetanse som ein femte fase i denne progresjonen der ein har oppnådd nye ferdigheiter og evna til deltakande kompetanse er fullt utvikla. Dei omtalar empowerment som ein prosess som kan nyttast terapeutisk for å påverke livssituasjonen i positiv retning (Walseth & Malterud 2004 s. 65), og syner at mekanismane i prosessen også er verksame i

mindre dramatiske livssituasjonar enn dei som var utgangspunktet for Kieffer si undersøking.

Det er mogleg å tenkje seg liknande fasar på gruppe- og samfunnsnivå (Figur 43 s. 271), der det som hjå individa kan vere indre refleksjonar kan ha form av meir opne diskursar på dei kollektive nivåa. I diskusjonen vert det ikkje alltid mogleg å skilje klårt mellom opplevingane til den einskilde, gruppa og samfunnet, då det her dreier seg om slike delte erfaringar som utgjer grunnlaget for frivillig organisering eller felles aksjonar. Sjølv om fleire kan ha gjort liknande erfaringar, så er opplevingane like fullt individuelle og ein føresetnad for hendingane på kollektive nivå.

Gjennom å samanhalde informantane sine opplevingar med dei ulike i fasane i empowerment-prosessen slik Kieffer definerer desse, vil denne studien undersøke om det finst samsvar mellom desse. Dei fleste intervjuar, både kvantitative og kvalitative, er med informantar som har vore med i fartøyvernet ei tid. Det dei kan fortelje om tidlegare periodar i både si eiga deltaking og verneprosjektet si historie må då nødvendigvis være retrospektivt og prega av refleksjon over tid. Nokre av dei kvalitative intervjuar er gjennomførte med informantar som relativt nyleg var rekrutterte til prosjekta. Desse kan vere i ein tidleg fase av engasjementet og gje uttrykk for opplevingar som er mindre prega av slike refleksive prosessar. Eg skal her kort skildre de fire fasane i Kieffer sin teori som vert nytta som bakgrunn for undersøkinga i delstudie III.

### Diskusjon

#### Mobiliseringsfasen

Utfordringa med å ta utgangspunkt i Kieffer si undersøking er at den er avgrensa til informantar som framstår som leiande personar i sine rørsler. Fleirtalet i slike rørsler er jo mindre synlege, men like fullt viktige. Medlemane av dugnadsgjengen må også finne tilstrekkeleg indre motivasjon til å halde ut åra med seigt systematisk arbeid for å nå sine mål. Vi må difor også søkje å forstå kva som mobiliserer og driv engasjementet hjå dei mange som ikkje framstår som leiande figurar i organisasjonane.

Kieffer fann at fellesnemnaren for leiande personar i grasrot-rørsler er at dei opplever eit trugsmål mot noko som vert opplevd som symbolsk eller emosjonelt viktig på eit personleg plan, og som kan vekke eit kjenslemessig engasjement som ikkje botnar i noka form for distansert eller intellektuell analyse. Hjå dei fleste av Kieffer sine informantar er det opplevinga av ulike former for sosial urett som skapar slikt engasjement. Men hjå informanten Emily er det eit trugsmål mot hennar meiningsgjevande materielle omgjevnad som er den utløyande faktoren, då dalen der ho vart fødd, vart planlagd demd ned som magasin for eit kraftverk:

My heart and soul, my way of life, everything is here ... That valley is *me*. It is a part of us ... Now are they just going to come here and destroy all this? No! And I 'm goin 'to stay in here and fight until somebody shoots me down one way or another (Kieffer, 1984 s. 18).

Dette syner at også trugsmål mot den lokale identitetsgjevande omgjevnaden kan vekkje eit slik sterkt kjenslemessig engasjement, og at diskusjonen difor må vere open for å inkludere verknaden av den materielle omgjevnaden i liva våre (Olsen, 2004; Bjerck, 2014). Skildringane av rutebåten sitt anløp og av den materielle om-møbleringa av bygdesamfunna då båtutene vart nedlagde syner rutebåten si tette integrering i lokalsamfunna.<sup>127</sup> Dei store endringane i bygdesamfunna sin materialitet og praksis då denne epoken tok slutt, gav seg kjenslemessige uttrykk som sakn, kjensle av oppbrot og at noko ugjenkalleleg var over (Bjerck, 2014).

I mitt eige prosjekt har to av dei 14 informantane vore med på å ta initiativ til å ta vare på fartøya og etablere verneorganisasjonane. I intervju skildrar dei korleis dei opplevde den «mobiliserande fasen» der dei vart merksam på at noko dei opplever som viktig kunne gå tapt:

Siden han låg til salgs kunne vi jo risikere at han for kor som helst. Altså at han forsvant, sant? Han kunne jo gå til opphøgging, han kunne gått til utlandet og då hadde i alle fall ikkje ... Det va da siste ... da va einaste muligheten ... Det var siste muligheten som eg såg til å ta vare på nokon av disse her gamle båtane då. Det va liksom da så tente meg den gongen (Informant 1, mann 53 år).

For det e jo ein lokal båt, veit du. Det va jo det som stakk, veit du. Så me måtte på død og liv ha tak i den, då (Informant 8, mann 64 år).

Desse informantane handla ut frå ei oppleving av at situasjonen var akutt. Passivitet var ikkje eit mogleg val når fartøyet vert opplevd som eit materielt samband med ei røynd som er forbi (Bjerck, 2014). Dei var med på å etablere verneprosjekta, formulere kvifor fartøyet må takast vare på og orientere seg om kva som kan mobiliserast av ressursar i lokalsamfunna.

Av dei informantane som ikkje deltok i oppstarten av prosjekta er det berre to som fortel at dei oppsøkte verneprosjekta drivne av si eiga sterke interesse, utan å kjenne nokon der på førehand. Den eine var driven av eit personleg tilhøve til akkurat denne konkrete båten:

Mitt utgangspunkt va jo at eg var voldsomt interessert i at nåken tok vare på den båten her. Sånn at ... Og det overraska meg då eg kunne lesa det på internett at denne båten va blitt tatt vare på. Og samtidig så stod da jo på sio då at de ønskte jo nye medlemmar velkommen til dugnadsarbeid. Så eg reiste ut her ein lørdag, de hadde åpent hus her, og fekk jo sjå meg om og ble veldig godt mottatt her ombord. Så eg fekk jo eit veldig godt inntrykk allereie første gongen eg va her, eigentleg (Informant 3, mann 51 år).

Den andre var driven av ei meir generell interesse og fascinasjon for dampskip:

Ja, det var jo en generell historisk interesse, interesse for historie da, og da spesielt det maritime. [...] Det var jo en sjelden ting å ha en ... en ... en kull-

<sup>127</sup> Sjå kapittel 5.3.2. Minne og fortid: Personlege forteljingar, underkapittel Lokalsamfunnet, skipet og selskapet.

fyr dampbåt, altså. Original sånn i ... Og jeg så det som et mål å ønske at den skulle bli bevart og tatt vare på og satt i stand (Informant 9, mann 70 år).

Hjå begge desse informantane framstår det sterke ønsket om å bidra til å berge fartøyet som utløysande faktor, ein motivasjon som ligg tett opp til den entreprenørane som berga fartøya hadde. Desse to informantane opplevde det kjenslemessige tilhøvet til dei materielle fartøya som sterkt nok til at dei handla på grunnlag av dette, utan å ha blitt inviterte med av andre. Av dei 14 informantane var det berre dei to som hadde vore med på å initiere verneprosjekta og dei to som seinare oppsøkte det av eige initiativ som kan seiast å tilkjenne det Kieffer skildrar som ein mobiliserande episode (Kieffer, 1984 s. 25), dvs. ei personleg kjenslemessig oppleving som er sterk nok til å ta initiativ ut frå eigne kjensler generert av eit personleg tilhøve til dei materielle fartøya.

Sjølv om minne om det som har vore, kan utgjere eit bakteppe, var det for dei fleste informantane ikkje slike sterke kjenslemessige opplevingar som var den direkte årsaka til at dei vart engasjerte. Det utløysande var ein konkret førespurnad via det sosiale nettverket deira. Nokre hadde følgd med verneprosjektet frå sidelina lenge før dei vart spurde, og hadde difor ei viss førehandskunnskap om fartøyet:

Medlemskap er vel en tid siden eg tegnet, men så ble eg kontakta av [ein i dugnadsgjengen] her i vinter og spurte om eg ville delta litt då, og det bykste eg på med en gang. Eg kjente jo han då i frå [arbeidsplassen] litt (Informant 5, mann 66 år).

Andre vart praia til prosjektet av meir tilfeldige årsaker:

Ja, det var tilfeldig i utgangspunktet, for naboene mine de hadde vært med her ett år. Og de skulle hjelpe til på et arrangement som skulle være ved kaien i byn. Så måtte han reise bort på jobb og hun fikk knekk i ryggen. Og de viste at eg var interessert. Og det var spørsmål om eg kunne stille opp. Og så har eg bare vært her (Informant 6, mann 53 år).

Ti av informantane syner til slike konkrete førespurnader som den direkte årsaka til at dei valde å la seg rekrutterte til prosjekta. Sjansen for å få ein førespurnad om å delta vil difor henge saman med omfanget av det sosiale nettverket deira. Denne samanhengen er skildra i ei undersøking av frivillig innsats av Wollebæk et al. (2015 s. 169), som syner at det er om lag fire gongar så sannsynleg at ein startar med frivillig arbeid dersom ein vert spurt direkte om å vere med enn dersom ein ikkje får slike førespurnader. Dette betyr samstundes at dei som er svakare integrerte i lokalsamfunna, og som difor potensielt kan ha størst personleg utbytte av slik deltaking, har lågare sjanse for å bli rekrutterte enn dei med større nettverk (Flademoe & Folkestad, 2016 s. 17). Tendensen til at dei som allereie er godt integrerte og har høg grad av opplevd helse lettast vert rekrutterte, kan difor vere ei viktig årsak til vanskane med å påvise klare årsakssamanhengar mellom god opplevd helse og deltaking i frivillig arbeid i statistiske undersøkingar. Undersøkingar syner at dei som deltek i frivillig arbeid har større sosialt nettverk og høgare grad av opplevd helse

enn dei om ikkje deltek, men det er uklårt om dette er ein effekt av deltakinga eller om det skuldast at dei som er godt integrerte og følgeleg har høgare grad av opplevd helse lettare vert rekrutterte til frivillig innsats (Flademoe & Folkestad, 2016 s. 14–15). Dersom det siste er tilfelle, noko svara frå informantane kan stø opp under, så utelukkar dette likevel ikkje at deltakinga kan ha positive effektar på dei med lågare grad av opplevd helse.

Dei som var med på i initiere verneprosjekta hadde i sin mobiliseringsfase mest fokus på å berge det konkrete fartøyet og hadde få tankar om den sosiale sida ved initiativet ut over at det måtte leggjast til rettes for dugnad. Tankar og forventingar til den sosiale dimensjonen ved deltakinga er langt meir til stades hjå dei som i sin mobiliseringsfase måtte ta stilling til om dei skulle engasjere seg etter fartøyet var blitt midtpunktet i eit sosialt miljø. Dette medvitet om miljøet kring fartøya kjem tydeleg fram gjennom vekta informantane legg på opplevinga av slike miljø i verneprosjekta. T.d. Informant 7 som vart rekruttert av ein ny nabo. Han takka ja til invitasjonen frå naboen fordi han vona å finne att eit miljø som han hadde trivast i då han som ungdom hadde sommarjobb på slike båtar:

Æh ... ja, altså eg trudde jo det at eg etter å ha reist på de båtane, så tenke eg kanskje det at eg kunne bruke litt av kompetansen, men så e det også det at eg blir jo tiltrekt av miljøet. Så ein ting e jo fartøy, fartøyvern, miljøet om bord. For det at, det e jo klart at eg treffe jo ein del sånn spennande personligheter. Og litt sånn – kanskje dumt å sei; men litt sånn maskulint miljø, då. Litt røft miljø, då (Informant 7, mann 58 år).

Ein pensjonert maskinist fann også vegen om bord for å få tilgang til eit kjend arbeidsmiljø der fagkunnskapen hans fortsett kunne praktiserast og verdsetjast i eit miljø av ein type han kunne kjenne seg heime i:

Vi har det jo veldig ålreit sammen vi som er ombord, så da har vi. Og, det e jo veldig godt å komma en sånn gjeng i samene og preika litt og jobba litt og ... Det e jo da som e sosialt, veit du. Og all den tid du e pensjonist, veit du, og bare te sitte seg heima, så for min del så e da midt i blinken. Eg syns det e veldig kjekt å jobba på denne båten (Informant 2, mann 70 år).

Dette syner at også oppdaginga av eit sakna miljø eller sosial arena, eller vona om å kunne reetablere dette, kan vere ein attraktiv side ved verneprosjekta og ei årsak til at ein aksepterer invitasjonen til å bli med. Andre informantar legg avgjerande vekt på den gleda dei kjenner ved det å få arbeide med eldre teknologi som årsak til at dei følgde oppmodinga om å slutte seg til prosjekta. For desse informantane framstår samhandlinga med det materielle fartøyet som ei viktig årsak til at dei følgde oppmodinga om å delta. Gjennom arbeidet vert erfaringskunnskap aktualisert på ny og får sine konkrete uttrykk gjennom endra tilstand på fartøyet. Dei som ikkje på førehand har kjennskap til arbeidet får gjennom samhandling og rettleiing frå andre tileigna seg den kompetansen som er naudsynt for å arbeide på stadig høgare teknisk nivå.

For å forklare kvifor arbeidet med fartøya vert opplevd som personleg relevant syner alle dei 14 informantane til at fartøya på eit eller anna vis vert opplevde som sentrale element i eiga opplevd historie og identitet. Nokre tek utgangspunkt i egne minne og skildrar korleis den konkrete båten utgjorde ein viktig del av den materielle omgjevnaden i oppveksten:

Eg e oppvokst med båt, altså med rutebåtar, då sant. Då eg var gutunge så gikk vi på kaien hver eneste gang båten kom, og tok tauet og ... Så da va jo – altså vi va alltid på kaien når rutebåten kom. Så eg har jo voldsomt stor tilknytning til desse båtane (Informant 1, mann 53 år).

Eg huskar han jo veldig godt for det at vi reiste veldig mykje med han i min barndom. Eg har ... Vi har hus ute [ved kysten].. besteforeldrene mine budde ute [ved kysten], og eg fekk jo eit forhold til båten då. Så eg sa jo ... eg har jo meir enn ein gong våkna opp om morgningen ute [ved kysten] til denne båten når han gjekk forbi. Så eg har eigentleg hatt eit forhold til båten når han gjekk i rutetraffikk (Informant 3, mann 51 år).

Også tilhøvet til reiarlaget som dreiv båtane framstår som viktig for engasjementet:

For min barndom og oppvekst var jo mye basert også på [et sted] inne [i fjordene], og dermed så var jo [dette rederiet] mitt personlige rederi, som vi alltid hadde i guttedagene. Og eg har jo alltid fulgt med denne båten (Informant 4, mann 74 år).

Ei slik identifisering med reiarlaga kan tolkast som eit resultat av den aktive identitetsbygginga som slike lokale reiarlag dreiv like frå etableringa på 1800-talet og fram til faste konsesjonar vart bytta ut med regelmessige anbodskonkurransar i lokaltrafikken på 1990-talet.<sup>128</sup> Andre informantar legg vekt på slekta sine maritime tradisjonar, og ser sitt eige engasjement i verneprosjektet som ei forlenging eller konsekvens av desse:

Du kan sei det at heile familien, de har jo ... Det har vært mye sjøfolk då (Informant 7, mann 58 år).

Ei rekkje av informantane syner til slike ervde disposisjonar for det maritime:

Farfaren min va sjømann, far min va sjømann. Så det e liksom de gamle båtane som e fine å se te og sånt, så det må vere nokke sånne genetiske greier tror eg (Informant 11, mann 40 år).

Slike utsegner kan tolkast som personlege historier («ontologiske narrativ») som er med på å konstituere personleg identitet. Dette er historier vi kan hente meining i tilværet frå, og som difor dannar utgangspunkt for handlingane våre (Somers, 1994 s. 618).

<sup>128</sup> Sjå kapittel 5.3.2. Minne og fortid: Personlege forteljingar, underkapittel Lokalsamfunnet, skipet og selskapet.

Berre to av informantane (Informant 10 og 13) grunnjev ikkje engasjementet med utgangspunkt i slike minne eller familietradisjonar. Dei er begge 18 år gamle og går i lære i maritime yrke. Som årsak for å delta som frivillige legg dei vekt på nettopp det at dei er i lære og at dei eldre frivillige har interessant innsikt og erfaring å dele. Dei er i ein livsfase der dei fleste ser meir framover enn bakover, og årsaka til engasjementet legg dei også inn i framtida. Dei grunnjev engasjementet med at erfaringa frå arbeidet om bord i historiske fartøy vil gje erfaringar som kjem til å skilje dei ut frå andre maritime lærlingar. Oppnådd kompetanse på eldre fartøy kan då bli innvevd i den personlege historia som sjølvforståing og identitet er bygd på (Somers, 1994).

Personlege og emosjonelt forankra motivasjonar er ikkje alltid språkleg tilgjengelege (Berkaak, 1991 s. 13), men kan ettersporast gjennom argumenta som vert framførte. I argumentasjonen for vern av fartøy vert personlege kjensler gjerne uttrykt gjennom meir ålment tilgjengelege utsegn, som t.d. ved å syne til fartøyet si nøkkelrolle i den lokale historia og kulturen. Alle dei 14 informantane, uansett om dei var med på å initiere verneprojekta eller seinare oppsøkte dei drivne av eiga interesse eller vart spurte om å delta, syner til ulike former for personlege minne og erfaringar som årsak til at dei følgde oppmodinga om å bli engasjert i vernet av fartøya. Dette er også uavhengig av kva bakgrunn dei elles har og av kva sider ved det konkrete arbeidet dei interesserer seg mest for. Dei syner alle i ulike samanhengar til korleis dei opplever fartøya eller det maritime som ein del av føreteljninga om kven dei er. Slike personlege historier refererer til og hentar meaning frå offentlege forteljingar («public narratives») som konstituerer identitetar på gruppe- og nasjonsnivå (Somers, 1994). Slike samstemte tilslutningar til erfaringar med ruteskip og/eller maritime tradisjonar trekkjer vekslar på diskursen om kystkulturen, som nokre også refererer direkte til, som informant 7 som «utvikla sans for både båtar og kystkultur» (Informant 7, mann 58 år).

Sjølv om kritikken mot den sterke agrare dominansen i framstillinga av norsk identitet og historie hadde lenge vore til stades i maritime akademiske miljø (sjå t.d. Bugge, 1923, s. 8–9, Worm-Müller, 1951 s. 484, Molaug, 1964 s. 20), var det først på 1970-talet denne kritikken fenga i samfunnet utanfor academia. I Noreg var 1970-talet tiåret for identitetskampar til grupper som ikkje kjende seg att i den rådande framstillinga av norsk identitet og historie. Som resultat av dette vaks det fram nye forteljingar med utgangspunkt i lokal og opplevd historie som eit korrektiv og supplement til den nasjonale framstillinga.<sup>129</sup> Slike forteljingar kan sjåast som etablering av diskursar som gjev teikn og gjenstandar ny meaning og nye samanhengar (Jørgensen & Phillips, 1999 s. 28–29). Samanbrotet i den eldre diskursen om norsk identitet og historie opna for legitimering av nye diskursar og identitetsposisjonar, som t.d. kystkultur- og fartøyvern-diskursen med si vekt på opplevd og erfart historie. Gjennom å syne til slike personlege minne og relasjonar kan tanken om svært ressurskrevjande restaurering av fartøy forsvarast, sjølv om dette er fartøy som har mista sin samfunnsøkonomiske relevans. Dette er eit uttrykk for breitt offentleg gjennomslag for verdiane til kystkulturdiskursen.

<sup>129</sup> Sjå kapittel 5.1.3. Kystkulturen, underkapittel Kystkulturen; frivillig innsats og identitet.

Ein sentral del av denne kystkultur-diskursen var ideen om vern gjennom bruk, der fortsett bruk av fartøya og gjenoppliving av maritime handverk og tradisjonar erstatta den rådande verneideologien med konservering og utstilling. Kjensla av at dei gjennom dugnaden på fartøya utfører eit viktig samfunnsnyttig arbeid framstår også som gjennomgåande hjå informantane, både implisitt og eksplisitt:

Og dette med at [et veteranskip] er oppe og går no, og at [et annet skip] no for fullt fart opp, det synes eg at vi skulle være så passa raus på Vestlandet at man skulle ha et par av de båtene som viser hva ... hva Vestlandet ble bygget opp av. Så, hvis du tenker historien rundt denne båten, og mange andre fjordabåtar så ... Det spant seg over fødsel og død og ... alt som hadde med et samfunn å gjøre. [...] Det gir en veldig sosial og en veldig fin følelse at du e med å gjøre noe som e samfunnsnyttig (Informant 4, mann 74 år).

Og så dette at det å kunne bidra til å ivareta kulturen (Informant 7, mann 58 år).

Diskursen om kystkultur og fartøyvern kan her ha rolla som ein ideologi som kategoriserer verda og gjev meaning til aktiviteten (Jørgensen & Phillips, 1999 s. 125). Dei frivillige kan på ulike måtar bli kalla («interpellert») til ein posisjon i diskursen (Jørgensen & Phillips, 1999 s. 25, 53), som tilbyr deltakarane ei strukturering av verda, eller ei forteljing som dei kan kjenne seg att i og identifisere seg med. Dersom vi ser dei ulike måtane å slutte seg til verneprojekta som ulike måtar å bli interpellerte på, så framstår ikkje lenger dei ulike vegane informantane har inn i fartøyvernprosjekta som så grunnleggjande ulike. Uansett kva som var den utløysande faktoren, uansett omstende for å slutte seg til fartøyvernet og uansett om dei på førehand eller først undervegs i prosjektet har identifisert seg med kystkultur- og/eller fartøyverndiskursen, så tilbyr diskursen ei forståingsramme der dei einskilte personlege erfaringane og minna vert delar av ei større identitetsgjevande forteljing på samfunnsnivå (Somers, 1994 s. 618–619). Med denne tilnærminga kan vi sjå ulikskapar mellom informantane som utslag av ulike grader og stadium av identifisering med diskursen, som igjen kan vere eit resultat av kva andre meinings- og identitetsgjevande forteljingar informantane ser seg sjølv i lys av. Difor treng ikkje tidspunktet eller måten ein vert interpellert på vere avgjerande for om ein opplever det kjenslemessige engasjementet i mobiliseringsfasen i empowerment-prosessen. Det er snarare eit spørsmål om ulike gradar av dette.

Eit anna kjenneteikn med mobiliseringsfasen er at individa må oppfatte at motstand mot etablerte sanningar og autoritetar er mogleg. Dette kan skje ved at «makta» sine ulike system og symbolske former vert avmystifiserte (Kieffer, 1984 s. 19). Symbolisk makt står også sentralt i Foucault sin diskursteori. Her er makt eit tilhøve som ligg implisitt i måten vi skapar språklege omgrep og tenkjer på, slik at «sanning» vert noko som skapast og oppretthaldast gjennom diskursive prosessar (Jørgensen & Phillips, 1999 s. 23–24). Kva som er ei gyldig framstilling av norsk historie og innhaldet i norsk identitet, er døme på slike diskursive sanningar. Ei «avmystifisering» av makta i slike framstillingar kan t.d. skje som ein konsekvens av at etablerte framstillingar ikkje lar seg sameine med eigne erfaringar. I Noreg var som nemnt 1970-talet eit tiår der nye grasrot-rørsler stilte spørsmål ved etablerte framstillingar

og skapte sine egne sanningar, og dermed produserte nye historier å oppleve seg sjølv i lys av.<sup>130</sup>

De e`kje noe her som eg ikkje har utbytte av. Det gir en veldig sosial og en veldig fin følelse at du e med å gjøre noe som e samfunnsnyttig (Informant nr. 4 s., mann 74 år).

Ved å la seg interpellere i kystkultur-diskursen vil ein oppleve aktiviteten i fartøyvernet som uttrykk for motstand mot autoritetar som ikkje har gjeve kysten sine kulturminne den plassen dei fortener. Når ein slik har stilt spørsmål ved etablerte sanningar og autoritetar vert ein også i stand til å stille seg kritisk til dei. Dette er utgangspunktet for å kome vidare i utviklinga av engasjementet.

### Framgangsfasen

Etter at fartøyet er sikra og den umiddelbare faren er over vert merksemda retta mot vegen vidare.<sup>131</sup> Han er ikkje alltid så openberr, og meiningane om dette kan vere mange mellom initiativtakarane. Dei er no over i framgangsfasen, som er ein fase prega av usikkerheit og ein begynnande analyse av situasjonen (Walseth & Malterud, 2004). På kort sikt kan grasrot-rørsler gje deltakarane ei kjensle av styrke gjennom fellesskap og vere ein arena der individ med liknande utgangspunkt kan samarbeide om å finne løysingar på dei aktuelle problema. På lengre sikt kan slike grasrot-rørsler modne medlemene sine ferdigheiter ved å tilby eit miljø der det er mogleg å ta risiko, dele frustrasjonar, dempe frykt og oppleve støtte (Kieffer, 1984 s. 21). Meiningsbrytinga i framgangsfasen skjer innanfor ei felles forståing av at vegen vidare for eit slikt prosjekt må finnast i fellesskap, og informantane legg vekt på betydninga av å kunne diskutere han innanfor rammene av eit trygt fellesskap:

Ellers så e det ... kan du jo berre sei at det sosiale e jo utruleg kjekt og godt, og vi har så mange gode prater rundt kaffibordet. Så det e faktisk unikt godt, altså. Berre det e verd å ... altså ... ja. Så vi e ein fin sammensveisa gjeng, som løser mange interne problemer på båten her, og verdensproblemer (Informant 1, mann 53 år).

Sjølv om slike rørsler slik kan skape eit godt miljø for personleg vokster, er det likevel viktig å streke under at dette er ein av fleire verknader av det felles arbeidet med å nå organisasjonen sitt primære mål. Slike rørsler søkjer å relatere individuelle opplevingar til ei meir eksplisitt politisk forståingsramme, og deltakinga har difor potensiale til å endre det politiske og sosiale medvitet til medlemene, og ferdigheitene deira. Rørslene er fellesskap der deltakarane lærer å utvikle strategiar, ressursar og basiskunnskapar i politisk kommunikasjon, og utviklinga av slik rudimentær strategisk kunnskap og eit meir kritisk politisk medvit er naudsynt for å kome vidare til neste fase (Kieffer, 1984 s. 21–22). Her representerer ideen om den underkjente kystkulturen ei forståingsramme som tilfører fartøyvernprosjekta eit

<sup>130</sup> Sjå kapittel 5.1.3. Kystkulturen, underkapittel Kystkulturen; frivillig innsats og identitet.

<sup>131</sup> Sjå kapittel 5.3.1. Innleiing, underkapittel Forløpet i fartøyvernprosjekta.

element av rettferdig opprør mot ei nasjonal forteljing som ekskluderer deira historie og erfaringar.<sup>132</sup>

To informantar som sjølv var med i verneprosjekta sin første fase hugsar han som prega av uvisse, manglande forståing av utfordringane og famling etter løysingar:

Altså, vi va jo ikkje så mange i begynnelsen, så mesteparten som e med her e jo komt etter at båten var kome hertil. Så eg visste jo ikkje heilt kva eg gjekk til då, for å sei da rett ut. Hehe (Informant 1, mann 53 år).

Men, me visste jo knapt ka me gjorde då, når me la inn bud på [nokre] millionar for å kjøpa han, tenke eg, hehe (Informant 8, mann 64 år).

