

Endel aspekter ved bevaringen av skonnerten «Svanen»

JOHAN KLOSTER

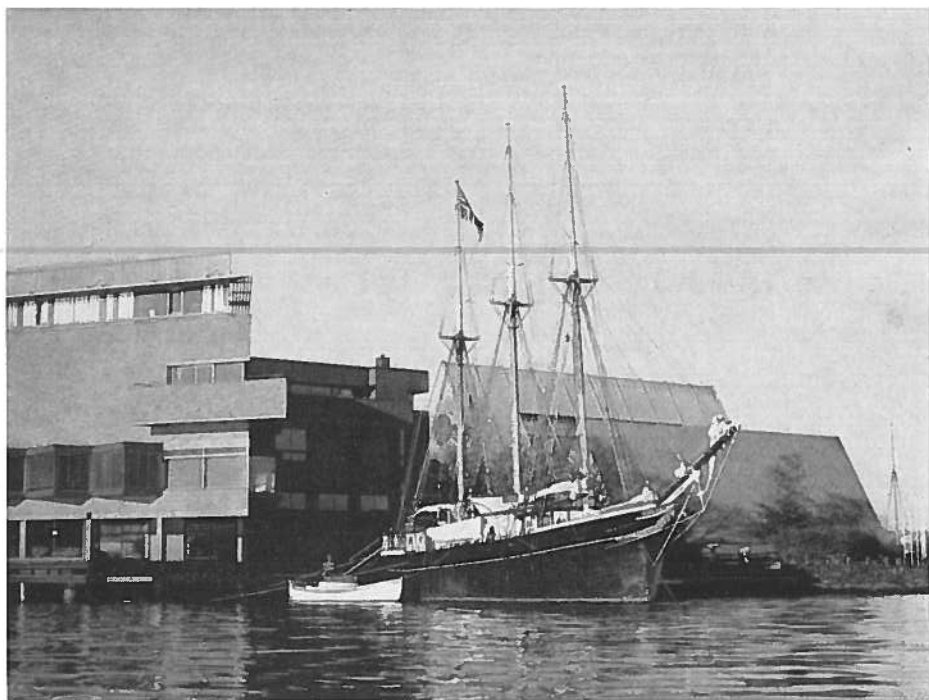
Samtidig med fullførelsen av Norsk Sjøfartsmuseums nybygg fremstår tre løsninger av en museal bevaringsoppgave i det maritime miljø på Bygdøy. Problemet har vært det samme som flere sjøfartsmuseer tidligere har vært konfrontert med, men som de i de fleste tilfeller har måttet resignere overfor:

Hvordan skal man bevare den gjenstanden som står mest sentralt i disse museers virksomhet, selve skipet?

De tre løsninger omfatter følgende fartøyer: dampskipet «Sandnæs», hardangerjakten «Gjøa», og tremastskonnerten «Svanen». Disse fartøyer eller deler av dem er bevart ved at man for «Sandnæs» vedkommende har innlemmet en seksjon av fartøyet i museets nybygg, «Gjøa» er satt på land og restaurert, mens «Svanen» er satt i drift etter omfattende restaurering. Den siste av disse løsningene vil bli nærmere omtalt her.

Alle tre bevaringsoppgavene kom samtidig med museets nybygg, og bare for seksjonen fra «Sandnæs» vedkommende var den et resultat av utvidelsen. Det var således krevende oppgaver som kom på toppen av arbeidet med nybygget. De ble løst blant annet takket være velvillig bistand fra privatpersoner og institusjoner utenfor museet. Selve arbeidet med restaurering, finansiering og administrasjon av «Svanen» er et langt og omstendelig kapittel som ikke vil bli tatt opp her.

«Svanen», Norges eneste bevarte treseilskip, er en tremastet skonnert på 94 fot, bygget i 1916 hos J. Ring Andersen i Svendborg for Arendalsrederiet A/S Aino. Skipet het opprinnelig «Smart», og selv om navnet skulle tyde på noe annet tilhørte fartøyet en kategori av prosaiske lastedragere som ofte ble titulert med betegnelsen havets grå spurv.



