

STAVANGER MUSEUM

Biblioteket

16 DES 1999

STAVANGER MUSEUM

ÅRBOK

1998

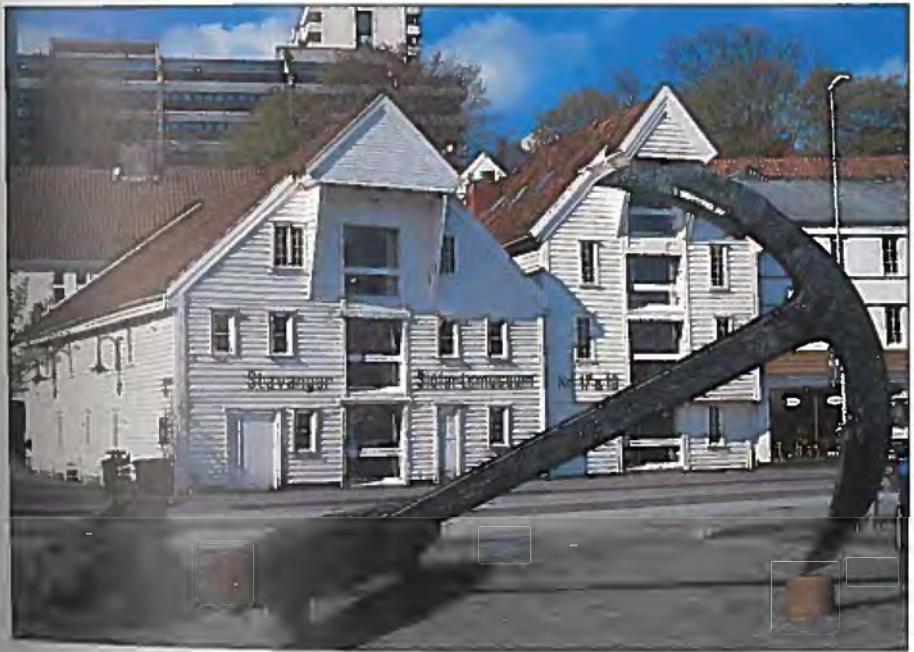


Skriv inn tekst her

STAVANGER 1999

Anne Tove Austbø

Stavanger Sjøfartsmuseum 1926–1998



Stavanger Museums Årbok, Årg. 108 (1998): s. 39 - 81, 1999

Innledning

Stavanger Sjøfartsmuseum framstår i dag som en aktiv institusjon med utstillinger i historiske kjøpmannsgårder i Stavanger sentrum. Gjennom utstrakt utadrettet virksomhet, utstillinger og drift av de to seilfartøyene "Anna" af Sand og "Wyvern" formidler museet distriktets sjøfartshistorie og kystkultur. Sjøfartsmuseet holder et høyt aktivitetsnivå på mange områder og har et omfattende engasjement i forhold til lokale lag og foreninger, og i nasjonale og internasjonale organisasjoner og faglige nettverk.

Målet med denne artikkelen er å trekke opp hovedlinjene i Stavanger Sjøfartsmuseums over sytti år lange historie. Hva var bakgrunnen for opprettelsen av Stavanger Sjøfartsmuseum? På hvilken måte plasserte etableringen seg i utviklingen av det norske museumsvesenet? Hvem tok initiativet, og hvilke mål satte initiativtakerne for museets virksomhet? Hvordan ble museets samlinger bygget opp? Videre vil artikkelen følge museets utvikling gjennom 1950- og 60-årene, da museet fikk sin egen stab og utvidede arbeidsområder. Artikkelens andre del vil beskrive hvordan museet har utviklet seg til en aktiv og utadrettet institusjon fra 1970-årene og framover, og omtale sentrale virkeområder for Stavanger Sjøfartsmuseum de siste tiårene, i arbeidet med å samle inn, bevare, dokumentere og formidle landsdelens maritime historie. Kildegrunnlaget for artikkelen er i hovedsak Sjøfartsmuseets eget korrespondansearkiv, styreprotokoller og årsberetninger, sammen med intervju og samtaler med nåværende og tidligere ansatte ved Stavanger Sjøfartsmuseum.

Del 1: Etablering og oppbygging 1926–1967

Stavanger Sjøfartsmuseum ble opprettet i 1926. Det var mange ulike årsaker som førte til at byen fikk et eget sjøfartsmuseum dette året. Etableringen kom på et tidspunkt da viktige kulturminner fra byens storhetstid som sjøfartsby var i ferd med å gå tapt. De siste seilskutene gikk til opphugging, og ny teknologi hadde erstattet gamle maritime håndverkstradisjoner. Det var behov for en institusjon som kunne ta vare på gjenstander og arkiv som dokumenterte byens skipsfartstradisjon. Samtidig kom etableringen som et naturlig ledd i utviklingen av norsk museumsvesen. Mange norske spesial- og bransjemuseer ble opprettet i denne perioden. Den utløsende faktoren var imidlertid av økonomisk art. På tross av den økonomiske krisen som landet var inne i, åpnet det seg muligheter for tildeling av statlige midler. Initiativrike personer med tilknytning til byens sjøfartsnæring grep denne anledningen.

Forside:

Stavanger Sjøfartsmuseum, Nedre Strandgate 17–19.

Foto: Terje Tveit

The premises of the Stavanger Maritime Museum at nos. 17–19, Nedre Strandgate.



Stavanger Skipsophugning, Nyhavn, ca. 1904. D/S "Livingstone" under opphugging. I forgrunnen restene av fullriggeren "Harald Hårfager" av Stavanger.

Foto: Norsk Sjøfartsmuseum

Stavanger Ship Scrapyard, Nyhavn, c. 1904. D/S "Livingstone" being scrapped. In the foreground the remains of the full rigged ship "Harald Hårfager" of Stavanger.

Sjøfartsbyen Stavanger

Den historiske bakgrunnen for opprettelsen av Stavanger Sjøfartsmuseum var sjøfartsnæringens sterke posisjon i Rogaland gjennom forrige århundre. Perioden 1850-1880 var seilskutenes storhetstid, og den norske handelsflåten var på denne tiden verdens tredje største. Stavanger var blant de viktigste sjøfartsbyene i landet, og skipsfart og skipsbygging var byens hovednæring. Tusenvis av mennesker arbeidet som sjømenn, ved treskipsverftene, på seilmakerloftene, reperbanene, og i de mange håndverksbedriftene som utførte vedlikehold og leverte utstyr til skipsflåten. Minnet om den gang byen hadde en handelsflåte på rundt 600 skip var fortsatt levende i 1920-årene, selv om sporene etter seilskutetiden var i ferd med å forsvinne.

Samtidig var næringsutviklingen i Stavanger i endring. Etter århundreskiftet var Stavanger blitt en industriby, med hermetikkindustrien som ledende næring. Fabrikkpipene preget bybildet, og fabrikkbygningene hadde erstattet mange av de gamle sjøhusene. Stavanger var likevel en av landets viktigste sjøfartsbyer. De maritime tradisjonene stod fortsatt sterkt blant sjøfolk, verftsarbeidere og redere, som videreførte byens tilknytning til skipsfart og skipsbygging. Men nå var det dampskip av jern og stål som ble produsert ved byens to skipsverft. Næringen slet med sviktende lønnsomhet og synkende produksjon, og framtiden var usikker.¹ Fra flere hold ble det uttrykt ønske om å øke den generelle interessen for norsk og lokal skipsfart.²

Framveksten av norske sjøfartsmuseer

Sjøfartsmuseer og andre spesialmuseer var på begynnelsen av 1900-tallet i ferd med å bli etablert i Norge. De større byene i landet hadde fått museer med arkeologiske og naturvitenskapelige samlinger i løpet av århundret før. I den samme perioden ble det også etablert kunst- og kunstindustrimuseer i flere norske byer, og folkemuseer som i hovedsak tok vare på bygninger og gjenstander knyttet til bondesamfunnet.³ Kystkultur og sjøfartshistorie var viet liten oppmerksomhet av de etablerte museene.

Stavanger Museum ble opprettet i 1877. Også her omfattet virksomheten i hovedsak oldsaker, etnografi og zoologi, foruten mynter og kunst. Tanken om å opprette en egen fiskeriavdeling ble imidlertid vurdert, og i museets første driftsår ble det lagt planer om å etablere et landsomfattende norsk fiskerimuseum.⁴ Planen kom så langt at det ble ryddet rom for denne avdelingen i museets første lokaler i Nedre Strandgate 3, og i 1879 bestilte museets direksjon en serie modeller av norske bruksbåter av modellbygger Søren Nygrund. Museets første konservator Sophus A. Buch fikk laget en katalog med 54 gjenstandsnummer for den planlagte fiskeriavdelingen. Hadde denne planen blitt realisert, ville Stavanger fått landets første fiskerimuseum. Planen ble imidlertid lagt på is etter at Buch sluttet i stillingen i 1882.⁵

Fra århundreskiftet kom det imidlertid stadig økende krav om å opprette lokale museer knyttet til ulike bransjer og yrkesgrupper i Norge, for å vise hvilken betydning disse hadde hatt for nasjonens historie. Dette var en del av den nasjonale frigjøringsprosessen og av den generelle demokratiseringen i det norske samfunnet. Stadig flere yrkesgrupper ønsket å få sin historie og kultur satt inn i en større sammenheng og presentert i museene.⁶ På samme tid økte også interessen for landets maritime historie. Skipsfartsnæringen var allerede blitt et symbol for nasjonens stolthet. Nå startet arbeidet med å opprette egne museer som kunne ta vare på gjenstander, tradisjoner og minner fra tidligere tiders skipsfart og vise utviklingen i denne sentrale delen av norsk nærings- og kulturhistorie. Norsk Sjøfartsmuseum ble etablert i Oslo i 1914, og Bergen fikk sitt sjøfartsmuseum i 1921.⁷ Også flere andre kystbyer åpnet egne fiskeri- og sjøfartsmuseer, eller fikk opprettet sjøfartsavdelinger ved de etablerte museene. Trondhjems Sjøfartsmuseum ble etablert i 1919 og Larvik fikk eget sjøfartsmuseum i 1926, samme år som Stavanger.

Statens Kullfraktoverskudd

Å starte et museum fra bunnen er et stort økonomisk løft. I så måte var 1926 et spesielt gunstig år for å etablere et sjøfartsmuseum. Dette året åpnet det seg muligheter for å søke staten om midler som var øremerket til støtte for sjøfartsmuseene. Ordningen var unik, og hadde sin bakgrunn i et fond som hadde blitt opprettet på det økonomiske overskuddet fra handelen med kull mellom Norge og England under første verdenskrig. Engelske myndigheter forpliktet seg i 1917 til å levere en bestemt mengde kull til Norge uten å ta fortjeneste på frakten. Etter krigen viste det seg at fraktprisene var satt for høyt og i 1919 fikk norske myndigheter refundert 25 millioner kroner som ble avsatt i det såkalte "Kullfraktoverskuddet".⁸ Mesteparten av disse midlene ble i 1924 fordelt til ulike formål som skulle komme norske forbrukere og sjøfolk til gode. Den 30. juni 1924 besluttet Stortinget at et mindre reguleringsfond skulle brukes til fordel for

norske sjøfartsmuseer.⁹ Beløpet ble stilt til disposisjon fra 1. januar 1926.¹⁰ Etter at tungvektene Norsk Sjøfartsmuseum og Bergens Sjøfartsmuseum hadde fått tildelt 100.000 kroner hver, stod det igjen ca 150.000 kroner til fordeling blant andre søkere.

I forbindelse med fordelingen av midlene gav Norske Museers Landsforbund en oversikt over eksisterende norske sjøfartsmuseer til Kirke- og undervisningsdepartementet. Landsforbundet anbefalte at tildelingen av restsummen skulle fordeles av departementet etter søknad, og at støtten burde gå til allerede eksisterende sjøfartsmuseer. Videre het det: "...det kan ikke sees å ha vært forutsetningene for Kullfraktoverskuddets anvendelse, at det skulle brukes til opprettelse av nye sjøfartsmuseer..."¹¹ Denne uttalelsen var imidlertid ikke til hinder for de mange skipper- og sjømannsforeningene landet over som ønsket å bruke private samlinger som grunnlag for å opprette sjøfartsmuseer, eller for initiativtakerne til Stavanger Sjøfartsmuseum.