Desse informantane vurderer det no slik at dei ved starten av verneprosjektet ikkje hadde tilstrekkeleg innsikt i oppgåva dei gav seg i kast med. Dette er ei retrospektiv vurdering som må sjåast i lys av den erfaringa dei har bygd opp i løpet av åra som har gått, og nokre år fram i tid kan dei gjere liknande vurderingar av kompetansen dei har i dag. Ulikskapen består likevel i at den første fasen er prega av leiting etter retninga, medan dei påfølgande i større grad pregast av utvikling i ei bestemt retning. Informantane sine utsegner om at innsikta i prosjektet sitt omfang og behov har gjennomgått ei betydeleg utvikling, syner at deltakarane lukkast i å skape eit miljø der dei kan utvikle sine politiske og sosiale ferdigheiter samt utvikle strategiar og kritisk medvit, som i følge Kieffer kjenneteiknar framgangsfasen (1984 s. 21–22).

Ei anna type ferdigheiter dei frivillige tileignar seg, kjem frå det fysiske arbeidet med fartøya. Forståinga av oppgåva sine materielle aspekt veks i takt med demontering, rusthacking og måling. Ein av informantane som ikkje hadde så mykje praktisk erfaring i utgangspunktet, skildrar dette slik:

Nei, det e alt, eg e jo borti alt mulig av ting eg aller har vert borti før. Om de e å pikka rust eller mala eller å ... Men, de e jo klart at det e kjekkast når du kan byggja opp igjen, og såne ting. Viss du må riva ting for å ... du må skifta nokre stålplate eller et eller annet, og sliping og støving og ... Det er jo ikke av og til at det er like kjekt. Men, det er klart når du har fått da på plass igjen og du kan byggja opp igjen og når du ser resultatet kan du sei – så e det e jo klart det e kjekkast, sant. Viss du skal sei det på den måten då. Og viss vi har streva på ein spesiell ting og fått da på plass og fått det brukbart og akseptabelt, så e da jo grådig kjekt (Informant 1, mann 53 år).

Arbeidet kan vere ei kjelde til frustrasjon, men også til ny innsikt og kunnskap. Fleire av informantane kjem med liknande utsegner som indikerer ein samanheng mellom synleg framgang med prosjektet, gode kjensler og ei styrka trua på egne evner. Utsegna kjem gjerne saman med ei skildring av eit utgangspunkt der oppgåva har sett svært omfattande, og kan hende litt håplaus, ut eller som kommentar til ein prosess som var meir enn vanleg skiten og krevjande. Det er ei fin kjensle når ein har fått prosjektet eit godt steg vidare gjennom ein innsats der ein samstundes har overraska seg sjølv litt. Samhandlinga mellom det fysiske fartøyet og dei frivillige er ein

<sup>132</sup> Sjå kapittel 5.1.5. Fartøyvernet, underkapittel Kystkulturen og fartøyvernet.

prosess som endrar både fartøyet og dei frivillige. Det er også den fysiske endringa av fartøya og den kompetansen dei frivillige har oppnådd, som gjev verneprosjekta omtale i lokalpressa. Vi kan sjå dette som ein dialog mellom prosjekta og lokalsamfunna som fungerer som ei stadfesting av at innsatsen også har verdi for samfunnet utanfor dugnadsgjengen.

Den støtta ein opplever undervegs, både frå leiarar, andre engasjerte og frå lokalsamfunnet, bidrar til å støtte opp under engasjementet. Samstundes har den kritiske forståinga av situasjonen modna, og ein går no inn i neste fase.

### Innlemmingsfasen

I innlemmingsfasen modnar sjølvforståinga og opplevinga av strategiske evner, kritisk forståing og evna til å halde ut. Dette er eit produkt av den kontinuerlege striden der ein lærer gjennom konfrontasjonar med andre deltakarar og frå kampen mot strukturelle eller institusjonelle barrierar som hindrar sjølvbestemming. Dette betrar dei organisatoriske kunnskapane, skjerpar leiarevner og set medlemane i stand til å løyse rollekonfliktar og takle sosialt stress som oppstår under eit langvarig engasjement. Dette er ein stabiliserande fase, der ein må utvikle strategiar for å overvinne slike hindringar, styrke desse ferdigheitene og gradvis innlemma dei i deltakarane si opplevinga av seg sjølv i verda (Kieffer, 1984 s. 22–23). Fasen er prega av finjusteringa av ferdigheiter, oppvakning av meir abstrakte kapasitetar, eit stadig aukande medvit om det å vere ein synleg og effektiv deltakar i samfunnet og ein kontinuerleg refleksjon over eiga rolle og identitet. Samla gjev dette ein verknad som mange skildrar gjennom metaforen «å vekse opp» (Kieffer, 1984 s. 23). Ein av dei yngste informantane trekk fram den positive opplevinga av å få ansvar og tillit:

#### *Opplevde du noko som overraska deg, noko uventa?*

Ja, kor mykje ansvar ein får veldig fort. Ein får veldig mykje ansvar veldig fort, og veldig mykje tillit og sånt. Med tanke på at ein får nesten ... Me får jo bu her om bord aleina, nærmast, og det e litt sånn forskjellige ting. Og det va jo litt overraskande (Informant 13, mann 18 år).

Dette gav ein trygg læringssituasjon og rom for å vekse gjennom å syne seg ansvaret og tilliten verdig. Dette gjeld ikkje berre dei yngre. Også meir vaksne deltakarar har liknande opplevingar av eit positivt og støttande miljø:

Nei, altså ... Det som va veldig greit va at eg fikk veldig fort tillit. Altså sånn; folk gikk ikkje og passet på deg ka du gjorde. Du oppdaget at skulle du gjøre det så ble det gjort. Ikkje nokke barnehage. Følte at når eg va god nok sjølv så merket eg det på at de andre også va fornøyd. Då va eg fornøyd (Informant nr. 6 s.4, mann 53 år).

Omgrepa «tillit» og «ansvar» representerer for informantane det motsette av omgrepet «barnehage», som er ein situasjon der alt vert styrt og overvaka. Godkjenninge uttrykk frå dei andre gjer sitt til å styrke trua på egne evner og vurderingar. Slike kjensler av meistring vert skildra som viktige små høgdepunkt i arbeidet; som positive erfaringar som gjev fornøyd motivasjon gjennom å underbyggje og styrke trua på både seg sjølv og prosjektet. Dette ser ut til å vere avgjerande for utvikling og kjensla av likeverd og aksept.

Kjensla av å ha utretta noko, ha vunne over eigen eller andre sin skepsis, eller lære å meistre noko litt uvanleg som vekker andre si interesse eller respekt, slikt kan opplevast som ei lita endring av korleis ein sjølv framstår andsynes andre også utanfor prosjektet:

Og så dette her at en kan ... I mitt arbeid så e det jo veldig mykje sånn teoretisk, stille arbeid. Her kan en jo både få lov til å tenkje, men òg få lov til å jobbe om bord og bruke kroppen sin. Og så dette at det å kunne bidra til å ivareta kulturen. Og så vil eg sei det at det å kunne gjera noke som ikkje alle andre held på med, det e jo litt sånn ... Altså; alle kan jo sei at de springe og at de trenar ... Det å holde i hevd gamle dampskip, det e liksom ... Då spissar folk ørene. Ka i all verden è no det for nokke, sant (Informant nr. 7, mann 58 år).

Trening er mainstream; alle som eig eit par joggesko kan gje seg til å renne etter vegane på jakt etter sitt private velvære. Restaurering av dampskip er noko anna; det gjev både kultur, velvære, fellesskap og personlegdom. Og dette er nok rett. Den profileringa som eit sesongkort på treningssenteret gjev, kan lett trumfast av å ha restaurert eit dampskip på kveldstid.

Dette med at – oj! – dette er noe som kulturelt interesserer andre (Nøkkelinformant nr. 26).

På Facebook-sida til eit av veteranskipa gjev eit medlem av dugnadsgjengen uttrykk for stoltheit over sitt bidrag til heilskapen:

Kvar gong eg ser «Gamle dampen» er eg no litt kry, over å ha laga riggen (mast og bom) til den. På grunn av vernestatusen måtte vantefestene oppe og nede, ha den riktige utforminga. Var mykje teikningar og bilder av detaljer, under restaureringa, men ein ting vart det mykje att og fram om, nemmeleg dekklysse (lampen) på formasta. Bjørgåsen sa dei vart ikkje enige kor den hadde sett ut, "Du får laga den slik du hugsar den" og slik vart den. Neste gong du ser [båten] så sjå på den handlaga "skomakarlampen" so me kallar den (Heggernes, 2014).

Også som kollektiv kan dei frivillige oppleve slike endringar. I ulike samanhengar kjem det fram at informantane kjenner det slik at det å vere med i dugnadsgjengen på ulike måtar og av ulike årsaker har hatt ein innverknad på kven dei er i dag – og at dette er ei positiv erfaring. Erfaringane som dei frivillige deler gjennom intervjuar er gjerne slike som dei implisitt eller eksplisitt meiner har vore justerande for korleis dei oppfattar relasjonen mellom prosjektet og egne evner. Som regel har utfallet vore positivt, og der det vart hausta negative erfaringar – med det konkrete arbeidet eller med organisasjonen – har desse oftast danna utgangspunkt for lærdom eller endring. Frivillige som vert rekrutterte undervegs kan også vere drivne av ulike interesser og motivasjonar og kan ha svært ulike bakgrunn og kompetanse. Men på dei fleste fartøy finst det arbeid som høver for alle uansett bakgrunn. Difor kan ein også velje sine utfordringar alt etter evner og kunnskap.

Sjølvs om prosjekta ofte vert unnfanga i ein slag hybris, så kjem dei raskt ned på jorda og vert til år med rusthacking og økonomiske utfordringar med fartøy som alt har overlevd si tiltenkte tekniske levetid både tre og fire gonger. Fleire av informantane gjev også uttrykk for at dei undervegs i prosjektet også har måtta justere oppfatningane sine, og at dei no har ei meir realistisk haldning til progresjon og mål for arbeidet:

*Har nokre av dine oppfatningar om prosjektet endra seg?*

Øh ... ja ... litt sånn gradvis om noken ting, og litt om andre ting. Må jo tenka litt realistisk også, i forhold til størrelse og proposisjonar og pengemessig og økonomisk og sånt. Det e jo da ein må. Så ein må jo ha litt realistisk holdning (Informant 13, mann 18 år).

Takling av konflikter og sosialt stress er ein viktig del av innlemmingsfasen. Usemje om sentrale prinsipp og mål kan skape polarisering og motsetnader i organisasjonar. Dette er ein del av all organisering og noko ein må utvikle strategiar for å takle:

Og så er det jo det at de som kommer til klubben, det er så vidt forskjellige mennesker. Så det er helt umulig at det alltid skal klaffe i kjemien mellom personer, altså. Det er jo også en del av en sånn klubb som dette, å løse slikt eller legge forholdene til rette for at det ikke skal oppstå direkte gnisninger som får personlige følger. Altså, for stor innvirkning. Og det har jo klubben i stor grad klart opp gjennom årene. Det har vært veldig viktig for kontinuitet og samhold og det at man jobber for båt og klubb (Informant 9, mann 70 år).

Rollekonflikter og emosjonelt stress oppstår ikkje berre innanfor i organisasjonen. Fleire syner til utfordringar med å sameine sine roller i familien og organisasjonen og få forståing for det dei har gjeve seg i kast med:

Eg tru`kje de heilt forstår da. Du må vel ha ein spesiell interesse for ... Både familie og kompisar og slikt dei ... Tru`kje dei heilt skjønner ka da går i (Informant 10, mann 18 år).

Å finne ein ballanse mellom omsynet til familie og verneprojekt kan vere ei utfordring, også når ein er ung og har få forpliktingar. Det sentrale i å balansere deltakinga slik at ein unngår stress og fysisk overbelastning vert understreka av funn som syner at dette kan undergrave positive effektar av engasjementet (Fladmoe & Folkestad, 2016 s. 14). Når ein er engasjert medlem av dugnadsgjengen, kjenner ein også sosiale forpliktingar til dei andre medlemane for det ein har teke på seg der. Nokon treng fleire forsøk før dei lukkast med dette:

Det har vore ein prøve det, altså, det ... Eg føle det har kosta ... Altså, barna mine, det ... Eg må jo se to gangar på de kver gang eg ser de, for de har vokst så mye mellom kver gang. Så det går jo ... Det koste jo litt familiemessig, det gjør det. Og nå har eg heldigvis.. eg va jo samboar med ei i 12 år og det va egentlig ganske hardt, både ...Til slutt så sprakk det, men om det hadde

med dette prosjektet herane ... Nå e eg lykkelig gift igjen, så, hehe. Hu e bare enestående hu, som eg e gifte med no då (Informant 8, mann 64 år).

Når andre har funne ein slags balanse kan ein forståingsfull familie vere ein viktig del av forklaringa:

Ja, hjå kjente får eg jo ofte stadig vekk høra at eg kan`kje vera heilt god når eg reise utøve her nesten kver laurdag og jobbar gratis. Familie, altså kona, ho e ... ho aksepterar det fullt ut og ...

Samtidig som eg prøve jo å holda ein balansegang i dette her, så det ikkje tar heilt øvehånd. Det ser eg på som veldig viktig, altså, at det her ikkje tar heilt overhånd. At ikkje da ... Da har da ikkje gjort hittil, føler eg, og det trur eg eg klarar å balansere noken lunde greitt (Informant 3, mann 51 år).

Ein av dei frivillige med lengst erfaring har lagt merke til korleis forskjellen mellom den rolla dei frivillige har om bord i fartøyet og i familiesituasjonen kan få ganske synlege uttrykk:

Men, det også som eg syns e morsomt å reflektere over, det e at de skifter litt, ikkje personlighet, men adferd, då. For det at når de kjem om bord her, og det e ett eller annet som står på, så e det ... Tar på seg kjeledressen en sånn vanlig kvardag; litt kjefting, litt banning og litt herjing og litt ... sant? Men, på en fin måte. Så ringer konen og ber om å bli kjørt til frisøren; då e det nokken sånne pusekattar som går ned landgangen, hehe. Med sixpencen og ... Då e det en annen rolle. Så det e på en måte ein plass der de får ventilert ut, då. Uten å sei at de har det så ilt heime, då. Det har eg sett (Informant 7, mann 58 år).

Utfordringane med å sameine engasjement og familie er eit tema som dei fleste informantane nemner når det er spørsmål om kva som set grenser for deltakinga. Dette er noko dei i litt ulik grad meistrar å balansere, men som alle merksame på at er viktig for å ha eit godt liv:

Nei altså, eg har jo veldig god støtte i familien, det må eg si. Ellers så hadde det jo ikkje gått. Så ... nei sånn sett så e`kje det noe problem. Men, du må skille mellom familien og dette her. Du må pleie familien samtidig som du pleier dette.

Ettersom sjølvforståinga og dei strategiske evnene utviklast gjennom kampen mot hindringane undervegs, så nærmar ein seg ei meir heilskapleg forståing av engasjementet og klarer å handtere stressfaktorane. Då har ein nådd neste nivå, der ein kan dra vekslar på erfaringane ein har gjort seg.

### Engasjementsfasen

Når ein har oppnådd tilstrekkeleg grad av situasjonsforståing går ein inn i engasjementsfasen, som er prega av utprøving av kunnskapen og refleksjon over dei erfaringane ein gjer seg (Walseth & Malterud, 2004 s. 66). Dei som realiserer sine deltakande evner til fulle er dei som klarar å rekonstruere sjølvmedvitet og evna

til meistring i tilhøve til den politiske verda. I denne fasen held kampen fram, med å innpasse nye personleg kunnskap og ferdigheiter i dagleglivet sine realitetar og strukturar (Kieffer, 1984, 24). Evna til å reflektere med utgangspunkt i erfaringane dei har gjort seg undervegs i fartøyvernprosjekta, kjem fram i ulike samanhengar under intervju. Oftast vert informantane sine skildringar av det som har hendt, følgde opp av reflekterande kommentarar:

Men, eg tenke også det at fra å stifte [foreningen] for nesten sånn ... for å bevare et fartøy, til å bli no kanskje.. til å bli meir et sånt kompetansesenter eller ... inneha den kompetansen på å ivareta og drive verneverdige fartøy, det e det ganske stort sprang (Informant 7, mann 58 år).

Ein av dei frivillige med lengst erfaring illustrerer korleis dei sosiale ferdigheitene som vart utvikla gjennom år med frivillig innsats, no er ein del av opplevinga av seg sjølv og si rolle i organisasjonen:

*Ble forventningene dine innfridd, når det gjaldt spennende miljø og slikt?*

Eg må sei det at ... ja ... Eg må sei det at det e jo ... Eg har ein heilt annen refleksjon rundt det her no enn i starten. Det e for det at ... for de prosjektene og ... de har jo utviklet seg en helt annen måte enn ka eg hadde tenkt, då. Og så har en utvikla seg sjølv litt og, tenke eg. Eh ... Og en har også utvikla seg i form av at en har påtatt seg verv, då. Tatt ansvar, vil eg sei, på en litt annen måte (Informant 7, mann 58 år).

Når same informant ser seg attende og skildrar den naiviteten og stå-på viljen som prega den tidlege fasen av prosjektet, så illustrerer han samstundes den store erfaringa og analytiske evna som er akkumulert i åra som ligg mellom:

Men, hadde du tatt sånn meiningsmåling om ken som trudde at der her ville lykkast og ikkje lykkast, kem som meinte at det her var bortimot sånn organisert galskap, så trur eg faktisk det at de motstandarane hadde vunne. Det var ikkje så veldig mange som hadde tru på oss. Og då huskar eg spesielt når vi skrev om penger, då. Då va det jo [ein annan i styret] og meg som skulle ordne det. Då var jo rundt på den tiden då pengane sat laust i bankane. Og då va vi og kjøpte oss dress, hehe. Kjøpte oss dress, vet du, og så var vi på besøk hos banksjefen. Og de var skeptisk og vi hadde jo veldig liten dokumentasjon. De spurte etter forretningsplan, og det var liksom ... Og inntjeningspotensial og sånt, og de skulle ha dokumentert ... Og vi va ærlige folk og kunne sei at det var litt vanskelig, dette her (Informant 7, mann 58 år).

Men erfaringa kan også vere at slike prosjekt syner seg langt meir krevjande enn ein først hadde trudd:

Nei, det e jo ... altså, du får en slags ... e ... du får en slags tilfredshet ved at du får en slags annerkjennelse for dette herane, og det e litt godt å ta med seg, då. Eh .. Men, det e jo ... altså, det e jo.. Det som eg like minst; det e jo så uhyggelig krevande, altså. Det sluke deg opp 110 % hvis du ska gjøre ein skikkelige jobb med dette her (Informant 8, mann 64 år).

Dette er ei erfaring som mange delar. I samtaler med frivillige har eg gjennom åra høyrte mange variantar av utsegna: «Dersom vi på førehand hadde visst kor omfattande og krevjande dette verneprosjektet ville bli, så hadde vi aldri gjeve oss i kast med det». Men trass slike utsegn er det likevel få som har gjeve opp, og slike utsegn kjem typisk nok frå dei som framleis er sterkast involverte i arbeidet og det sosiale kring fartøyet.

Ein av dei eldre informantane er medviten om at det å yte frivillig innsats i seg sjølv er eit viktig førebyggjande helsetiltak, ikkje minst for folk i hans situasjon:

Men, da e enkelte, veit du, som pensjonere seg, og då sit dei då å ... Dei slutte i jobb og då finn dei ut at no ska eg ta eit år fri og ikkje gjera noke. Når det året e gått, då har da gått for langt. Då gidd dei ikkje reise seg opp igjen. Da e sånn da e. Og da har eg merka mange tå dei som e på min alder, og litt eldre og, og som har vore ute og reist i alle år. Det kjem til eit visst punkt; då vil dei ikkje meir. Dei set for lenge i ro, veit du. Du må liksom hoppa i det med ein gong, veit du. Sånn som for min del, veit du, eg ... Frå eg pensjonerte meg i 2003 og så har eg vore meir og mindre i aktivitet heile tida (Informant 2, 70 mann år).

Konsekvensen av andre eldre menns inaktivitet og isolasjon framstår som både tydelege og skremmande. For han er dette ein ekstra motivasjon for å halde fram med den frivillige innsatsen.

Den av informantane med lengst erfaring å sjå attende på, oppsummerer avstanden mellom det meir naive engasjementet i starten på prosjektet og den omfattande og mangesidige erfaringa som er bygd opp gjennom nær 40 år på denne måten:

I starten så jeg vel aldri riktig for meg hva det har blitt til. [...] Og det er klart at det ... disse tingene ... det hadde du ikke engang i drømmene den gangen (Informant 9, mann, 70 år).

Utsegna kan lesast som ei oppsummering av ein innsats som informanten opplever som både meiningsfull og vellukka. Resultata av engasjementet vart langt betre enn han i startfasen hadde vore i stand til å sjå føre seg. Denne innsatsen, som for fleire informantane har vore ein viktig del av livet gjennom fleire tiår, har gjeve opp- og nedturar undervegs. I ettertid ser dei desse som viktige delar av ei oppleving som har vore med på å gjere dei til dei personane dei er i dag.

Den frivillige innsatsen i fartøyvernet kanalisert gjennom praksisar som er prega av kroppsleg og ofte tungt eller slitsamt arbeid. Samstundes er dei fleste av informantane menn som er i bakkant av arbeidslivet eller pensjonerte. Det er difor naturleg å spørje om helsemessige faktorar no er med på å setje grenser for innsatsen, og om det er noko samband mellom innsatsen og opplevinga av eiga helse.

Den eigenopplevde helsa

Under intervju skildra alle informantar si eiga helse som god. Med ein gjennomsnittsalder på 55, og der halvparten var over 60 år, og med eit dugnadsarbeid som



medfører ein del kroppslig aktivitet, kunne ein ha venta at helsesituasjonen vart eit tema. Men slik vert det ikkje opplevd.

– *Hvordan vil du vurdere din egen helse?*

Den e god. Selv om eg har kreft. Sånn fysisk sett, så e eg ok.

– *Opplever du at det er noen helsemessige begrensninger for deltagelsen?*

Nei

(Informant nr. 12 s.5, mann 66 år).

– *Hvordan vil du vurdere din egen helse sånn i alminnelighet?*

Ja, den e kje så ... Eg har jo kreft i leveren og diabetes, så, eg e jo et patologisk museum. Jo, eg har jo en alvorlig kreftsykdom som eg holde i sjekk ... i sjakk, meine eg.

– *Opplever du noen helsemessige begrensninger for din aktivitet?*

Nei, han begrenskje ... ja, bortsett fra at eg e veldig stiv og støl. Aldersomsstivhet.

– *Opplever du at din helsesituasjon har innvirkning på omfanget av din deltagelse i prosjektet?*

Nei

(Informant 14 s.5, mann 69 år).

Dei to som er siterte over, veit sjølvsagt at dei ikkje er friske i tradisjonell patogenetisk medisinsk forstand. Når også desse to seier at helsa er god, eller at dei ikkje opplever at helsa set grenser for deltakinga, så må det vere tale om helse som subjektiv oppleving, og ikkje som medisinsk tilstand. Sjukdomen vert ikkje opplevd som eit hinder for deltaking i prosjektet. Slike utsegner syner ein samanheng mellom meningsgjevande aktivitet og subjektiv oppleving av helse og livssituasjon.

Informasjonen frå dei 82 nøkkelinformantane syner samanfall med utsegnene frå dei 14 kvalitative intervju. Gjennomsnittsalderen hjå dei frivillige i 2009 var om lag 52 år. I 31 av dei 82 organisasjonane var gjennomsnittsalder frå 60 og oppover. I organisasjonar med høg gjennomsnittsalder og mykje tungt arbeid skulle ein ha venta at sjukdom og alder er ein vesentleg årsak til at folk sluttar. Slik er det likevel ikkje her. Berre 9 av 82 nøkkelinformantar nemner sjukdom mellom årsakene til at frivillige sluttar, og då gjerne i kombinasjon med høg alder. Endra livssituasjon (flytting, studiar, familie og liknande) vert nemnt 12 gonger. Årsaker relaterte til grunngevingane (til dømes mangel på økonomiske ressursar og dårleg framdrift) er den største årsaksgruppa og vert nemnt 25 gonger. Det er også verd å leggje merke til at heile 16 av nøkkelinformantane seier at ingen har slutta ved deira prosjekt. Dette utgjer nær 20 % av organisasjonane, noko som framstår som eit høgt tal.

### 5.3.6 Oppsummering av diskusjonen av det kvalitative materialet

Gjennom dei erfaringar og synspunkt som dei frivillige deler med oss gjennom intervju, får vi innblikk i korleis dei opplever den prosessen dei har vore med på. Gjennomgåande tema er den naive, men grunnfesta stå-på viljen som prega den første fasen der sjølv redningsoperasjonen fann stad, den påfølgjande famlinga etter vegen vidare og bygginga av kompetanse gjennom ein prosess som synt seg lengre og på fleire måtar meir utfordrande enn ein hadde sett føre seg. I oppsummeringa sett frå notida er ein både medviten om det store løftet ein har vore med på, og på korleis denne prosessen også har vore med på å forme ein som menneske. Dei fleste frivillige har kome til undervegs i prosessen og har difor ikkje opplevd starten på sjølv verneprosjektet. Tendensen er at desse legg meir vekt på den positive opplevinga i møte med den inkluderande fellesskapen kring fartøyet, ein prosess som både gjev dei tillit og rom for personleg vokster.

Kieffer sitt utgangspunkt for å studere empowerment-prosessen var intervju med leiande personar i grasrotorganisasjonar. Men dei fleste medlemar i organisasjonane er korkje leiarar eller høgt profilerte. Det same gjeld informantane i denne studien. Dei fleste slutta seg til organisasjonen etter at fartøyet var sikra frå destruksjon i den tidlege prosjektfasen, og oftast etter å ha vore spurde av folk som allereie deltok. Men uansett kva som var den utløysande faktoren så vert dei einskilte sine personlege erfaringar og minne gjennom deltakinga del av ei større identitetsgjevande forteljing. Kva tid i verneprosessen eller på kva måte ein sluttar seg til prosjektet, er difor ikkje avgjerande for om ein opplever mobiliseringsfasen sitt kjenslemessige engasjement eller ikkje. Det er snarare eit spørsmål om ulike gradar.

Felles for informantane er at dei tilkjennegeiv ein relasjon til både det materielle fartøyet og til dei andre medlemane i dugnadsgjengen. Hjå nokre var det relasjonen til sjølv fartøyet som utløyste innsatsen, hjå andre var det den sosiale dimensjonen i dugnadsgjengen som var det primære. Både den sosiale og materielle sida vart viktige for den samla positive opplevinga av innsatsen. Dugnadsgjengane er ikkje større enn at alle kjenner alle. Gjennom samtalene i kaffipausane vert målsetjingar, vegval og framdrift diskuterte. Det er difor lite rom for utvikling av fleire skilde praksisar med ulike målsetjingar i møte med dei materielle objekta, slik vi kan finne hjå meir spesialiserte verneinstitusjonar (Brattli & Steffensen, 2014). I fartøyvernet vert dei ulike motivasjonane for å delta og dei ulike handverksfaga som er involverte, samkøyrt av eitt felles udiskutabelt mål: eit driftsklart skip. Når dette målet er nådd, vil arbeidet endre innhald, og sjølv fartøyet bli ein form for reiskap som må stellast og handterast på rett måte for å kunne brukast slik det er meint. På same vis som sykling sameiner sykkel og syklist (Høgseth & Vennatrø, upublisert manus), føreset praksisane i fartøyvernet ei form for samkøyring mellom fartøyet og dei frivillige. For å kunne setje i stand, vedlikehalde og segle eit fartøy, må mannskap fungere som ein funksjonell heilskap der eit felles mål samkøyrrer dei ulike kunnskapspraksisane som er involverte.