«Svanen» utenfor Norsk Sjøfartsmuseum, med Framhuset og «Gjøa» i bakgrunnen.
(Foto: Terje Olsen.)

The schooner "Svanen" outside the Norwegian Maritime Museum with the "Fram" museum and the polarship "Gjøa" in the background.

«Svanen» representerer et nytt og ukonvensjonelt tiltak i vårt museumsliv, og på bakgrunn av at fartøyet har vært i drift som museumsskip et år, er det naturlig å se nærmere på endel aspekter ved dette prosjektet.

For det første er det nærliggende å spørre hvorfor det i en periode med så mange andre gjøremål for museet er blitt satset så sterkt på bevaringen av «Svanen».

Motiveringen ligger på to plan. Dels av mer generell kulturpolitisk karakter, og dels bestemt av interne museale behov.

Innen norsk kulturvern og museumsvirksomhet er det flere behov som har vært formulert så sterkt og så hyppig at innholdet er ved å gå tapt. Av interesse i denne sammenheng skal nevnes to. Det ene er utsagnet om at sjøfartsnasjonen og kyststaten Norge burde ha forpliktelser med hensyn til å bevare deler av den kulturarv som er mest illustrerende for vår nasjonale egenart, nemlig den mari-

time kultur. Dette er en forpliktelse som går utover de mer snevre nasjonale behov. Det andre er ønsket om å gjøre våre museer til levende og nødvendige organer i det totale samfunnsbilde.

Som det forhåpentligvis vil fremgå etter hvert, hadde «Svanen» muligheter til å innfri endel forventninger innen begge disse områder.

En bevaringsoppgave.

Norsk Sjøfartsmuseum ble stilt overfor valget mellom å se at fartøyet ble solgt ut av landet eller å bidra med å finne en løsning som tjente norske interesser. Takket være vårt kulturverns karakter ville salg til utlandet kunne finne sted uten noen former for restriksjoner. Fartøyet er ikke et fast fornminne, det er ikke beskyttet av bygningsfredningsloven, og fartøyet's alder er langt under den grense på 100 år som setter ramme for objekter verdige til bevaring.

Vårt lovverk for kulturvern vil gripe inn dersom en av våre 1765 fredete bygninger skulle komme i faresonen, men landets eneste bevarte treselskip har ingen former for beskyttelse.¹

At flere av de nevnte bygninger er i faresonen på grunn av manglende midler til vedlikehold, svekker ikke påstanden om at det må være svakheter ved prioriteringen, særlig ettersom de her nevnte bygninger med få unntak er agrare. . . .

Begrunnelsen for å holde fast ved kriterier som gir en så skjev fordeling, kan være vanskelig å forstå. Den maritime sektor burde ha ekstra årvåkenhet. For det første befinner bygningene seg her i pressområder og forsvinner derfor lett fra landskapet når de er blitt ufunksjonelle. Det samme gjelder fartøyer og redskaper som blir kondemnert så snart de ikke lenger fyller kravene til lønnsomhet.

At kriteriene til representativitet innen vårt kulturvern ikke er så godt innarbeidet som ønskelig, skulle ikke lette arbeidet for bevaringen av dette i alle henseender anonyme eksemplarer. Gråspurven «Svanen» tilfredsstiller således ikke de romantiske forventninger man innen enkelte kretser har til de «stolte svaner» fra de «hvite seils tid».

Stilt overfor denne utfordring var det naturlig at Norsk Sjøfartsmuseum prøvet å bistå med løsning av denne viktige bevaringsoppgave. La det være sagt at Norsk Kulturråd på et meget tidlig tidspunkt støttet «Svanen». Sam-

¹ Tallet er hentet fra side 14 i Innstilling om Lov om kulturminner 1971.

men med bidrag fra Oslo Kommune og Sosialdepartementet fikk Stiftelsen Svanen under Norsk Sjøfartsmuseum således de nødvendige midler til innkjøp av fartøyet. Av de mange privatfolk som bistod ved restaureringen av skipet, skal her spesielt nevnes skipsreder Marlow Wangen i Arendal.