Initiativtakerne

Stavangers maritime historie tilsa at byen fikk et museum som presenterte og ivaretok kunnskapen om byens sjøfart og tilknyttede næringer. Men det var ikke gjort i en håndvending å opprette et slikt museum. Foruten store investeringer krevde dette arbeidet engasjerte personer som kunne legge planer for virksomheten, stå for den daglige driften, bygge opp gjenstandssamlingene og skaffe driftsmidler for å utvikle museet over tid.

Med unntak av Sophus Buchs arbeid for å etablere en egen fiskeriavdeling ved Stavanger Museum i 1880-årene, var det gjort lite systematisk arbeid for å samle gjenstander eller arkiv som dokumenterte Stavangers maritime historie i det forrige århundret. Men i private hjem og i byens mange firma med tilknytning til maritime næringer var det bevart mye viktig materiale fra denne perioden. Initiativet til opprettelsen av museet kom nettopp fra skippere, redere og andre personer med interesse for de disse næringene. De innledet tidlig et samarbeid med Stavanger Museum om saken og klarte på mindre enn ett år å få opprettet museet og skaffe startkapital, gjenstander og lokaler til åpningsutstillingen.

Initiativet kom fra medlemmer i Stavanger Rederiforening, men Stavanger Søemandsforening og Stavanger Museum ble tidlig trukket med i arbeidet. Ideen til opprettelsen skal i utgangspunktet ha kommet fra konsul Erik Berentsen, som introduserte tanken for medlemmene i Stavanger Rederiforening.¹² Den 10. mars 1926 møttes konsul Sigval Bergesen d.y., havnefogd Emil Stavnem og kontorsjef i Stavanger Rederiforening, Jens Thorbjørnsen, for å diskutere muligheten for en slik etablering. Skipsreder Tønnes Wathne var også invitert, men hadde meldt avbud. De frammøtte besluttet å gå inn for saken. Sigval Bergesen d.y. ble valgt til formann i Komiteen for Stavanger Sjøfartsmuseum, havnesjef Stavnem til viseformann, og kontorsjef Thorbjørnsen ble valgt til sekretær. Videre ble det rettet en henstilling til Stavanger Søemandsforening om samarbeid om opprettelsen. Direktør Jan Petersen ved Stavanger Museum var også informert om at det var tatt initiativ til et nytt museum.

Målet for Stavanger Sjøfartsmuseums virksomhet

Initiativtakernes mål med opprettelsen var ønsket om å dokumentere og illustrere byens sjøfartshistorie fra eldre tider ved å samle gjenstander som skipsmodeller, skipsutstyr, skipstegninger, malerier og fotografier av seilfartøy. Samtidig uttrykte de et håp om å kunne styrke den generelle interessen for norsk skipsfart blant allmennheten.¹³ Det var med andre ord ikke bare et ønske om å sikre restene av fortidens maritime tradisjoner som var drivkraften, men også en forventning om at museet kunne bidra til å øke oppmerksomheten om skipsfarten i en tid da de maritime næringene var inne i en nedgangsperiode.

Komiteen besluttet at innsamlingsarbeidet skulle foregå noenlunde kronologisk. Det ble lagt vekt på at virksomheten burde starte med å sikre så mye som mulig av det som enda fantes av dokumentasjon av byens eldste sjøfartshistorie. Neste prioritet ville bli å dokumentere samtiden og siden følge utviklingen innen de maritime næringene inn i fremtiden.¹⁴

Den hektiske etableringsfasen

Komiteens medlemmer arbeidet svært effektivt. Allerede neste dag, den 11. mars, møttes de igjen. Denne gang var også skipsreder Wathne med. Komiteen var innkalt i all hast av museumsdirektør Petersen. Han hadde mottatt melding fra kontakter i Oslo om muligheter for å søke om andeler i Statens Kullfragtfond til opprettelse av museet. Søknaden måtte sendes snart. Etter å ha konferert med representanter for "Rogalandsbenken" på Stortinget og kaptein J. I. Jensen som var viseformann i Stavanger Sømmandsforening, besluttet komiteen å telegrafere søknaden til Stortingets finanskomite. Stavanger Museum, Sømmandsforeningen og byens stortingsrepresentanter ble informert. Det samme ble Stavanger Rederiforening og Norges Rederforbund.¹⁵ I et brev fra Sigval Bergesen d. y. til museumsdirektør Jan Petersen gjengis ordlyden i søknaden:

"Stavanger har rike samlinger av gamle tegninger
billeder modeller etc blandt andet fra byens glanstid som sjøfartsby da flaaen talte over 700 fartøier. Vi har nu sammen med Musæet og Sjømandsforeningen optat arbeidet for at komplettere samlingene og har løfter om nye gaver. Stavanger Musæum har stillet lokale til disposition.
Som plasforholdene ved Musæet ligger an vil det dog bli nødvendig at utvide for at sjøfartsmusæet skal kunne bli hvad det kan og bør bli. Vi tillater os i ærbødighet for sjøfartsmusæet at ansøke om et størst mulig bidrag av kulfraktoverskuddet."¹⁶

Komiteen møttes igjen den 14. mai 1926. Stavanger Museum ved direktør Jan Petersen og Sømmandsforeningen ved formann Hans Waage og viseformann J. I. Jensen var gått med i samarbeidet og hadde gitt sin tilslutning til tidligere vedtak. Den utvidede komiteen hadde allerede

mottatt tusen kroner fra Stavanger Rederiforening som bidrag til opprettelsen.¹⁷ Videre hadde de mottatt et tilbud fra journalist M. L. Michaelsen om kjøp av en samling på tre hundre fotografier og avfotograferte malerier av stavangerskuter til tre kroner pr. stk. Michaelsen hadde samlet disse skipsportrettene til sin bok "Stavanger Sjøfarts Historie", som ble utgitt i 1927. Samlingen ble kjøpt inn for midlene fra Stavanger Rederiforening.

På et nytt møte den 28. mai 1926 deltok også statens representant i Stavanger Museums direksjon, konsul Erik Berentsen. Medlemmene fra Stavanger Rederiforening, Stavanger Sømandsforening og Stavanger Museum ble enige om å arbeide i fellesskap om å åpne en sjøfartsavdeling i Stavanger Museums foredragssal, som en start på arbeidet for å opprette Stavanger Sjøfartsmuseum.¹⁸ Den 24. juni ble det klart at Stavanger Museum fikk tildelt ti tusen kroner fra Statens Kullfraktoverskudd til dette formålet.¹⁹ Beløpet ble utbetalt ved årsskiftet 1926-27. Nærmere to tredjedeler av beløpet ble avsatt til et innkjøpsfond.²⁰ Det resterende beløpet la grunnlaget for museets virksomhet de første to årene, sammen med bidragene fra Stavanger Rederiforening og en senere tildeling på 1000 kroner fra Klosters Legat.²¹

Erik Berentsen, Jan Petersen og Jens Thorbjørnsen fikk ansvaret for åpningsutstillingen. Det ble også forfattet et opprop til byens befolkning og næringsdrivende om å delta i arbeidet med



Sjøfartsmuseets første utstilling på Stavanger museum ble åpnet i 1926. Utstillingen bestod i hovedsak av skipsportretter, fotografier og båtmodeller. Frank Wathnes friser dekorerte veggene.
Foto. Stavanger Sjøfartsmuseum

The Maritime Museum's first exhibition was opened at the Stavanger Museum in 1926. The exhibition consisted mainly of paintings of ships, photographs and boat models. The walls are decorated with friezes by Frank Wathne.

å samle inn gjenstander til det nye museet. Norsk Sjøfartsmuseum på Bygdøy leverte tilbake Søren Nygrunds modeller, som hadde vært deponert der fra Stavanger Museum siden 1914.²² Det ble trykket en katalog over samlingen til åpningsutstillingen, med et kort forord om bakgrunnen for opprettelsen av Sjøfartsmuseet, og en opplisting av om lag fire hundre gjenstandsnummer.²³

Åpningsutstillingen

Museet var blitt etablert på rekordtid. Ni måneder etter at initiativet var tatt, kunne komiteen ønske publikum velkommen til den første utstillingen. Den siste helgen før jul i 1926 møtte Stavangers befolkning mannsterke opp til museets åpningsutstilling. I foredragssalen på Stavanger Museum fikk de besøkende se en presentasjon av Stavangers skipsflåte fra seilskutetiden illustrert gjennom foto, malerier, skipsmodeller og skipsutstyr. Frank Wathnes friser med motiver fra byens sjøfartsliv prydet veggene.²⁴

Den offisielle markeringen av at byen hadde fått et nytt sjøfartsmuseum ble foretatt lørdag 18. desember, dagen før utstillingen ble åpnet for det brede publikum.²⁵ Konsul Erik Berentsen, på dette tidspunktet fungerende formann i Komiteen for Stavanger Sjøfartsmuseum, komiteens øvrige medlemmer, medlemmer av Stavanger Museums direksjon, ordsøreren, representanter for pressen og andre inviterte gjester var til stede.²⁶ Berentsen uttrykte et ønske om at den lille åpningsutstillingen ville vekke interesse for Sjøfartsmuseet hos det store publikum, slik at gaver ville strømme inn.

Utstillingen var en ubetinget suksess. Pressen omtalte den i rosende vendinger, og i løpet av 1927 hadde 22 826 personer besøkt museet.²⁷ Stavanger Sjøfartsmuseum hadde tydelig oppfylt manges forventninger. Museet mottok mange gaver og donasjoner fra redere og skippere, sjømenn og sjømannsfamilier, og fra lokale bedrifter. Nå kunne det omfattende arbeidet med å bygge opp gjenstandssamlinger og arkiv for alvor starte.

Sjøfartsmuseets formelle status - forholdet til Stavanger Museum

I løpet av 1927 og 1928 fant driften av Sjøfartsmuseet sin form. Selv om tilknytningen til Stavanger Museum var nær, så fortsatte Sjøfartsmuseet som en uavhengig, medlemseid forening med eget styre, lovverk og regnskap. Sigval Bergesen d.y. utarbeidet forslag til vedtekter, i det vesentligste basert på lovverket til Norsk Sjøfartsmuseum og Bergens Sjøfartsmuseum.²⁸ Medlemmene av Komiteen for Stavanger Sjøfartsmuseum ble på foreningens generalforsamling i 1928 valgt til museets første ordinære styre.²⁹ Stavanger Museum ble imidlertid tidlig trukket med i prosessen som førte til opprettelsen av Sjøfartsmuseet, og stod også som formell mottaker av tildelingen fra Statens Kullfragtoverskudd.³⁰ Komiteen for Stavanger Sjøfartsmuseum og Stavanger Museum fordelte ansvaret for driften av det nye museet seg imellom. Ved åpningsseremonien den 18. desember overdro Sjøfartsmuseets komite det administrative ansvaret til Stavanger Museum, "i hvis varetekt og under proteksjon samlingene er betroet".³¹ Stavanger Museum dekket kontorhold og stilte lokalene sine gratis til Sjøfartsmuseets disposisjon. Søren Nygrunds modellserie inngikk i Sjøfartsmuseets samling.

Det var også tette kontakter mellom styrene for de to institusjonene. Dette fastslås i vedtektenes for Sjøfartsmuseet: "museets bestyrer er selvskreven medlem av styret saalenge Sjøfartsmuseet har sine lokaler i Stavanger Museums bygning".³² Erik Berentsen, som fra årsskiftet 1929-30 ble valgt til formann i Sjøfartsmuseets styre, var fra før av medlem av Stavanger Museums direksjon. Dermed hadde Stavanger Museum i en periode to representanter i Sjøfartsmuseets styre.

Styret

Styret i Stavanger Sjøfartsmuseum bestod fram til 1957 av fem medlemmer, som hver ble valgt for tre år av gangen. Stavanger Museum, Stavanger Rederiforening og Stavanger Sømandsforening oppnevnte de faste medlemmene av styret. De øvrige medlemmene ble valgt av foreningens generalforsamling. Styret valgte selv sin formann og viseformann.³³ Sjøfartsmuseet hadde ikke egen stab. Kontorsjef Thorbjørnsen mottok et vederlag på 50 kroner per år for arbeidet han utførte som sekretær.³⁴ Sammen med kaptein Jensen var det i første rekke han som i samarbeid med Stavanger Museums personale stod for det praktiske arbeidet i etableringsfasen.