Det informantane fortel om opplevingar undervegs i sine personlege prosessar syner også klåre samanfall med dei ulike fasane i empowerment-prosessen slik Kieffer skildrar desse (Kieffer, 1984). Diskusjonen av intervjumaterialet syner at vellukka prosjekt skapar eit miljø prega av tillit der dei som vert rekrutterte undervegs

opplever sosial støtte og personleg utvikling gjennom oppgåvene dei utfører. Dette gjer at også «vanlege» medlemar som vert rekrutterte undervegs i prosjektet kan oppleve ein empowerment-prosess, utan at dei har vore entreprenørar og opplevd eit personleg emosjonelt rush i møte med eit trugsmål mot noko som vert opplevd som symbolsk eller emosjonelt viktig (Kieffer, 1984 s. 18). For å slutte seg til prosjektet, er det for dei fleste tilstrekkeleg å ha eit personleg tilhøve til den konkrete båten, interesse for eldre teknikk eller ønske om å bli del av eit godt miljø. Sjølv om fartøyvernorganisasjonane er lågterskeltilbod, i den forstand at alle er velkomne og at det alltid er oppgåver til alle, så er det her, som i frivillig arbeid generelt, slik at svært få møter opp utan å ha vore spurde personleg av folk dei kjenner. Dette syner at det sosiale nettverket til dei som allereie er aktive, er viktige rekrutteringskanalar for prosjekta, men også at slike nettverk kan vere ein avgrensande faktor for rekruttering.

Kunnskap, sjølvbilette og opplevd kompetanse er faktorar som i følge Sørensen et. al. (2002 s. 2379) sin modell (Figur 43 s. 271), påverkar empowerment-prosessen på individuelt nivå. Dette samsvarer godt med dei opplevingane informantane held fram som viktige for engasjementet. På intersubjektivt nivå er gruppeidentitet, sosial støtte og tilgang til felles ressursar viktige faktorar. Også her syner informantane sine utsegner at slike støttande faktorar kjenneteiknar miljøet i dei verneprosjekta dei deltek i.

På samfunnsnivå er politisk innflyting, respekt og synlegheit døme på faktorar som fremjar empowerment. På den lokale scena vil tilbakemeldingar gjennom lokalpressa og sosiale nettverk ha ein viktig stadfestande funksjon. Lokalpressa er i regelen positivt innstilt til slike verneprosjekt. I avisoppslag vert fartøya og aktiviteten presenterte i lys av kystkultur-rørsle sine påstandar, om at kulturminneforvaltinga er langt meir opptekne av stabbur og rosemåling enn av kysten sine kulturminne. I denne striden vert dugnadsgjengen portrettert som lokale heltar i kampen for å berge kysten sine viktige, men neglisjerte kulturminne. Fartøyvernet som samla kraft opplever likevel eit breitt politisk gjennomslag for saka, si noko som m.a. er synleg på nasjonalt nivå gjennom Stortinget si prioritering av feltet i budsjetthandlinga (sjå Figur 23, s. 189).

Ein gjennomgang av forskinga om frivillig innsats syner at denne også gjev verdfulle bidrag til samfunnet på fleire viktige felt (Flademo & Folkestad, 2016). Den frivillige aktiviteten i fartøyvern representerer her eit inkluderande fellesskap med låg terskel for deltaking. Slike tilbod er særskild viktige for menn i bakkant av yrkesaktiv alder, då dette er ei gruppe som lettare kan tape sosiale nettverk (Flademoe & Folkestad, 2016). Ei rekkje undersøkingar syner ein samanheng mellom sosial kapital og helseeffektar (Strøm, Vinje et. al. , 2017 s. 21).

Den frivillige innsatsen bidreg til å skape aktivitet og historisk interesse, og fungerer identitetsskapande i lokalsamfunna, der fartøya er viktige for lokale kulturmiljø og er tilgjengelege for ålmenta. Den frivillige innsatsen er også ein viktig lokal økonomisk ressurs, både gjennom verdien av det frivillige arbeidet og ved å setje i stand lokalsamfunna sine kulturminne. Gjennom dette sikrar og vidarefører dei også maritim kunnskap og handverksteknikkar som no er borte frå utdanning og

arbeidsliv. Dei offentleg tilskota til fartøyvernet vert nytta til innkjøp av varer, tenester og anna arbeid som er viktig for å oppretthalde aktiviteten hjå lokale verft og båtbyggjeri langs heile kysten.

## 6. KONKLUSJON

I avhandlinga ønska eg å sjå nærare på den frivillige aktiviteten i fartøyvernet i Norge. I denne tverrfaglege studien har eg nytta tre forskingsspørsmål for å setje lys på den historiske bakgrunnen, omfanget av fartøyvernet og dei frivillige sine opplevingar av eigen aktivitet.

*Kva er bakgrunnen for at fartøyvernet vart et felt dominert av frivillige grasrottrørsler?*

Fartøyvernet vart primært drive fram av frivillige organisasjonar i tida etter 1920. Før 1964 etablerte dei frivillige primært ad-hoc organisasjonar som skulle kjøpe og restaurere fartøy som deretter skulle donerast til musea. Men sjølv om sjøfartsmusea allereie i 1920-åra offentleg talte til fordel for å ta vare på eit seglskip frå handelsflåten, fann dei likevel aldri å kunne prioritere slike tiltak når det kom til stykket Sjølv om sjøfartsmusea offentleg heldt fram med å beklage at sentrale historiske fartøy gjekk tapt, var dei i realiteten ikkje villige til å ta på seg ansvar for større fartøy.

Opne tradisjonsfartøy av tre trekte tidleg til seg interesse frå kulturhistoriske fag og museum på grunn av det norrøne opphavet. Større og nyare fartøy som ikkje var del av denne tradisjonen, vart sett som næringsspesifikke gjenstandar, og ikkje som del av den nasjonale kulturen. Slike fartøy vart difor ståande utanfor kulturfaga si interesse, og kom difor også i blindsona til musea, kulturminneforvaltinga og lovverket på feltet. Etter 1964 utvikla frivillige fartøyvernorganisasjonar ein eigen vernepraksis i spenningsfeltet mellom kulturminnevernet og museumssektoren, og mellom den prosessautentiske og materialautentiske tilnærminga. Dei få og kortliva

forsøka før 1964 vart erstatta av langvarige og vellukka verneprosjekt, etter endringar i praksis, rammevilkår og argumentasjon i perioden 1964–1975.

Frå 1970-tallet har fartøyvernet vore ein viktig del av kystkultur-rørsla. Eit viktig tema for det diskursive arbeidet om kystkulturen er oppfatninga av at ein marginal innlandskultur fekk uproporsjonalt stor merksemd under nasjonsdanningsprosessen, noko som gav eit skeivt bilete av norsk identitet og historie. I maritimt interesserte akademiske miljø kan vi spore denne oppfatninga meir enn hundre år attende i tid, men på 1970-åra vart omgrepet kystkultur lansert som samlingsmerke av ei folkeleg lekmanrørsle som ville reforhandle framstillinga av identitet og historie. Denne nye rørsla vaks fram på utsida av dei akademiske institusjonane, og målber ein folkeleg motstand mot verdisynet som låg til grunn for forvaltinga si prioritering. Forståinga av omgrepet kystkultur tek ikkje utgangspunkt i analyse, men i assosiasjon. Dette gjer omgrepet opent for å inkludere den aktiviteten som til ei kvar tid opplever seg som ein del av kystkulturen.

Denne opninga av omgrepet gjer at kulturminnevernet kan nytte kystkulturen som eit ekstra krydder i alle kulturminnevernet sine faglege gryter, då alt som kan definerast inn under kystkulturen på denne måten kan få styrka sine argument for vern. I motsetnad til kystkulturen representerer fartøyvernet ei heilt ny gryte som konkurrerer om tilgangen til den felles varmekjelda i form av samfunnsmessig anerkjening og investering i aktivitetane. Årsaka til dette er at fartøyvernet består av ein ny kategori gjenstandar som ikkje overlappar med innhaldet i andre av kulturminnevernets deldiskursar. Utan overlappingar – og dermed argument som kan delast – kjem fartøyvernet i eit meir direkte konkurranseforhold til dei andre deldiskursane. Dette opnar eit diskursivt felt der kampen står om den relative plasseringa av fartøyvernet i kulturminnevernets indre diskursorden.

Etter samansmeltinga med kystkulturrørsla fekk det frivillige fartøyvernet ei sentral stilling i kampen om å gje det maritime ein mykje breiare plass i framstillinga av norsk kultur og identitet. Før kystkulturen var fartøya næringsspesifikke kulturminne knytt til sjøfart og fiske. No vart dei omtala som sentrale symbol for norsk identitet og historie. I opinionen er denne kampen no vunnen. Her vert kampen for kystkulturen i dag ført som ein symbolsk kamp mot eit bondekulturelt hegemoni som for lengst er borte. Den kystkulturelle mobiliseringa mot det bondekulturelle hegemoniet tener difor i dag primært til å oppretthalde hegemoniet til den kystkulturelle representasjonen og sjølvforståinga som ein kulturell «underdog» i ein rettviss kamp.

Endringa som fann stad når det gjeld fartøya sitt symbolske innhald i løpet av 1970-talet, kan sporast til koplinga med kystkultur-rørsla. Men dynamikken bak dette igjen kan henge saman med symbolskapinga under EF-kampen tidleg på 1970-talet. Her finn vi fartøy nytta av både ja- og nei-sida, noko som indikerer at fartøya alt då var blitt verksame symbol som begge sider freista å få kontroll over.

*Kven er dei frivillige og kva omfang og betydning har innsatsen deira?*

I 2009 fanst det 244 freda og verna fartøy i Noreg. For å kunne estimere omfanget av den frivillige aktiviteten tok eg utgangspunkt i dei 90 fartøya som fekk tilskot frå

Riksantikvaren i 2009. Undersøkinga viste at organisasjonane kring desse 90 fartøya hadde om lag 10.000 medlemmar, og at om lag 10 % av medlemmane la ned meir enn 10 timar innsats per månad. Snittalderen hjå desse mest aktive frivillige er stigande, og var ca. 52 år i 2009. Om lag 80 % av desse frivillige var menn.

Dei frivillige ved dei 90 fartøya som fekk tilskot frå Riksantikvaren i 2009, la ned om lag 130.000 timar frivillig innsats dette året. Verdien av denne innsatsen er om lag 40 millionar NOK, som er på nivå med det samla tilskotet til fartøyvern over Riskantikvaren sitt budsjett same år. Då det var 244 verna fartøy i 2009 kan verdien av den samla frivillige innsatsen hjå alle desse fartøya vere kring dobbelt så høg.

Fordelinga av verna fartøy og medlemmar i KYSTEN i høve til folketalet i landsdelane syner at både fartøyvernet og kystkulturen står sterkast i nord, vest og sør. Dette er dei same landsdelane der motstanden mot sentralmakta sine verdiar og kultur historisk sett har stått sterkast, og synleggjer sentrum-periferiaspektet som ein viktig del av den kystkulturelle sjølvforståinga.

Fartøyvernet deltok tidleg i etableringa av landsomfattande frivillige organisasjonar. Som konsekvens av samansmeltinga med den framveksande kystkultur-rørsla på 1970-talet, fann mange lokale fartøyvernprosjekt det naturleg å bli ei lokalavdeling av organisasjonen til denne rørsla: KYSTEN. NFF vart etablert som følgje av behovet for ein meir spissa organisasjon som kunne betre rammevilkåra for fartøyvernet, og mange fartøy vart etter dette medlem i begge organisasjonane. Medan KYSTEN fokuserer på kampen om innhaldet i den nasjonale diskursen, så er NFF meir innretta på fortløpande å hente ut gevinsten frå denne kampen gjennom å oppnå konkrete endringar i dei politiske og forvaltingsmessige rammevilkåra for dei verna fartøya. Denne arbeidsdelinga har fungert godt. Etableringa av desse organisasjonane fell i tid saman med ein markant auke av statleg tilskot til fartøyvern.

Kulturminnevernet som heilskap har opplevd ei stor betring av dei økonomiske rammevilkåra etter 1995, men denne auken har ikkje kome på same måte for dei ulike kategoriane kulturminne. Auken i tilskot til freda hus i privat eige kjem hovudsakeleg gjennom framlegg frå embetsverket i budsjettprosessen, medan tilskotsauken til fartøyvern primært kjem som følgje av at den politiske prosessen på Stortinget har endra embetsverket sine budsjettframlegg.

*Kva for personlege motivasjonar og opplevingar har dei frivillige, og kva samfunnsmessige verknader har aktiviteten kring fartøya?*

Dei frivillige sine motivasjonar for å delta kan delast i faktorar som har med minne, identitet og det fortidige å gjere, og faktorar som har med opplevingane under det frivillige arbeidet å gjere. Desse faktorane står sjeldan åleine, men det varierer kva dei frivillige framhevar som primært. Dei som peikar på personlege minne som sentrale motivasjonar, held fram minne frå ei tid dei opplever som annleis, og som ligg før den store materielle ommøbleringa av bygdesamfunna som følgje av overgangen frå sjøvegs til landvegs samferdsle i Noreg på 1960- og 70-talet. Fartøya kan her framstå som symbol på ei tapt tid. Denne tida er det mogleg å fasthalde ein flik av gjennom å restaurere fartøyet. Slik vert det mogleg å vidareføre sentrale handlingar og opplevingar knytte til denne fortidige verda, samstundes som kunnskap og han-

dlingar knytte til fartøya og den fortidige samanhengen framleis kan framstå som meningsfulle og relevante i samtida, gjennom den fortsette materielle eksistensen til fartøyet.

Dugnadsinnsatsen med fartøya har både ei materiell og ei sosial side. Arbeidet med dei konkrete fartøya gjev fortrulegheit med dei fysiske eigenskapane til fartøya sine mange bestanddelar. Innøvde handlag og arbeidsmåtar nedfeller seg som kroppsleg-gjort kunnskap hjå dei frivillige. Dette kan sjåast som ei form for relasjon mellom den einskilde og fartøyet, der den tileigna kunnskapen vert opplevd som meningsfull gjennom å kunne nyttast på fartøyet.

Den sosiale sida av innsatsen kjem klårt fram ved at det konkrete (dugnads-)arbeidet går føre seg i ein fellesskap, og at dette tilfører aktiviteten ein viktig sosial dimensjon. Dei frivillige opplever at dei er del av ein fellesskap, og at innsatsen også vert sett pris på og er viktig for samfunnet. Desse opplevingane har eit godt samanfall med den helsefremjande empowerment-prosessen slik den er skildra av Kieffer. Prosessen sine positive innverknader på opplevd helse og velvære må difor også vere til stades i den frivillige innsatsen med verna fartøy i Noreg. Denne aktiviteten i fartøyvernet appellerer særskild til menn i bakkant av yrkesaktiv alder, ei gruppe som er særskilt utsett for tap av sosiale nettverk. Deltaking i frivillig arbeid kan motverke sosial isolasjon, og dei negative verknadene av dette på eigenopplevd helse og livssituasjon.

Den frivillige innsatsen i fartøyvernet gjev også viktige bidrag på samfunnsnivå. Fartøyvernet engasjerer folk i lokalsamfunn over heile landet, og er eit lågterskel-tilbod som og skaper aktivitet og identitet. Fartøya er ålment tilgjengelege og ein viktige del av lokale kulturmiljø. Aktiviteten representere eit omfattande økonomisk og fagleg bidrag til istandsetjing av fellesskapen sine kulturminne, med høg antikvarisk kvalitet. Samstundes er den frivillige aktiviteten avgjerande for å sikre og vidareføre maritime tradisjonar og handverkskunnskap, og kunnskapsoppbygginga og verdiskapinga skjer lokalt. Dei offentlege tilskota til fartøyvern vert nytta på ein måte som er med på å oppretthalde aktiviteten hjå lokale verft og båtbyggjeri over heile landet.

#### *Vidare forskning*

Fartøyvernet er i dag ein integrert del av det norske kulturminnevernet. Samstundes representerer det ein god inngang til studiet av lekmannsrørslene i kulturminnevernet. Likevel er det svært lite forskning som pensar innom dette feltet, og forskinga på dei konkrete kulturminne, fartøya, er heilt fråverande. Dette kan henge saman med at fartøyvernet er ein del av kulturminnevernet som ikkje speglar noko akademisk fag. Eg voner likevel at denne avhandlinga kan vere med på å skape interesse og merksemd som vil inspirere andre til å ta tak i dette feltet.

Dei frivillige som er intervjuja, er alle deltakarar i prosjekt som er vellukka i den forstand at dei har framdrift i restaureringa, eller har nådd målet om sertifikat og er over i driftsfasen. Ei undersøking av deltakarar i prosjekt som måtte gje opp, kunne truleg gjeve verdfulle bidrag til forståinga av dei faktorane som er naudsynte for å

vinne fram. Men slik denne avhandlinga er avgrensa ligg desse utanfor rammene for undersøkinga.

For å ha eit samanliknbart materiale vart alle djupneintervjua gjort med frivillige frå ulike lokalruteskip. Sjølv om eg ikkje har grunn til å tru at funna ville vore vesentleg annleis med frivillige frå andre kategoriar fartøy, er det likevel mogleg at funn her kan utvide forståinga av den frivillige aktiviteten.

I 2020 vert forvaltinga endra, slik at fylkeskommunane tek over førstelineansvaret med den direkte kontakten og faglege oppfølginga av dei einskilde fartøyvernprosjekta. Kva verknader dette vil få, kan vi enno ikkje vite. Det vil difor vere naudsynt med analysar av denne prosessen og konsekvensane for det frivillige fartøyvernet.

Mellom dei tema eg har vore innom i leitinga etter samanhengar og endringar i fartøyvernet og kystkulturen, er det fleire som det kunne vore interessant å undersøkje nærare. Eit av desse er EF-striden 1970–72 og kva dei politiske «grasrotørslene» på 1960- og 70-talet hadde å seie for framveksten av kystkultur-diskursen og det frivillige fartøyvernet. Og kva skjer no vidare med kystkultur-diskursen? I dei åra eg har arbeidd med avhandlinga har eg merka ein gradvis tilsynekomst av tekstar og utsegner som ikkje er prega av den tidlegare «underdog»-posisjonen. Eg ser dette som teikn på at det å framstille kysten som den sentrale scena for norsk historie ikkje lenger treng å støttast av argument for å framkalle nikkande samtykke frå tilhøyrarane. Det hadde difor vore svært interessant å følgje denne diskursen vidare, men mitt bidrag må avsluttast her.

## SAMANFATTING

### Delstudie I: Kva er den historiske bakgrunnen for at fartøyvernet i Noreg vart eit felt dominert av frivillige grasrotørslar?

Den historiske undersøkinga i delstudie 1 gav svar på bakgrunnen for fartøyvernet slik det framstår i dag, korleis innhaldet i fartøyvernet sine sentrale omgrep og praksisar vart etablerte, og korleis desse vert forstått i dag.

#### *Kulturminnevernet*

Fartøyvernet er ein del av kulturminnevernet, som kan sjåast som ein diskurs kopla til nasjonsbygginga i tida etter unionsoppløysinga i 1814. Mot slutten av 1800-talet delte denne diskursen seg. Gjenstandar vart skilt ut og inngjekk i ein eigen diskurs knytt til musea, medan bygningar og faste kulturminne vart ei sak for den offentlege kulturminneforvaltinga, institusjonalisert gjennom Riksantikvaren. I løpet av 1900-talet vaks fartøyvernet fram i spenningsfeltet mellom dei ulike vernetradisjonane som vart utvikla i gjenstands- og kulturminnediskursen. Dette kjem t.d. til uttrykk gjennom diskusjonar om materialautentisitet eller prosessautentisitet skal vere det overordna prinsippet i fartøyvernet. Denne diskusjonen er framleis levande, og ytrar seg t.d. gjennom spørsmål om landsetjing og konservering eller restaurering og fortsett bruk av fartøy.

#### *Kystkulturen*

Omgrepet kystkultur står sentralt i argumentasjonen når organisasjonar og frivillige i fartøyvernet skal gjere greie for kvifor denne aktiviteten er viktig for samfunnet. Men gjennomgangen av dette omgrepet si historie syner at meiningsinnhaldet har skifta mykje frå det kring 1860 først sette spor etter seg i litteraturen, og fram til i dag.

Bakgrunnen for utviklinga av kystkultur-omgrepet heng saman med nasjonsdanningsprosessen på 1800-talet. Denne prosessen vart gjennomført etter eit europeisk førebilete der ein tilla allmugen på bygdene rolla som berarar av nasjonal tradisjon og identitet. For dei samfunnslaga som dreiv fram nasjonsdanninga, var bønder ei generell nemning på denne allmugen, uavhengig av regionale levemåtar og næringsgrunnlag, og «bondekultur» vart nemninga på den tenkte tradisjonsberande nasjonale allmugekulturen. Matrisa for prosessen tilla dei eldste kulturelementa langt høgare verdi enn det typiske eller representative i samtida. I dei folkerike kystområda, der kontakten med utlandet var god, gjekk endringane raskare og moderniseringa var komen lengst. Dette medførte at kystnære strøk vart svært underrepresenterte i framstillinga av norsk kultur og identitet. Tilsvarende vart kulturtrekk frå dei meir tilbakeleggande og tynnare folkesette indre delane av landet overrepresenterte i framstillingane. Dette forplanta seg vidare til musea sine samlingar og til kulturminnevernet, der utvalet av materielle representasjonar vart til eit diskursivt arkiv som var med på å sementere den framstilling av norsk kultur og identitet som vart skapt under nasjonsdanningsprosessen. Eit fåtal maritimt orienterte forskarar fremma gjennom heile 1900-talet kritikk mot dette, men utan merkbar innverknad.

1970-talet var eit tiår der monolittiske framstillingar vart avløyste av pluralistiske. I kjølvatnet av den første EF-avstemminga (no EU) vart diskursen om framstillinga av norsk kultur og identitet på ny satt under open og ålmann debatt. Ei viktig årsak til dette var den store avstanden mellom «norsk bondekultur» som representasjonen av norsk kultur og identitet og den erfarte røynda og historia til store delar av befolkninga. Opplevinga av ikkje å kjenne seg att i representasjonen skapte grunnlaget for ei ny grasrotørslar som tok mål av seg til å føre ein omkamp om framstillinga av det norske. Denne rørsla tok tidleg i bruk omgrepet kystkultur som samlingsmerke. Innhaldet i omgrepet vart ikkje klårt avgrensa, men fekk no ei ny og intuitiv forståing som spring ut av den praksisen som ein til ei kvar tid kjenner seg invitert til å definere seg inn under omgrepet. Dette gjorde det mogleg for «kystkulturen» å fungere som eit ope og inkluderande samlingsmerke for all maritimt relatert aktivitet og historiebruk som av ulike grunnar ikkje kjende seg att i den etablerte representasjonen av norskdom.

Etter at kystkultur-omgrepet i noverande forståing av ordet vart lansert på 1970-talet, kom det til å fungere både kontrasterande og reduserande på den etablerte framstillinga av norsk kultur og identitet. Dette skjedde ved at «bondekulturen» implisitt vart fråkjent legitimitet som nasjonal representasjon, og redusert til ein representasjon av ein meir marginal innlandskultur. Reduksjonen av «bondekulturen» til ein innlandskultur gjorde at denne kom til å fungere som ein kontrast som kystkulturen kunne profilere seg tydeleg mot. Danninga av kystkulturen vart difor ein prosess som samstundes omskapte omgrepet bondekultur til kystkulturen sin rake motsetnad; som ein rein innlandskultur.

#### *Fartøyvernet som del av kystkulturen — endring av argumenta*

For den nye kystkulturelle oppvakninga på leit etter samlande symbol framstod båten som eit naturleg val. Båten var ein framifrå grensemarkør som kunne markere eit klårt skilje mellom kystkulturen og bondekulturen i innlandet, då den mobile båten vart motsatsen til det stabile stabburet. Den tette integrasjonen av fartøyvernet i den kystkulturelle kampen gav seg utslag i ei endring av argumentasjonen for vern av fartøy. Frå dei første forsøka på vern av fartøy på sjø i mellomkrigstida og fram til kring 1975, var fartøyvernet sitt hovudargument at også dei maritime næringane er viktige for nasjonen, og at også sjøfolka hadde krav på kulturminne som kunne fortelje om deira historiske innsats. Etter omlag 1975 skifta argumentasjonen for vern av fartøy frå å vere næringsspesifikk til å dreie seg om norsk kultur og identitet. Fartøya vart no framstilte som sentrale kulturminne frå den underkjente, men viktige kystkulturen, og det var difor ikkje meir enn rimeleg å forlange at fartøya måtte vurderast like høgt som dei mange verna tømmerhusa frå bondekulturen i innlandet.

Både kystkultur-rørsla og fartøyvernet kan karakteriserast som motkulturelle fenomen. Motkulturelle organisasjonar, i kamp mot etablerte førestillingar og praksisar, har sidan 1800-talet vore ein viktig del av det norske sivilsamfunnet. I si kamp mot etablerte framstillingar opplevde kystkulturrørsla seg å vere i ein «underdog»-posisjon, noko som tidleg vart ein viktig del av denne rørsla si sjølvforståing. Denne opplevinga, som delast av fartøyvernet, står enno sentralt i den

kystkulturelle sjølvforståinga, også etter at kampen no i hovudsak må kunne se iast å vere vunnen i den norske opinionen. Denne prosessen har truleg også hatt litt draghjelp gjennom framveksten av tyngre maritime næringar som olje og fiskeoppdrett, som i tid fell saman med den kystkulturelle kampen. Uansett vil få i dag stille spørsmål ved den breie plassen det maritime no har fått i norsk kultur og identitet.

#### *Fartøyvernet – endring av praksis*

Like sidan tidleg på 1920-talet hadde vern av større historiske fartøy på sjø vore diskutert offentleg. Det var sjøfartsmusea som først tok til orde for at eit av dei siste større seglskipa frå utanriksflåten burde takast vare på. Trass mange framlegg vart det i mellomkrigstida berre gjort nokre få forsøk på dette, og ikkje av sjøfartsmusea, men i regi av frivillige organisasjonar. Dei fleste freistnadene førde ikkje fram, eller vart kortliva episodar. Berre polarskipet «Fram» vart teke vare på for ettertida, til sist i hus på land som hovudgjenstand i sitt eige museum.

Desse tidlege frivillige fartøyvernorganisasjonane var ad-hoc organisasjonar som forstod si rolle som å ta initiativet til vern gjennom innsamlingsaksjonar som skulle finansiere kjøp og restaurering av fartøy. Dei restaurerte fartøya skulle deretter donerast til ein etablert verneinstitusjon som var meint å ha ansvar for det langsiktige vernet, og den frivillige organisasjonen avviklast. Ei viktig årsak til at desse tidlege forsøka ikkje vann fram, er konsekvensane av det høge kostnadsnivået. Dersom eit fartøy vert overteke av ein etablert institusjon, så vil kostnadene raskt skape ein konflikt mellom omsynet til fartøyet og eigarinstitusjonen sitt primære føremål. Ein slik konflikt er fartøya dømde til å tape.

Dette endra seg med etableringa av Norsk Veteranskibsklub i 1964, då denne klubben var den første permanente frivillige organisasjonen som tok mål av seg til også å ta seg av det langsiktige vernearbeidet etter at fartøyet var kjøpt og sett i stand. Dette skiftet medførte også ei endring av sjølve vernepraksisen. Dei tidlegare verneinitiativa hadde som mål å ta vare på fartøya som permanent opplagde museumsfartøy ved kai. Dei frivillige organisasjonane som kom til etter 1964, hadde som mål å ta vare på fartøyet i operativ stand. Sjølv om innsamling av midlar framleis var viktig, vert dugnadsgjengen no det mest sentrale verkemiddelet.