Utadvendt museumsvirksomhet.

Arbeidet med «Svanen» var også motivert ut fra et ønske om å gjøre Norsk Sjøfartsmuseum til en integrert og nødvendig del av vårt samfunnsliv.

Det heter i en betenkning fra Kulturministeriet i Danmark: «Museumsfolkene må i dag stille sig det spørsmål, på hvilke måder man ønsker, at samfundets medlemmer i almindelighed skal gøre brug af museerne.» Om fremtidens museer heter det: «— de må planlægges i dag, og det sker ikke blot ved at opføre nye bygninger til dem. Hvis man ikke giver dem en ny målsætning, der er i pagt med fremtiden, vil de alligevel kun være depoter.» Ja, man våger seg endog frem med visjoner om fremtidens museer som vekstpunkter for en ny livsholdning.

Selv om dette er temmelig generelle formuleringer som ikke er nye for museumsfolk, så kan man etterlyse de konkrete resultater av en flerårig museumsdebatt omkring disse spørsmål. Det burde være innlysende riktig at dersom museene skal kunne spille en nødvendig rolle i samfunnslivet og derved få rimelige arbeidsvilkår, så må man komme frem til en balansert fordeling mellom funksjonene lagring, forskning og formidling. At vår generasjon museumsfolk har funnet det nødvendig og riktig å legge hovedvekten på å forske i det materialet som den foregående generasjon samlet inn, kan ingen bebreide dem. Det er imidlertid et spørsmål om resultatene av denne forskning i tilstrekkelig grad tilflyter samfunnet slik at dette er villig til å komme med de nødvendige gjentelser. Stillingsstrukturen ved våre museer er i dag av en slik karakter at det utelukkende er forskningen som meriterer. Dette bidrar til at formidlingen får for liten plass.

Formidlingen ved museer skjer vanligvis med gjenstander som medium. Gjenstanden har den fordel fremfor andre former for formidling at den er ubearbeidet. Den er således ny og genuin, og rommer ulike tolkningsmuligheter samt aktivt engasjement hos iaktageren.

På grunn av stoffets karakter har sjøfartsmuseene begrensede muligheter til å gi besøkende innblikk i alle de ulike aspekter ved sjøfart, når formidlingen utelukkende er basert på tradisjonell gjenstandspresentasjon. I den utstrekning gjenstander benyttes, er det ofte med fragmentering av virkeligheten som



«Svanen» fotografert som nybygning i 1916. I bakgrunnen J. Ring Andersens verft i Svendborg.

The "Svanen" before leaving Svendborg on her maiden voyage, with the shipyard in the background.

resultat. Sjøfartsmuseene merker dette problem sterkere enn de aller fleste andre museer.

Fragmentering av en virkelighet skjer ved presentasjonen av visse gjenstandskategorier som p.g.a. estetiske kriterier eller lett håndterlighet er blitt tatt vare på. Som eksempel her kan nevnes navigasjonsinstrumenter, gallionsfigurer og sjømannskister. Et alternativ eller supplement til dette er bruk av tegninger og fotografier, med den fare for forflatning som ligger i dette. Her kan modellmakeri langt på vei innfri endel behov. På samme måte som ved publikasjonsvirksomhet innebærer modellene imidlertid en abstraksjon fra virkeligheten og en tolkning av denne som delvis fratrar iakttageren muligheten for selvstendig opplevelse. En må her være oppmerksom på museenes rolle i massemedienes tidsalder som formidlere av ubearbeidet informasjon. Man skal imidlertid være klar over at også gjenstander kan gi et fortolket bilde.

Å bevare en helhet og å gjøre denne levende og tilgjengelig for publikum var således den andre målsetningen i arbeidet med å sikre museumsgjenstanden skonnerten «Svanen». Samtidig med dette ville man også bevare det sentrale objekt i sjøfartsmuseenes interesseområde, selve skipet.

Praktiske erfaringer med fartøyet som museumsskip.