Sjøfartsmuseets første styreformenn Erik Berentsen og Sigval Bergesen d.y. var gode støttepillere for museet. De hadde begge sentrale posisjoner i byens næringsliv og stod for viktige bidrag i innsamlingen av midler og gjenstander. Sigval Bergesen gikk av som styreformann i 1929 og Erik Berentsen overtok dette vervet. Han engasjerte seg sterkt i oppgaven med å skaffe nye gjenstander og medlemmer og arbeidet iherdig for å styrke økonomien. Samtidig var han en av museets viktigste bidragsytere og donerte mange gaver. Dette fortsatte han med også etter at han gikk av som styreformann på grunn av sykdom i 1933. Konsul Gustav Arentz overtok hans plass som Stavanger Museums representant i Sjøfartsmuseets styre, og ble også valgt til ny formann samme år. Arentz fungerte i vervet fram til sin død i 1938. Viseformannen, konsul Johs. Johansen, overtok vervet etter ham.

Utstillingene i Muségata 16

Spørsmålet om å skaffe mer egnede utstillingslokaler var stadig oppe til debatt. Sjøfartsmuseets samlinger ekspanderte, og foredragssalen i Stavanger Museum ble raskt for liten. Allerede i årsberetningen fra 1927 vises det til at man har måttet ta i bruk vestibyle og trappegang for å få plass til alle gjenstandene. En del av samlingene måtte lagres i kjelleren på grunn av plassmangel. Magasinene og utstillingslokalene på Stavanger Museum var imidlertid også fullstendig sprengt på dette tidspunktet. Museet hadde i lang tid planlagt å utvide bygningen i Muségata med en ny sørfly. Mot slutten av 1920-årene ble det klart at planen lot seg realisere, og i 1927 ble det etablert en byggekomite for å planlegge gjennomføringen.³⁵

Styret for Sjøfartsmuseet anmodet Stavanger Museums direksjon om å reservere plass for sjøfartsutstillingene i det planlagte nybygget.³⁶ Stavanger Museum ønsket imidlertid at Sjøfartsmuseet i så fall bidro til finansieringen av nybygget. I 1928 framla Erik Berentsen som Stavanger Museums representant en henstilling til Sjøfartsmuseets styre om kapitalbidrag.³⁸

Dette var ingen fremmed tanke for Sjøfartsmuseets styre. Av årsberetningen fra 1927 framgår det at styret forutså denne problemstillingen. Problemet var å skaffe et stort nok beløp. Erik Berentsen foreslo at innkjøpsfondet ble brukt til dette formålet. Disse midlene ble imidlertid brukt på selve innredningen av den nye utstillingen. Saken løste seg ved at Stavanger Museum stilte lokaler i tredje etasje gratis til disposisjon for Sjøfartsmuseets samlinger.

I januar 1929 ble det nedsatt en komite for å planlegge den nye utstillingen til åpningen av Stavanger Museums nybygg høsten 1930. Utstillingen ble utformet etter et utkast av arkitekt Erik Erga og kunstmaleren Frank Wathne og viste blant annet museets komplette samling av båtmodeller, en modell av Gokstadskipet og gallionsfiguren fra korvetten "Nornen". En skipskahytt var et av de sentrale elementene i utstillingen. Sjøfartsmuseets kasse ble imidlertid så bunnskrapt etter denne investeringen at Thorbjørnsen måtte dekke mindre utgifter fra egen lomme. Denne summen ble senere refundert av Erik Berentsen, som dekket beløpet med private midler inntil museet fikk inn mer penger.

Det gikk imidlertid ikke mange årene før behovet for større lokaler igjen meldte seg. Sjøfartsmuseets samlinger vokste raskt, og styret diskuterte ulike løsninger på problemet. Tanken om å få et eget bygg meldte seg. I 1937 vedtok derfor Stavanger Rederiforening på et medlemsmøte å opprette et byggefond for Sjøfartsmuseet. Foreningen bevilget 1 300 kroner til dette formålet, tilsvarende 1 øre pr. brutto registertonn av tonnassen til medlemmene i foreningen. Det var imidlertid langt fram før museet kunne flytte inn i egne utstillingslokaler.

Å bygge en museumssamling

Museets samlinger ble bygd opp ved en kombinasjon av gaver og innkjøp. På styremøte i mars 1928 ble det gjort opp status for gjenstandssamlingen; den bestod da av 608 numre, deriblant det 2750 kg tunge ankeret fra korvetten "St. Olaf" som var plassert utenfor Stavanger Museum, gallionsfiguren "Einar Tambarskjelvar", skipsportretter, skipsmodeller, foto av seilskuter, skips- og seiltegninger.⁴¹

Blant de mer spektakulære tilvekstene var Roald Amundsens gave av modeller av polarskuten "Fram", "Gjøa" og "Maud", foruten bilder av sjøflyet "N26*" og luftskipet "Norge". Ulike legat kunne også koste på seg større gaver. Klosters legat finansierte i 1930 en stor modell av fullriggeren "Særimner". Originalen var bygget i Hogganvik i 1878 og var den gang det største skip bygget i Norge. Lokale fagfolk ble engasjert for å gjøre modellen så lik originalen som mulig. Den ble laget på Stavanger Støberi & Doks modellverksted av formann Næss og rigget av seilmaker Theodor Halvorsen.⁴²

Også byens næringsliv bidro til å øke samlingene. Det Stavangerske Dampskibsselskab, Rosenberg Mekaniske Verksted og Den norske Amerikalinje var blant museets støttespillere. I 1932 vedtok Rosenberg Mekaniske Verksted å overlate en samling av halvmodeller de hadde overtatt fra Stavanger Støberi & Dok til Sjøfartsmuseet. Dette betydde at museet fikk sikret et svært verdifullt dokumentasjonsmateriale om byens skipsbygging.

Stavangers to skipsopphuggingsfirma tok vare på verneverdig materiale fra skip som gikk til kondemnering. Brødrene Anda og Stavanger Skibs-Ophugnings Co. hadde gjennom årene skaffet verdifulle gjenstander til andre sjøfartsmuseer, blant annet Sjøfartsmuseet i Stockholm og Norsk Sjøfartsmuseum.⁴³ Nå innledet de også et samarbeid med byens eget sjøfartsmuseum og

stningen fra 1927 framgår
et stort nok beløp. Erik
se midlene ble imidlertid
ved at Stavanger Museum
amlinger.
utstillingen til åpningen av
etter et utkast av arkitekt
eets komplette samling av
vetten "Nornen". En skips-
ets kasse ble imidlertid så
e mindre utgifter fra egen
m dekket beløpet med pri-

lokaler igjen meldte seg.
e løsninger på problemet.
anger Rederiforening på et
gen bevilget 1 300 kroner til
sjen til medlemmene i fore-
egne utstillingslokaler.

innkjøp. På styremøte i mars
1 da av 608 numre, deriblant
utenfor Stavanger Museum,
eller, foto av seilskuter, skips-

gave av modeller av polarsku-
luftskipet "Norge". Ulike le-
erte i 1930 en stor modell av
78 og var den gang det største
ellen så lik originalen som mu-
v formann Næss og rigget av

angerske Dampskibsselskab,
blant museets støttespillere. I
ing av halvmodeller de hadde
etydde at museet fikk sikret et
ig.

materialer fra skip som gikk til
Co. hadde gjennom årene skaf-
Sjøfartsmuseet i Stockholm og
byens eget sjøfartsmuseum og



Gallionsfiguren fra barken "Einar Tambarshjelvar," bygd i Bremerhaven for Ths. Falck og andre Stavanger-redere i 1873. Gallionsfiguren ble reddet da skipet gikk til opphugning ved Stavanger Skips-Ophugnings Co. i 1902.
Foto: Stavanger Sjøfartsmuseum

Figurehead from the barque "Einar Tambarshjelvar", built in Bremerhaven for Thomas Falck and other Stavanger ship-
ping companies in 1873. The figurehead was preserved when the ship went to be scrapped by the Stavanger Ship Scrapyard
in 1902.

Jens Thorbjørnsen dro flere ganger på "skattejakt" til disse firmaene for å sikre nye gjenstander til samlingene. Det var imidlertid ikke alltid at Sjøfartsmuseets utsendinger fikk beholde alt de kom over. Ulike sjøfartsmuseer i Norden konkurrerte om å få innlemmet spesielt ettertraktede gjenstander i sine samlinger. I oktober 1932 var Jensen og Thorbjørnsen på besøk hos "Skips-Ophugningen" for å blant annet å undersøke marinefartøyet "Kong Sverre". Resultatet var at man sendte skriv til firmaet og meddelte at museet var "liebhaver" til flere gjenstander, inkludert et gangspill, en rattline av grisehud og akterforsiringen. Det kom imidlertid svar tilbake om at Marinemuseet i Horten hadde forbeholdt seg retten til disse gjenstandene.¹⁵

Andre gjenstander dukket opp på mer forunderlig vis. I 1933 mottok Erik Berentsen en henvendelse fra kaptein A. J. Floor. Han hadde undersøkt om gallionsfiguren til stavangerbarken "Michael Berentsen" fortsatt befant seg i Hull, etter at skipet hadde blitt kondemnert der. Han klarte å spore den opp i en bakgård, riktignok i medtatt forfatning. Floor fikk kjøpe figuren, sendte den til Stavanger og påtok seg alle utgiftene med å få den restaurert. Deretter gav han den til museet.* Erik Berentsen tok også mer utradisjonelle virkemidler i bruk for å øke gjenstandssamlingen. I 1929 kjøpte han tjuette lodd i Stavanger Speiderguttavdelings utlodning. Gevinsten var en modellyacht som hadde vunnet førstepræmie på en utstilling i Oslo i samme år. Dessverre gikk ingen av loddene inn.

Dårlig økonomi stoppet mer vidløftige planer. I 1933 diskuterte styret ideen om å kjøpe "Pehr Ugland", Norges siste skværrigger i oversjøisk fraktfart.⁴⁸ Tanken om å overta skipet og drive det som museum ble imidlertid oppgitt, da styrets medlemmer mente det ville være umulig å skaffe de 100.000 kronene som det var anslått at det ville koste å sette skuta i stand. I tillegg måtte det skaffes midler til drift og vedlikehold.⁴⁹

Den vanskelige økonomien

I de første par årene etter opprettelsen var museets økonomi rimelig god. I 1927 ble det mottatt bidrag på i alt 13 500 kroner. Av dette var tildelingen fra Statens Kullfraktoverskudd på 10 000 kroner den vesentligste, foruten 2500 kroner fra Norges Rederforbund ved Stavanger Rederiforening, og 1 000 kroner fra Klosters legat. Etter at regnskapet var gjort opp og alle utgifter betalt, stod 7 460 kroner igjen på museets konto. Styret hadde økonomi til å utvide samlingene og til å planlegge ombygging av utstillingslokalene. Det ble satt av 5 000 kroner til et fond for nyanskaffelser, og 2 000 til en konto for nyinnredning.⁵⁰

I begynnelsen av 1930-årene ble den økonomiske krisen i Norge forverret. Dette gjorde arbeidet til Sjøfartsmuseets styre vanskeligere. Utallige brev ble sendt til firma og foreninger i distriktet, med oppfordring om å bli medlemmer, eller gi et bidrag til museet. Også enkeltpersoner ble oppfordret til å tegne medlemskap i foreningen Stavanger Sjøfartsmuseum. Personlig medlemskap kostet i 1927 fem kroner pr. år, eller 100 kroner for livsvarig medlemskap. For foreninger, institusjoner og bedrifter var årskontingenten 25 kroner, eller 250 kroner "en gang for alle".⁵¹ Dette siste tilbudet var det bare Den norske Amerikalinje og Stavanger Rederiforening som benyttet seg av. I første halvdel av 1930-årene betalte imidlertid mer enn tyve ulike firma årskontingent.⁵² Foruten flere banker og forsikringsselskap var sentrale Stavanger-firma som Dreyers Grafiske Anstalt, Rosenberg Mek. Verksted, Det Stavangerske Dampskibsselskab, Stavanger Traadstiftfabrikk, Aktieselskapet Tou og flere av byens rederier blant medlemmene. Det var i de første årene få personlige medlemmer. Erik Berentsen og hans to søstre var blant de få som ble livsvarige medlemmer.⁵³ Av Sjøfartsmuseets styreprotokoll framgår det at fem personer tegnet slikt medlemskap, men kun familien Berentsen betalte hele kontingenten.