Den norske dugnadstradisjonen sine sentrale kjenneteikn er at mange samlast til ein kortvarig og intensiv innsats for å løyse ei avgrensa, men større oppgåve i fellesskap. Restaureringa av eit fartøy er ei oppgåve som sprengjer tidsramma for den tradisjonelle dugnaden. Då fartøyvernet tok i bruk dugnadstradisjonen, omforma dei samstundes denne frå å vere ein kortvarig ad-hoc innsats med mange deltakarar til å bli ein permanent institusjon der ei gruppe frivillige utfører eit langsiktig og kompetansebyggjande arbeid. Målsetjinga om å segle med fartøyet medførte at alle prosessane som eit operativt skip er utsett for fekk halde fram, noko som krev at også kunnskapen knytt til drift og vedlikehald av det historisk skipet måtte sikrast og vidareførast. Året 1964 markerer difor overgangen til ei prosessautentisk verneform, der vern gjennom bruk vert fartøyvernet sitt nye slagord.

I sentrum av det prosessautentiske fartøyvernet står interaksjonen mellom dei frivillige og mellom dei frivillige og det materielle skipet. Denne interaksjonen skjer gjennom deltakinga i prosessane knytte til restaurering, drift og vedlikehald. Kystkulturrørsla både var og er boren oppe av idealisme og lokal frivillig innsats. Bølgja av nye fartøyvernprosjekt i kjølvatnet av den kystkulturelle oppvakninga vart dominert av den same frivillige innsatsen. Lokale ideelle organisasjonar drivne på dugnad kom til å prege fartøyvernet, som i god motkulturell tradisjon vart driven fram nedanfrå og på utsida av den statlege kulturminneforvaltinga, kulturminnelova og tilskotsordningane.

#### *Forvaltning og lovverk – endring av rammevilkår*

I 1967 endra rammevilkåra for fartøyvernet seg. Dette året markerer starten på dei statlege tilskota til istandsetjing av verna fartøy. Men først då Riksantikvaren overtok ansvaret for tildelingane i 1983, vart fartøyvernet ein integrert del av den faste kulturminneforvaltinga i Noreg. Denne prosessen skjedde ikkje utan motstand. Medan kystkulturrørsla sine argument kan overtakast og nyttast til støtte for dei fleste eksisterande kulturminne i kystnære strok, så representerte fartøyvernet ei heilt ny gjenstandsgruppe i kulturminnevernet. Med integrasjonen av fartøyvernet i kulturminneforvaltinga vart det ein ny deltakar i kulturminnevernet sin interne kamp om merksemd og løyvingar. Så lenge Riksantikvaren sin tilskotspost hadde nemninga «Fartøyvern og kystkultur» var desse midlane gjenstand for kamp mellom ei rekkje ulike kategoriar kulturminne. Først etter at fartøyvernet i 2003 fekk ein eigen budsjettpost, roa situasjonen seg.

Integrasjonen av fartøyvernet i kulturminnelova tok også tid. Fartøy som høyrde til den arkeologiske diskursen hadde vore beskytta av lovverket like sidan 1905. Vern av flytande fartøy vart gradvis innlemma i lovverket etter 1990, først med utførsleforbod for fartøy eldre enn 50 år og frå 2000 høve til å frede fartøy. Lovverket er rudimentært og dels prega av å vere henta frå paragrafar om faste kulturminne og dels frå paragrafar om gjenstandar. Medan det ikkje er tillate å rive bygningar utan løyve, der vurdering av kulturminneverdi er integrert i saksprosessen, så kan fartøy fritt destruerast utan at eigar treng søkje eller varsle på førehand. Dette gjeld også dersom fartøyet vert nekta utførsle av omsyn til den historiske verdien. Kulturminnelova er difor enno ikkje tilpassa den særlege situasjonen på fartøyvernfeltet.

#### *Tilhøvet mellom kulturminnevernet, fartøyvernet og akademia*

Utviklinga av kulturminnevernet og den tilhøyrande lovgjevinga kan sjåast som det organiserte vernet av empirien til dei kulturhistoriske faga. Det er difor ein tett samanheng mellom dei kategoriane som er produserte og identifiserte av forskinga og argumenta for innsamling av museumsgjenstandar og vern av faste kulturminne. Ein slik samanheng finst ikkje for fartøyvernet. Fartøyvernet vaks ikkje fram som resultat av å representere eit empirisk felt for akademiske fag, noko også fråværet av forskning på fartøya og utvikling av kategorisystem vitnar om. Fartøyvernet vart drive fram «bottom up» av ei grasrot-rørsle som har vunne fram gjennom sitt arbeid med opinionen og dei politiske prosessane. Fartøyvernet representerer difor ikkje ein etablert karriereveg for noko akademisk fag som kan

kjempe for fartøyvernet sin status og interesser i kulturminnevernet sin interne diskursorden. Den stillinga fartøyvernet har oppnådd innan kulturminnevernet, skuldast i hovudsak dei frivillige organisasjonane, som har oppnådd ei prioritering av feltet gjennom arbeidet retta mot den politiske styringa av sektoren. Då heller ikkje kulturminneforvaltinga tek initiativ til å velje ut fartøy, er dei fartøya som vert tekne vare på eit uttrykk for dei verdiane som dei lokale initiativtakarane har valt ut og vektlagt. Det er difor i større grad i den lokale opplevde samanhengen enn i dei nasjonale abstraherte kategoriane at vi må søkje etter årsaka til at det var akkurat desse fartøya som vart verna. Av same grunn ser vi at den geografiske fordelinga av verna fartøya i stor grad speglar dei ulike landsdelane si fartøyhistorie og vekt på maritime tradisjonar.

### Delstudie II: Kven er dei frivillige og kva er omfanget og betydninga av innsatsen deira?

Delstudie II i avhandlinga tok føre seg omfang, utviklingstrekk og økonomisk verdi av den frivillige innsatsen. Funna frå den kvantitative undersøkinga vart diskutert med utgangspunkt i resultatata frå den historiske undersøkinga i del I av avhandlinga.

#### *Talet på verna fartøy*

Kurva som framstiller endringane i talet på verna fartøy siste hundre år (Figur 19 s. 183) syner at perioden før 1960 er prega av einskilde ansatsar og kortvarige freistnader på av vern av større fartøy på sjø. Først etter 1960 får vi dei første velukka og varige fartøyvernprosjekta. Frå ein forsiktig start i 1961 peikar vekstkurva oppover for å stige stadig brattare etter midten av 1970-talet. Når vi merkar av dei sentrale hendingar frå den historiske diskusjonen av fartøyvernet på tidsaksen til Figur 19, som endringar i praksis, rammevilkår og argumentasjon, så får vi den framstillinga som er synt på Figur 29 (s. 200). I tiåret mellom ca. 1964 og 1975 framstår desse endringane som eit kluster av hendingar med ein trigger-effekt ved starten av ei nærast eksponentiell vekst i talet på verna fartøy.

#### *Dei statlege tilskota*

Etter ein sped start i 1967 har dei statlege tilskota til fartøyvern auka i ei rørsle som kan skildrast som to steg fram og eitt attende, for etter kvart å bli den nest største tilskotsposten hjå Riksantikvaren i Norge (Figur 21 s. 186) Når vi merkar av sentrale historiske hendingar skildra i delstudie I på denne kurva, vert det nære sambandet mellom statlege tilskot og organiseringa i fartøyvernet tydeleg. Tilskotssummen teiknar ein nær horisontal strek fram til etableringa av Forbundet KYSTEN i 1979 og NFF i 1985, for deretter å ha store vertikale rørsler med ein klår stigande tendens. Desse store utslaga kjem i tida etter at fartøyvernet vart overført til Riksantikvaren, men har ikkje nokon openberr samanheng med tilhøve som t.d. skifte av regjering, leiing i statsforvaltinga eller Riksantikvar. Det er difor mogleg å tolke kurva som ei seismografutskrift av den diskursive kampen

om innplasseringa av nykomaren fartøyvernet i kulturminnevernet sin interne diskursorden.

Undersøkinga av kvar i budsjettprosessen tilskotsauken har kome (Figur 23 s. 189) kan stø ei slik tolking. Det syner seg at auken i tilskot til bygningsvernet primært kjem som ei følgje av forvaltinga sine budsjettframlegg, medan auken i tilskot til fartøy primært kjem som følgje av den politiske handsaminga av budsjettframlegget på Stortinget. Dette resultatet kan sjåast i samanheng med den historiske undersøkinga i del I, som syner at bygningsvernet har ei tett kopling mot dei kulturhistoriske faga med etablerte karriereveggar inn i forvaltinga, medan fartøyvernet manglar ei slik kopling. At budsjetta til fartøyvern primært får si auke gjennom den politiske handsaminga synleggjer at organisasjonane i fartøyvernet primært finn forståing for sitt syn i opinionen og, som ein konsekvens av dette, i den politiske handsaminga av Riksantikvaren sitt budsjett.

#### *Kystkulturdiskursen sitt gjennomslag i Noreg*

For å undersøke det samfunnsmessige gjennomslaget av kystkulturdiskursen sine posisjonar nytta eg som indikator utviklinga av medlemstalet og talet på lokallag i Forbundet Kysten. Denne organisasjonen er den einaste landsdekkande som har definert kystkultur som sitt hovudarbeidsfelt. Dei første fire åra etter etablering av Forbundet kysten i 1979, opplevde organisasjonen ein bratt vekst i medlemstalet opp til 8000 medlemmar. Frå 1984 og fram til 1919 auka medlemstalet i ei slakare kurve til i overkant av 10.000. De fleste lokallaga i forbundet Kysten finn vi på Vestlandet og i Nord-Noreg, og her er tendensen framleis stigande. I dei andre landsdelane stabiliserte talet på lokallag seg kring 1985. Dette indikerer difor at kystkulturdiskursen sine posisjonar har breiast geografisk gjennomslagskraft i distrikta på Vestlandet og Nord-Noreg.

Fordelinga av både verna fartøy og medlemmar i KYSTEN i høve til folketalet i landsdelane syner eit tyngdepunkt i nord, vest og sør. Dette er dei same landsdelane der motstanden mot sentralmakta sine verdiar og kultur historisk sett har stått sterkast, og synleggjer sentrum-periferiaspektet som ein viktig del av den kystkulturelle sjølvforståinga. Det same biletet såg vi under EF-kampen i 1972, der fartøya vart nytta som sterke politiske symbol.

#### *Dei frivillige i fartøyvernet – demografi og økonomisk verdi av innsatsen*

Undersøkinga av aktiviteten knytt til dei 90 fartøya som fekk tilskot frå Riksantikvaren i 2009 syner at den samla frivillige innsatsen med desse utgjer omlag 130.000 timar. Dei frivillige knytte til dei 90 fartøya som fekk tilskot i 2009 består av omlag 80 % menn og omlag 20 % kvinner. Medan dei generelle tala for frivillig innsats i Noreg syner at deltakinga er størst når folk er i 30- og 40-åra, så syner denne undersøkinga at innsatsen i fartøyvernet har ein motsett tendens. Her aukar deltakinga med alderen etter 50 år. Talmaterialet syner også at dei frivillige sin snittalder er stigande og ligg på omlag 52 år i 2009, samstundes som rekrutteringa framstår som god. Fenomenet kan forklarast ved at verneprosjekta stort sett rekrutterer gjennom medlemmane sine sosiale nettverk, som hovudsakleg er i same aldersgruppe.



Dette syner at den personlege kontakten med invitasjon senkar terskelen for å delta i fartøyvernprosjekta.

Den økonomiske verdien av dei 130 000 dugnadstimane i 2009, utrekna på grunnlag av snittløn og arbeidstid i verftssektoren det året, tilsvarar om lag 40 millionar NOK. Denne summen tilsvarar omlag det samla statlege tilskotet til fartøyvern over Riksantikvaren sitt budsjett i 2009. For kvar krone staten bidreg med til dei 90 fartøya som fekk tilskot i 2009, har dei frivillige ytt det same attende i form av frivillig innsats. Då ikkje alle dei 244 verna fartøya søkte om eller fekk tilskot i 2009, er det reelle talet på både aktive frivillige og den samla verdien av arbeidet deira langt høgare (sjå Tabell 8 s. 224).

Verdiane som den frivillige innsatsen i fartøyvernet skapar har viktige verknader for samfunnet, både lokalt og nasjonalt, t.d. gjennom å gjere historiske fartøy ålment tilgjengelege for opplevingar og ved å oppretthalde praktisk handverkskunnskap som elles vil gå tapt. Gjennom måten økonomiske tilskot vert nytta, er dei verna fartøya også med på å oppretthalde aktiviteten hjå lokale verft, båtbyggjeri og handverksfirma over heile landet.

### Delstudie III: Kva for personlege motivasjonar og opplevingar har dei frivillige, og kva samfunnsmessige verknader har aktiviteten kring fartøya?

Delstudie III set lys på dei opplevde og personlege verknadene av den frivillige innsatsen, med utgangspunkt i dei frivillige sine eigen opplevingar og forståingar av aktiviteten.

Årsakene til at dei frivillige engasjerer seg i fartøyvernet kan delast i to hovudgrupper:

1. Grunngevingar som relaterer seg til personlege minne og fortid.

Denne gruppa av grunngevingar kan delast vidare inn i slike som spring ut av det erfaringsnære og personlege, og slike som er meir kollektive og knytte til ein identitetsgjevande fellesskap. Dette kan vere slekt, lokalsamfunn eller fellesskapen på ein arbeidsplass. Slike grunngevingar vert haldne fram når dei frivillige skal fortelje om kvifor dei i utgangspunktet oppsøkte fartøyvernprosjekta.

2. Grunngevingar som relaterer seg til opplevingar og erfaringar som er eit resultat av deltakinga i arbeidsfellesskapen kring fartøyet. Slike opplevingar er viktige for trivselen i dugnadsgjengen og vert gjerne nemnt som årsaka til at dei framleis er engasjerte i prosjekta. Slike grunngevingar kjem oftast som forklaring på kvifor dei frivillige vel å halde fram i den faste dugnadsgjengen kring fartøyet.

Intervjua med dei frivillige syner at opplevinga av fellesskap er ein sentral faktor i begge desse punkta, enten denne kjensla av fellesskap spring ut av det fortidige og eiga identitetsgjevande historie, eller er knytt til det sosiale i dugnadsgjengen kring fartøyet.

Gjennom dugnadsarbeidet inngår dei frivillige i ei samhandling, både med kvarandre og med det materielle fartøyet. Gjennom denne samhandlinga endrar den frivillige si oppleving av både seg sjølv og av fartøyet seg. Fartøyet sitt materielle tilstand endrar seg, og det gjer også den frivillige sine assosiasjonar og tankar kring fartøyet.

Minne om tida før den store materielle ommøbleringa av bygdesamfunna i Noreg på 1960- og 70-talet ved overgang frå sjøvegs til landvegs samferdsle framstår som viktige referansar for mange frivillige. Denne tapte tida kan fasthaldast gjennom å restaurere fartøya og vidareføre sentrale handlingar og opplevingar knytte til den fortidige verda. Arbeidet med dei konkrete fartøya gjev fortrulegheit med dei fysiske eigenskapane til fartøya, noko som skapar ei form for relasjon mellom den einskilde og fartøyet.

Dei frivillige legg vekt på at innsatsen ikkje berre er for fartøyet, men at han også er eit bidrag til både lokalsamfunnet og den nasjonale fellesskapen si historie. Fellesskapen og opplevingar vert også styrka gjennom å sjå at innsatsen gjer ein forskjell for fartøyet, gjennom opplevinga av at dei gjennom arbeidet vinn personleg innsikt og kompetanse, og av at dei gjennom dette er med på å bidra med noko som er viktig for samfunnet. Dei direkte og indirekte referansane til kystkulturdiskursen sine posisjonar syner at det å rette opp skeivheiter i framstillinga av norsk kultur og identitet er eit medvite mål. Dette er ei skeivheit som dei også meiner vert spegla gjennom kulturminnevernet sine prioriteringar og representasjonar.

#### *Aktiviteten sine verknader på dei frivillige*

Gjennom innsatsen sin opplever dei frivillige ein fellesskap der dei vert sett, er til nytte og vert etterspurt. Dei opplever å vere ein verdifull del av samfunnet, at kompetansen ein har opparbeidd er verdfull og anerkjend, og at ein gjennom aktiviteten aukar sitt sosiale nettverk. Desse opplevingane har eit godt samanfall med dei stadia i empowerment-prosessen som er definerte av helseforskinga. Vilråa for denne prosessen sine positive verknader på opplevd helse og velvære synest difor å vere til stades i den frivillige innsatsen med verna fartøy i Noreg. Dei positive verknadene av empowerment vert styrka av å delta i fellesskap der ein deler interesser og mål med andre, då dette kan skape ein feedback-loop der motstandsressursar mot sjukdom og kjensla av samanheng i tilværet gjensidig byggjer kvarandre opp. Fleire av informantane trekkjer fram konkrete erfaringar som uttrykk for at dei opplever slike positive verknader.

Den kvantitative delen av undersøkinga syner at dugnadsgjengen i fartøyvernet er dominert av godt vaksne menn i ei aldersgruppe som er utsett for dei negative konsekvensane ved reduksjon av sosiale nettverk og kjensla av ikkje lenger å vere til nytte. Fartøyvernet og den frivillige innsatsen utgjer difor eit tilbod som vert opplevd som attraktivt og helsefremmande, og som har ein særskild appell til ei ofte oversett gruppe.

Den frivillige innsatsen gjev også verdfulle bidrag til samfunnet på fleire viktige felt. Fartøyvern er eit inkluderande lågterskeltilbod som bidreg til å skape aktivitet og historisk interesse, og det fungerer identitetsskapande i lokalsamfunna. Fartøya utgjer ein viktig tilvekst til dei lokale kulturmiljøa og er tilgjengelege for ålmenta. Den

frivillige innsatsen representerer ein viktig lokal ressurs gjennom den økonomiske verdien av det frivillige arbeidet, ved å setje i stand lokalsamfunna sine kulturminne og ved å sikre og vidareføre maritim kunnskap og handverksteknikkar som i dag er borte frå utdanning og arbeidsliv. Offentleg tilskot til fartøya vert nytta slik at oppdrag på dei verna fartøya er viktige for å oppretthalde aktiviteten hjå lokale verft og båtbyggjeri langs heile kysten.

## SITERTE VERK

- Alver, B. G. & Øyen, Ø. (1997). *Forskningsetikk i forskerhverdag, Vurderinger og praksis*. Oslo: Tano Aschehoug.
- Amundsen, A. B. (2013). Samlere, forskere og folkeminner på 1800-tallet. I B. Rogan & A. Eriksen (Red.). *Etnologi og folkloristikk. En fagkritisk biografi om norsk kulturhistorie* (s. 27–74). Oslo: Novus forlag.
- Antonovsky, A. (1979). *Health, stress, and coping*, San Francisco: Jossey-Bass Inc Pub.
- Antonovsky, A. (1987). *Unraveling the mystery of health: How people manage stress and stay well*. San Francisco: Jossey-Bass
- Arnesen, D. Sivesind, K. H. & Gulbrandsen, T. J. (2016). *Fra medlemsbaserte organisasjoner til koordinert frivillighet? Det norske organisasjonssamfunnet fra 1980 til 2013*. Bergen/Oslo: Senter for forskning på sivilsamfunn og frivillig sektor. Henta 02.01.2020 frå <https://samfunnsforskning.brage.unit.no/samfunnsforskning-xmlui/handle/11250/2442823>
- Arisholm, T. & Rossnes, G. (1997). *Fylkesdelplan kultur - Fartøyvernplan*. Oslo: Norsk Sjøfartsmuseum.
- Bakka, D.jr. (1974). *Bergenske fjordabåter*. Bergen: Bergens Tidende
- Bakka, D.jr. (1994). *Fjordabåten*. Bergen: Seagull
- Bakka, D.jr. (1997). *Langs kysten i femti år: kystfart og fraktenæring 1946–1996*. Bergen: Seagull.
- Bart, F. (1994). *Manifestasjon og prosess*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Bent, M. (1989). *Steamers of the Fjords. Bergen shipping since 1839*. London: Conway Maritime Press.
- Bentsen, A. (2010, 22. november). 62,2 prosent sier nei til EU. *TV2.no*. Henta 2 3.03.2020 frå <https://www.tv2.no/a/3347243/>
- Berg, A. J. & Nordsveen, A.M. (1996). *Damp- og motorbåter på Mjøsa*. Minnesund: Mjøssamlingene.
- Berge, G. (2004). *Uryddige individualister i flokk. Forbundet KYSTEN gjennom 25 år*. Oslo: Forbundet KYSTEN.
- Bergens Arbeiderblad. (1964, 7. september). Gamle "Oster" er sikret, men - Penger til vedlikehold ikke mulig å skaffe. *Bergens Arbeiderblad*.
- Bergens Tidende. (1964a, 4. juli), Interessen for "Oster" er aukande. *Bergens Tidende*.
- Bergens Tidende. (1964b, 7. september), Sjøfartsmuseet tar imot "Oster" forutsatt at vedlikeholdsutgiftene blir dekket. *Bergens Tidende*.
- Berggren, B. (1989). *Da kulturen kom til Norge*. Oslo: Aschehoug forlag.
- Berkaak, O. A. (1991). Historieoppfatninger, verdier og motivasjoner i fartøyvernet. *Dugnad: Tidsskrift for etnologi 17(2/3)*, 13–33.

- Berkaak, O. A. (1992). *Ressursbruk, bevaringsideologier og antivarisk praksis i fartøyvernet*. Oslo: Norsk Forening for Fartøyvern.
- Berkaak, O. A. & Ruud, E. (1992). *Den påbegynte virkelighet. Studier i samtidskultur*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Berkman, L. & Glass, T. (2000). Social integration, Social networks, Social support, and Health. I L.F. Berkman, I. Kawachi & M. Glymor (Red.) *Social Epidemiology* (s. 137–173). Oxford: Oxford University Press.
- Berman, M. (1987). *Allt som är fast förflyktigas. modernism och modernitet*. Lund: Arkiv förlag.
- Bjerck, H. (2014). *My Fathers Things. Ruin Memories. The aesthetics and the archaeology of the recent past*. London: Routledge
- Bjørkvik, H., Johnsen, H., Molaug, S., Hareide, M., Lundevall, S., Platou, L. T. et al. (1979). *Bevaring og bruk av gamle fartøy. Innstilling av 20. juni 1987 revidert i mars 1979*. Oslo: Norsk kulturråd.
- Bourdieu, P. (1986). The Forms of Capital. I J. G. Richardson (Red.), *The Handbook of Theory: Research for the Sociology of Education* (s. 241–258). New York: Greenwood Press.
- Bourdieu, P. (2007). Forståelse. I K.A. Petersen, S. Glasdam & V. Lorentzen V. (Red.) *Livshistorieforskning og kvalitative interview*. Vilborg: Forlaget PUC, CVU Midt Vest.
- Bratrein, H.D. (1992). Kystkultur og kystsamfunn. I *Kystkultur. NKKMs fagseminar 1992* (s. 9–20). Oslo: Norges Kunst- og Kulturhistoriske Museer.
- Brattli, T. & Brendalmo, J. (2016) Democracy and cultural heritage as dense discourse – An issue of multiplicity, complexity and unpredictability. *Heritage, Democracy and the Public Nordic Approaches*. London: Routledge
- Brattli, T. & Steffensen, M. (2014) Expertise and the formation of university museum collections. *Nordisk Museologi* (1), 95–102.
- Bringéus, N.A. (1986). *Människan som kulturvarelse – En introduktion till etnologin*. Malmö: Liber Förlag.
- Brøgger, A. W. (1917). *Osebergfundets historie. Osebergfundet Bind I*. Kristiania: Den Norske Stat.
- Brøgger, A. W. (1925). *Det norske folk i oldtiden*. Oslo: Aschehoug.
- Bugge, A. (1923). Indledning. Sjøfarten og vor historie. I A. Bugge, F. Scheel, R. Tank & J. S. Worm-Müller, *Den norske sjøfarts historie fra de ældste tider til vor tid (Bind 1, s. 8-25)*. Oslo: Steenske forlag.
- Burr, V. (2003). *Social Constructionism(2.utg.)*. London: Routledge
- Christensen A. E. (1985). *Norske båter. Et oversyn over de førindustrielle båttyper*. Oslo: Universitetet i Oslo.

- Christensen, A. L. (2011). *Kunsten å bevare*. Om kulturminnevern og fortidsinteresse i Norge. Oslo: Pax Forlag.
- Christensen, D. A., Strømsnes, K. & Wollebæk, D. (2011). *Organisasjonene i Hordaland 1999–2009*. Oslo: Senter for forskning på sivilsamfunn og frivillig sektor.
- Christensen, J. N. (2014a). Interessen må nå folket. I G. Jensen & C. F. Wyller (Red.) *Dampskipsposten* (99), 8–13.
- Christensen, M. E. (2014b). Flere menn må velge kvinneyrker. *Forskning.no*. Henta 27.12.2019 frå <https://forskning.no/likestilling-arbeid-institutt-for-samfunnsforskning/flere-menn-ma-velge-kvinneyrker/524035>
- Christensen, P. (2014c). EF-strid og 200 mils økonomisk sone. I N. Kolle (Red.), *Norges fiskeri- og kysthistorie (Bind VI, s. 33–67)*. Bergen: Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke.
- Committee on Facilitating Interdisciplinary Research (2004). *Facilitating interdisciplinary research*. National Academies. Washington: National Academy Press.
- Dahl, J. C. (1841, 26. desember). Indbydelse til Restauration af den gamle Kongehal i Bergen. *Bergens Stiftstidende* [Bergen].
- Dahlgren, G. & Whitehead, M. (1991). *Policies and Strategies to Promote Social Equity in Health*. Stockholm: Institute for Futures Studies.
- Døsseland, A. & Løseth, A. (2006). *Havfiskeflåten i Møre og Romsdal og Trøndelag 1860–1960. (Bind 1)*. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Douglas, M. (1966/1995). *Renhet och fara. en analys av begreppen orenande och tabu*. Nora: Nya Doxa.
- Dyrdal, O. M. (1991, 23. juli). «Trudde eg drøymde!». *Sogn Dagblad*. (s. 3).
- Døsseland, A. & Løseth, A. (2006). *Havfiskeflåten i Møre og Romsdal og Trøndelag 1860–1960. (Bind 1)*. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Ehn, B. & Löfgren, O. (1982). *Kulturanalys. Ett etnologisk perspektiv*. Malmö: Liber Forlag.
- Ehn, B. & Löfgren, O. (1996). *Vardagslivets etnologi. Reflektioner kring en kulturvetenskap*. Stockholm: Natur och kultur.
- Ehn, B. & Löfgren, O. (2001). *Kulturanalys*. Malmö: Gleerupos Utbildning AB.
- Engvig, O. T. (1978). *Innsjødampen . Rutebåter på Trøndelags innsjøer 1871–1987*. Trondheim: Adresseavisens Forlag.
- Engvig, O. T. (2008). *Gamle dampen. Rutebåter i Trøndelag*. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Enjolras, B., Steen-Johnsen, K. & Ødegaard, G. (1992). *Deltagelse i frivillige organisasjoner*. Oslo/Bergen: Senter for forskning på sivilsamfunn & frivillighet.
- Eriksen, A. (1999). *Historie, minne og myte*. Oslo: Pax Forlag.
- Eriksen, A. (2007). *Topografenes verden. Fornminner og fortidsforståelse*. Oslo: Pax Forlag
- Eriksen, A., Johansen, A., Kraft, S. E. & Sandmo, E. (Red.).(2008). *Kulturanalyse. En teksthistorie*. Oslo: Pax Forlag.
- Eriksen, T. H. & Neumann, I. B. (2011). *Norsk identitet og Europa*. Oslo: Europautredningen. Henta 10.12.2019 frå <http://www.europautredningen.no/wp-content/uploads/2011/04/Rap2-identitet.pdf>.
- Eriksson, D. (2011). *Att bevara det flytande kulturarvet. – En jämförelse mellan fartygsbevarande i Sverige, Norge och Danmark* (kandidatuppsats). Göteborg: Göteborgs Universitet.
- Finants- og Told-Departementet. (1862). *Fortegnelse over statens eiendomme optagen efter Finans- og Told-departementets foranstaltning i henhold til Stortingets beslutning af 10de November 1859 og Kongelig Resolusjon af 26de s. md*. Christiania: Finants- og Told-Departementet.
- Finants- og Told-Departementet. (1884). *Fortegnelse over Statens Eiendomme: Statens Eiendomme ved Udgangen af 1880 [...]*. Christiania: Finants- og Told-Departementet.
- Finants-, Handels- og Told-Departementet. (1845). *Fortegnelse og Beskrivelse over Statens Eiendomme: tilføje høieste Resolution af 9de Marts 1842 forfattet, deels i Aaret 1842 og deels i Aaret 1843*. Christiania: Finants-, Handels- og Told-Departementet.
- Fjellheim, B. (1993). Fartøyvernet i kulturhistorisk sammenheng. I *Fartøyvernet i Norge. Kunnskapsbehov. Rapport frå seminar 21.-23. oktober 1992, Florø*. s.41–50. Oslo: Norges forskningsråd.
- Fladmoe A. & Folkestad, B. (2016) *Frivillighet og folkehelse – en kunnskapsgjennomgang*. Senter for forskning på sivilsamfunn og frivillig sektor: Bergen/Oslo. Henta 29.12.2019 frå [https://www.samfunnsforskning.no/sivilsamfunn/publikasjoner/notater/notat\\_02\\_2016\\_v4.pdf](https://www.samfunnsforskning.no/sivilsamfunn/publikasjoner/notater/notat_02_2016_v4.pdf)
- Fladmoe, A., Sivesind, K. H. & Arnesen, D. (2018). *Oppdaterte tall om frivillig innsats i Norge, 1998–2017*. Bergen/Oslo: Senter for forskning på sivilsamfunn og frivillig sektor
- Foldvik, B. (2016). Kunnskapsrike koblinger. *Kysten* (5), 9–14.
- Folkestad, B., Christensen, D. A., Strømsnes, K. og Selle, P. (2015). *Frivillig innsats i Noreg 1998-2014*. Rapport 4/2015. Bergen/Oslo: Senter for forskning på sivilsamfunn og frivillig sektor.
- Forbundet KYSTEN. (1980). Vedtekter for Forbundet KYSTEN. (s.30) Oslo: Forbundet KYSTEN.
- Forbundet KYSTEN. (2012). Adopter et kystkulturminne. Lokal aktivitet – nasjonal identitet. *Adopter et kystkulturminne. Lokal aktivitet - nasjonal identitet*. Oslo: Forbundet KYSTEN.