Skal man vurdere de foreløpige praktiske resultater med «Svanen», kan det være naturlig å henvise til rapporten fra Oslo Ungdomskontor som blant andre institusjoner har forsynt «Svanen» med deltakere og har vært med å betale det bruken av museumsgjenstanden «Svanen» har kostet. Det heter her bl. a.:

«Etter de beretninger (skriftlige rapporter fra hvert tokt vil bli ettersendt), våre medlemmer og ledere har gitt oss, har forventningene til prosjektet til fulle vært innfridd. Det tette samvær ombord, det nødvendige samarbeide om både sterkt spenningsfylte og appellerende oppgaver som seilmanøvre, riggarbeider, rorvakter osv. — og mindre lystbetonte nødvendigheter som oppvask, rengjøring etc., naturopplevelsene både i fantastisk sommervær, hard vind, tåke og kulde har gjort et voldsomt inntrykk på dem og vært av meget stor arbeidsmessig betydning. De ungdommer som har vært ombord, har tatt et langt steg framover i sin gruppeutvikling og lært en masse om samarbeid, samvær og toleranse.

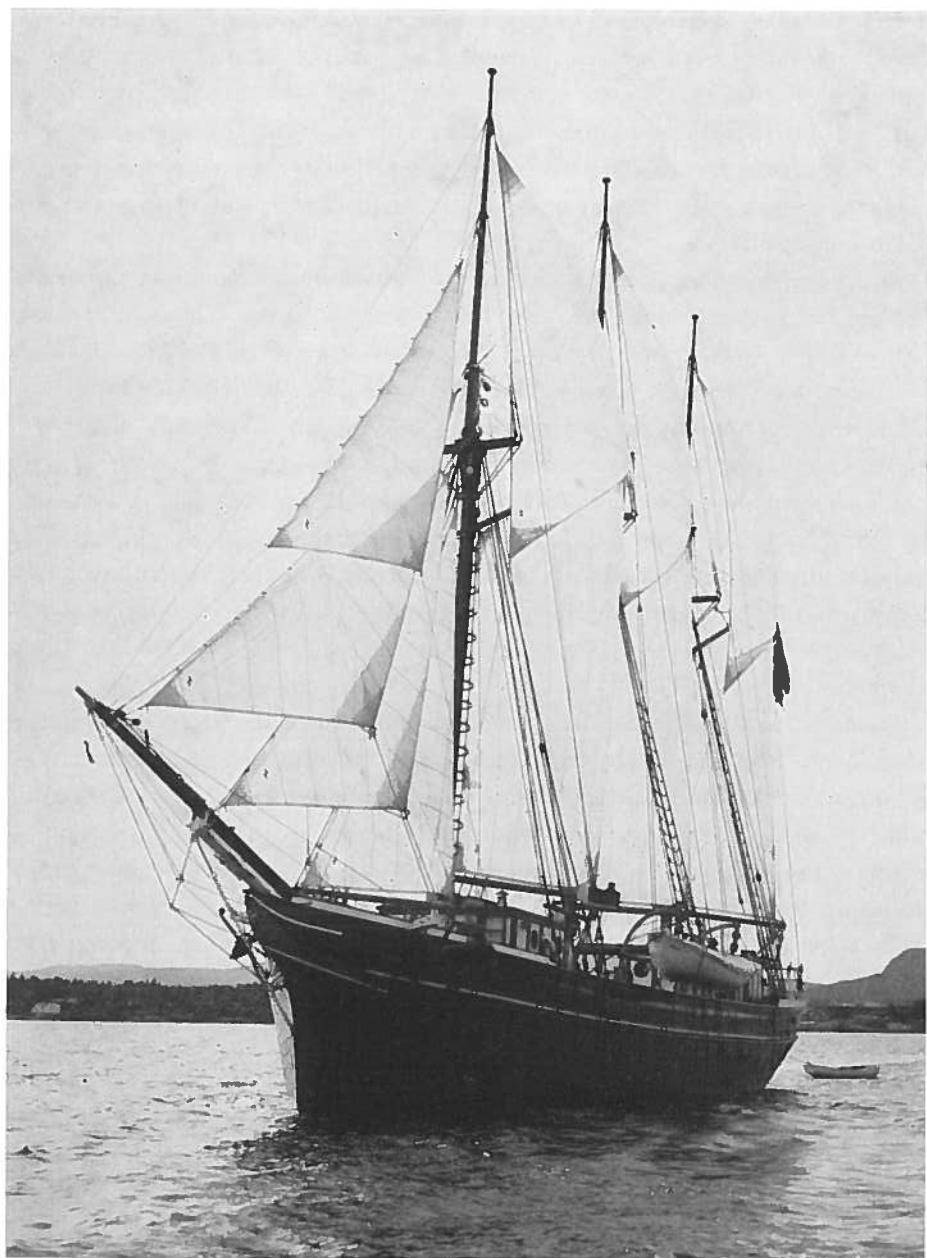
En gevinst Ungdomskontoret ikke har hatt forventninger om på forhånd, er den rolle besetningen, skipper og mannskap ombord, har kommet til å spille.