Regnskapet fra 1931/32 gikk ut i minus, med et underskudd på om lag 400 kroner. Kontingenten for livsvarig medlemskap ble derfor satt ned til 50 kroner. Styret søkte også flere ganger om å oppnå andeler i Pengelotteriets overskudd for å styrke museets drift og oppnå støtte til et eget bygg.⁵⁴ Søknadene ble imidlertid ikke innvilget og styrets representanter måtte fortsette arbeidet med lave driftsbudsjett. Klosters legat og Legatet til Stavanger Bys Vel ble faste bidragsytere hvert år, med henholdsvis 250 kroner og 100 kroner. Disse bevilgningene, sammen med medlemskontingenten og enkeltdonasjoner, utgjorde størsteparten av driftsregnskapet de første årene. Norges Rederforbund gav også et fast årlig beløp på 1000 kroner som ble avsatt til fondet for nyervervelser. Den økonomiske situasjonen var usikker gjennom hele 1930-årene og inntektene fra medlemskontingenten svingte fra år til år. Museet klarte likevel å utvide samlingene og gå til nyanskaffelser. Fondet for nyervervelser vokste jevnt og satte styret i stand til å videreutvikle samlingene og utstillingene.

t ideen om å kjøpe "Pehr
å overta skipet og drive
det ville være umulig å
te skuta i stand. I tillegg

god. I 1927 ble det mottatt
fraktoverskudd på 10 000
forbund ved Stavanger
et var gjort opp og alle ut-
økonomi til å utvide sam-
satt av 5 000 kroner til et

forverret. Dette gjorde ar-
lt til firma og foreninger i
il museet. Også enkeltper-
sjøfartsmuseum. Personlig
varig medlemskap. For for-
er 250 kroner "en gang for
Stavanger Rederiforening
d mer enn tyve ulike firma
trale Stavanger-firma som
gerske Dampskibsselskab,
derier blant medlemmene.
og hans to søstre var blant
koll framgår det at fem per-
hele kontingenten.
d på om lag 400 kroner.
ner. Styret søkte også flere
museets drift og oppnå støt-
tyrets representanter måtte
til Stavanger Bys Vel ble fas-
r. Disse bevilgningene, sam-
rsteparten av driftsregnska-
løp på 1000 kroner som ble
usikker gjennom hele 1930-
Museet klarte likevel å utvi-
vokste jevnt og satte styret i



Stavanger Sjøfartsmuseums utstillinger rundt 1950. Utstillingen viser blant annet en modell av Erik Berentsens reperbane og gallionsfiguren fra Barken "Michael Berentsen".
Foto: Waldemar Eide, Stavanger Sjøfartsmuseum

Exhibitions at the Stavanger Maritime Museum around 1950. The exhibition shows among other items a model of Erik Berentsen's ropeway and the figurehead from the barque "Michael Berentsen".

Utstillingene og modellene

I 1935 var gjenstandsamlingen kommet opp i om lag 1200 nummer. Styret hadde i flere år diskutert muligheten av å få laget modeller av Stavangers gamle verft, for å belyse flere sider av byens sjøfartsnæring. Kaptein Jensen tok i 1934 initiativ til å få bygget en modell av "Strømstenens Verft" fra årene 1874-76. Modellen viser to seilskip under bygging og hadde et pedagogisk siktemål ved at publikum kunne studere hvordan seilskutene i tre ble bygget. Arbeidet ble utført av modellbygger J. Corneliusen etter tegninger av kaptein J. I. Jensen.¹⁵ I 1936 ble modeller av Stavanger Støberi & Dok og av Berentsens reperbane bestilt og innlemmet i samlingene. Store deler av fondet for nyervervelser gikk med til disse investeringene. Modellen av reperbanen var tretten meter lang og krevde at utstillingen ble omordnet for å få plass. Kapasiteten i utstillingsrom og magasin var igjen sprengt, og magasinproblemet ble løst ved at gjenstandene ble plassert på loftet over utstillingssalen.

Forholdene under og like etter den andre verdenskrigen begrenset Sjøfartsmuseets virksomhet. Museet mottok imidlertid fortsatt gaver fra ulike hold. Selv om det i stor grad var gjen-

stander fra seilskutetiden som ble innlemmet i samlingene, så ville styret at museet også skulle holde seg oppdatert på utviklingen innen nyere skipsfart. I 1941 mottok museet en demonstrasjonsmodell av motortankeren "Charles Racine" som gave fra rederiet A/S Snefond. Modellen var åpen i den ene siden, slik at det var mulig å se skipets interiør.⁵⁶ Gaven var et godt eksempel på det nyeste innen datidens skipsbyggingsteknologi. Likevel var det fortsatt langt fram til at museet kunne gi en helhetlig framstilling av den teknologiske utvikling i vårt århundre.

Ny giv fra 1954

Fra 1. januar 1954 ble driften av Sjøfartsmuseet knyttet sammen med en assistentstilling ved Stavanger Museums arkeologiske avdeling. En tredjedel av stillingen ble brukt til å bestyre Sjøfartsmuseet. Førstekonservator Odmund J. Møllerop ble konstituert i stillingen.⁵⁷ Aktivitetene ved Stavanger Sjøfartsmuseum økte merkbart og museets drift kom inn i mer ordnede forhold.

Før han ble ansatt var Møllerop engasjert for å gi en tilstandsrapport over Sjøfartsmuseets samlinger og for å anbefale framtidige satsingsområder. Han vurderte samlingen av skipspor-tretter, skanter, skipspapirer og konstruksjonstegninger som ryggraden i museets samlinger. Videre anbefalte han at innsamling og komplettering av disse burde foregå etter mer fastlagte retningslinjer og at museet fikk avfotografert skipsportrett fra private hjem. Møllerop anbefalte også å opprette en negativsamling over museets gamle skipsdokumenter og skutebilder og at gjenstandsamlingene og boksamlingen ble ordnet på en mer hensiktsmessig måte. Han påpekte også behovet for et planmessig arbeid for å dokumentere betydningen som fiske og fiskeeksport hadde hatt som grunnlag for den norske skipsfarten. Videre anbefalte Møllerop utvidelse av museets samling av verktøy og utstyr fra ulike håndverksgrupper som skipstømmermenn, skipssmeder, seilmakere og andre yrkesgrupper med maritim tilknytning. Han anbefalte også at museet kompletterte skipsmodellsamlingen med damp- og motorskip fra nyere tid. Etter at han tiltrådte startet han arbeidet med å opprette et register over fartøyer og redere fra Stavanger og Rogaland.⁵⁸ Møllerop la også sterk vekt på at museet måtte styrke formidlingen av skipsfartens betydning for næringslivet og hverdagslivet til byens befolkning.

Nymontering av utstillingene

I hans første tid som konservator var det imidlertid nymontering av den faste utstillingen som ble Møllerops viktigste oppgave. I 1951 hadde Stavanger Rederiforening feiret sitt 50-års jubileum med en stor skipsfartsutstilling i hele tredje etasje på Stavanger Museum. Store deler av gjenstandene fra museets faste utstillinger og fra magasinene ble tatt i bruk. Etter at jubileumsutstillingen var over, ble det besluttet å utsette nymontering av den faste utstillingen. Plassproblemene var minst like prekære som før og det ble diskutert hvorvidt Sjøfartsmuseet skulle flytte inn i Sjømannsskolens nybygg. Dette ble det imidlertid ikke noe av.

Sjøfartsmuseets styre besluttet å remontere utstillingen i de gamle lokalene, men denne gang etter mer moderne utstillingsprinsipp. Det ble lagt vekt på at utstillingen skulle være oversiktlig for publikum og presenteres på en estetisk måte. Verftsmodellene og de største skutemod-

at museet også skulle museet en demonstra-
/S Snefond. Modellen
n var et godt eksempel
ortsatt langt fram til at
i vårt århundre.

en assistentstilling ved
ble brukt til å bestyre
ert i stillingen.⁵⁷ Aktivi-
kom inn i mer ordnede

rt over Sjøfartsmuseets
samlingen av skipspor-
en i museets samlinger.
regå etter mer fastlagte
jem. Møllerop anbefalte
ter og skutebilder og at
nessig måte. Han påpek-
ngen som fiske og fiske-
anbefalte Møllerop utvi-
upper som skipstømmer-
ilknytning. Han anbefalte
motorskip fra nyere tid.
ver fartøyer og redere fra
te styrke formidlingen av
olkning.

den faste utstillingen som
ning feiret sitt 50-års jubi-
r Museum. Store deler av
i bruk. Etter at jubileums-
av den faste utstillingen.
rt hvorvidt Sjøfartsmuseet
ikke noe av.

lokalene, men denne gang
gen skulle være oversiktlig
og de største skutemodell-

lene ble plassert langs veggene i rommet og det ble satt opp nybygde monterrekker med mindre skipsmodeller, bilder og skipsutstyr. Plassen midt i rommet ble dominert av en montasje av fire gallionsfigurer, en stor modell av "M/T Dalfonn" og naglebenken og dobbeltrattet fra korvetten "Desideria".⁵⁸

Den nye utstillingen ble åpnet 10. februar 1954 av skipsreder Alf Gowart - Olsen, formann for Sjøfartsmuseets styre siden slutten av 1940-årene.⁵⁹ Nymonteringen var et stort økonomisk løft. Totalutgiftene kom på nesten 24 000 kroner. Det meste av kostnadene ble dekket av eget byggefond. Museets faste støttespillere dekket deler av utgiftene, ved at Stavanger Rederiforening betalte 6 000 kroner og Norges Rederforbund 1 000 kroner.⁶¹

Styrking av økonomien

Museet trengte å styrke økonomien. I 1954 vedtok derfor styret å øke medlemskontingenten for bedrifter og individuelle medlemmer. Stavanger Rederiforening oppfordret dessuten sine medlemmer til å yte årlige bidrag tilsvarende 1 øre pr. brutto tonn, noe som ble etterkommet av mange rederier.⁶² Dermed bedret den anstrengte økonomien seg noe. Styret søkte kommune og stat om midler til museet, og fra 1955 kom Sjøfartsmuseet inn under en fast tilskuddsordning fra Stavanger kommune. Dette var det første lille skrittet i utviklingen mot dagens finansieringsordning.

De vesentligste bidragene til driften fra midten av 1950-årene og fram til 1965 kom fra Norges Rederforbund og Stavanger kommune, som til sammen bidro med to tredjedeler av budsjettet. Bidrag fra Stavanger-rederiene, medlemskontingenten og legatmidler utgjorde resten av museets inntekter. Blant legatmidlene var Konsul Erik Berentsens legat fram til 1967 det mest betydningsfulle, men også de årlige tildelingene fra Klosters legat og Stavanger Bys Vel var viktige bidrag til museets stramme økonomi. En representant for Kirke- og undervisningsdepartementet ble valgt inn i styret fra 1957. Statlige bidrag til drift av Sjøfartsmuseet lot imidlertid vente på seg. Først fra 1963 bevilget staten et mindre årlig beløp.⁶³ Fra 1964 kom også Rogaland fylke med årlige tilskudd til Sjøfartsmuseets budsjett.

Dokumentasjon og forskning

Fra midten av 1950-årene begynte museets konservator på viktige forsknings- og dokumentasjonsoppgaver som lenge var planlagt gjennomført.