Forbundet KYSTEN (2018) Årsmelding 2018. Henta 09.01.2020 frå <https://kysten.no/media/bilder/Aarsmelding-for-20182.pdf>

Foreningen FREDET (2014) Vedtekter. Henta 25.12.2019 frå <https://fredet.no/vedtekter/> Fossåskaret, E. (1997). Ustruktureerte intervjuer med få informanter gir i seg selv ikke noen kvalitativ undersøkelse. I E. Fossåskaret, O.L. Fuglestad & T.H. Aase (Red.), *Metodisk feltarbeid. Produksjon og tolking av kvalitative data* (s. 11–45). Oslo: Universitetsforlaget.

Fortidsminneforeningen. (1862). *Aarsberetning for 1861*. Christiania: Fortidsminneforeningen.

Fortidsminneforeningen. (1871). *Aarsberetning for 1870*. Oslo: Fortidsminneforeningen.

Fortidsminneforeningen. (1906). *Aarsberetning for 1905*. Oslo: Fortidsminneforeningen.

Fortidsminneforeningen (2018). *Fortidsminneforeningens lover*. Henta 03.01.2020 frå <https://fortidsminneforeningen.no/media/nvljmf5g/fortidsminneforeningens-lover.pdf>

Foucault, M. (1972). *The Archeology of Knowledge*. London: Tavistock.

Frivillighet Norge (2013). *Uten frivilligheten stopper Norge*. Henta 9.12.2018 frå [http://www.frivillighetnorge.no/no/om\\_oss/fakta\\_om\\_frivillighet/aktuelt/Uten+frivilligheten+stopper+Norge.b7C\\_wlrU5m.ips](http://www.frivillighetnorge.no/no/om_oss/fakta_om_frivillighet/aktuelt/Uten+frivilligheten+stopper+Norge.b7C_wlrU5m.ips)

Frivillighet Norge. (2017) *Vedtekter*. Henta 05.01.2020 frå [http://www.frivillighetnorge.no/no/om\\_oss/vedtekter/](http://www.frivillighetnorge.no/no/om_oss/vedtekter/)

Fugelli, P. & Ingstad, B. (2001). *Tidsskrift for den Norske Lærforening 121: 3600–3004*.

Færøy, R. (1989). Kystkulturen nordetter. I Sogelagsstyret (Red.), *Frå Fjon til Fusa. Årbok for Hordamuseet og for Nord- og Midthordland Sogelag* (s. 14–24). Bergen: Hordamuseet og Nord- og Midthordland Sogelag.

Færøyvik, B. (1929). Nordfjordbåten. *Norsk Sjøfartsmuseum Årbok 1929*. Oslo: Norsk Sjøfartsmuseum

Færøyvik, B. (1950). Båt- og skipsbyggjekunst i Hordaland. I H. Landbruksmuseum (Red.), *Hordaland Landbruksmuseum Årbok 1950* (s. 89–102). Bergen: Hordaland Landbruksmuseum.

Gergen, K. R. (2007). *An Invitation to Social Construction*. London: Sage Publication

Gilje, N. (2006). Fenomenologi, konstruktivisme og kulturforskning. En vitenskapsteoretisk diskusjon. *Tidsskrift for kulturforskning* (1), 5–22.

Glaser, B. G. & Strauss, A. L. (2009). *The discovery of grounded theory: New strategies for qualitative research*. Jersey: Rutgers.

Godal, J. B. (2007). Hjelper omgrepet handlingsboren kunnskap oss til framtid for handverket? I *Årbok 2007*. Maihaugen

Goth, U. S. & Småland, E. (2013). Civic engagement and social capital in ship-preservation work in Norway: The scope, impact and demographics of formal volunteering and publicly funded engagement. *Nordic Journal of Social Research* (4), 139–162. doi: [10.15845/njsr.v40](https://doi.org/10.15845/njsr.v40)

Goth, U. S. & Småland, E. (2014). The Role of Civic Engagement for Men`s Health and Well Being in Norway – A Contribution to Public Health. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 11(6), 6375–6387. doi:[10.3390/ijerph110606375](https://doi.org/10.3390/ijerph110606375)

Greaves, C. J. & Farbus, L. (2006). Effects of creative and social activity on the health and well-being of socially isolated older people: Outcomes from a multi-method observational study. *The Journal of the Royal Society for the Promotion of Health* 126(3), 134–42.

Grieg, N. (1922). *Rundt Kap det gode Haab*. Kristiania: Gyldendal forlag.

Gulbrandsen, T. & Ødegård, G. (2011). *Frivillige organisasjoner i en ny tid. Utfordringer og endringsprosesser*. Oslo: Senter for forskning på sivilsamfunn og frivillig sektor.

Gøthesen, G. (1997). *Motorbåten fra snekke til motorkrysser, fra ferieferd til smuglertokt*. Oslo: Universitetsforlaget

Haaland, A. & Svihus, Å. (2009). *Kyst- og havlandet. Kyst-Norge i et historisk perspektiv*. Oslo: ABM-utvikling, Kystverket, Riksantikvaren og Fiskeridirektoratet.

Hagelin, S. & Goth U.S. (2015) Frivillighet og sårbare grupper. *Plan 03-04* (47). Henta den 20.05.2019 frå [https://www.idunn.no/plan/2015/03-04/frivillighet\\_og\\_saarbare\\_grupper](https://www.idunn.no/plan/2015/03-04/frivillighet_og_saarbare_grupper)

Hagesæther, H. (1971). *Indre Nordhordland Dampbåtlag L/L 1891–1971*. Bergen: Indre Nordhordland Dampbåtlag.

Heggernes, P.O. (2014, 31. Mars) Melding facebook-siden for dampskipet «Oster». Henta 12.12.2019 <https://www.facebook.com/groups/143962480887/?fref=ts>

Heidegger, M. (2007). *Væren og tid*. Oslo: Bokklubben.

Helse- og omsorgsdepartementet (2019). *Gode liv i eit trygt samfunn*. (Meld. St. nr. 19 (2018–2019)). Henta frå <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ny-folkehelsemelding-gode-liv-i-eit-trygt-samfunn/id2640543/>.

Henriksen, S. (2011). På norske hender. *Aftenposten Morgen* 28.04.2011. Henta 29.12.2019 frå <http://www.aftenposten.no/meninger/debatt/Pa-norske-hender-186338b.html>

Hitching, T.R. & Veum, A. (2011). Introduksjon. I T.A. Hitching, A.B. Nilson & A. Veum (Red.) *Diskursanalyse i praksis. Metode og analyse*. Kristiansand: Høgskoleforlaget.

Hjellum, T. (2008). *Den norske nasjonalstaten*. Oslo: Cappelen Damm.

- Hofgaard, T.L. (2010). En ny definisjon av helse? *Tidsskrift for Norsk psykologiforening*, 47(4), 362.
- Holmsen, A. & Wiborg, N. (1934). *Geografisk lesebok. Norge III*. Oslo: Gyldendal.
- Holmsen, R. F. (1945). *Fellesskap og avhengighet i gårds- og bygdesamfunn*. Bergen: Naturen.
- Holmsen, R. F. (1965). *Det eldre gårds og grannesamfunnet i Norge og Norden. Del II. Grannesamfunnet*. Stensil. Universitetet i Oslo.
- Horgen, J. E., Thorsen, L. E., Norddølum, H., Rossnes Gustav, Røthe, O., Sjögren, E., . . . Sørli, I. J. (1977). Maritim kultur. *Dugnad. Tidsskrift for etnologi* (2), 3–4.
- Hundstad, D. (2014). Kystkultur - et begrepshistorisk perspektiv. I E.S. Koren & F. Kvalø (Red) *Hundre år over og under vann* (s. 43–72). Norsk Maritimt Museums hundreårsjubileum. Oslo: Novus Forlag
- Hylten-Cavallius, G. O. (1863). *Wärend och wirdarne. Ett försök i svensk etnologi, 1*. Stockholm: P. A. Norstedt & Söner.
- Høgseth, H. B. (2007). "Håndverkerens redskapskasse": en undersøkelse av kunnskapsutøvelse i lys av arkeologisk bygningstømmer fra 1000-tallet (Doktoravhandling). Trondheim: NTNU
- Høgseth, B. H., Vennatrø, R. (upublisert manus). *Craft as More-Than-Human: Practice-led research in a posthumanist perspective*. Innlegg som skal presenteres ved BIICS 2020, Mariestad, Sverige.
- Ingold, T. (2007). Materials against materiality. *Archeological Dialogues* 14(1), 1–16.
- International Labor Office. (2011). Manual on the measurement of volunteer work. Genève: International Labor Office. Henta 29.12.2019 fra [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@dgreports/@stat/documents/publication/wcms\\_162119.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@dgreports/@stat/documents/publication/wcms_162119.pdf)
- Isachsen, G. (1933). Bevarelsen av fregatten "Kong Sverre". I N. Sjøfartsmuseum, *Årsberetning 1932* (s. 28–30). Oslo: Norsk Sjøfartsmuseum.
- Jenkinson, C. E., Dickens, A. P., Jones, K., Thompson-Coon, J., Taylor, R. S., Rogers, M., Bamba, C. L., Lang, I & Richards, S. H. (2013). Is volunteering a public health intervention? A systematic review and meta-analysis of the health and survival of volunteers. *BMC Public Health* (13), 773. doi: [10.1186/1471-2458-13-773](https://doi.org/10.1186/1471-2458-13-773)
- Justits- og politidepartementet (2004) *Erstatningsordning for krigsbarn og erstatningsordninger for romanifolk/tatere og eldre utdanningskadelidende samer og kvener* (St.meld. nr. 44 (2003-2004)). Henta 29.12.2019 fra <https://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/stmeld-nr-44-2003-2004-/id198295/?ref=search&term>.
- Jørgensen, M. W. & Phillips, L. (1999). *Diskursanalyse som teori og metode*. Roskilde: Roskilde Universitetsforlag.

- Kieffer, C. H. (1984). Citizen empowerment: a development perspective. J. Rappoport & R. Hess (Red.). *Studies in empowerment: Steps toward understanding and action*. New York: Routledge.
- Kiær, N. A. (1914). Norges sjøfart. I *Norge 1814-1914 Tredje bind* (s. 117–135). Kristiania: Alb. Cammermeyers Forlag.
- Kleiva, Ø. (1992). Teoretiske perspektiv i Rigmor Frimannslund Holmsens artikkel "Fellesskap og avhengighet i det gamle gårds- og bygdesamfunnet". *Dugnad* (2/3), 35–43.
- Klepp, A. (1986). Tradisjonskonform seleksjon. Empirisk korrektiv til Jon Elsters analyse av Eilert Sundts darwinistiske nordlandsbåtstudie. *Norveg* nr. 29, Oslo: Universitetsforlaget.
- Klima- og Miljødepartementet (2019). *Utgiftskapittel: 1400–1482 Inntektskapittel: 4400–4481 og 5578* (Prop. nr. 1 2019-2020). Henta fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-s-20192020/id2671327/>
- Kloster, J. (1991). Faglige holdninger og metoder i fartøyvernet. I *Antikvariske prinsipper i fartøyvernet. Fagseminar holdt i tilknytning til årsmøtet i Norheimsund 27. til 29. september 1991*. Oslo: Norsk Forening for Fartøyvern.
- Kloster, J. (1997). Kystkultur - en begrepsdrøfting. I Norsk Sjøfartsmuseum, *Norsk Sjøfartsmuseum. Årsberetning 1996* (s. 69–76). Oslo: Norsk Sjøfartsmuseum.
- Kloster, R. (1935). Vestnorsk kystkultur og dens problemer. I H.R. Skre, C. M. Rønnevig & J. A. Døsseland (Red.), *Museet i Haugesund: 10 års melding 1925-1935 og avhandlinger om Vest-Norsk kultur* (s. 56-64). Haugesund: John Griegs Boktrykkeri.
- Kollandsrud, M. (1983). Under fulle seil. *Fortidsvern* (2), 14–15.
- Kolle, N. (2014). Norskekysten – en naturens gave. I N. Kolle (Red.). *Norges fiskeri- og kysthistorie Bind I* (s. 15-41). Bergen: Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke
- Kolltveit, B. (1980). *Over fjord og fjell. Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap 1880-1980*. Bergen: Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap.
- Kolltveit, B. (1982). *Lokalbåten*. Oslo: Det Norske Samlaget.
- Kolltveit, B. (13. februar 2009). *Svein Molaug: utdyping. I Norsk biografisk leksikon*. Henta 29.12.2019 fra [https://nbl.snl.no/Svein\\_Molaug](https://nbl.snl.no/Svein_Molaug)
- Kolltveit, B. (2014). Fartøyvern sett fra museet. *Dampskibsposten* (1), 19–21.
- Kommunal- og regionaldepartementet (2001) *Om samepolitikken*. (St. Meld. nr. 55 2000-2001). Henta den 29.12.2019 fra <https://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/stmeld-nr-55-2000-2001-/id195308/>.
- Konrath, S., Fuhrel-Forbis, A., Lou, A. & Brown, S. (2012). Motives for volunteering are associated with mortality risk in older adults. *Health Psychology* 31(1), 8796.

Krag, W. (1902, 16. mars). Nordmænd. *Morgenbladet*.

Kristiansen, Å. (2015). *Fartøyvern. Guide for verft og båtbyggerier - antikvariske prinsipp i fartøyernet*. Norheimsund: Hardanger fartøyvernssenter.

Krokann, I. (1942). Det store hamskiftet i bondesamfunnet. I A. Bugge & S. Steen (Red), *Norsk kulturhistorie. Bind 5* (s. 100–194). Oslo: Cappelens forlag.

Kulturdepartementet (1997). *Om statens forhold til frivillige organisasjoner*. (St. meld. nr. 27 (1996–1997)). Henta 03.01.2020 frå <https://www.regjeringen.no/no/no/dokumenter/stmeld-nr-27-1996-97-/id191104/?ch=1>

Kulturdepartementet (1999). *Kjelder til kunnskap og oppleving* (St. meld. nr. 22 (1999-2000)). Oslo: Henta 29.12.2019 frå <https://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/stmeld-nr-22-1999-2000-/id192730/>.

Kulturdepartementet (2018). *Frivilligheita – sterk, sjølvstendig, mangfaldig. Den statlege frivillighetspolitikken* (Meld. St. 10 (2018–2019)). Henta frå <https://www.regjeringen.no>

Lande, E. (1997). *D/S Børøysund*. Skien: Genius Forlag.

Langeland, E. (2009). Betydningen av en salutogen tilnærming for å fremme psykisk helse. I *Sykepleien Forskning 2009* 4(4) 288–296. doi:10.4220/sykepleienf.2009.0143

Larsen, B.-I. (2010). Forord. I E. R. Sund (Red), *Sosial kapital. Teorier og perspektiver- en kunnskapsoversikt med vekt på folkehelse* (s. 2–3). Oslo: Helsedirektoratet.

Lass, A. (1988). Romantic Documents and Political Monuments: The Meanings-fulfillment of History in 19th-Century Czech Nationalism. *American Ethnologist* 15(3), 456–472.

Lassen, H. (1852). *Henrik Wergelands Samlede Skrifter. Efter det norske Studentersamfunds Foranstaltning. Andet bind*. (H. Lassen, Red.) Christiania: Chr. Tönsbergs Forlag. Henta 03.01.2020 frå [https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb\\_digibok\\_2007080303001?page=3](https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digibok_2007080303001?page=3)

Latour, B. (1987). *Science in action*. Cambridge: Harvard University Press.

Latour, B. (2006). *Vi har aldri vært moderne: Essay i symmetrisk antropologi*. Oslo: Spartacus.

Laugaland, J. (2005). *Fjordabåtene. Rutebåter, ferjer og hurtigbåter i Rogaland 1955–2005*. Stavanger: Wigestrands Forlag og Stavanger Aftenblad.

Lidén, H.-E. (1991). *Fra antivititet til kulturminne. Trekk av kulturminnevernets historie i Norge*. Oslo: Universitetsforlaget.

Loga, J. (2010). *Livskvalitet. Betydning av kultur og frivillighet for helse, trivsel og lykke. En kunnskapsoversikt*. Oslo: Senter for forskning på sivilsamfunn og frivillig sektor.

Lorentzen, H. (1981). *Fjordbåtens saga*. Oslo: Chr. Schibsteds Forlag.

Lorentzen, H. (1990). *I Oslofergenes øyrike*. Skien: Genius Forlag.

Lorentzen, H. & Dugstad, L. (2011). *Den norske dugnaden. Historie, kultur og fellesskap*. Oslo: Høyskoleforlaget.

Lorentzen, H., Bratsberg, P. S. & Hansen, T. (1987). *Innlandsbåtene på 10 Telemarksvann*. Skien: Genius.

Lowenthal, D. (1985). *The Past is a Foreign Country*. Cambridge: Cambridge University Press.

Löfgren, O. (1997). Scenes from a Troubled Marriage: Swedish Ethnology and material Culture Studies. *Journal of Material Culture* 1997(2), 95–113.

Magnussen, K., Westberg, N.B., Grimsrud, K. & Lindhjem, H. (2018) *Kan vi måle sammenger melom frivillig kulturminnevirksomhet og helse eller andre samfunnseffekter?* Menon-publikasjon 118/2018. Oslo: Menon Economics.

Magnussen, T., Søfting, E., Brandtzæg, B.A. & Haukeland, P.I. (2011) *Verdiskapingsprogrammet på kulturminneområdet-sluttrapport frå evalueringa*. NF-rapport 5/201. Bodo: Norlandsforskning.

Mangerøy, F. F., Sæbø, Å., Sjøstrand, O., Ulvatne, H. & Nævdal, H. K. (1985). Kystkulturen i Nordhordland. I C. Clausen (Red.), *Frå Fjon til Fusa. Årbok for Hordamuseet og for Nord- og Midthordland Sogelag* (s. 89–103). Bergen: Hordamuseet og Nord og Midthordland Sogelag.

Maxwell, J. A. (2013). *Qualitative Research Design. An Interactive Approach*. (3. utg.) Thousand Oaks, CA: SAGE Publications.

Melve, L. (2010). *Historie. Historieskriving frå antikken til i dag*. Oslo: Dreyers Forlag.

Mestring.no (2019) *Sentrale begreper*. Henta den 20.05.2019 frå <https://mestring.no/hva-er-laering-og-mestring/sentrale-begreper/egenkraftmobilisering/>

Miljøverndepartementet. (1984). *Oversikt over behov for midler innenfor fartøyvernet*. Oslo: Miljøverndepartementet.

Mjaatveit, S. (1991). Faglige mål og administrative virkemidler i fartøyvernet. *Antikvariske prinsipper i fartøyvernet*. Oslo: Norsk Forening for Fartøyvern.

Moen, S.-R. (2004). *Knud Lyne Rahbeks Dansk Læsebog og eksempelsamling til de forandrede lærde Skolers Brug- en studie i skolelesningen og kanondanningens historie*. Porsgrunn: Høgskolen i Telemark. Henta 03.12.2020 frå <https://openarchive.usn.no/usn-xmlui/handle/11250/2439169>

Mol. A. (1999). Ontological Politics. A Word and Some Questions. *The Social Reveiw*.

Mol. A. (2002). *The Body Multiple Ontology in Medical Practice*. Durham and London: Duke University Press.

Molaug, S. (1964). Norsk Sjøfartsmuseum 1914–1964. I *Norsk Sjøfartsmuseum 1914–1964* (s. 9–66). Oslo: Norsk Sjøfartsmuseum.

Molaug, S. (1979). *Kystkulturen. Studieplan frå Noregs Ungdomslag*. Oslo: Noregs Ungdomslag.

Molaug, S. (1985a) *Vår gamle kystkultur. Bind 1 og 2*. Oslo: Dreyer.

Molaug, S. (1985b). "Å ta vare på bevaringsverdige fartøyer burde være en selvfølge". *Miljønytt*. (3), 10–13.

Mortensen, O. (2009). *Den seilende kulturarv. Dansk Historisk Skibsregister*. Helsingør: Skibsbevaringsfonden.

Musick, M.A. og Wilson, J. (2008). *Volunteers: A social profile*. Bloomington and Indianapolis: Indiana University Press.

Mydland, L. (2015). *Skolehuset som kulturminne. Lokale verdier og nasjonal kulturminneforvaltning*. Göteborg: Göteborgs Universitetet

Myklebust, D. (1981). Verditenking. En arbeidsmåte i bygningsvernet. *Foreningen til Norske Fortidsminners Bevaring. Årbok 1981*. Oslo: Fortidsminneforeningen

Nerhus, H. (1955). *Frå vikings tid til vår tid*. Sunde: Gravdal Skipsbyggeri og Trelastforretning. Henta 03.01.2020 frå <https://www.nb.no/nbsok/nb/887aaf3bd6f51cac842c0ebf7181e790?lang=no#0>

NESH. (2006). *Forskningsetiske retningslinjer for samfunnsvitenskap, humaniora, juss og teologi*. De nasjonale forskningsetiske komiteer. Henta 29.12.2019 frå <https://www.etikkom.no/globalassets/documents/publikasjoner-som-pdf/forskningsetiske-retningslinjer-for-samfunnsvitenskap-humaniora-juss-og-teologi-2006.pdf>

Neumann, I.B. (2000). Diskursens materialitet. *Dansk Sociologi* 11(4), 27–46.

Neumann, I.B. (2002). *Mening, materialitet, makt: En innføring i diskursanalyse*. Bergen: Fagbokforlaget.

Noregs Bank. (2013, 30. november). "Havet" blir tema på Norges nye sedler. Pressemelding. Henta 29. desember 2019 frå <http://www.norges-bank.no/Publisert/Pressemeldinger/2013/Pressemelding-30-november-2013/>

Noregs Ungdomslag. (1980). *Årsmelding 1979*. Oslo: Noregs Ungdomslag.

Nordbø, B. (2018) *Dugnad* (oppdatert 4.12.18). Store norske leksikon Henta 29.12.2019 frå <https://snl.no/dugnad>

Norsk Forening for Fartøyvern. (1993). *Problemnotat om fartøyvernet*. Oslo: Norsk Forening for Fartøyvern.

Norsk Forening for Fartøyvern. (1994). *Fartøyvernssentre i Norge. Forslag til lokalisering, funksjoner og organisering*. Oslo: Norsk Forening for Fartøyvern.

Norsk Forening for Fartøyvern. (1995). *10-årsberetning juni 1985 – juni 1995*. Oslo: Norsk Forening for Fartøyvern.

Norsk Forening for Fartøyvern. (2007). Vedtekter for Norsk Forening for Fartøyvern. Henta 29.12.2019 frå <http://norsk-fartoyvern.no/om-norsk-forening-for-fartoyvern/vedtekter-for-norsk-forening-for-fartoyvern/>.

Norsk Forening for Fartøyvern. (2009). *Eierens rolle*. Oslo: Norsk Forening for Fartøyvern.

Norsk Forening for Fartøyvern. (2019). *Årsmelding 2018*. Oslo: Norsk Forening for Fartøyvern. Henta 02.02.2020 frå <https://norsk-fartoyvern.no/wp-content/uploads/2019/04/%C3%85rsmelding-2018.pdf>

Norsk Sjøfartsmuseum. (1974). *Norsk Sjøfartsmuseum årsberetning og regnskap 1973*. Oslo: Norsk Sjøfartsmuseum.

Norsk Sjøfartsmuseum. (1979). *Norsk Sjøfartsmuseum årsberetning 1978*. Oslo: Norsk Sjøfartsmuseum.

NOU 1998:18. (1998). *Det er bruk for alle*. Oslo: Helse- og omsorgsdepartementet. Henta 29.12.2019 frå <https://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/nou-1998-18/id141324/>.

NOU 2006:15. (2006). *Frivillighetsregister* Oslo: Departementenes Servicesenter. Henta 29.12.2019 frå <https://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/nou-2006-15/id392091/>.

Odéen, P. J. (2006). *D/S Oster. Dampen som ikke ville døy*. Bergen: Nordhordland Veteranbåtlag og Eide Forlag.

Olsen, B. (1997). *Fra ting til tekst. Teoretiske perspektiv i arkeologisk forskning*. Oslo: Universitetsforlaget.

Olsen, B. (2004). Momenter til et forsvar av tingene. *Nordisk Museologi* (2), 25–36. doi: <http://dx.doi.org/10.5617/nm.3338>

Olsen, B. (2010). *In Defence of Things. Archaeology and the Ontology of Objects*. Plymouth: AltaMira Press.

Patton, M. Q. (2015) *Qualitative Research & Evaluation Methods*. (4. utg.), CA/Thousand Oaks: SAGE Publications.

Pettersen, L. (1971). Bergens Sjøfartsmuseum 50 år. *Sjøfartshistorisk Årbok 1970*. Bergen: Forening Bergens Sjøfartsmuseum.

Pettersen, L. (1983). Fartøyinnstillingen. *Fortidsvern* (2), 8.

Piliavin, J.A. & Siegel, E. (2007). Health benefits of volunteering in the Wisconsin Longitudinal study. *Journal of Health Social Behavior* (48), 450–460.

Planke, T. (2001). *Tradisjonsanalyse. En studie av kunnskap og båter*. Doktorgradsavhandling. Oslo: Universitetet i Oslo.

Pryser, T. (1976). Etterord. I I. Krokann, *Det store hamskiftet i bondesamfunnet* (s. 120–143). Oslo: Det Norske Samlaget.