Ungdom i et teknokratisk samfunn som vårt, kommer i beklagelig liten grad i noen egentlig kontakt med de voksnes yrkessituasjoner. På «Svanen» lever de unge midt i en slik situasjon og deltar til dels i den som påmønstret mannskap. At sjømannsyirket slik det demonstreres på «Svanen», og de autoritetsforhold som anskueliggjøres ombord, åpenbart for alle har eldgamle tradisjoner, gjør det hele ytterligere interessant.

I tillegg til dette rapporteres det at mannskapet i forbløffende grad har evnet å støtte og utfylle våre lederes oppgaver ombord.»

Til slutt heter det:

«Vi vil til sist takke Norsk Sjøfartsmuseum for et usedvanlig lykkelig samarbeid denne sesongen. Ungdomskontoret har ikke tidligere henvendt seg til noe museum i sine forsøk på å skape dynamikk i det ungdomsarbeid vi driver. Vi er imidlertid svært glade for prosjektet og har en sterk følelse av å ha oppdaget en ny og ressursfylt samarbeidspartner som vi håper å kunne være til gjensidig glede for.»



I sin nye rolle som leirskoleskip seiler fartøyet på ukestokt i Skagerrak med grupper på 25 overnattende ungdommer. (Foto: Terje Olsen.)

During the summer the ship cruises in the Skagerrak with 25 youngsters onboard "signed on" for a seven days' trip.

Det har ikke vært museets primære oppgave i denne sammenheng å drive sosial virksomhet i den snevre betydningen av begrepet. Men man er glad for at i tillegg til vanlige skoleklasser som har vært på tokt med «Svanen», så har man her også fått kontakt med ungdomsgrupper som vanligvis ikke besøker museer. Det kan i denne forbindelse være nærliggende å spørre om ikke museene har muligheter for å spille en rolle også i sammenhenger som ikke er preget av ren kunnskapsformidling.

Gruppene seilte på ukestokt og besøkte kystområder i Bohuslän og sørøst-Norge. Fartøyet representerte ikke en klasseromssituasjon. Ungdommene ble satt til alle gjøremål ombord som et påmønstret mannskap. Selv om det ikke ble gjort noe forsøk på å bortforklare at fartøyet seilte i 1973, så fungerte skuta etter forventningene som en helhet. Det var her ikke snakk om bruddstykker av seilskuteliv i glassmontere. Oktant, håndlogg, kalfaterjern og pren var i bruk sammen med de mange deler av løpende og stående rigg som skal til for at skipet fungerer. Likeledes ble deltakerne fortrolig med skipsstyle og skipsterminologi ved direkte kontakt med miljøet. Det faste mannskapet fungerer som tilretteleggere og pedagoger, og det har vist seg at de har bedre forutsetninger her enn tradisjonelle museumsfolk med sine ofte boklige kunnskaper.