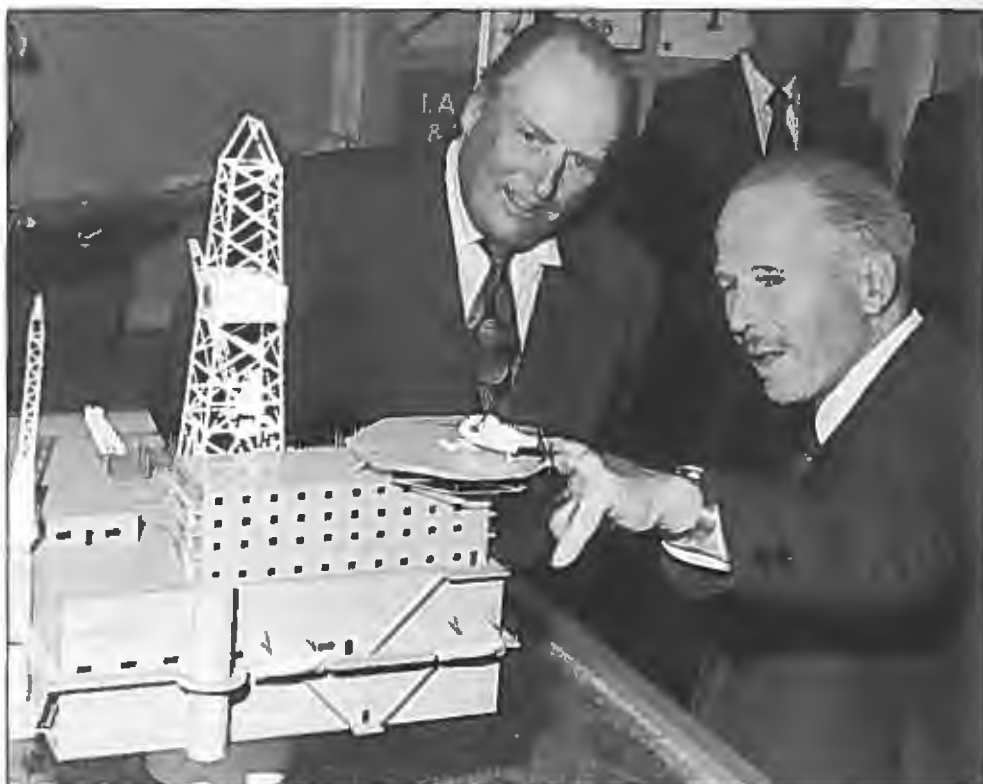
Museumsstyrer Ingjald Mehus ved Dalane Folkemuseum ble engasjert for å starte innsamling av materiale om båt- og skipsbyggingen i Rogaland. Han dro på flere reiser i Ryfylke i årene 1956-59, foretok intervju med folk som husket eldre tiders lokale båtbyggingstradisjoner, og hadde kontakt med båtbyggere som var i aktivitet på denne tiden. Som en følge av dette arbeidet mottok Sjøfartsmuseet flere båter i gave, blant annet en av de gamle Boknabåtene med rigg og originalt utstyr, bygget av Johannes Øvrebø i 1890-årene, og brukt som fiskebåt. Museet mottok også en tiæring fra Jelsa, brukt som kirkebåt og i sin tid visstnok den fineste av alle som fraktet folk til Jelsakirken.⁶⁴ Fra Jelsa kom også en seksæring som hadde vært brukt til byturer. Begge disse båtene var bygget av Lars Salomonsen, eller Lars Brakahaugen som han helst var kjent som. I 1959 fikk museet også overta en losbåt som var i bruk på Kvassheim omkring år-

hundreskiftet. Disse gavene var svært verdifulle i sjøfartshistorisk og kulturhistorisk sammenheng og dannet grunnstammen i museets bruksbåtsamling.

Det ble også arbeidet med å ordne arkiv og opprette kataloger over sjøfartshistoriske data. I første halvdel av 1960-årene ble det lagt mye arbeid i å ordne og registrere en stor samling skipstegninger fra Stavanger Støberi & Dok. og fra den eldste perioden til Rosenberg Mekaniske Verksted. Sjøfartsmuseet hadde også nær kontakt med Statsarkivet i Stavanger i arbeidet med avskriving av dokumenter i pantebøkene.

Sjøfartsmuseets stab

I 1960-årene etablerte Sjøfartsmuseet sin egen stab. Det ble opprettet en egen konservatorstilling og en halv assistentstilling. I 1962 ble Ingeborg Bang Andersen ansatt som assistent på deltid for å føre tilsyn med magasiner, bibliotek og kartotek. Hun ble etterfulgt av Gerd Fosså i



Arne Bang-Andersen gir omvisning til Kong Olav V i anledning Sjøfartsmuseets femtiårsjubileum i 1976.
Foto: Stavanger Sjøfartsmuseum

Arne Bang-Andersen providing a tour of the Museum on the occasion of the visit of King Olav V for the fiftieth anniversary of the Maritime Museum in 1976.

Iturhistorisk sammen-
øfartshistoriske data. I
strere en stor samling
perioden til Rosenberg
arkivet i Stavanger i ar-

en egen konservatorstil-
att som assistent på del-
erfulgt av Gerd Fosså i



iårsjubileum i 1976.

Olav V for the fiftieth anniversary

1967. I 1963 fikk museet også en egen sekretær og regnskapsfører i deltidsstilling. I 1962 ble konservator Odmund Møllerop ansatt som bestyrer av arkeologisk avdeling ved Stavanger Museum. Den delte stillingen som konservator på arkeologisk avdeling og bestyrer av Sjøfartsmuseet ble utlyst etter samme ordning som tidligere. Møllerop ble engasjert for å føre tilsyn med Sjøfartsmuseet til en ny konservator kunne ansettes. Det var imidlertid vanskelig å finne en kvalifisert søker til den kombinerte stillingen, og styret arbeidet for å få ansatt en egen bestyrer og konservator i hel stilling. Dette lot seg ikke realisere før i 1965 da Karl Kolsnes ble ansatt fra 1. august.⁸⁵ Han fratrådte imidlertid stillingen etter mindre enn ett år og Møllerop måtte igjen fungere som Sjøfartsmuseets bestyrer.

Fra 1. februar 1967 tiltrådte museets nye bestyrer, konservator Arne Bang-Andersen. Bang-Andersen startet en omfattende moderniseringsprosess. Gjennom 1970- og 80-årene opprettet Sjøfartsmuseet et vidtrekkende nasjonalt og internasjonalt kontaktnett, utvidet virkeområdet til blant annet å omfatte marinarkologi og arbeidet målrettet med å skaffe egne utstillingslokaler. I denne perioden kom museet også inn under mer permanente offentlige finansieringsordninger.

Del 2: Modernisering og internasjonalisering 1967–1998

I 1985 ble en gammel drøm oppfylt. Stavanger Sjøfartsmuseum åpnet dørene til sine nye utstillinger i restaurerte kjøpmannsgårder ved Vågen i Stavanger sentrum. For første gang kunne museet presentere en samlet framstilling av byens og distriktets sjøfartshistorie fra begynnelsen av forrige århundre og fram til vår tid.

Lokalene i Nedre Strandgate 17&19 var som skreddersydd til et sjøfartsmuseum. Stavangers best bevarte kjøpmannsgårder, bestående av to sjøhus og to bolighus, ble tatt i bruk. Bygningene i seg selv var unike kulturminner som viste hvilken betydning tilknytningen til havet har hatt for Stavangers historie. Samtidig gav anlegget museet muligheter til å utforme moderne utstillinger som dokumenterte betydningen de maritime næringene har hatt for utviklingen av Stavanger by. Med utstillingene i Nedre Strandgate 17&19 fikk Sjøfartsmuseet helt nye muligheter for sitt utadrettede arbeid.

Mye hadde skjedd siden slutten av 1960-tallet. Det offentlige engasjementet i kulturlivet økte sterkt gjennom 1970- og 80-årene, og museene deltok i utviklingen. Det norske museumslandskapet ble åpnere, med mer utadrettede og profesjonelle institusjoner.⁸⁶ Dette skulle også komme til å gjelde Stavanger Sjøfartsmuseum. Fra slutten av 1960-årene startet moderniseringsprosessen for alvor. Gjennom 1970- og 80-årene økte personalet i antall, økonomien ble styrket, gjenstandsamlingene ble ordnet på nytt, utstillingene ble omarbeidet og museet fikk mer egne de magasinformhold. Dermed ble vilkårene for å drive dokumentasjon og forskning også styrket. Museet fikk to seilfartøy i gave, som begge ble brukt aktivt i det utadrettede arbeidet.

Marinarkologi ble fra 1960-tallet et nytt virkefelt for norske sjøfartsmuseer, også for Stavanger Sjøfartsmuseum. Institusjonen økte samarbeidet med lokale lag og foreninger for å bevare og formidle lokal kystkultur, og engasjerte seg i nasjonale og internasjonale museumsorganisasjoner. Samtidig opprettet Sjøfartsmuseet nye internasjonale faglige nettverk. Først



Fra Sjøfartsmuseets anlegg i Nedre Strandgate 17 & 19. Bildet viser også Groom-bronnen og deler av de eneste bevar-
te terrassehagene i Stavanger.

Foto: Stavanger Sjøfartsmuseum

*From the premises of the Maritime Museum in Nedre Strandgate 17 & 19. The photograph also shows Grooms Well, and
parts of the only preserved terrace gardens in Stavanger.*

gjennom en serie "Nordsjøhistorie"-konferanser og opprettelsen av North Sea Society i 1987. Fra slutten av 1980-årene innledet museet også et omfattende samarbeid med kollegainstitusjoner i Baltikum og Østersjø-området. Det skjedde også store endringer i Sjøfartsmuseets finansiering og formelle status. I løpet av 1960-årene fikk institusjonen en offentlig finansieringsordning, og i 1979 ble Stavanger Sjøfartsmuseum slått sammen med Stavanger Museum.⁶⁷

Fra privat forening til "halvoffentlig museum"

I 1960-årene kom Sjøfartsmuseet for alvor inn under offentlige tilskuddsordninger. Overgangen mot en offentlig driftsøkonomi var en gradvis prosess som også innebar at offentlige myndigheter fikk økt representasjon i Sjøfartsmuseets styre.

Bortsett fra starttilskuddet fra Statens Kullfraktoverskudd hadde museet siden opprettelsen blitt finansiert av private midler. Dette skjedde gjennom medlemskontingent, ulike gaver og legater, og ved bidrag fra rederinæringen. I løpet av 1950- og 60-årene endret dette seg. Staten, fylket og kommunen gav fra da av mindre årlige bidrag til Sjøfartsmuseet. Driften var imidlertid fortsatt avhengig av bidragene fra rederinæringen og faste tildelinger fra legatene. I 1965 var disse bidragene fortsatt den viktigste inntektsposten og utgjorde mer enn halvparten av inntektene. De offentlige bidragene tilsvarte samme år om lag en tredjedel av budsjettet. De resterende inntektene kom fra medlemskontingenten, Legatet til Stavanger Bys Vel og fra Kløsters legat.⁶⁶ I løpet av 1966/67 endret dette seg. De offentlige tilskuddene økte betraktelig og ble museets viktigste inntektskilde. Med opprettelsen av hel bestyrerstilling i 1965 ble budsjettet tilnærmet fordoblet. Samtidig økte tildelingen av driftsmidler, og Stavanger kommune ble fra 1968 den viktigste offentlige bidragsyteren. I 1969 kom Stavanger Sjøfartsmuseum sammen med Norsk Sjøfartsmuseum og Bergens Sjøfartsmuseum også med på statsbudsjettet. Dette hadde sammenheng med at museenes marinarkeologiske arbeid hadde en egen statlig finansieringsordning.



Torunn Døskeland klargjør museumsanlegget i Nedre Strandgate for sommeråpning.
Foto: Stavanger Sjøfartsmuseum

Torunn Døskeland prepares the Museum's premises in Nedre Strandgate for the summer opening season.



nen og deler av de eneste bevar-

raph also shows Grooms Well, and

v North Sea Society i 1987.
rbeid med kollegainstitusjo-
iger i Sjøfartsmuseets finan-
n offentlig finansieringsord-
tavanger Museum.⁶⁷

uadsordninger. Overgangen
nnebar at offentlige myndig-

Perioden fra midten av 1960-årene og fram mot 1980-årene kjennetegnes av en mer aktiv kulturpolitikk fra myndighetenes side. Engasjementet i kulturlivet økte sterkt, og i 1974 ble det gjennom stortingsvedtak innført en ny, desentralisert tilskuddsordning for museene.⁶⁹ Ordningen bygget på en fordelingsnøkkel for de offentlige bidragene der vertskommunens og fylkets tilskudd utløste et statstilskudd etter fastlagte satser.⁷⁰ I Rogaland utgjorde denne satsen 55%. Stavanger Sjøfartsmuseum kom inn under denne tilskuddsordningen fra den trådte i kraft fra 1975.⁷¹ Etter dette ble alle offentlige bidrag til driften kanalisert gjennom Rogaland Fylkeskommune. Museet kom nå inn under betegnelsen "halvoffentlig museum". Denne betegnelsen omfattet institusjoner som uavhengig av eierskap fikk driftstilskudd over fylkeskommunenes budsjetter refundert av staten.⁷² De private bidragene fra Stavanger-rederiene og Norges Rederforbund ble likevel opprettholdt og økte jevnt til 1977. Sammenslåingen av Stavanger Sjøfartsmuseum og Stavanger Museum fra 1979 medførte en omlegging av økonomien, og den gamle ordningen med faste tilskudd fra redernæringen falt bort. Sjøfartsmuseets driftsbudsjett ble en del av Stavanger Museums samlede budsjett.