- Pryser, T. (1985). *Norsk historie 1800–1870*. Oslo: Det Norske Samlaget.
- Ramsli, G. I. (2016, 26. oktober). Torsheim tek «hemn» med eit flagg på 150 kilo. *Firda*. Henta 29.12.2019 frå <http://www.firda.no/nyheiter/hyllestad/samferdsle/denne-torsheim-hemnen-skalbli-vanskeleg-a-fjerne/s/5-15-304012>
- Ribsskog, K.-A. (2004, 4. juni). Selveste Mr. Hasvåg. *Namdalsavisa*. Henta 29.12.2019 frå <http://www.namdalsavisa.no/arkiv/2004/06/04/Selveste-Mr.-Hasvåg-13523616.ece>
- Riksantikvaren. (1990). *Vern og virke. Årsberetning for Riksantikvaren 1989*. Oslo: Riksantikvaren.
- Riksantikvaren (2002). *Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern 2002-2006*. Oslo: Riksantikvaren.
- Riksantikvaren. (2010). *Nasjonal Verneplan for Fartøy 2010–2017*. Oslo: Riksantikvaren.
- Riksantikvaren (2014). *Strategi. Riksantikvarens samarbeid med frivillige organisasjonar 2014-2017*. Oslo: Riksantikvaren.
- Riksantikvaren (2015). *Fredningsstrategi. Fredningsstrategi mot 2020 for kulturminneforvaltningen. Vedlegg 3*. Oslo: Riksantikvaren
- Riksantikvaren (2019a). Fartøy og kystkultur. Henta den 05.05.2019 frå <https://www.riksantikvaren.no/Tema/Fartoy-og-kystkultur>
- Riksantikvaren (2019b). Tilskudd til fartøy i 2019. Henta den 13.05.2019 frå <https://www.riksantikvaren.no/Aktuelt/Nyheter/Tilskudd-til-fartoy-i-2019>
- Rogan, B. (2013). Institutt for folkelivsgransking - Institutt for etnologi, Universitetet i Oslo. I B. Rogan & A. Eriksen (Red.), *Etnologi og folkloristikk. En fagkritisk biografi om norsk kulturhistorie* (s. 565–594). Oslo: Novus forlag.
- Rogan, B. & Eriksen, A. (2013). Et sekel kulturhistorie. I B. Rogan & A. Eriksen (Red.), *Etnologi og folkloristikk* (s. 9–23). Oslo: Novus Forlag.
- Rokkan, S. (1989). *Stat, nasjon, klasse. Essays i politisk sosiologi*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Ruud, J.A. (2006, 9. april) Osebergskipet tilbake til Vestfold! Østlands-Posten. Henta 29.12.2019 frå: <http://www.op.no/leserbrev/osebergskipet-tilbake-til-vestfold/o/1-85-2040103>
- Røsoch, H. (1937). Trøndelag. *Norge vårt land. Første bind*. Oslo: Gyldendal.
- Røyrane, E. (2018). *Klyngetunet. Den norske landsbyen*. Leikanger: Skald.
- Sagen, L. (1808). *Dansk Læse- og Declamations-Øvelses-Bog for Børn og Ungdommen*. Bergen: H. Enevoldsens Forlag.
- Sagen, L. (1839). Historisk Vandring i Bergen og dens nærmeste Omegn. *Urda, et norsk antiqvarisk-historisk tidsskrift* (s. 257–295).
- Said, E. (1979). *Orientalism*. Harmondsworth: Penguin.
- Salamon, L.M. & Sokolowski, S. W. (2004). *Global Civil Society. Dimensions of the Nonprofit Sector*. Bloomfield: Kumarian Press.
- Salamon, L.M., Sokolowski, S.W. & List, R. (2004). Global Civil Society: An Overview. I L. M. Salamon, S. W. Sokolowski & Associates (Red.), *Global Civil Society: Dimensions of the Nonprofit Sector, Volume II*. Bloomfield: Kumarian Press.
- Sandbæk, R. (2016, 24. juni) Burde vi ha rose malt sjarken, spør Ragnar Sandbæk. *Morgenbladet*. Henta 29.12.2019 frå <https://morgenbladet.no/2016/06/den-glemte-kystkulturen>
- Sande, J. (1961). *Det kveldar på kobbeskjeret*. Oslo: Gyldendal.
- Sandmo, E. (1998). Sannhetens historie. *Prosa- tidsskrift for skribenter* (3), 20–25.
- Schaanning, E. (1996). Diskursens materialitet, del II. Arr - Idehistorisk tidsskrift, 8(2). Henta 29.12.2019 frå <http://www.arrvev.no/artikkel/diskursens-materialitet1>.
- Schön, D. (1992). *The Reflective Practitioner. How Professionals Think in Action*. London: Routledge.
- Schröder, J. (1993). Hensiktsmessighet eller representativitet som utvalgsriterium (s.51–54). I *Fartøyvernet i Norge. Kunnskapsbehov* (Rapport frå seminar 21.–23. oktober 1992, Florø). Oslo: Norges forskningsråd
- Scott, G. (1950). Sørlandet. *Norge vårt land. Annet bind*. Oslo: Gyldendal.
- Signalen. (2014). Verdens beste reservebåt. *Signalen* 27(2), 39.
- Sivesind, K. H. (2007). *Frivillig sektor i Norge 1997–2004*. Oslo: Institutt for samfunnsforskning.
- Skei, H. H. (2018, 12. april). Poststrukturalisme. *Store norske leksikon*. Henta frå <https://snl.no/poststrukturalisme>
- Skjervheim, H. (1976) *Deltakar og tilskodar og andre essays*. Oslo: Gyldendal
- Småland, E. (1995). “Det ektaste av alt” - Etablering av lokale vernepraktiser i fartøyvernet (hentet fra hovedfagsoppgave, Universitetet i Bergen). Oslo: Norsk Forening for Fartøyvern.
- Småland, E. (2018). Fartøyvern: Overordna prinsipp og praksis. Henta 04.01.2020 frå <https://www.riksantikvaren.no/veileder/fartoyvern-overordna-prinsipp-og-praksis/>
- Smith, L. (2006). *Uses of Heritage*. London: Routledge.
- Sneve, S. (2019, 21. Juni). Mens omtrent alt vi har av stabbur her i landet er vernet, har vi latt kystens relikvier råtne på rot. *Avisa Nordland*. Henta 29.12.2019 frå <https://www.an.no/debatt/bergen/bodo/mens-omtrent-alt-vi-har-av-stabbur-her-i-landet-er-vernet-har-vi-latt-kystens-relikvier-ratne-pa-rot/o/5-4-1030536>

- Solhaug, T. (1983). *De norske fiskeriers historie 1815–1880* (2.utg.). Oslo: Universitetsforlaget.
- Somers, M.R. (1994). The narrative constitution of identity and network approach. *Theory and Society* 23(5), 605–649.
- Spurkeland, J. (2000). *Ivar Medaas – gjøglar og felespelar*. Oslo: Genesis forlag.
- Stang, I. (1998). *Makt og bemyndigelse*. Oslo: Gyldendal akademiske.
- Stang, J.A. (2010, 4. august). Kystkultur og eldsjeler. *Firda*, s. 2.
- Statistisk Sentralbyrå. (11. januar 2010). *Frivillighet-Norge skaper store verdier*. Magasinet. Henta 29.12.2019 frå <https://www.ssb.no/nasjonalregnskap-og-konjunkturer/artikler-og-publikasjoner/frivillighet-norge-skaper-store-verdier>
- Statistisk Sentralbyrå (2019) Satelittregnskap for ideelle frivillige organisasjoner 2019. Henta den 29.12.2019 frå <https://www.ssb.no/orgsat>
- Steen, S. (1938). Kulturhistorie. I A. Bugge & S. Steen, *Norsk Kulturhistorie. Billeder av folkets dagligliv gjennom årtusener*. (s 1–28). Oslo: J. W. Cappelens Forlag.
- Stigum, H. (1951). Forord. I K. Visted & H. Stigum. *Vår gamle bondekultur* bind 1. Oslo: Cappelens forlag
- Storheim, H.E. (2013, 29. november). Triså heidra. *Stilen*. Henta 29.12.2019 <http://www.strilen.no/kultur/Trisa-heidra-100072.html>.
- Strauss, A. L. (1987). *Qualitative analysis for social scientists*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Strøm, T, Vinje, V. Sivam, R & Bredesen, L. (2016). *Verdien av aktive seniorer. Frivillighetsbidraget frå pensjonister i Norge*. Oslo: Ny analyse
- Sund, E. R. (2010). *Sosial kapital. Teorier og perspektiver – en kunnskapsoversikt med vekt på folkehelse*. Oslo: Helsedirektoratet.
- Sunde, H. & Kristoffersen, A. (1985). *Båtane på Vestlandsfjordane*. Oslo: Det Norske Samlaget
- Sunde, H. & Grytås, G. (1987). *Båtane i Nord*. Oslo: Det Norske Samlaget
- Sund, T. (1963). *Vestlandet. Norge. Bind I, Land og Folk*. Oslo: Cappelens forlag
- Sundt, E. (1859). *Om Ædrueligheds-Tilstanden i Norge*. Christiania: J. Chr. Abelstad
- Sunnmørsposten. (1964, 7. september). Den siste kullfyrt på museum. *Sunnmørsposten*.
- Svanhild (2014, 23. april) Melding på seilskipet «Svanhild» si facebook-side. Henta 10.12.2018 <https://www.facebook.com/Svanhild-252178261934/posts/>
- Sæther, A. T. (2015). Fartøyvernet, Riksantikvaren og det evige forfall. *Fartøyvern* (19), 22–25.
- Sørensen, M., Graff-Iversen, S., Haugstvedt, K.-T., Enger-Karlsen, T., Narum, I. G. & Nybø, A. (2002). «Empowerment» i helsefremmede arbeid. *Tidsskrift av den Norske Lægeforening* (24), 2379–2383.
- Sørly, R. & Blix, B. H. (2017). *Fortelling og forskning. Narrativ teori og metode i tverrfaglig perspektiv*. Stamsund: Orkana Akademisk.
- Thoits, P. A. & Hewitt, L. N. (2001). Volunteer Work and Well-Being. *Journal of Health and Social Behaviour* (42), 115–131.
- Trepka, K. & Grande, T. (2010). *RS 1 Collin Archer – Historien*. Oslo: Flyt Forlag.
- Trägårdh, L. (2007). The 'Civil Society' Debate in Sweden: The Welfare State Challenged. I L. Trägårdh (Red.), *State and Civil Society in Northern Europe: The Swedish Model Reconsidered* (s. 9–36). London: Berghahn Books.
- Tveit, N. (1969). *Ivar Medaas*. Oslo: Samlaget.
- Tveite, S. (1975). *Norsk landbrukshistorie 1750–1914*. Ås: Norges Landbrukshøgskole.
- Tønnesen, J. L. (2008). *Hva er sakprosa*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Vamraak, A.B. (1931). *Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane. Eit stykke heimstads lære*. Bergen: Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane.
- Viswanath, K., Steele, W. R. & Finnegan, J. R. (2006). Social Capital and Health: Civic Engagement, Community Size, and Recall of Health Messages. *American Journal of Public Health* 4(96), 1456–1461. doi: [10.2105/AJPH.2003.029793](https://doi.org/10.2105/AJPH.2003.029793)
- Visted, K. (1908). *Vor gamle bondekultur*. Kristiania: J. W. Cappelen forlag
- Visted, K. & Stigum, H. (1952). *Vår gamle bondekultur. Bind II*. Oslo: Cappelen.
- Walseth, L. T. & Malterud, K. (2004). Salutogenese og empowerment i allmennmedisinsk perspektiv. *Tidsskrift for den Norske Lægeforening* (124), 65–66.
- Weiss, RS (1974). The provisions of social relationships. I Z. Rubin (red). *Doing unto others*. (ss. 17–26) Englewood NJ: Prentice-Hall.
- Wilson, J. (2000). Volunteering. *Annual Review of Sociology*, 26(1), 215–240. doi:[10.1146/annurev.soc.26.1.215](https://doi.org/10.1146/annurev.soc.26.1.215)
- Wilson, J. (2012). Volunteerism Research. A Review Essey. I *Nonprofit and Voluntary Sector Quarterly* 41(2), 176–212.
- Wollebæk, D. & Sivesind, K. H. (2010). *Fra folkebevegelse til filantropi. Frivillig innsats i Norge 1997–2009*. Oslo: Senter for forskning på sivilsamfunn og frivillig sektor.
- Wollebæk, D., Sætrang, S. & Fladmoe, A. (2015). *Betingelser for frivillig innsats: Motivasjon og kontekst*. Bergen/Oslo: Senter for forskning på sivilsamfunn og frivillig sektor. Henta 29.12.2019 frå [https://www.samfunnsforskning.no/sivilsamfunn/publikasjoner/hovedfunn/a4\\_folder\\_frivillighet\\_netv\\_v2.pdf](https://www.samfunnsforskning.no/sivilsamfunn/publikasjoner/hovedfunn/a4_folder_frivillighet_netv_v2.pdf)

Woolcock, M. (2001). The place of social capital in understanding social and economic outcomes. *Canadian Journal of Policy Research (ISUMA)* 2(1), 11–17.

World Health Organization. (1986). *The Ottawa Charter for Health Promotion*. Henta 19.12.2019 frå World Health Organization: <http://www.who.int/healthpromotion/conferences/previous/ottawa/en/index1.html>

World Health Organization. (2006). *Constitution of the World Health Organization. Basic Documents 45th edition*. Genev: World Health Organization.

World Health Organization (2019). *Constitution of the WHO. Definition of health*. Henta den 05.05.2019 frå [https://www.who.int/governance/eb/who\\_constitution\\_en.pdf](https://www.who.int/governance/eb/who_constitution_en.pdf)

Worm-Müller, J. S. (1951). Efterord. I J. S. Worm-Müller (Red.), *Den norske sjøfarts historie fra de ældste tider til vore dage. II Bind* (s. 481–487). Oslo: Cappelen forlag.

## LISTE OVER FIGURAR OG TABELLAR

**Figur 1.** Tilskot til fartøyvern i Noreg, Sverige og Danmark 1967–2019. s. 25

**Figur 2.** «Disse menneskene representerer noen av de mest vitale innslag i kulturvernet i vårt land i dag» (Kloster, 1997 s. 69). Foto: Adnan Icacig. s. 51

**Figur 3.** Teoretisk ramme for avhandlinga. s. 60

**Figur 4.** Metodiske tilnærmingar i avhandlinga sine tre delstudiar. s. 78

**Figur 5.** Norske pengesetlar introduserte i 2013. Kjelde: <https://www.webforumet.no/finans/nye-norske-pengesetler/>. s. 107

**Figur 6.** Noregs Ungdomslag sitt studiehefte om kystkultur, forfatta av Svein Molaug (Molaug, 1979). For-side scanna frå eksemplar i Riksantikvarens bibliotek. s. 108

**Figur 7.** (til venstre) Plakat frå EF-striden i 1972, i høgdeforformat som hovde til å festast på lyktestolpar i distrikta. Eige foto av original plakat. s. 109

**Figur 8.** (til høgre) Nei til EF si fiskeskøyte (Bentzen, 2010). Foto Jarle Bruvik, bladet Aktuell. s. 110

**Figur 9.** Stålbarken "Lingard" som museumsskip i Oslo i 1939. Foto: Anders Beer Wilse, via Oslo Museum (utsnitt). s. 119

**Figur 10.** Fem av Norsk Veteranskiplub sine medlemar i 1966. Fremst frå venstre: Arne Lannerstedt og Tore Haugen, i midten Kai Torkildsen og bak frå venstre Carl Wilhelm Bordsenius og Ridar A. Berg (Lande, 1997 s. 88). Foto: Per Svensson. s. 128

**Figur 11.** D/S "Borøysund" i Melbu 4. mai 1969. Norsk Veteranskiplub har teke over skipet, og det er klart for avgang til Oslo (Lande, 1997 s. 104). Foto: Arne Lannerstedt. s.131

**Figur 12.** D/S "Oster" i opplag hjå Mjelle & Karlsen verft i Bergen våren 1964 (Odéen, 2006 s. 107). Foto: Hans Kristian Bukholm. s. 131

**Figur 13.** Osebergskipet under utgraving. Utgravingsmannskapet fotografert 21. september 1904 (Brøgger, 1917 s. 6). s. 140

**Figur 14.** Skjematisk oversyn over forvaltninga av historiske fartøy i Noreg. s. 159

**Figur 15.** Taktekkingsdugnad på Aune i Tydal kring 1915. Foto frå Bildesamlinga hjå Norsk Folkemuseum. Henta frå <https://no.wikipedia.org/wiki/Dugnad>. s. 170

**Figur 16.** Dugnad på lokalbåten "Hvaler". Foto: Kjell S. Stenmarch, D/S Hvaler. s. 173

**Figur 17a.** D/S "Stavenes" og dugnadsgjengen klar for teknisk prøvetur i 2016, etter kring 25 år med restaurering. Fleire hadde vore med sidan starten. Foto: Tor Arne Åsen, henta frå <https://www.facebook.com/DsStavenes/photos/a.421976244532443/1339371599459565/?type=3&theater>. s. 175

**Figur 17b.** Kaffipause om bord i "Stavenes". Henta frå <https://www.ds-stavenes.no/index.php?articleID=759&navB=1> Foto via Vidar Berger. s. 176

**Figur 19.** Samla tal fartøy verna på sjo (inklusive ferskvatn) og tal medlemsfartøy i Norsk Foreining for Fartøyvern i perioden 1919–2019. (Kjelder: sjå Vedlegg 10). s. 183

**Figur 20.** Verna fartøy i 2019 etter kategoriar og landsdelar. s. 184

**Figur 21.** Statlege tilskot frå Norsk Kulturråd og Riksantikvaren. Raud line syner polynom trendline (grad 6) for perioden (Kjelder: sjå vedlegg 8). s. 186

**Figur 22.** Statlege tilskot til kulturminnevern over Riksantikvaren sitt budsjett 1998-2019. (Kjelder: sjå vedlegg 8.) s. 187

**Figur 23.** Samla auke i tilskot til post 71 og 74 i perioden 1999–2016. Blå del av søyle syner auken i tilskot som resultat av Stortinget si politiske handsaming av budsjetta (Kjelder: sjå vedlegg 8). s. 189

**Figur 24.** Medlemstalet i Forbundet KYSTEN og organisasjonen sine to forloparar 1975–2019. (Kjelder: sjå Vedlegg 9). s. 190

**Figur 25.** Tilvekst av lokallag og fylkeslag i Forbundet KYSTEN etter landsdel 1980–2019. Kjelder: Forbundet KYSTEN si jubileumsbok frå 2004 (Berge, 2004) for tida 1979-1985 og Forbundet KYSTEN sine årsmeldingar for tida 1986–2019. (Kjelder: sjå Vedlegg 9). s. 191

**Figur 26.** Endring i medlemstal i Forbundet KYSTEN 1986–2019 etter landsdelar. Talet på direktelemmar som ikkje er registrerte gjennom lokallag er inkludert som eiga kurve. (Kjelder: sjå Vedlegg 9). s. 193

**Figur 27.** Eigarskapen til dei 90 verna fartøya som fekk tilskot i 2009 (Goth & Småland, 2013). ala bak spesifiseringa av eigarskap til høgre i figuren syner talet på fartøy, medan kakestykkja i figuren syner den prosentvise fordelinga mellom dei ulike formene for eigarskap. s. 196

**Figur 28.** Aktive frivillige av begge kjønn som arbeidde 10 timar eller meir på eit fartøy i 2009 stratifisert med alder og innsats. Timar på den vertikale aksa (Goth & Småland, 2013). s. 197

**Figur 29.** Samla tal fartøy verna på sjo (inklusive ferskvatn) i perioden 1919-2019 sett i samanheng med skifte av praksis og organisering (1964), rammevilkår (1967) og argumentasjon (ca. 1975). s. 200

**Figur 30.** Fiskeflåten fordelt på landsdelar kring 1920 (Holmsen & Wiborg, 1934 s. 32) s. 204

**Figur 31.** 3. klasse om bord på «Vikingen» (til venstre) og 1. klasse på «Lyngen» (til høgre). Kolltveit, 1982 s. 71 og 76. s. 206

**Figur 32.** Statlege tilskot til fartøyvern sett i samanheng med etableringa av interesseorganisasjonane. s. 211

**Figur 33.** Vi, her, på denne staden. Dampen kjem til Eidslandet kring 1930. Ukjent fotograf, via Astri Falkanger. s. 237

**Figur 34.** D/S "Søndhordland" ved kai i Leirvik, måla av Johannes Grimelund i 1890. s. 240

**Figur 35.** D/S "Oster" kjem til Eikangervåg på 1920-talet. Ukjent fotograf, foto via Siri Block (Odéen, 2006 s. 44). s. 241

**Figur 36.** Gamle «Erfjord» frå 1904 ved kai i Helgøy kring 1969. Foto: Finn Lovaas (Laugaland, 2005 s. 33). s. 242

**Figur 37.** «Eitrheim» ved kai i Ortnevik kring 1980. Foto: Helge Sunde (Sunde & Kristoffersen, 1985 s. 20). s. 242

**Figur 38.** Ostereidet i 2005. Gjennom stor lokal dugnadsinnsats er både dampen og rutebilane henta attende frå tida og motet på kaien kan attskapast som nostalgisk oppleving. Foto: Trine Marcussen (Odéen, 2006 s. 77). s. 243

**Figur 39.** Foto av Erik G. Småland teke i 1963. Då eg kring 1975 vart merksam på båten i bakgrunnen freista eg å identifisere han ved å fjerne hjørnet på overlappende foto for å lese namnet på brufrenten. Det var D/S «Oster». s. 250

**Figur 40.** Facebook-sida til minne om Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD). Henta frå: <https://www.facebook.com/groups/175026582633782/>. s. 252

**Figur 41.** Vil ha Fylkesbaatane-flagget tilbake! s. 252

**Figur 42** Determinantar for helse (Dahlgren & Whitehead, 1991). s. 269

**Figur 43.** Empowerment på ulike nivå og faktorar som påverkar desse (etter Sørensen et al, 2002 s. 2379) s. 271

**Tabell 1.** Verna fartøy i Noreg, Sverige og Danmark. Kjelde: Opplysningar frå Skibsbevaringsfonden og Statens maritima och transporthistoriska museer. s. 24

**Tabell 2.** Tal verna fartøy i landsdelane i høve til folketalet per 2019 i stigande rekkjefølgje. s. 185

**Tabell 3.** Tal på lokallag av Forbundet KYSTEN i landsdelane i høve til folketalet per 1. januar 2019 i stigande rekkjefølgje. s. 192

**Tabell 4.** Tal medlemar i Forbundet KYSTEN per landsdel samanlikna med folketalet, per januar 2019. Landsdelen med størst prosentvis oppslutnad om Forbundet KYSTEN star øvst. s. 194

**Tabell 5.** Frivillig innsats etter landsdel på fartøy med tilskot frå Riksantikvaren i 2009. s. 195

**Tabell 6.** Oversyn over feltet – deltaking i timar og demografiske data i 2009 (Goth & Småland, 2013). s. 196

**Tabell 7.** Omfang og verdi av den frivillige innsatsen knytt til 90 fartøy med tilskot frå Riksantikvaren I 2009. s. 198

**Tabell 8.** Omfang og verdi av frivillig innsats knytt til 90 fartøy med tilskot frå Riksantikvaren i 2009 og den berekna innsatsen knytt til dei resterande 121 verna fartøya som ikkje fekk eller søkte om tilskot dette året. s. 224

## VEDLEGG

## 1. Informasjonsmateriale sendt til nøkkelinformantane



Medlemmer i Norsk Forening for Fartøyvern

26. mars 2010

### Ny undersøkelse av fartøyvernet

Dersom Norsk Forening for Fartøyvern skal kunne gjøre en god jobb for sine medlemmer må vi ha fakta og kunnskap å bygge på. Derfor fikk foreningen i 1992 utarbeidet en studie av det frivillige fartøyvernet i regi av sosialantropolog Odd Are Berkaak. Denne studien skaffe foreningen mye verdifull informasjon og satte foreningen i stand til å utvikle gode argumenter i arbeidet med å øke forståelsen for fartøyvernet og bedre rammevilkårene for vårt arbeid. Det har nå gått 18 år siden dette arbeidet ble utført, og behovet for mer kunnskap er påtrengende.

Norsk Forening for Fartøyvern ser derfor med stor glede på at etnolog Erik Småland, som selv har lang fartstid innen fartøyvernet, nå vil utføre en ny undersøkelse av fartøyvernet. Prosjektet blir gjennomført med 50% fristilling fra hans stilling hos Riksantikvaren. Studiet vil omfatte en kartlegging av frivillighetens omfang samt hvilke andre samfunnsmessige konsekvenser innsatsen har.

Det er viktig å minne om at den innsatsen vi gjør har virkninger langt utover selve fartøyet. Den gjør også noe med oss selv, dem vi omgås og i siste instans med det samfunnet vi er en del av. I dag etterspørres det informasjon om den samfunnsmessige virkningen av aktiviteter, og dette aspektet vil det derfor være svært nyttig for foreningen å få mer kunnskap om.

Norsk Forening for Fartøyvern vil derfor sterkt oppfordre alle våre medlemmer til å delta i undersøkelsen!

Med vennlig hilsen  
Norsk Forening for Fartøyvern.

  
Ann Berith Hulthin  
generalsekretær

## 2. Førespurnad om deltaking i forskningsprosjektet - nøkkelinformantar

Frivillig innsats: Samfunnsnytte og personlig helsegevinst

### Forespørsel om deltaking i forskningsprosjektet

**”Frivillig innsats: Samfunnsnytte og personlig helsegevinst. Et prosjekt om eldre engasjert i vernede fartøy i Norge”**

#### Bakgrunnsinformasjon om studien

En internasjonal undersøkelse fra 2004 viser at Norge ligger helt på topp når det gjelder befolkningens deltaking i frivillig virksomhet. Frivillig innsats har ikke bare betydning for utviklingen av velferdssamfunnet, men er også vesentlig i et folkehelseperspektiv. Sosial samvær, deltaking og menneskelig kontakt har en egenverdi som går ut over organisasjonens eller frivillighetens egne formål.

I dagens samfunn finnes det en rekke tilbud som inviterer til frivillig engasjement, men de fleste er tilrettelagt for kvinner. Det finnes få tilbud som primært dekker menns interessefelt. Fartøyvern er i Norge basert på frivillig innsats. Verneprosjektene er lokalt initiert og organisert, og arbeidet drives i mange lokalsamfunn over hele landet.

Enkeltpersoners frivillige innsats kan være svært omfattende målt i konkrete resultater for viktige samfunnsområder. Men, aktiviteten har også konsekvenser for de frivillige selv og for det fellesskapet som de er en del av. Prosjektet har derfor to målsettinger; Den første er å estimere innsatsens omfang og forstå hvordan de frivillige verdilegger sin egen aktivitet. Den andre er å se på denne aktivitetens innvirkning på de frivilliges egen situasjon, helse og livskvalitet.

Undersøkelsen er en del av et dr.gradsprosjekt ved Universitetet i Bergen og er godkjent av Regional komité for medisinsk og helsefaglig forskningsetikk (REK).

#### Hva innebærer studien?

Undersøkelsen vil bli gjennomført som tre spørreundersøkelser med spørreskjema. Den første undersøkelsen gjelder foreningens aktivitet og medlemsmasse. Denne delen skal kartlegge det frivillige engasjementets omfang og hva som karakteriserer det.

Det vil senere bli sendt ut spørrelister som skal distribueres til de aktive medlemmene. Spørsmålene i disse spørrelistene gjelder den enkeltes opplevelse av sin aktivitet. Spørsmålene er hentet fra bl.a. levekårsundersøkelsen og omfatter egen opplevd helse. Disse besvares anonymt og behandles uten opplysninger som kan spores tilbake til den enkelte.