Gjennom aktiv deltagelse fikk medlemmene av de ulike grupper innblikk i hvordan et seilskip fungerer, og de fikk se de forskjellige redskaper i bruk. Ved å nærme seg kystmiljøene fra sjøsiden, fikk gruppene også en forståelse for ulike kystsamfunn og deres lokalhistorie foruten en viss innsikt i navigasjon og merkesystemer. Fartøyet representerte således en helt spesiell undervisningssituasjon. Et mer pedagogisk opplegg beregnet på skoleklasser og som går ut over selve situasjonen ombord er under utarbeidelse, og noen erfaring med dette er enda ikke høstet.

Fartøyet som leirskoleskip.

Når Norsk Sjøfartsmuseum innledet samarbeid med Oslo Ungdomskontor var det bl.a. fordi man innså at et seilskip har helt spesielle sosialpedagogiske muligheter, og at en slik bruk av fartøyet kunne finansiere drift og vedlikehold. Det er flere grunner til at et slikt skip har spesielle kvaliteter i denne forbindelse. Et seilskip krever p.g.a. rigg og seil, i motsetning til et maskindrevet fartøy, samarbeid og fellesinnsats dersom man skal få det til å fungere. Samtidig krever det orden og system. Ungdommene oppfatter situasjonen ombord som spennende og meningsfylt, og underkaster seg derfor de kravene som fartøyet



En hånd for skuta og en hånd for deg selv? Aktiv deltagelse gir fin utfoldelse og god innføring. (Foto: Billedsentralen.)

One hand for the ship and one hand for yourself? Learning by doing.

selv stiller. Arbeidet ombord under seilas krever også årvåkenhet og initiativ. Fartøyet fungerer følgelig som et sosialpedagogisk instrument som logisk begrunner sine krav. Det tette samværet ombord og følelsen av å løse oppgavene i fellesskap gir grunnlag for utvikling av kameratskap. I situasjoner hvor enkelte søker å sluntre unna, vil dette bli møtt med negative sanksjoner fra arbeidskollegene. Det er ikke nødvendig å være atlet for å seile en skonnert, og alle kategorier ungdommer kan derfor delta. Hertil kommer at et seilskip på en helt spesiell måte gir kontakt med elementene sjø og vind, og man kan her ved formidle naturopplevelse til endel av vår storbyungdom som kanskje trenger den mest, enten dette skjer ved seilas i rom sjø eller besøk i skjærgården.

Nationalmuseet i København har drevet tremastskonnerten «Fulton» etter de samme retningslinjer i fire år og med godt resultat. Fra en orientering om dette fartøy heter det: «Vi skal ikke seile med det gamle seilskib «Fulton» for at uddanne søfolk, utklække museumsaspiranter eller for at hjelpe eskapister

væk fra hverdagen, men «Fulton» skal brukes som et minisamfund, hvor tokt-deltagerne skal lære at realisere sig selv i kontakt med deres egen kulturelle baggrund og med den respekt for naturen som seilskibet indprenter alle ombord.»

Det er vanskelig å måle det utbyttet den enkelte deltaker har av et tokt med «Svanen». Ser man imidlertid på gruppene som helhet, gir toktene muligheter for spennende fellesopplevelse. De enkelte deltakere og ledere blir bedre kjent med hverandre gjennom det tette samværet ombord, som helhet kan gruppene profiterer på dette etter at toktet er avsluttet.

Mange av ungdommene som har seilt med «Svanen» har aldri tidligere vært utenfor sitt snevre storbymiljø. Det er neppe urealistisk å regne med at opplevelsene på «Svanen» for enkelte deltakeres vedkommende kan virke inspirerende på lengre sikt.

Prosjektet «Svanen» har møtt stor interesse innen grupper av befolkningen og fra institusjoner som tidligere ikke har samarbeidet med eller benyttet museene. Således er fartøyet også blitt et middel til å løsrive museet fra den tradisjonelt tilbaketrunkne rollen slike institusjoner ofte har.