Fra 1980-årene ble den økonomiske situasjonen vanskeligere. I 1983 ble det satt løkk på den statlige tilskuddsordningen, og volumøkningen i tilskuddene til Stavanger Museum fulgte pristigningen, uten å ta hensyn til at institusjonen utvidet virkeområdene. Dette førte til at også Stavanger Sjøfartsmuseums økonomi ble stadig mer anstrengt. De lave offentlige bevilgningene til museumsdriften gjennom de siste femten årene førte til at Sjøfartsmuseet måtte skaffe stadig mer av eksterne midler. Dette skjedde blant annet gjennom gaver fra næringslivet, sponsoravtaler og faglige konsulentoppdrag.⁷³ I 1985 tok Ellen Lund initiativ til opprettelsen av Ellen og Axel Lunds fond for Stavanger Sjøfartsmuseum. Formålet var å støtte forskningsvirksomhet med bidrag til prosjekter, publisering og andre tiltak for faglig videreutvikling.⁷⁴ Videre opprettet Nora Smedvig i 1991 "Nora og Torolf Smedvigs fond" som disponeres til forsknings- og utviklingsformål rettet mot Nordsjø- og Østersjø-området. I 1993 inngikk Sjøfartsmuseet en tre-årig samarbeids- og sponsoravtale med Saga Petroleum ASA som bidro til en vesentlig styrking av museets arbeid for vern av kystkulturen i Rogaland. Avtalen ble fornyet i 1996. Også andre firma har bidratt til å styrke Sjøfartsmuseets økonomi, spesielt i forbindelse med konkrete tiltak, utstillinger og andre forsknings- og formidlingsaktiviteter. I 1997 ble det opprettet avtaler med Amoco Norway Oil Co. og Smedvig asa som støttet driften av fartøyene "Anna" af Sand og "Wyvern".

Sammenslåingen med Stavanger Museum

1970-årene var preget av omstrukturering av museumsvesenet i Norge. Rogaland fylkeskommune etablerte en regional museumsstruktur inndelt i fem museumsregioner, med et regionmuseum med overordnet ansvar for museumsarbeidet i hvert sitt område. Stavanger Museums kulturhistoriske avdeling ble tildelt ansvaret for museumsregionen Stavanger, mens Stavanger Sjøfartsmuseum ble definert som et fylkesdekkende spesialmuseum.⁷⁵

Stavanger Museum gikk på denne tiden gjennom en omfattende omdanningsprosess.⁷⁶ I 1975 ble arkeologisk avdeling skilt ut og etablert som statlig museum: Arkeologisk museum i Stavanger. Fra 1977 startet forhandlinger om en sammenslåing av Stavanger Sjøfartsmuseum og Stavanger Museum, etter initiativ fra Stavanger Museum.⁷⁷ Rogaland Fylkeskommune gikk i

s av en mer aktiv kultur, og i 1974 ble det
ning for museene.⁶⁰
-vertskommunens og
utgjorde denne satsen
n fra den trådte i kraft
t gjennom Rogaland
museum". Denne be-
skudd over fylkeskom-
tavanger-rederiene og
. Sammenslåingen av
omlegging av økon-
t bort. Sjøfartsmuseets

ble det satt lokk på den
er Museum fulgte pris-
. Dette førte til at også
offentlige bevilgninge-
rtsmuseet måtte skaffe
r fra næringslivet, spon-
til opprettelsen av Ellen
e forskningsvirksomhet
vikling.⁷¹ Videre oppret-
res til forsknings- og ut-
k Sjøfartsmuseet en tre-
til en vesentlig styrking
nyet i 1996. Også andre
ndelse med konkrete til-
ble det opprettet avtaler
øyene "Anna" af Sand og

ge. Rogaland fylkeskom-
sregioner, med et region-
åde. Stavanger Museums
avanger, mens Stavanger

15
danningsprosess.⁷⁰ I 1975
c. Arkeologisk museum i
tavanger Sjøfartsmuseum
nd Fylkeskommune gikk i

denne saken i utgangspunktet prinsipielt inn for at Sjøfartsmuseet skulle bli en statlig institu-
sjon på grunn av museets lovpålagte oppgaver innen vern av kulturminner under vann.⁷⁸ Kirke-
og undervisningsdepartementet gikk imidlertid mot dette forslaget og ville ha Sjøfartsmuseet
inn under den nye tilskuddsordningen. Beslutningen må ses i lys av at politiske myndigheter på
denne tiden arbeidet for å utvikle en mer desentralisert og regional museumsstruktur.⁷⁹
Samtidig ønsket en også en rasjonell ressursutnyttelse og fordeler ved stordrift.⁸⁰ Det ble som
departementet ville.

Stavanger Sjøfartsmuseum hadde siden opprettelsen i 1926 hatt et nært samarbeid med
Stavanger Museum om administrasjon, utstillingslokaler og magasin. De to institusjonene had-
de levd side om side, men likevel med hver sin kultur og faglige identitet. Fra 1.1.1979 ble
Stavanger Sjøfartsmuseum en avdeling av Stavanger Museum. Sjøfartsmuseets leder Arne
Bang-Andersen ble Stavanger Museums direktør fra samme tidspunkt, og museet ble en del av
en større medlemseid institusjon. Fusjonen gav Sjøfartsmuseet tilgang til Stavanger Museums
fellestjenester med administrasjon, bibliotek, teknisk personale og skole- og publikumstjeneste.
Stavanger Museum bestod før sammenslåingen av en zoologisk og en kulturhistorisk avdeling.
I 1982 ble også Norsk Hermetikkmuseum innlemmet i organisasjonen. Stavanger
Sjøfartsmuseum var nå blitt en av fire ulike fagavdelinger i samme institusjon. Fra 1993 ble
Stavanger Museum omgjort til offentlig stiftelse.

Styret 1967 - 1998

Endringene i finansieringsordningen fikk også konsekvenser for sammensetningen av museets
styre. I mars 1967 ble styret utvidet. Fra dette tidspunktet bestod det av representanter opp-
nevnt av Stavanger kommune og fra Kirke- og undervisningsdepartementet, foruten Stavanger
Rederiforening og Stavanger Sømandsförening. Stavanger Museums og Stavanger
Sjøfartsmuseums direktører var også medlemmer. Som en følge av den nye tilskuddsordningen
ble styret i 1975 ytterligere utvidet med en representant for Rogaland Fylkeskommune. Etter
sammenslåingen med Stavanger Museum ble Sjøfartsmuseets styre omgjort til et råd, beståen-
de av fem medlemmer valgt fra Sjøfartsmuseets medlemsforening, fra Stavanger Rederi-
forening og fra Stavanger Sømandsförening. Rådet er representert i Stavanger Museums di-
reksjon med ett medlem.

Etter at Alf Gowart-Olsen døde i 1972 overtok skipsreder Torolf Smedvig vervet som leder i
styret fra 1973. Han ble ved sin død i 1977 etterfulgt av Nora Smedvig, som satt som leder av
Sjøfartsmuseets råd fram til 1995, da Jostein Haukali overtok. Fra 1998 er Snorre Haukali rådets
leder.

De ansatte

Fra 1963 bestod Sjøfartsmuseets stab av en vitenskapelig stilling og to deltids kontorstillinger.
Ingeborg Bang Andersen, Gerd Fosså, Kari Hviding, Aud Skjæveland, Eva Dahlgren og Lise
Kavli besatt disse stillingene i perioden 1963-1977. Fra 1977 til 1991 var Else Årstad ansatt som



Sjøfartsmuseets to konservatorer Egil Harald Grude og Harald Hamre på feltarbeid i begynnelsen av 1980-årene.
Foto. Stavanger Sjøfartsmuseum

The two Curators of the Maritime Museum, Egil Harald Grude and Harald Hamre, undertaking field work at the beginning of the 1980s.

kontorassistent i halv stilling. I 1970 ble Frida Dahlberg ansatt som sekretær. Hun vil ved sin avgang sommeren 1999 ha arbeidet ved Sjøfartsmuseet i nærmere 30 år.

Fra 1977 ble museets kapasitet ytterligere styrket ved opprettelsen av en ny vitenskapelig stilling. Egil Harald Grude tiltrådte den nye konservatorstillingen ved årsskiftet 1977-78. Arne Bang-Andersen satt som leder av Sjøfartsmuseet fram til årsskiftet 1982/83 da han gikk av for aldersgrensen. Egil Harald Grude overtok som leder for Sjøfartsmuseet fra 1983 og konservator Harald Hamre ble ansatt fra samme tidspunkt. Høsten 1987 sluttet Grude som leder for å overta stillingen som fylkeskonservator, og Harald Hamre overtok som avdelingsleder. Hamre var i perioden 1989-1993 også direktør ved Stavanger Museum. Petter Søholt var ansatt som konservator ved Sjøfartsmuseet i perioden 1988-89. Etter ham ble Randi Skotheim ansatt. Roar Svendsen vikarierte som konservator i perioden 1994 - 1997.

Fra 1980-tallet har Sjøfartsmuseet gjennom avtaler med Arbeidsformidlingen og andre offentlige instanser engasjert en hel rekke personer på ekstraordinære sysselsettingstiltak. På denne måten har museet nådd over mange arbeidsoppgaver som ellers ikke ville blitt utført.



ynnelsen av 1980-årene.

taking field work at the begin-

etær. Hun vil ved sin av-

en ny vitenskapelig stil-
årsskiftet 1977-78. Arne
32/83 da han gikk av for
et fra 1983 og konserva-
t Grude som leder for å
n avdelingsleder. Hamre
er Soholt var ansatt som
di Skotheim ansatt. Roar

rmidlingen og andre of-
e sysselsettingstiltak. På
s ikke ville blitt utført.



Sjøfartsmuseets personale på båttur i Biscayabukta i 1993. Else Årstad, Randi Skotheim, Harald Hamre og Frida Dahlberg.

Foto: Stavanger Sjøfartsmuseum

Maritime Museum Staff on a boat trip in the Bay of Biscay in 1993. Else Årstad, Randi Skotheim, Harald Hamre and Frida Dahlberg.

Fartøyene

Verken gode utstillinger eller omfattende utadrettet virksomhet kan formidle og vedlikeholde den lokale kystkulturen slik man kan ved drift av eget fartøy. Stavanger Sjøfartsmuseum fikk i løpet av en tiårsperiode to historiske fartøy i gave. Jakten "Anna" af Sand og Colin Archer-skøyta "Wyvern" er sentrale i Sjøfartsmuseets utadrettede arbeid. De har deltatt i et utall seilaser og kulturarrangement langs kysten for å formidle lokal kystkultur og fartøyvern. Fartøyene brukes også til representasjon for Stavanger, Rogaland og Norge.

"Anna" af Sand

Allerede i 1937 hadde museets styre droftet muligheten for å kjøpe et større seilfartøy og drive det, men ideen strandet på manglende midler. I 1973 gikk imidlertid drømmen i oppfyllelse, og Stavanger Sjøfartsmuseum fikk sitt første fartøy, jakten "Anna" af Sand. Første gang hun nevnes i Sjøfartsmuseets styreprotokoller blir hun beskrevet som "...en meget karakteristisk fartøytype i forrige århundre (...) ikke større enn at den kan monteres i det planlagte nybygg til Sjøfartsmuseet."¹⁰¹ "Anna" havnet heldigvis ikke i en monter, men ble tatt i bruk som seilende fartøy.



"Anna" af Sand
Foto: Terje Tveit
"Anna" af Sand.

"Anna" af Sand ble sjøsatt i Hardanger i 1848 og kom til Rogaland omkring 1860. Hun ble brukt til fraktfart på fjordene og langs Vestlandskysten. Fram til 1896 seilte hun under navnet "Haabet", men etter en omfattende ombygging i 1896 gav eieren Torger Bjørnsen i Marvik henne navn etter kona Anna. Senere tilhørte hun familien Eide på Sand i nesten 70 år. I 1924 ble hun modernisert med motor og styrehus. Familien Eide brukte henne til å frakte varer mellom Stavanger og Ryfylke helt fram til 1960-årene. I 1968 havnet hun på auksjon og ble kjøpt av skipsreder Torolf Smedvig. Smedvig fikk restaurert henne tilbake til den stand hun hadde ved århundreskiftet, og gav henne til Stavanger Sjøfartsmuseum.⁸² Ved overrekkelsen i 1973 fikk Sjøfartsmuseet en unik gave. "Anna" er et av Europas eldste seilende fartøy og har sin historie fra museets eget distrikt. Hun ble raskt tatt i bruk som en seilende ambassadør for museet. Det ble engasjert et frivillig, ulønnet mannskap som utfører vedlikeholdsarbeider om bord og seiler henne i sommersesongene.