#### Mulige fordeler og ulemper

Deltagelse i undersøkelsen vil ikke medføre verken fordeler eller ulemper av noe slag, hverken for den enkelte, organisasjonen eller verneprosjektet. Spørsmålene som stilles gir ikke informasjon som er relevant for vurdering av fartøyet eller dets verneverdighet. Prosjektet skal kun fremskaffe informasjon om det frivillige arbeidets omfang.

#### Informasjon om utfallet av studien

Alle deltagere har rett til å få informasjon om resultatene av studien.

Jeg håper du vil svare på vedlagte spørreliste og returnere svarene så raskt som mulig.

Erik Småland

### 3. Spørjeskjema nøkkelinformantar

#### Frivillig innsats: Samfunnsnytte og personlig helsegevinst

##### SPØRRESKJEMA TIL DEL 1

---

Spørsmålene er rettet til den som leder organisasjonen eller organisasjonens dugnadsarbeid. Svar bør skrives på dette arket.

På forhånd takk for din tid!

#### Generelle spørsmål:

1. Navn på organisasjonens båt / båter
2. I hvilket fylke ligger organisasjonen?
3. Hvor lenge har organisasjonen som du tilhører eksistert?
4. Mottar organisasjonen i 2010 tilskudd fra det offentlige (oppgi tall)?
  - Tilskudd til drift av fartøyet
  - Tilskudd til restaurering og vedlikehold av fartøyet
  - Tilskudd til drift av selve organisasjonen
  - Tilskudd til stillinger (antall)
  - Tilskudd til leie av lokaler/fasiliteter
  - Andre former for tilskudd (presiser)

#### Generelt om de frivillige i organisasjonen:

5. Hvor mange medlemmer har organisasjonen (ca.)?
6. Hvordan mener du disse fordeler seg i prosent (ca.) på
  - Passive medlemmer (er ikke/lite aktiv)
  - Aktive medlemmer (dvs. dem som yter en innsats på 10 timer eller mer per måned i gjennomsnitt – med innsats menes både arbeid på skipet, med organisasjonen og annen form for innsats for fartøyet eller organisasjonen)
7. Hvor stor var den samlede frivillige innsatsen fra medlemmene i 2009 regnet i timer (ca.)?

#### Frivillig innsats: Samfunnsnytte og personlig helsegevinst

##### SPØRRESKJEMA TIL DEL 1

---

#### Frivillig aktive medlemmer:

8. Hvor mange personer nedlegger regelmessig 10 timer eller mer i måneden?
9. Hvor gamle er disse personene i gjennomsnitt (ca.)?
10. Hvor mange av disse er menn og hvor mange er kvinner?
11. Hvis du kort skal karakterisere de "frivillige", hva vil du si kjennetegner dem?
12. Hva er etter din oppfatning de viktigste årsakene til at de frivillige søker seg til fartøyvernet?
13. Hvor mange nye har din organisasjon rekruttert de siste 6 månedene?
14. Hva mener du er de viktigste årsakene til at frivillige slutter?

Tusen takk for at du tok deg tid til å svare!

Vennligst send svar på spørsmålene til Erik Småland, Hylkjeveien 33, 5091 Hylkje eller til min e-post ([erik.smaaland@gmail.com](mailto:erik.smaaland@gmail.com)).

Ved event. spørsmål vennligst ring tel 46 68 50 08

#### 4. Informert samtykke og temaguide til kvalitative intervju

Frivillig innsats: Samfunnsnytte og personlig helsegevinst

### Forespørsel om deltakelse i forskningsprosjektet

#### **”Frivillig innsats: Samfunnsnytte og personlig helsegevinst. Et prosjekt om eldre engasjert i vernede fartøy i Norge”**

##### **Bakgrunnsinformasjon om studien**

En internasjonal undersøkelse fra 2004 viser at Norge ligger helt på topp når det gjelder befolkningens deltakelse i frivillig virksomhet. Frivillig innsats har ikke bare betydning for utviklingen av velferdssamfunnet, men er også vesentlig i et folkehelseperspektiv. Sosial samvær, deltakelse og menneskelig kontakt har en egenverdi som går ut over organisasjonens eller frivillighetens egne formål.

I dagens samfunn finnes det en rekke tilbud som inviterer til frivillig engasjement, men de fleste er tilrettelagt for kvinner. Det finnes få tilbud som primært dekker menns interessefelt. Fartøyvern er i Norge basert på frivillig innsats. Verneprosjektene er lokalt initiert og organisert, og arbeidet drives i mange lokalsamfunn over hele landet.

Enkeltpersoners frivillige innsats kan være svært omfattende målt i konkrete resultater for viktige samfunnsområder. Men, aktiviteten har også konsekvenser for de frivillige selv og for det fellesskapet som de er en del av. Prosjektet har derfor to målsettinger; Den første er å estimere innsatsens omfang og forstå hvordan de frivillige verdilegger sin egen aktivitet. Den andre er å se på denne aktivitetens innvirkning på de frivilliges egen situasjon, helse og livskvalitet. Dette er en doktorgradsstudie som er godkjent av Regional komité for medisinsk og helsefaglig forskningsetikk (REK).

##### **Hva innebærer studien?**

Studien vil bli gjennomført som en spørreundersøkelse med spørreskjema. Du vil bli bedt om å svare på skjemaet ved to anledninger med ca ett års mellomrom. I tillegg vil din fartøyvernorganisasjon bli spurt generelle spørsmål om foreningens aktivitet og medlemsmasse.

##### **Mulige fordeler og ulemper**

Deltagelse i undersøkelsen vil ikke medføre verken fordeler eller ulemper av noe slag, verken for deg eller din organisasjon.

##### **Hva skjer med informasjonen om deg?**

Informasjonen som registreres om deg skal kun brukes slik som beskrevet i hensikten med studien. Alle opplysningene vil bli behandlet uten navn og fødselsnummer eller andre direkte gjenkjennbare opplysninger. En kode knytter deg til dine opplysninger gjennom en navneliste.

Det er kun autorisert personell knyttet til prosjektet som har adgang til navnelisten og som kan finne tilbake til deg. Det vil ikke være mulig å identifisere deg i resultatene av studien når disse publiseres.

##### **Frivillig deltakelse**

Det er frivillig å delta i studien. Du kan når som helst og uten å oppgi noen grunn trekke ditt samtykke til å delta i studien. Dette vil ikke få konsekvenser for din videre behandling. Dersom du ønsker å delta, undertegner du samtykkeerklæringen på siste side. Om du nå sier ja til å delta, kan du senere trekke tilbake ditt samtykke uten at det påvirker din øvrige behandling.

Dersom du senere ønsker å trekke deg eller har spørsmål til studien, kan du kontakte Erik Småland på tlf 46685008 eller e-post erik.smaaland@gmail.com

**Ytterligere informasjon om personvern og forsikring finnes i kapittel B – Personvern**  
**Samtykkeerklæring følger etter kapittel B.**

Frivillig innsats: Samfunnsnytte og personlig helsegevinst

### Kapittel B - Personvern

#### **Personvern**

Opplysninger som registreres er din tilknytning til prosjektet og hvordan du opplever deltagelsen din. Du vil også bli spurt om hvordan du har det nå og om hvordan du opplever din livssituasjon generelt.

Informasjonen som registreres skal kun brukes slik som beskrevet i hensikten med studien. Alle opplysningene vil bli analysert statistisk uten navn, fødselsnummer eller andre direkte gjenkjennbare opplysninger. Etter at studien er ferdig vil alle skjema bli destruert. Det vil ikke være mulig å identifisere deg i resultatene av studien når disse publiseres. I denne studien er jeg databehandlingsansvarlig.

#### **Rett til innsyn og sletting av opplysninger om deg og sletting av prøver**

Hvis du sier ja til å delta i studien, har du rett til å få innsyn i hvilke opplysninger som er registrert om deg. Du har videre rett til å få korrigert eventuelle feil i de opplysningene vi har registrert. Dersom du trekker deg fra studien, kan du kreve å få slettet innsamlede opplysninger, med mindre opplysningene allerede er inngått i analyser eller brukt i vitenskapelige publikasjoner.

#### **Informasjon om utfallet av studien**

Alle deltagere har rett til å få informasjon om resultatene av studien.

### Samtykke til deltakelse i studien

Jeg er villig til å delta i studien

-----  
(Signert av prosjektdeltaker, dato)

Jeg bekrefter å ha gitt informasjon om studien

-----  
(Signert, rolle i studien, dato)



## 5. Intervjuguide til kvalitative intervju

### Intervjuguide til kvalitative intervju

Deltakar:

Tid og stad:

#### 1 Personalialivssituasjon

- *Bur du åleine eller saman med nokon?*
- *Har du barn?*
- *Kor gamal er du?*
- *Kva for utdanning har du?*
- *Kva er din yrkesbakgrunn?*
- *Kvar vaks du opp?*

#### 2 Organisasjonserfaring

- *Har du tidlegare delteke i, eller deltek du no, i andre fartøyvernprosjekt?*
- *Er du medlem i andre organisasjonar?*
- *Deltok/deltok du aktivt i denne/desse?*

#### 3 Forventingar

- *Kva for forventingar hadde du til din deltaking i dette fartøyvernprosjektet?*
- *Kva forventingar hadde du til prosjektet?*
- *Kva forventingar hadde du til det sosiale ved deltakinga?*
- *Vart dine første forventingar innfridde?*
- *Har du no andre forventingar enn tidlegare?*

#### 4 Initialfasen – første kontakten med prosjektet

- *Når og korleis kom du først i kontakt med dette fartøyvernprosjektet?*
- *Kva interesserte deg i utgangspunktet mest ved denne aktiviteten?*
- *Kjente du til skipet frå før?*

- *Korleis vart du mottatt?*
- *Kva liker du best ved deltakinga om bord her?*
- *Kva ved prosjektet har du minst interesse for?*
- *Kva fann du umedelbart positivt?*
- *Kva fant du umedelbart negativt?*
- *Opplevde du uventa eller overraskande ting?*
- *Syns du at du får bruk for din yrkeserfaring og utdanning ved deltakinga i prosjektet?*
- *Korleis reagerer andre på di tilknytning til prosjektet?*
- *Har du sjølv rekruttert andre til prosjektet?*

#### 5 Opplevingar og erfaringar

- *Vart du kjend med nye folk gjennom deltakinga i prosjektet?*
- *Har du teke kontakt med andre på vegne av prosjektet for å informere, be om tenester, støtte eller tilskot?*
- *Var nokon av desse kontaktane med folk eller institusjonar som du tidlegare ikkje har hatt kontakt med?*
- *Korleis opplevde du å bli motteken?*
- *Tek du del i diskusjonar kring restaureringsmåtar, finansiering eller planer?*
- *Har du delteke på seminar eller kurs innan fartøyvernet/kulturminnevernet?*
- *Har du lese bøker eller artiklar eller internett som følgje av ditt engasjement?*
- *Har nokon av dine oppfatningar om prosjektet endra seg – i så fall på kva måte?*
- *Kva vil du seie er den viktigaste årsaka til at ynskjer å fortsette – eventuelt ikkje ynskjer det?*

#### 6 Eigenopplevd helse og livssituasjon

- *Korleis vil du vurdere di eiga helse sånn i alminnelegheit?*
- *Opplever du nokon helsemessige begrensingar for dine aktivitetar?*

- *Opplever du at din helsesituasjon har innverknad på omfanget av deltakinga i prosjektet?*
- *Eventuelt på kva måte?*
- *Kor mange står deg så nær at du kan rekne med dei dersom du får store personlege problem?*

*Er det noko anna du meiner eg burde spurt om, eller noko du venta at eg skulle spørje om?*

## 6. Presentasjon av informantane i dei kvalitative intervju

**Informant 1:** Mann på 53 år. Ugift og bur åleine. Han er oppvaksen i det distriktet der det verna fartøyet høyrde til. Han er utdanna handverkar og har vore sjølvstendig næringsdrivande. Dei seinare tiåra har han vore tilsett i eit firma innan fagfeltet. Var med på å initiere fartøyvernprosjektet og har vore med på å rekruttere andre. Han har verv i organisasjonar også utanfor fartøyvernet.

**Informant 2:** Mann, 70 år og voks opp i dette distriktet. Gift og har vaksne born. Han tok tidleg maritim fagutdanning og reiste til sjøs. I store delar av yrkeslivet segla han i utanriksflåten og har vore på alle hav. Han synest trygg på sin kompetanse og trivst med å vere med på å vedlikehalde eit fartøy han hugsar frå ungdomen. Han er no pensjonist og nyt den respekten som uteseclarar ofte får i eit kystmiljø. Medlemskap i fagforeining er einaste tidlegare organisasjonserfaring. Har delteke i fartøyvernprosjektet like sidan starten.

**Informant 3:** Mann, 51 år. Har familietilknytning til distriktet, men er ikkje oppvaksen her eller bur her i dag. Gift og har heimebuande born. Han har fagutdanning innan handverksfag og arbeidde i mange år innan dette faget. No arbeider han innan teknikk og samferdsle. Framstår som personleg interessert i skipet, og må ta ein lengre køyretur for å kunne delta på dugnader. Var ei kort tid med i eit anna fartøyvernprosjekt, men har elles ikkje anna organisasjonserfaring. Vart rekruttert til fartøyvernprosjektet gjennom media, der det gjekk fram at dei trong fleire frivillige.

**Informant 4:** Mann, 74 år. Er gift og har vaksne born og fleire barneborn. Han er både merkantilt og teknisk utdanna og hatt leiande stillingar i både regionalt og internasjonalt føretak. Oppvaksen i by, men har sterk familietilknytning til det landdistriktet der besteforeldra budde. Det lokale reiarlaget som eigde skipet han no er engasjert i har han like sidan guttedagane opplevd som ein sentral del av dette distriktet sin identitet. Han har ikkje tidlegare vore engasjert i andre organisasjonar. Som pensjonist har han teke på seg sentralt verv i fartøyvernprosjektet. Han vart rekruttert til fartøyvernprosjektet gjennom ein han kom i kontakt med gjennom arbeidet, men hadde ikkje tid å engasjere seg før han vart pensjonist.

**Informant 5:** Mann, 66 år. Er gift, utan born. Han er oppvaksen i eit av distrikta som vart trafikkert av det reiarlaget som hadde skipet han no er engasjert i, men akkurat dette skipet har aldri trafikkert der. Han har utdanning innan maritime og tekniske fag og har vore både sjømann og prosessteknikar. Har tidlegare vore medlem i ein annan type samferdslehistorisk organisasjon. Han vart rekruttert til dette fartøyvernprosjektet av ein han kjende frå arbeid.

**Informant 6:** Mann, 53 år. Bur åleine, har vaksne born og kjem frå ein forstad til byen. Har utdanning innan teknisk fag, men har hovudsakleg arbeidd innan merkantile yrke og transportfag. Han har alltid hatt stor interesse for sjø og skip, hatt eigen båt, og har i mange år følgd fartøyvernprosjektet gjennom media. Han vart rekruttert av kjende som alt deltok i fartøyvernprosjektet. Han har ikkje erfaring frå andre organisasjonar.

**Informant 7:** Mann 58 år. Gift og har born som er på veg til å flytte ut. I ungdomen arbeidde han ei tid på lokalruteskip. Han tok seinare høgare merkantil utdanning og fekk leiande posisjonar i større firma. Han er ikkje oppvaksten i, eller har familietilknytning til, det distriktet der fartøyet han er engasjert i høyrde heime, men liknande skip var i bruk også der. Han var med på å initiere fartøyvernprosjektet og har seinare engasjert seg i fleire fartøy, mellom anna eit som høyrde til der han har familietilknytning. I tillegg til fartøyvernorganisasjonar er han også engasjert i andre samanhengar som frivillig.

**Informant 8:** Mann, 64 år. Gift og har vaksne born. Han vaks opp på staden, men var seinare nokre år borte. Er sjølvlerd og driv eit firma innan merkantil verksemd. Han vaks opp i ein hamneby med mange lokale båtruter og vart alt som ganske ung svært interessert i desse skipa. Han har tidlegare delteke i liknande fartøyvernprosjekt i same distrikt. Han var med på å initiere verneprojektet og framstår som ressursrik og svært engasjert. Han har ikkje vore engasjert i andre typar organisasjonar.

**Informant 9:** Mann, 70 år. Ugift, bur åleine og har ikkje born. Han har no vore pensjonist ei tid. Han har merkantil utdanning, supplert med maritim utdanning, og har arbeidd hjå firma som forhandla maskineri. Kjem frå ein annan kant av landet enn det fartøyet som han er engasjert i vern av. Frå tidleg ungdom har han interessert seg for skip og sjøfart og har fartstid frå skip. Har barndomsminne frå lokalskipstrafikken. Han fekk tidleg interesse for fartøyvern, og tok sjølv kontakt med verneprojektet. Han har vore med i organisasjonen lenge og hatt fleire verv. Han er også medlem av andre kulturvernorganisasjonar.

**Informant 10:** Mann, 18 år. Ugift og ikkje flytta heimanfrå. Han tek utdanning i maritime tekniske fag og er i lære om bord på skip. Han er difor berre heime eller deltek i verneprojektet når han har fri. Han kjem frå eit anna distrikt enn det fartøyet har er engasjert i, men uttrykker interesse for miljøet og høvet til å tileigne seg kunnskap og erfaring som ikkje er del av maritim utdanning i dag. Han vart rekruttert av leiaren i fartøyvernorganisasjonen som tok kontakt med skulen. Medlemskap i fagforeining er einaste tidlegare organisasjonserfaring.

**Informant 11:** Mann, 40 år. Ugift, bur åleine og har ikkje born. Han har utdanning i mekaniske fag. Har arbeidd som mekanikar, men arbeider no innan kulturvernsektoren. Han har mange sjømenn i slekta og er kjend med det maritime. Han kjem frå distriktet der det verna fartøyet høyrer til og har også engasjert seg i fleire verneprojekt der. Han vart rekruttert av leiaren i organisasjonen som tok kontakt. Han er også medlem av andre kulturvernorganisasjonar. Han likar miljøet og arbeidet om bord og har mindre interesse av dei meir teoretiske vernefaglege spørsmåla.

**Informant 12:** Mann, 66 år. Ugift, bur åleine og har ikkje born. Han vaks opp i det distriktet fartøyet høyrer til og er no pensjonist. Han har spesialutdanning innan tekniske fag og har arbeida innan samferdsle. Han er frå før engasjert i kulturvernorganisasjonar innan dette feltet, i tillegg til fartøyvernprosjektet. Han vart rekruttert til fartøyvernprosjektet av ein som han kjende frå før. Det er i første rekkje interessa for historisk teknikk som har motivert han til å engasjere seg, men også dugnadsmiljøet er viktig.

**Informant 13:** Mann, 18 år. Ugift og ikkje flytta heimanfrå. Han har utdanning i maritime tekniske fag og er sjømann. Han er difor berre heime eller deltek i verneprojektet når han har fri. Han kjem frå eit anna distrikt enn fartøyet har er engasjert i, men uttrykker interesse for miljøet og historisk maritim kunnskap. Han vart rekruttert av leiaren i fartøyvernorganisasjonen som tok kontakt med skulen. Han har tidlegare vore med på eit fartøyvernprosjekt i sitt heimedistrikt. Han er medlem i fleire frivillige organisasjonar, både humanitære og reine interesseorganisasjonar.

**Informant 14:** Mann, 69 år. Gift og har fleire vaksne born. Han er pensjonist. Han har maritim utdanning supplert med andre relevante fag. Han har lang fartstid som sjømann og har hatt sentrale tekniske stillingar på land. Han er ikkje oppvaksten i det distriktet det verna fartøyet høyrde heime, men bur der no. Han har ikkje delteke i andre fartøyvernprosjekt, men har medlemskap i ei lang rekkje andre typar organisasjonar, også innan kulturvernfeltet.

## 7. Godkjenning frå Regional etisk komité (REK)



### UNIVERSITETET I OSLO DET MEDISINSKE FAKULTET

Erik Småland  
Hylkjeveien 33  
5109 Hylkje

Regional komité for medisinsk og helsefaglig  
forskningsetikk Sør-Øst A (REK Sør-Øst A)  
Postboks 1130 Blindern  
NO-0318 Oslo

Telefon: 22 84 46 66

Dato: 08.02.2010  
Deres ref.:  
Vår ref.: 2010/173a

E-post: [jorgen.hardang@medisin.uio.no](mailto:jorgen.hardang@medisin.uio.no)  
Nettadresse: <http://helseforskning.etikkom.no>

#### 2010/173a Frivillig innsats: Samfunnsnytte og personlig helsegevinst.

Vi viser til søknad om forhåndsgodkjenning av ovennevnte forskningsprosjekt. Søknaden ble behandlet av Regional komité for medisinsk og helsefaglig forskningsetikk i møtet den 28.1.2010. Søknaden er vurdert i henhold til lov av 20. juni 2008 nr. 44, om medisinsk og helsefaglig forskning (helseforskningsloven) kapittel 3, med tilhørende forskrift om organisering av medisinsk og helsefaglig forskning av 1. juli 2009 nr 0955.

Prosjektleder: Rådgiver dr. grads student Erik Småland, Riksantikvaren

Forskningsansvarlig: Riksantikvaren. Hvis det ikke er Riksantikvaren ved øverste ledelse som er forskningsansvarlig, ber komiteen om å få tilbakemelding om det. Ifølge helseforskningsloven skal det være en forskningsansvarlig for et medisinsk eller helsefaglig forskningsprosjekt. Til vanlig er det en institusjonen som prosjektleder er knyttet til som er forskningsansvarlig.

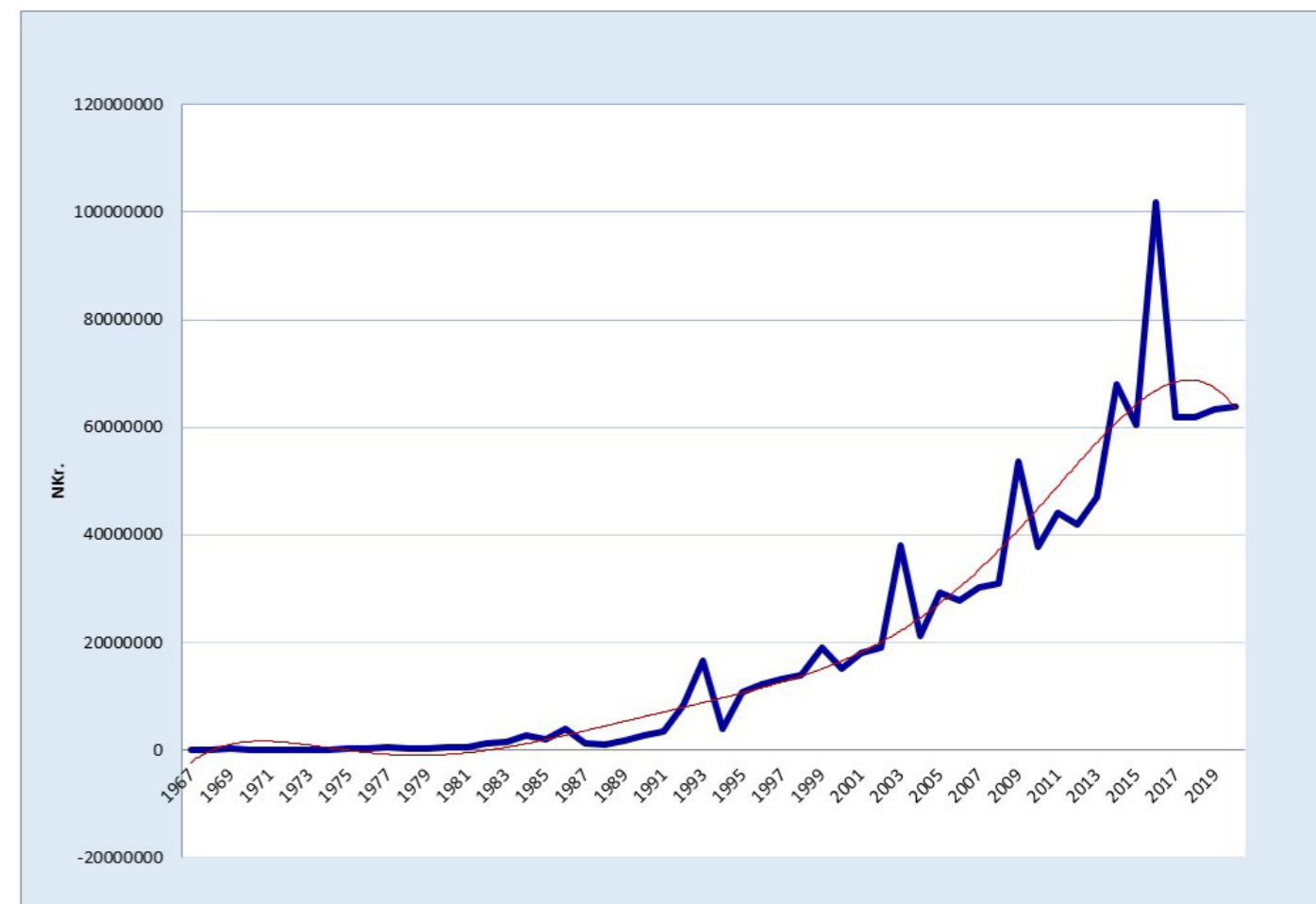
Prosjektet som søkes godkjent har et samfunnsmedisinsk og kulturanalytisk perspektiv. Det omhandler 100 friske eldre menn som går ut av arbeidslivet og som driver frivillighetsarbeid. Slike aktiviteter er lite belyst innen studiet av frivillighet. Det dreier seg om eldre menn med erfaring fra praktiske og tekniske fag som inngår i en studie der de restaurerer skip. To forskningsspørsmål reises: 1) Skape en forskningsmessig forståelse av hvordan de frivillige vektlegger sin aktivitet. 2) Analysere denne aktivitetens innvirkning på de frivilliges egen situasjon, helse og livskvalitet samt en estimering av innsatsens omfang. Studien er både kvantitativ og kvalitativ og betegnes som en miljøepidemiologisk studie. Den består av 3 deler: 2 kvantitative og en kvalitativ.

Del 1 er en tverrsnittsstudie av personer som arbeider med godkjente verneprosjekter hvor helseinformasjon ikke innhentes, de rekrutteres fra fartøyvernorganisasjoner. Del 2 er en ettårig kohortundersøkelse som belyser virkning/endring på livskvalitet, psykisk helse, sosialt nettverk og deltakelse, hvor det brukes standardiserte spørreskjema. Opplysninger om egenopplevd helse i del 2 avidentifiseres. Del 3 inkluderer dybdeintervjuer og fokusgruppeintervjuer i initialfasen av et restaureringsprosjekt. Dataene vil bli analysert med fokus på individets helseforebyggende atferd og opplevelse.

Studien omhandler friske mennesker som ønsker å være samfunnsmessig til nytte. Man vil blant annet undersøke hvordan deltakelse i et restaureringsprosjekt påvirker psykisk helse og livskvalitet. I et folkehelseperspektiv er det viktig å dokumentere at det å være aktiv for eldre menn gir effekt på psykisk helse og livskvalitet.

Del 1 av prosjektet trenger ikke å legges fram for REK.

## 8. Statlege tilskot til fartøyvern i Norge (Stortingsproposisjonane) 1999–2016



\*) Sjå kjeldene til dei einskilde tilskottsåra på neste side.