«Svanen» har i 1974 besøkt følgende havner:

Kristiansand S (3) — Veierland (3) — Strømstad (6) — Koster (3) — Stavern (3) — Tallakshavn (4) — Hui (1) — Nevlunghavn (1) — Hankø (2) — Ekenæshavn (1) — Skjærhallen (3) — Sandspollen (6) — Jomfruland (2) — Horten (5) — Tønsberg (4) — Son (3) — Gåsø (1) — Langesund (1) — Kragerø (2) — Arendal (3) — Merdø (1) — Lyngør (1) — Brekkestø (1) — Risør (2) — Lar-kollen (1) — Drøbak (1) — Sarpsborg (1) — Drammen (1) — Sandefjord (1) — Larvik (1) — Grimstad (1) — Lillesand (2) — Moss (1).

Toktene har således muliggjort en presentasjon av dette museumsskip for alle de mennesker det har møtt underveis og i de ulike havner. Det har vært utført 12 tokt av en ukes varighet, 1 lengre utstillingstokt, samt 4 kortere tokt og endel dagsturer. 330 ungdommer har deltatt på disse.

«Svanen» vil i 1974 seile tokt i Skagerrakområdet av 7 til 14 døgners varighet, i perioden fra og med mai til og med september. Toktene for sommersesongen 1974 var allerede fulltegnet ved årsskiftet. I månedene desember—februar vil fartøyet være stilleliggende på Bygdøy. Bestmannen ombord, som er fast på-mønstret, vil organisere kurs i sjømannskap samt forberedende kurs for grupper som skal på tokt. Disse vil bl.a. få delta i vedlikeholds- og utrustningsarbeider. I en kortere periode før og etter sommersesongen vil fartøyet seile mindre tokt i Oslofjorden i den utstrekning fartøyet ikke blir benyttet til utstillingsvirksomhet.



Samspillet mellom rormann, seil og vind er viktig under seilas. (Foto: Knut Seip.)

It takes more to steer a sailing ship than just to keep a steady course.

Ambulerende museum.

Etter første års sesong har man også høstet erfaring med fartøyet som ambulerende museum. Fra 6. november til 9. desember besøkte «Svanen» byer mellom Oslo og Kristiansand med en utstilling over temaet marinarkeologi. Utstillingen som ble montert på banjeren, var den første samlede presentasjon av marinarkeologiske funn i Norge.

«Svanen» viste seg velegnet som et mobilt utstillingslokale, og fikk en sentral beliggenhet i havneområdet i de respektive byer.

Forlis og beretninger om vrak er en del av den levende tradisjon i kystmiljøet, og utstillingen ble møtt med stor interesse fra publikum. I tillegg til selve utstillingen var hele skipet åpent for besøkende. På banjeren demonstrerte mannskapet sjømannsarbeider som seilsøm, spleising og driving med tradisjonelle redskaper. Et utilsiktet resultat av utstillingen var den tilbakeføring av impulser museet fikk fra publikum. En stor del av de besøkende viste seg å være eldre og yngre sjøfolk, fiskere, samt andre med nær tilknytning til sjøfart. På denne måten skjedde en verdifull utveksling av informasjon og kunnskap til glede også for museet. Det viste seg blant annet at enkelte av de be-

søkende hadde seilt med «Svanen» og flere andre med liknende fartøyer. Detaljopplysninger omkring bruken av disse fartøyene ble således innhentet. Mannskapetets rolle som formidlere av kontakt med publikum viste seg å være av stor betydning. Ikke bare ble redskapene som de demonstrerte i bruk levende, men omvisningene på fartøyet og demonstrasjonen av dette som seilskip var en kilde til interessante diskusjoner og erfaringsutveksling.

«Svanen» har således vist at det utenfor toktseasonen også kan benyttes som et ambulerende museum. Det vil herved kunne bidra med å gjøre endel av Norsk Sjøfartsmuseums samlinger tilgjengelige også for publikum ute i distriktene. Det burde også være mulig å samarbeide med andre museer om en slik formidlingsvirksomhet.