I 1982 dro "Anna" ut på sin første lange reise. Da seilte mannskapet henne til Brest for å delta i det internasjonale båttreffet "Old Gaffers". Turen gikk over Nordsjøen til Skottland, gjennom Caledoniankanalen, over Irskesjøen, via Isle of Man og den engelske kanal til Brest i Frankrike. Turen ble regnet som svært vellykket og viste at fartøyet kunne tåle lange seilaser i åpent hav. Flere slike seilaser skulle komme i årene framover. I 1987 dro "Anna" af Sand til Stavangers vennskapsby Aberdeen i representasjonsøyemed. Målet var å styrke kontakten mellom de to byene. I 1988 dro hun til Antwerpen, denne gangen for å bidra til å styrke kontakten mellom Norge og Belgia. 1991 ble hun invitert tilbake til Aberdeen i forbindelse med regattaen Cutty Sark Tall Ships' Race, og i 1993 deltok hun i seilregattaen "Nordisk Seglats" fra Sæby i Danmark til Strömstad i Sverige. Mest kjent er imidlertid to historiske seilaser til Østersjøen og til Nord-Spania i 1990 og 1995.

Rogaland hadde i forrige århundre en utstrakt handelskontakt med Baltikum. De rike vørsildfiskeriene langs Vestlandskysten førte til en omfattende eksport av saltsild til Østersjøområdet. Denne sildefarten har vært av uvurderlig betydning for sørvestlandets utvikling. Jekter fra Rogaland fraktet sildetønner til havner i Østersjøen og brakte med seg varer som trelast, hamp, lin og rug hjem igjen. "Anna" af Sand ble bygget da denne handelen nådde sitt høydepunkt og er en typisk representant for de mange jektene som deltok i denne fraktfarten.



"Anna" af Sand i representasjonsoppdrag for Utenriksdepartementet i Leningrad 1990. Skipper Ole Emil Olsen serverer norsk mat til Sovjetunionens fiskeriminister.

Foto: Stavanger Sjøfartsmuseum

"Anna" af Sand in entertainment mode for the Ministry of Foreign Affairs in Leningrad. The Captain, Ole Emil Olsen, serves Norwegian food to the Russian Fisheries Minister.

I omkring 1860. Hun ble
seilte hun under navnet
Bjørnsen i Marvik hen-
i nesten 70 år. I 1924 ble
e til å frakte varer mellom
i auksjon og ble kjøpt av
den stand hun hadde ved
overrekkelsen i 1973 fikk
fartøy og har sin historie
bassadør for museet. Det
arbeider om bord og seiler

I 1988 tok Stavanger Sjøfartsmuseum initiativ til å markere og formidle de historiske kontaktene mellom disse regionene. Etter to års forberedelse og med avgjørende medvirkning fra Utenriksdepartementet, den sovjetiske ambassaden i Oslo og myndighetene i de baltiske delrepublikkene fraktet "Anna" en symbolsk last av saltsild og besøkte seks av de største havnebyene i Polen, Litauen, Latvia, Estland og Russland.

Bakgrunnen for seilassen var ønsket om å skape oppmerksomhet og øke kunnskapen om denne sentrale delen av sørvestnorsk handels- og sjøfartshistorie, både her i Norge og i Baltikum. Videre ønsket museet å opprette kontakter for framtidig samarbeid med maritime museer og andre kulturinstitusjoner i det østlige Østersjø-området, og å bidra til økt kulturelt samarbeid mellom denne regionen og Norge.¹⁰ Seilassen fikk karakter av offentlig representasjon i og med at Utenriksdepartementet, Norges Eksportråd, Kulturdepartementet, Rogaland Fylkeskommune, Stavanger kommune og Stavanger interkommunale havnevesen bidro til finansieringen, sammen med organisasjonen North Sea Society.

"Anna" vakte mye oppmerksomhet i landene som hun besøkte. I hver havn ble det arrangert offisielle ankomstseremonier hvor representanter for myndigheter og ulike kulturinstitusjoner deltok i utvekslingen av sildetønner og returlast. Omfattende omtale i media, kontakten med offisielle myndigheter og det store antallet mennesker som kom om bord mens "Anna" lå til kai gav en unik anledning til å formidle kunnskap om sildefarten på Østersjøen. Seilassen gav også anledning til å etablere nye kontakter mellom regionene. I Leningrad ble "Anna" brukt i Utenriksdepartementets og Norsk Eksportråds profilering av norske eksportvarer ved en stor internasjonal fiskerimesse. Målet om å opprette faglige kontakter og øke samarbeidet med kollegainstitusjoner ble også oppnådd. Sjøfartsmuseet har i etterkant av seilassen opprettholdt og styrket mange av disse kontaktene, og har vært vertskap for flere gjenvisitter av kolleger fra Østersjø-regionen.

Sommeren 1995 dro "Anna" på langfart igjen. Denne gang var det de historiske kontaktene med klippfiskeksport fra Norge til Nord-Spania som var utgangspunkt for reisen. Denne klippfiskhandelen har lange tradisjoner, og nådde et høydepunkt på slutten av forrige århundre. Også i dag er den en viktig næring på den norske Nord-vestkysten.

I samarbeid med Tromsø Museum og Nordmøre Museum fikk "Anna" om bord en last av klippfisk, som var fisket og behandlet på tradisjonelt vis. Den ble lastet i Stavanger og "Anna" la ut på seilas over Nordsjøen, gjennom Caledoniankanalen og Irskesjøen, over Den engelske kanal og Biscaya-bukta til San Sebastian, hvor fisken ble overrakt. Denne gangen var returlasten vin og salt. Også denne seilassen fikk stor oppmerksomhet i media og bidro til å formidle kunnskap om Kyst-Norges internasjonale maritime tradisjoner.¹¹ Samarbeidspartnere var den norske ambassaden i Madrid, Utenriksdepartementet, Rogaland Fylkeskommune og Stavanger kommune, som sammen med Statoil Norge, Statoil Irland og Smedvig Offshore Europe bidro med finansieringen.

"Anna" af Sand blir brukt aktivt i Sjøfartsmuseets internasjonale arbeid og har til nå besøkt tretten land. Men også i Norge har hun dratt på langfart. I 1998 markerte hun sitt 150-års jubileum med en jubileumsseilas. I nesten en måned seilte "Anna" nordover langs kysten, så langt nord som til Smøla på Nordmøre. Dette var første gang hun seilte nord for Bergen i Sjøfartsmuseets regi. "Anna" gjorde mange stopp underveis og deltok i en rekke kulturarrangementer langs kysten med "åpent skip" for publikum og en jubileumsutstilling som presenterte fartøyet historie og seilaser.

Wyvern

I 1984 mottok museet sitt andre historiske fartøy. Colin Archer-skøyta "Wyvern" ble gitt i gave fra en gruppe på fjorten lokalbaserte firma med tilknytning til oljeindustrien. 21. august ble gaven formelt overrakt av H. K. H. Kronprins Harald.

"Wyvern" er et lystfartøy tegnet av den berømte båtkonstruktøren Colin Archer for den engelske trelasthandleren Frederic Croft. Fartøyet ble bygget ved Porsgrund Baadbyggeri og sjøsatt i 1897. Etter dette levde hun en omslakkende tilværelse og ble eid av både norske, tyske og engelske eiere. Et engelsk ektepar krysset Atlanterhavet med fartøyet et dusin ganger, og dro også på jordomseiling med henne. Hun endte til slutt i dårlig forfatning på Ibiza. Sist på 1970-tal-



Tekst: "Wyvern"
Foto K. Robberstad
"Wyvern".



"Wyvern" til kai i Stavanger under Cutty Sark Tall Ships Race 1997.
Foto: Stavanger Sjøfartsmuseum

"Wyvern" at the quay in Stavanger during the Cutty Sark Tall Ships Race in 1997.

let ble hun ført tilbake til Norge. Her gjennomgikk hun en omfattende restaurering i Dáfjord på Stord, i Stavanger og i Risør, før hun ble overlevert til Sjøfartsmuseet.⁸⁵

"Wyvern" har deltatt i flere nasjonale og internasjonale seilmønstringer etter at hun ble museumsfartøy. Hun har blant annet deltatt ved flere anledninger ved Trebåttfestivalen i Risør, og ved "Eurosail '93" i Antwerpen, som var Europas kulturhovedstad dette året. Den største og mest omtalte seilasen til nå har imidlertid vært deltakelsen i Cutty Sark Tall Ships' Race i 1997, med regattaetapper fra Aberdeen til Trondheim, og videre fra Stavanger til Göteborg. I forkant av denne regattaen ble det satt i gang et omfattende rekrutteringsprogram i samarbeid med Stavanger Maritime Videregående skole og Stavanger Seilforening, for å verve unge mannskapsmedlemmer. Også "Wyvern" har et frivillig, ulønnet mannskap som bidrar til vedlikehold om bord og seiler henne aktivt gjennom hele sommerhalvåret.

"Wyvern" feiret sitt hundreårsjubileum i 1997, for andre år på rad. Bakgrunnen for dette var at man i løpet av markeringen av det antatte hundreårsjubileet i 1996 oppdaget at fartøyet ikke ble sjøsatt før i 1897. Dermed ble jubileet forlenget. I 1996 ble jubileet markert med en seilas langs kysten fra Bergen til Oslo og deltakelse ved en rekke kystkulturarrangement. Det ble gjort stor stas på "Wyvern" under besøk i Porsgrunn og på Croftholmen, hvor "Wyvern" hørte hjemme da hun ble bygget.⁸⁶ I 1997 ble jubileet behørig markert under deltakelsen i Cutty Sark Tall Ships' Race.

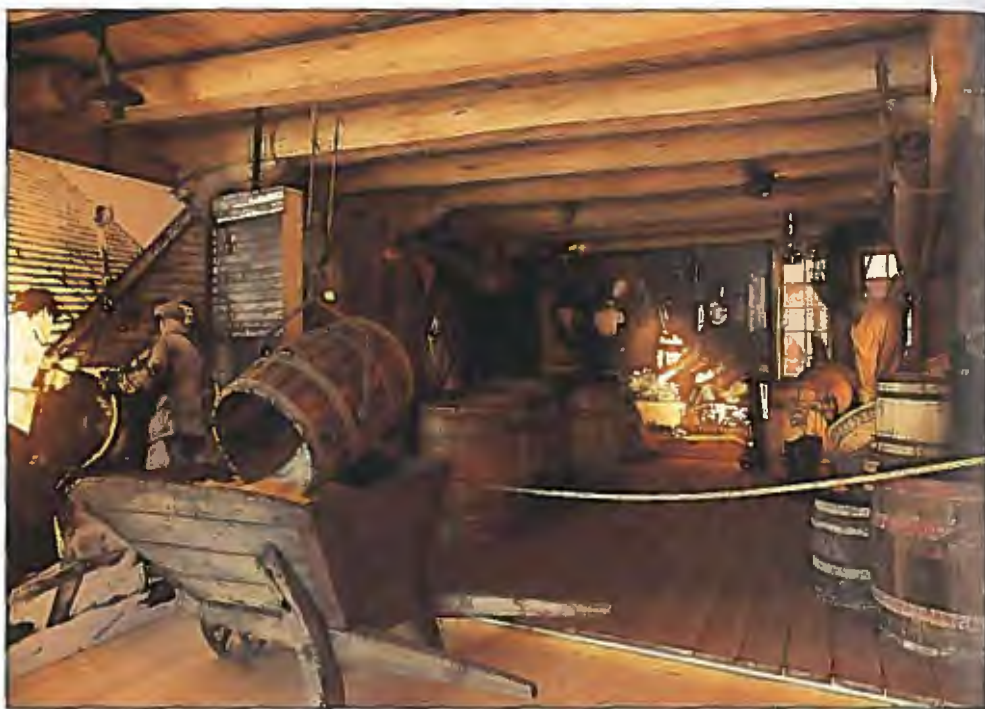
Nedre Strandgate 17&19

6. mai 1985 åpnet Stavanger Sjøfartsmuseum nye utstillinger i Nedre Strandgate 17&19. Sjøfartsmuseets utstillinger i Muségt. 16 hadde da vært stengt siden desember 1984, og i løpet av en hektisk arbeidsperiode ble planer for helt nye utstillingslokaler realisert.