*Kjelder for tilskota som vart gjeve dei einskilde tilskottsåra:*

Beløpet for:

|              |  |
|--------------|--|
| 1967 finst i | Kyrkje- og undervisningsdepartementet (1967–68) St.meld.nr.42<br>Norsk kulturfond – Årsmelding 1967, s. 29       |
| 1968         | (det vart ikkje gjeve tilskot dette året)  |
| 1969 finst i | Kyrkje- og undervisningsdepartementet (1969–70) St.meld.nr.53<br>Norsk kulturfond – Årsmelding 1969, s. 33       |
| 1970 finst i | Kyrkje- og undervisningsdepartementet (1970–71) St.meld.nr.33<br>Norsk kulturfond – Årsmelding 1970, s. 32,35    |
| 1971 finst i | Kyrkje- og undervisningsdepartementet (1971–72) St.meld.nr.73<br>Norsk kulturfond – Årsmelding 1971, s. 30       |
| 1972 finst i | Kyrkje- og undervisningsdepartementet (1972–73) St.meld.nr.92<br>Norsk kulturfond – Årsmelding 1972, s. 32       |
| 1973 finst i | Kyrkje- og undervisningsdepartementet (1973–74) St.meld.nr.86<br>Norsk kulturfond – Årsmelding 1973, s. 29–30    |
| 1974 finst i | Kyrkje- og undervisningsdepartementet (1974–75) St.meld.nr.72<br>Norsk kulturfond – Årsmelding 1974, s. 34       |
| 1975 finst i | Kyrkje- og undervisningsdepartementet (1975–76) St.meld.nr.97<br>Norsk kulturfond – Årsmelding 1975, s. 33,36    |
| 1976 finst i | Kyrkje- og undervisningsdepartementet (1976–77) St.meld.nr.110<br>Norsk kulturfond – Årsmelding 1976, s. 37–38   |
| 1977 finst i | Kyrkje- og undervisningsdepartementet (1977–78) St.meld.nr.54<br>Norsk kulturfond – Årsmelding 1977, s. 31,35–36 |
| 1978 finst i | Kyrkje- og undervisningsdepartementet (1978–79) St.meld.nr.55<br>Norsk kulturfond – Årsmelding 1978, s. 31       |
| 1979 finst i | Kyrkje- og undervisningsdepartementet (1979–80) St.meld.nr.60<br>Norsk kulturfond – Årsmelding 1979, s. 32–33    |
| 1980 finst i | Kyrkje- og undervisningsdepartementet (1980–81) St.meld.nr.38<br>Norsk kulturfond – Årsmelding 1980, s. 31       |
| 1981 finst i | Kyrkje- og undervisningsdepartementet (1981–82) St.meld.nr.56<br>Norsk kulturfond – Årsmelding 1981, s. 31–32    |
| 1981 finst i | Miljøverndepartementet (1982–1983) St.prp.nr. 1, s.106   |
| 1982 finst i | Kyrkje- og undervisningsdepartementet (1982–83) St.meld.nr.32<br>Norsk kulturfond – Årsmelding 1982, s. 37       |
| 1983 finst i | Miljøverndepartementet (1983–1984) St.prp.nr. 1, s.121   |
| 1984 finst i | Miljøverndepartementet (1984–1985) St.prp.nr. 1, s.97  |
| 1985 finst i | Miljøverndepartementet (1985–1986) St.prp.nr. 1, s.99  |
| 1986 finst i | Miljøverndepartementet (1986–1987) St.prp.nr. 1, s. 111  |
| 1987 finst i | Miljøverndepartementet (1987–1988) St.prp.nr. 1, s.118   |
| 1988 finst i | Miljøverndepartementet (1988–1989) St.prp.nr. 1, s.120   |
| 1989 finst i | Miljøverndepartementet (1989–1990) St.prp.nr. 1, s.124   |
| 1990 finst i | Miljøverndepartementet (1990–1991) St.prp.nr. 1, s.83  |
| 1991 finst i | Miljøverndepartementet (1991–1992) St.prp.nr. 1, s.139   |
| 1992 finst i | Miljøverndepartementet (1992–1993) St.prp.nr. 1, s.119   |
| 1993 finst i | Miljøverndepartementet (1993–1994) St.prp.nr. 1, s.93–94   |
| 1994 finst i | Miljøverndepartementet (1994–1995) St.prp.nr. 1, s.126   |

|              |  |
|--------------|--|
| 1995 finst i | Miljøverndepartementet (1995–1996) St.prp.nr. 1, s.140       |
| 1996 finst i | Miljøverndepartementet (1996–1997) St.prp.nr. 1, s.179       |
| 1997 finst i | Miljøverndepartementet (1997–1998) St.prp.nr. 1, s.132       |
| 1998 finst i | Miljøverndepartementet (1998–1999) St.prp.nr. 1, s.140       |
| 1999 finst i | Miljøverndepartementet (1999–2000) St.prp.nr. 1, s.148       |
| 2000 finst i | Miljøverndepartementet (2000–2001) St.prp.nr. 1, s.132       |
| 2001 finst i | Miljøverndepartementet (2001–2002) St.prp.nr. 1, s.147       |
| 2002 finst i | Miljøverndepartementet (2002–2003) St.prp.nr. 1, s.133       |
| 2003 finst i | Miljøverndepartementet (2003–2004) St.prp.nr. 1, s.142       |
| 2004 finst i | Miljøverndepartementet (2004–2005) St.prp.nr. 1, s.150       |
| 2005 finst i | Miljøverndepartementet (2005–2006) St.prp.nr. 1, s.168       |
| 2006 finst i | Miljøverndepartementet (2006–2007) St.prp.nr. 1, s.179       |
| 2007 finst i | Miljøverndepartementet (2007–2008) St.prp.nr. 1, s.197       |
| 2008 finst i | Miljøverndepartementet (2008–2009) St.prp.nr. 1, s.231       |
| 2009 finst i | Miljøverndepartementet (2009–2010) St.prp.nr. 1, s.237       |
| 2010 finst i | Miljøverndepartementet (2010–2011) St.prp.nr. 1, s.74        |
| 2011 finst i | Miljøverndepartementet (2011–2012) St.prp.nr. 1, s.74        |
| 2012 finst i | Miljøverndepartementet (2012–2013) St.prp.nr. 1, s.81        |
| 2013 finst i | Miljøverndepartementet (2013–2014) St.prp.nr. 1, s.103       |
| 2014 finst i | Klima- og Miljødepartementet (2014–2015) St.prp.nr. 1, s.104 |
| 2015 finst i | Klima- og Miljødepartementet (2015–2016) St.prp.nr. 1, s.128 |
| 2016 finst i | Klima- og Miljødepartementet (2016–2017) St.prp.nr. 1, s.150 |
| 2017 finst i | Klima- og Miljødepartementet (2017–2018) St.prp.nr. 1, s.170 |
| 2018 finst i | Klima- og Miljødepartementet (2018–2019) St.prp.nr. 1, s.184 |
| 2019 finst i | Klima- og Miljødepartementet (2019–2020) St.prp.nr. 1, s.17  |

## 9. Kjelder til Forbundet KYSTEN sine medlemstal og talet på lokallag.

Medlemar og lokallag 1979-80: Forbundet KYSTEN årsmelding 1980, side 2  
Medlemar og lokallag 1982: Forbundet KYSTEN årsmelding 1982, side 2  
Medlemar og lokallag 1983: Forbundet KYSTEN årsmelding 1983, side 3  
Medlemar og lokallag 1984: Forbundet KYSTEN årsmelding 1984, side 1  
Medlemar og lokallag 1985: Forbundet KYSTEN årsmelding 1985, side 1  
Medlemar og lokallag 1986: Forbundet KYSTEN årsmelding 1986, side 1  
Medlemar og lokallag 1987: Forbundet KYSTEN årsmelding 1987, side 1  
Medlemar og lokallag 1988: Forbundet KYSTEN årsmelding 1988, side 1  
Medlemar og lokallag 1989: Forbundet KYSTEN årsmelding 1989, side 1  
Medlemar og lokallag 1990: Forbundet KYSTEN årsmelding 1990, side 1–2  
Medlemar og lokallag 1991: Forbundet KYSTEN årsmelding 1991, side 1–2  
Medlemar og lokallag 1992: Forbundet KYSTEN årsmelding 1992, side 1–2  
Medlemar og lokallag 1993: Forbundet KYSTEN årsmelding 1993, side 1–2  
Medlemar og lokallag 1994: Forbundet KYSTEN årsmelding 1994, side 1–2  
Medlemar og lokallag 1995: Forbundet KYSTEN årsmelding 1995, side 1–3  
Medlemar og lokallag 1996: Forbundet KYSTEN årsmelding 1996, side 9–11  
Medlemar og lokallag 1997: Forbundet KYSTEN årsmelding 1997, side 13–16  
Medlemar og lokallag 1998: Forbundet KYSTEN årsmelding 1998, side 14–18  
Medlemar og lokallag 1999: Forbundet KYSTEN årsmelding 1999, side 14–18  
Medlemar og lokallag 2000: Forbundet KYSTEN årsmelding 2000, side 16–19  
Medlemar og lokallag 2001: Forbundet KYSTEN årsmelding 2001, side 15–19  
Medlemar og lokallag 2002: Forbundet KYSTEN årsmelding 2002, side 17–19  
Medlemar og lokallag 2003: Forbundet KYSTEN årsmelding 2003, side 15–18  
Medlemar og lokallag 2004: Forbundet KYSTEN årsmelding 2004, side 16–19  
Medlemar og lokallag 2005: Forbundet KYSTEN årsmelding 2005, side 16–19  
Medlemar og lokallag 2006: Forbundet KYSTEN årsmelding 2006, side 15–18  
Medlemar og lokallag 2007: Forbundet KYSTEN årsmelding 2007, side 9–12  
Medlemar og lokallag 2008: Forbundet KYSTEN årsmelding 2008, side 9–12  
Medlemar og lokallag 2009: Forbundet KYSTEN årsmelding 2009, side 9–12  
Medlemar og lokallag 2010: Forbundet KYSTEN årsmelding 2010, side 9–12  
Medlemar og lokallag 2011: Forbundet KYSTEN årsmelding 2011, side 9–12  
Medlemar og lokallag 2012: Forbundet KYSTEN årsmelding 2012, side 9–12  
Medlemar og lokallag 2013: Forbundet KYSTEN årsmelding 2013, side 9–12  
Medlemar og lokallag 2014: Forbundet KYSTEN årsmelding 2014, side 9–12  
Medlemar og lokallag 2015: Forbundet KYSTEN årsmelding 2015, side 8–11  
Medlemar og lokallag 2016: Forbundet KYSTEN årsmelding 2016, side 8–11  
Medlemar og lokallag 2017: Forbundet KYSTEN årsmelding 2017, side 10–13  
Medlemar og lokallag 2018: Forbundet KYSTEN årsmelding 2018, side 10–13

## 10. Kjelder til medlemsfartøy 1985-2018.

Årsmeldingane er tilgjengelege på førespurnad til NFF.

Medlemsfartøy 1985-1994: 10-årsberetning 1985-1995, side 8  
Medlemsfartøy 1995: Årsmøtepaper 1996 med årsberetning 1995, side 2  
Medlemsfartøy 1996: Årsmøtepaper 1997 med årsberetning 1996, side 2  
Medlemsfartøy 1997: Årsmøtepaper 1998 med årsberetning 1997, side 7  
Medlemsfartøy 1998: Årsmøtepaper 1999 med årsberetning 1998, side 7  
Medlemsfartøy 1999: Årsmøtepaper 2000 med årsberetning 1999, side 7  
Medlemsfartøy 2000: Årsmøtepaper 2001 med årsberetning 2000, side 6  
Medlemsfartøy 2001: Årsmøtepaper 2002 med årsberetning 2001, side 5  
Medlemsfartøy 2002: Årsmøtepaper 2003 med årsberetning 2002, side 6  
Medlemsfartøy 2003: Årsmøtepaper 2004 med årsberetning 2003, side 10  
Medlemsfartøy 2004: Årsmøtepaper 2005 med årsberetning 2004, side 8  
Medlemsfartøy 2005: Årsmøtepaper 2006 med årsberetning 2005, side 8  
Medlemsfartøy 2006: Årsmøtepaper 2007 med årsberetning 2006, side 14  
Medlemsfartøy 2007: Årsmøtepaper 2008 med årsberetning 2007, side 11  
Medlemsfartøy 2008: Årsmøtepaper 2009 med årsberetning 2008, side 10  
Medlemsfartøy 2009: Årsmøtepaper 2010 med årsberetning 2009, side 2  
Medlemsfartøy 2010: Årsmøtepaper 2011 med årsmelding 2010, side 8  
Medlemsfartøy 2011: Årsmøtepaper 2012 med årsmelding 2011, side 8–9  
Medlemsfartøy 2012: Årsmøtepaper 2013 med årsmelding 2012, side 7–8  
Medlemsfartøy 2013: Årsmøtepaper 2014 med årsmelding 2013, side 7–8  
Medlemsfartøy 2014: Årsmøtepaper 2015 med årsmelding 2014, side 7–8  
Medlemsfartøy 2015: Årsmøtepaper 2016 med årsmelding 2015, side 9–10  
Medlemsfartøy 2016: Årsmøtepaper 2017 med årsmelding 2016, side 9–10  
Medlemsfartøy 2017: Årsmøtepaper 2018 med årsmelding 2017, side 9–10  
Medlemsfartøy 2018: Årsmøtepaper 2019 med årsmelding 2018, side 2–8  
Medlemsfartøy 2019: Årsmøtepaper 2019 med årsmelding 2018, side 2–8 med tillegg av vedtak om nye medlemmer i protokoll frå årsmøte 2019 side 2–8

## 11. Kjelder til styremedlem hjå Norsk Folkemuseum på 1900-talet

Kjeldene til styremedlemar hjå Norsk Folkemuseum er museet sine jubileumsbøker og årsberetningar for dei ulike åra. Det har vore varierende praksis med på gje ut årbøker, og etter 1980 er ikkje lenger museet si årsmelding inkludert i årboka. Kjeldene til styresamansettinga hjå museet er likevel rike nok til å syne klare tendensar i den aktuelle perioden.

Styremedlemar 1894–1914:

All, H. (1920). *Norsk Folkemuseum 1894–1919. Trekk av ets historie*. Kristiania: KIRSTES

Boktrykkeri. Side 49–51

Styremedlemar 1942–43: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1943 s. 175–176  
Styremedlemar 1944–45: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1945 s. 157–158  
Styremedlemar 1946–47: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1947 s. 172–173  
Styremedlemar 1950–51: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1950-51 s. 196–197  
Styremedlemar 1953–54: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1955-56 s. 178–179  
Styremedlemar 1956–57: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1957-58 s. 189–190  
Styremedlemar 1957–58: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1958-59 s. 175–176  
Styremedlemar 1958–59: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1960 s. 166–168  
Styremedlemar 1961: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1961 s. 177–179  
Styremedlemar 1962: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1962 s. 172–173  
Styremedlemar 1964: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1964–65 s. 170–171  
Styremedlemar 1965: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1966 s. 179–180  
Styremedlemar 1966: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1967 s. 160–161  
Styremedlemar 1967: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1968–69 s. 149–150  
Styremedlemar 1969: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1970 s. 168–169  
Styremedlemar 1971: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1971–72 s. 227–229  
Styremedlemar 1972: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1973 s. 135–137  
Styremedlemar 1973: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1974–75 s. 198–199  
Styremedlemar 1976: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1977 s. 352–353  
Styremedlemar 1977: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1978 s. 247–248  
Styremedlemar 1979: By og bygd. Norsk Folkemuseums årbok 1979-80 s. 195–196

## 12. Kjelder til styremedlem hjå Norsk Sjøfartsmuseum på 1900-talet

Kjeldene til styremedlemar hjå Norsk Sjøfartsmuseum (no Norsk Maritimt Museum) er museet sine årsberetningar for dei ulike åra.

|  |  |
|--|--|
| Årsberetning 1927 Norsk Sjøfartsmuseum, side 1   | Årsberetning 1978 Norsk Sjøfartsmuseum, side 6   |
| Årsberetning 1929 Norsk Sjøfartsmuseum, side 1   | Årsberetning 1979 Norsk Sjøfartsmuseum, side 5   |
| Årsberetning 1930 Norsk Sjøfartsmuseum, side 1   | Årsberetning 1980 Norsk Sjøfartsmuseum, side 5   |
| Årsberetning 1931 Norsk Sjøfartsmuseum, side 31  | Årsberetning 1981 Norsk Sjøfartsmuseum, side 5   |
| Årsberetning 1935 Norsk Sjøfartsmuseum, side 1   | Årsberetning 1982 Norsk Sjøfartsmuseum, side 5   |
| Årsberetning 1941 Norsk Sjøfartsmuseum, side 1   | Årsberetning 1983 Norsk Sjøfartsmuseum, side 5   |
| Årsberetning 1942 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2   | Årsberetning 1984 Norsk Sjøfartsmuseum, side 5   |
| Årsberetning 1943 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2   | Årsberetning 1985 Norsk Sjøfartsmuseum, side 5   |
| Årsberetning 1944 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2   | Årsberetning 1986 Norsk Sjøfartsmuseum, side 5   |
| Årsberetning 1945 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2   | Årsberetning 1987 Norsk Sjøfartsmuseum, side 5   |
| Årsberetning 1946 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2   | Årsberetning 1988 Norsk Sjøfartsmuseum, side 8   |
| Årsberetning 1947 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2-3 | Årsberetning 1989 Norsk Sjøfartsmuseum, side 5   |
| Årsberetning 1948 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2-3 | Årsberetning 1990 Norsk Sjøfartsmuseum, side 9   |
| Årsberetning 1949 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2-3 | Årsberetning 1991 Norsk Sjøfartsmuseum, side 7   |
| Årsberetning 1950 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2-3 | Årsberetning 1992 Norsk Sjøfartsmuseum, side 7   |
| Årsberetning 1951 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2-3 | Årsberetning 1993 Norsk Sjøfartsmuseum, side 7   |
| Årsberetning 1952 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2-3 | Årsberetning 1994 Norsk Sjøfartsmuseum, side 7   |
| Årsberetning 1953 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2-3 | Årsberetning 1995 Norsk Sjøfartsmuseum, side 7   |
| Årsberetning 1954 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2   | Årsberetning 1996 Norsk Sjøfartsmuseum, side 7   |
| Årsberetning 1955 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2   | Årsberetning 1997 Norsk Sjøfartsmuseum, side 163 |
| Årsberetning 1956 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2   | Årsberetning 1998 Norsk Sjøfartsmuseum, side 211 |
| Årsberetning 1957 Norsk Sjøfartsmuseum, side 3   | Årsberetning 1999 Norsk Sjøfartsmuseum, side 193 |
| Årsberetning 1948 Norsk Sjøfartsmuseum, side 4   |  |
| Årsberetning 1959 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2-3 |  |
| Årsberetning 1961 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2   |  |
| Årsberetning 1962 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2   |  |
| Årsberetning 1963 Norsk Sjøfartsmuseum, side 3   |  |
| Årsberetning 1964 Norsk Sjøfartsmuseum, side 3   |  |
| Årsberetning 1965 Norsk Sjøfartsmuseum, side 3   |  |
| Årsberetning 1966 Norsk Sjøfartsmuseum, side 3   |  |
| Årsberetning 1967 Norsk Sjøfartsmuseum, side 3   |  |
| Årsberetning 1968 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2   |  |
| Årsberetning 1969 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2   |  |
| Årsberetning 1970 Norsk Sjøfartsmuseum, side 2   |  |
| Årsberetning 1971 Norsk Sjøfartsmuseum, side 1   |  |
| Årsberetning 1972 Norsk Sjøfartsmuseum, side 163 |  |
| Årsberetning 1973 Norsk Sjøfartsmuseum, side 9   |  |
| Årsberetning 1974 Norsk Sjøfartsmuseum, side 7   |  |
| Årsberetning 1975 Norsk Sjøfartsmuseum, side 5   |  |
| Årsberetning 1976 Norsk Sjøfartsmuseum, side 5   |  |
| Årsberetning 1977 Norsk Sjøfartsmuseum, side 5   |  |

# Acta Universitatis Gothoburgensis

## Previous publications in Gothenburg Studies in Conservation

1. Makes, Frantisek (1988). *Enzymatic consolidation of the portrait of Rudolf II as "Vertumnus" by Giuseppe Arcimboldo with a new multi-enzyme preparation isolated from Antarctic krill (Euphausia superba)*. Göteborg: Acta Universitatis Gothoburgensis
2. Makes, Frantisek (1992). *Enzymatic examination of the authenticity of a painting attributed to Rembrandt: krill enzymes as diagnostic tool for identification of "The repentant Magdalene"*. Göteborg: Acta Universitatis Gothoburgensis
3. Makes, Frantisek (1996). *Investigation, restoration and conservation of Matthaeus Merian portraits*. Göteborg: Acta Universitatis Gothoburgensis
4. Lagerqvist, Bosse (1996). *The conservation information system: photogrammetry as a base for designing documentation in conservation and cultural resources management*. Diss. Göteborg: Univ.
5. Stub Johnsen, Jesper (1997). *Conservation management and archival survival of photographic collections*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet
6. Williams, Stephen L. (1999). *Destructive preservation: a review of the effect of standard preservation practices on the future use of natural history collections*. Diss. Göteborg: Univ.
7. Freccero, Agneta (2000). *Fayum portraits: documentation and scientific analyses of mummy portraits belonging to Nationalmuseum in Stockholm*. Göteborg: Acta Universitatis Gothoburgensis
8. Nyrén, Ole Ingolf (2001). *Så målade Prins Eugen: undersökning av pigment, måleriteknik och konstnärligt uttryck baserat på naturvetenskapliga metoder*. Diss. Göteborg: Univ.
9. Freccero, Agneta (2002). *Encausto and ganosis: beeswax as paint and coating during the Roman era and its applicability in modern art, craft and conservation*. Göteborg: Acta Universitatis Gothoburgensis
10. Frøysaker, Tine (2003). *The church paintings of Gottfried Hendtzschel in Norway: past and future conservation. P. 1 & 2*. Göteborg: Acta Universitatis Gothoburgensis
11. Brunskog, Maria (2004). *Japanning in Sweden 1680s-1790s: characteristics and preservation of orientalized coatings on wooden substrates*. [New, rev. ed.] Göteborg: Acta Universitatis Gothoburgensis
12. Egenberg, Inger Marie (2003). *Tarring maintenance of Norwegian medieval stave churches: characterisation of pine tar during kiln-production, experimental coating procedures and weathering*. Diss. Göteborg: Univ.
13. Waller, R. Robert (2003). *Cultural property risk analysis model: development and application to preventive conservation at the Canadian Museum of Nature*. Diss. Göteborg: Univ.
14. Johansson, Erika (2005). *Shaker architectural materials and craftsmanship: the Second Meetinghouse at Mount Lebanon, New York, USA*. Licentiatavhandling (sammanfattning) Göteborg: Göteborgs universitet
15. Hökerberg, Håkan (2005). *Att fånga det karaktäristiska i stadens bebyggelse: SAVE-metoden som underlag för bevarandeplanering*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet
16. Makes, Frantisek (2006). *Novel enzymatic technologies to safeguard cultural heritage*. Göteborg: Acta Universitatis Gothoburgensis
17. Krus, Anna (2006). *Kulturarv – Funktion – Ekonomi. Tre perspektiv på byggnader och deras värden*. Göteborg: Acta Universitatis Gothoburgensis
18. Roos, Britta (2006). *Värdeproduktion i kulturvårdande projekt: fönsterrenoveringen vid Stockholms slott : en fallstudie*. Licentiatavhandling Göteborg: Göteborgs universitet
19. Myrin, Malin (2006). *Conservation of Gotland sandstone: overview of present conditions : evaluation of methods*. Diss. (sammanfattning) Göteborg: Göteborgs universitet
20. Johansson, Sölve (2007). *Hydrauliskt kalkbruk: produktion och användning i Sverige vid byggande från medeltid till nutid. [D. 1]*. Göteborg: Acta Universitatis Gothoburgensis
21. Thornberg Knutsson, Agneta (2007). *Byggnadsminnen – principer och praktik: den offentliga kulturmiljövårdens byggnadsmminnesverksamhet : beskrivning och utvärdering / Agneta Thornborg Knutsson*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet
22. Johansson, Erika (2008). *House master school: career model for education and training in integrated and sustainable conservation of built environments*. [Ny utg.] Göteborg: Acta Universitatis Gothoburgensis
23. Meiling, Pär (2010). *Documentation and maintenance planning model – DoMaP: a response to the need for conservation and long-term maintenance of façades of modern multi-apartment buildings: based on case studies in Göteborg in Sweden*. Göteborg: Acta Universitatis Gothoburgensis
24. Gustafsson, Christer (2011). *The Halland model: a trading zone for building conservation in concert with labour market policy and the construction industry, aiming at regional sustainable development*. [Ny, rev. utg.] Göteborg: Acta Universitatis Gothoburgensis
25. Nilsson, Johanna (2010). *In search of scientific methods for conservation of historic silk costumes*. Lic.-avh. Göteborg: Göteborgs universitet
26. Håfors, Birgitta (2010). *Conservation of the wood of the Swedish warship Vasa of A.D. 1628: evaluation of polyethylene glycol conservation programmes*. Göteborg: Acta Universitatis Gothoburgensis
27. Almevik, Gunnar (2012). *Byggnaden som kunskapskälla*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet
28. Westin, Jonathan (2012). *Negotiating 'culture', assembling a past: the visual, the non-visual and the voice of the silent actant*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet
29. Nyström, Ingalill (2012). *Bonadsmåleri under lupp: spektroskopiska analyser av färg och teknik i sydsvenska bonadsmålningar 1700-1870*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet
30. Strang, Thomas J. K. (2012). *Studies in pest control for cultural property*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet
31. Nilsson, Nina (2013). *Färgbilden som redskap vid växtkomposition*. Licentiatavhandling Göteborg: Göteborgs universitet
32. Lassen, Ulrik Hjort (2014). *The invisible tools of a timber framer: a survey of principles, situations and procedures for marking*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet
33. Hermerén, Karin (2014). *Den utsatta konsten: att förvalta konst i offentlig miljö – etik, lagstiftning och värdeförändring*. Licentiatavhandling Göteborg: Göteborgs universitet
34. Eriksson, Jonny (2015). *Bruk av kalk och sand: ur ett hantverkligt perspektiv*. Licentiatavhandling Göteborg: Göteborgs universitet



35. Mydland, Leidulf (2015). *Skolehuset som kulturminne: lokale verdier og nasjonal kulturminnesforvaltning*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet
36. Leijonhufvud, Gustaf (2016). *Decision making on indoor climate control in historic buildings: knowledge, uncertainty and the science-practice gap*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet
37. Nilsson, Johanna (2015). *Ageing and conservation of silk: evaluation of three support methods using artificially aged silk*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet,
38. Jarefjäll, Patrik (2016). *Navarsmide: en metodstudie ur ett hantverksperspektiv*. Licentiatavhandling Göteborg: Göteborgs universitet
39. Hammelev Jørgensen, Mikael (2017). *Förhandlingar om kulturföremål: parterers intressen och argument i processer om återförande av kulturföremål*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet
40. Fredholm, Susanne (2017). *Making sense of heritage planning in theory and practice: experiences from Ghana and Sweden*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet
41. Westerlund, Tina (2017). *Trädgårdsmästarens förökningsmetoder: dokumentation av hantverkarskunskap*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet
42. Linscott, Kristina (2017). *Interpretations of old wood: figuring mid-twelfth century church architecture in west Sweden*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet
43. Bylund Melin, Charlotta (2017). *Wooden objects in historic buildings: effects of dynamic relative humidity and temperature*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet
44. Weijmer, Malin (2019). *I sökandet efter delaktighet: praktik, aktörer och kulturmiljöarbete*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet
45. Eriksson, Jonny (2019). *Kalkbruk: krympsprickor och historisk utveckling av material, metoder och förhållningsätt*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet
46. Seiler, Joakim (2020). *Management Regimes for Lawns and Hedges in Historic Gardens*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet.
47. Lindgren, Anna (2020). *Planteringar vid järnvegen : funktion och organisation under stambanornas första tid*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet.