For sjøfartsmuseene er naturlig nok selve skipet et sentralt studieobjekt. Å innlemme autentiske skip i samlingene på linje med hus på et folkemuseum forbyr seg selv av praktiske grunner, selv om man har enkelte eksempler på dette i utlandet i tillegg til polarskipet «Fram» her hjemme. Skulle «Svanen» bevares kunne dette bare skje ved å gi skipet et nytt bruksområde som kunne finansiere vedlikeholdet. Museumsgjenstanden skonnerten «Svanen» er således også blitt en levende formidler av både konkret kunnskap og opplevelse. Den har antydning at det kanskje på lang sikt er mulig å bevare et representativt fartøy fra hver tidsepoke i tråd med opplegget for «Svanen». La det være sagt at det finnes flere seilende fartøyer i Norge som er bevart i kulturhistorisk øyemed slik som hjuldampere «Skibladder», dampskipet «Børøysund» og jakten «Anna». I tillegg kommer de skværriggete skoleskip «Chr. Radich», «Sørlandet» og «Statsraad Lehmkühl». De her nevnte fartøyer er imidlertid ikke underlagt noe museum og kan følgelig ikke spille samme rolle som «Svanen» i et museums formidlingsvirksomhet. Betydningen av den oppgaven som privatfolk, selskaper og institusjoner har påtatt seg ved restaurering og bevaring av ovennevnte fartøyer må imidlertid her sterkt fremheves.

Det er selvfølgelig mange problemer som dukker opp når et eldre skip skal restaureres og tas i aktivt bruk. Når det for eksempel gjelder sikkerhetsforanstaltninger, må man være villig til å akseptere at kravene i dag er andre enn de var da fartøyene ble bygget. «Svanen» er nå klasset og har fartssertifikat fra Skipskontrollen, dog uten at dette kan sies å ha grepet vesentlig inn i fartøyets autentiske preg. På lengre sikt må man også godta at det foretas nødvendige fornyelser, under forutsetning av at dette skjer i samsvar med de opprinnelige løsninger, og at utbedringene blir skikkelig dokumentert.

Som det vil fremgå av fotografi av «Svanen» som nybygning er blant annet dekkshusene ikke identiske med de originale. Dette skyldes delvis at fartøyet



Norges siste treselskip ligger her i Risør med landets første ambulerende maritime museumsutstilling. Indre havn med Solsiden i bakgrunnen. (Foto: Svein Molaug.)

The "Svanen" at Risør with an exhibition of finds from different marine archaeological excavations.

ble overtatt av Norsk Sjøfartsmuseum etter at hovedrestaureringen var avsluttet. Det kan også diskuteres om man ved restaurering skal bruke første eller siste fase av et fartøys aktive bruk som utgangspunkt for restaurering. De nåværende løsninger er mest i tråd med de forandringer og fornyelser som ble utført mens fartøyet var i bruk som lasteskip.

Etter et års seilas har man erfaring for at drift og vedlikehold er selvfinansiert gjennom den nye funksjonen fartøyet har fått; hvordan dette vil falle ut på lengre sikt er enda for tidlig å uttale seg om. Den aktive bruken av «Svanen» har som det her fremgår, også gjort fartøyet levende for store grupper underprivilegerte ungdommer og andre som får kontakt med det.

SUMMARY

Some aspects on the preservation of the schooner "Svanen".

In the maritime setting near the Norwegian Maritime Museum at Bygdøy three historical ships have now been preserved: The polar ship "Fram", the polar ship "Gjøa" and the three-masted schooner "Svanen". In addition to this a section of the steamship "Sandnæs" has been incorporated into the structure of the newly erected display rooms of the nautical museum. The polar ships are refitted and displayed on land, while "Svanen" is sailing as a museum ship.

This suggests three solutions to the problem of how to preserve the central object of the maritime museums, the ship. A full discussion of the solution represented by the "Svanen" is found in the article. This ship was built at Svendborg in 1916. After an extensive refit in the period 1964-72 the vessel has served useful functions. During the summer season she sails with schoolchildren in the Skagerrak. They participate in all the duties on board. When not sailing with youngsters the ship is used for ambulating museum exhibitions. Besides making the ship a living museum, these new functions helps to cover the maintenance costs.