Sjøfartsmuseets styre hadde allerede siden 1930-årene diskutert muligheten av å anskaffe større og mer egnede utstillingslokaler i tilknytning til, eller utenfor Stavanger Museums bygning i Muségata 16.⁸⁷ Fra midten av 1950-årene økte museets generelle aktivitet og dermed også behovet for å få mer tidsmessige lokaler til samlinger og magasin.

På slutten av 1970-årene ble det klart at Stavanger kommune planla å rive det mest komplette av forrige århundres kjøpmannsgårder i Stavanger. Anlegget består i alt av fire bygninger, to bolighus med tilhørende sjøhus, samt terrassehager i skråningen mellom Øvre og Nedre Strandgate. Kjente Stavanger-firma hadde her drevet med silde- og hummerhandel, skipsrederi og annen kommersiell virksomhet.⁸⁸ Stavanger Museum opprettet en arbeidsgruppe som utarbeidet et konkret forslag til bruk av bygningene som museum. Etter flere års forhandlinger fikk Sjøfartsmuseet og Stavanger Søemandsforening overta bruken av anlegget og realisere planene. Bygningene eies fortsatt av Stavanger kommune, som også stod for restaureringen. Ved tildeling av midler fra Norsk Kulturfond, Rogaland Fylkeskommune og betydelig støtte fra private givere klarte museet å fullfinansiere det nye anlegget. Stavanger Rederiforening, Sig. Bergesen d.y. og Nora Smedvig var viktige bidragsytere til finansieringen av utstillingene og restaureringen av bygningene. Byantikvar Unnleiv Bergsgard og arkitekt Einar Hedén ledet det omfattende restaureringsarbeidet. I 1986 ble Stavanger kommune tildelt Europa Nostras plakett og diplom for dette arbeidet.





Fra Sjøfartsmuseets utstillinger i Nedre Strandgate 17&19

Foto: Terje Tveit

From the exhibitions at the Maritime Museum at Nedre Strandgate nos. 17&19.

Det nye museet ble møtt med stor interesse av byens befolkning. Nå kunne Stavanger Sjøfartsmuseum presentere byens og distriktets maritime historie på en helhetlig måte. Mange modeller og gjenstander som hadde stått stuet bort kunne nå tas fram fra magasinene, og hele interiører ble også tatt i bruk. Utstillingene som ble utformet av personalet i samarbeid med designer O. G. Rasmussen er de samme som publikum møter når de besøker anlegget i dag.

De to hundre år gamle bygningene er i seg selv verdifulle minner om byens maritime historie og ble bevart i størst mulig grad. Anlegget gir en tidsriktig ramme for de faste utstillingene, hvor hovedvekten ble lagt på formidling av Stavangers sjøfartshistorie. Utstillingene presenterer deler av Stavangers håndverkshistorie, handelsvirksomhet og generell byhistorie. Det er lagt vekt på å framheve betydningen de rike sildefiskeriene på 1800-tallet hadde for byen og distriktet. Videre får skipsbyggingen i Stavanger og Ryfylke og stavangerflåtens utvikling en bred presentasjon, fra seilskutetiden, via dampskipstrafikken og fram til vår tids olje- og gasstankere.

Det andre hovedelementet i utstillingene er ulike interiører. I hovedbygningene mot Nedre Strandgate innredet kulturhistorisk avdeling ved Stavanger Museum en leilighet med interiør fra omkring århundreskiftet og en krambod med tilhørende kontor. Det tradisjonsrike Monsen-rederiets kontorinteriør, som Sjøfartsmuseet fikk i gave i 1977, er gjenoppbygd i nr 19. På sjøhusloftet i samme bygning er det innredet et velutstyrt seilmakerverksted. Innredningen kom i

hovedsak fra firmaet Erik Berentsen & Co. Det er innredet et minnerom for filosofen Henrik Steffens som ble født i Nedre Strandgate 19 i 1773. Anlegget har også et rom for skiftende utstillinger, kafeteria og diverse lagerrom.

Dagens virksomhetsområder for Stavanger Sjøfartsmuseum

Museene er definert som permanente samfunnsinstitusjoner som har til oppgave å samle inn og bevare gjenstander og andre minner av verdi for ettertiden. Videre skal museene forske i dette materialet, og gjøre kunnskapen tilgjengelig for andre.⁸⁹ Stavanger Sjøfartsmuseum arbeider også for å fylle disse funksjonene på best mulig måte.

Det daglige arbeidet i museene består blant av å betjene en mengde ulike publikumshenvelser, gi omvisninger for publikum og drive ulike andre former for utadrettet virksomhet. Museene produserer utstillinger, arrangerer foredrag og utvikler pedagogiske tilbud til skoleelever. Det arbeides kontinuerlig for å hindre at viktig historisk materiale blir kastet eller ødelagt, og med å konservere og behandle det innsamlede materialet på en måte som gjør at samlingene bevares over tid. Gamle arkiv, store negativ- og fotosamlinger og skjøre gjenstander krever tilsyn og egnede oppbevaringsforhold. Alt dette er nødvendig, men svært tidkrevende arbeid. Museene skal også være aktive institusjoner som engasjerer seg i lokalsamfunnet, og i nasjonalt og internasjonalt samarbeid. Samtidig har museene som oppgave å forske i det innsamlede materialet, for at informasjon om enkeltgjenstanders opphav, bruk og tilhørighet kan settes inn i en større sammenheng og gjøres tilgjengelig for publikum. Forskningen har imidlertid ofte hatt lav prioritet ved mange norske museer fordi påtrengende daglige gjøremål fortrenger tidkrevende forskningsoppgaver.

Utgangspunktet for Stavanger Sjøfartsmuseums daglige drift er bevaring av gjenstander og annet materiale som dokumenterer Rogalands maritime historie, forskning og formidling av denne kunnskapen til omverdenen. Samtidig er museet en del av det norske og internasjonale museumslandskapet og deltar i det generelle utviklingsarbeidet av museumsvirksomheten. I de siste tiårene har museet blant annet prioritert arbeidet med å bedre magasinforholdene, ulike felt innen forskning og formidling, og å øke det internasjonale samarbeidet.

Magasin og samlinger

Magasinproblemene har vært en gjenganger i museets historie. Etter kummerlige forhold over lang tid flyttet Sjøfartsmuseet i 1974 hele magasinsamlingen inn i loftsetasjen i den tidligere bygningen til Frue Meieri i Stavanger. I 1992 måtte samlingen flytte igjen, denne gangen til nye magasiner ved Rogaland Psykiatriske Sykehus på Dale i Sandnes. Begge gangene ble hele magasinet nyordnet. Gjennom 1990-årene har det vært en prioritert oppgave å sikre og ordne arkiv og gjenstandssamlinger.

lkning. Nå kunne Stavanger
på en helhetlig måte. Mange
fram fra magasinene, og hele
ersonalet i samarbeid med de
e besøker anlegget i dag.
er om byens maritime historie
ime for de faste utstillingene,
storie. Utstillingene presente-
og generell byhistorie. Det er
00-tallet hadde for byen og dis-
angerflåtens utvikling en bred
il vår tids olje- og gasstankere.
hovedbygningene mot Nedre
seum en leilighet med interiør
or. Det tradisjonsrike Monsen-
er gjenoppbygd i nr 19. På sjø-
rverksted. Innredningen kom i



Dokumentasjon, forskning og publisering

Fra slutten av 1960-årene ble Sjøfartsmuseets arbeid med dokumentasjon og forskning utvidet. Resultatene av dette arbeidet førte til økt oppmerksomhet om museets virksomhet og publisering av en rekke artikler og større forskningsarbeider.

Ingjald Mehus' arbeid med å undersøke skipsbyggingsvirksomheten i Ryfylke i perioden 1850-1880 ble videreført av Bang-Andersen på 1970-tallet. Fra begynnelsen av 1980-årene ble dette forskningsfeltet utvidet ved at Egil Harald Grude gjennomførte innsamling av lokalt tradisjonsstoff i Ryfylke og på Jæren. Forhold knyttet til fraktfart, fiske, rutefart, havneforhold og båtbygging ble undersøkt. Sjøfartsmuseets personale deltok også i en landsomfattende registrering av eldre, dekkede fartøy i perioden 1979-1982.⁹⁰

Registrering og bevaring av eldre sjøhusbebyggelse ble et prioritert arbeidsområde. Sjøfartsmuseet fikk blant annet målt opp flere rivningsklare sjøhus i Stavanger, slik at de karakteristiske bygningene ble dokumentert før de forsvant.

Museet har gjennom de siste tiårene bygd opp ulike arkiv og registre. I begynnelsen av 1990-årene ble museets privatarkivsamlinger ordnet på nytt og registrert på edb, og det ble opprettet et eget havariregister. Dette registeret omfatter forlis og andre havarier langs Rogalandskysten i perioden 1864-1970.⁹¹ Flere serier av 1800-talls fartøyfortegnelser er lagt inn på edb og bear-



Prosjektleder for "Rogalandsbåter" Bjørn Arild Ersland og feltarbeider Solvor Vasshus Andreassen i samtale med båtbygger Olav Andvik på Halsnøy. Æringen på bildet var opprinnelig en færing, bygget på Ombo i 1920-30-årene. Foto: Stavanger Sjøfartsmuseum

The project leader for "The Boats of Rogaland" Bjørn Arild Ersland and fieldworker Solvor Vasshus Andreassen are seen here talking to the boatbuilder Olav Andvik on Halsnøy.

sjon og forskning utvidet. Sjøfartsmuseets virksomhet og publisering

et i Ryfylke i perioden 1980-årene ble innsamling av lokalt tradisjonell rutefart, havneforhold og en landsomfattende registrering

prioritert arbeidsområde. Stavanger, slik at de karakteristiske

tre. I begynnelsen av 1990-årene ble det opprettet et register langs Rogalandskysten og er lagt inn på edb og bearbejdet



hus Andreassen i samtale med båten på Ombo i 1920-30-årene.

olvor Vasshus Andreassen er seen

beidet for forskningsformål. Museets personale har også drevet forskning om skipsportrettmalere i Rogaland.

Stavanger Sjøfartsmuseums fotosamling er ofte i bruk for museets eget formål, og ikke minst etter henvendelser fra publikum. I 1970 utgjorde denne samlingen ca. tusen fotografier og filmnegativer. Museet har mottatt flere større samlinger fra stavanger-fotografer i gave, i tillegg til å arbeide aktivt med å utvide samlingen. I dag utgjør den et sted mellom tolv og femten tusen katalognummer. Frida Dahlberg har vært billedredaktør for en rekke bokverk.³²

Den største forsknings- og dokumentasjonsoppgaven mot slutten av 1990-årene er imidlertid prosjektet "Rogalandsbåter". Dette prosjektet har som mål å registrere og dokumentere bygging, bruk og bestand av tradisjonelle, åpne bruksbåter over hele fylket. Prosjektet vil bli gjennomført over flere år. Sjøfartsmuseet har arrangert flere seminar om identifisering, dokumentasjon og registrering av slike bruksbåter. Sommeren 1998 startet et omfattende feltarbeid for å kartlegge aktuelle båter i fylket, og for å måle disse opp, fotografere og registrere tilgjengelige opplysninger om båtbyggere og eierforhold. Resultatene fra feltarbeidet samles i en egen digital database. Sjøfartsmuseet har som intensjon å bidra til å bevare et representativt utvalg av bruksbåter, bygge kopier av enkelte av dem, og utgi boka "Rogalandsbåter". Prosjektet har til nå i sin helhet vært finansiert over sponsor- og samarbeidsavtalen med Saga Petroleum ASA.

Sjøfartsmuseet personale har også bidratt til å skrive nye kapitler av byens sjøfartshistorie. I 1967 fant man deler av arkivene til handelshuset J. A. Köhler på loftet i et eldre kontorbygg i Hillevåg. Arkivet ble donert til Stavanger Sjøfartsmuseum, og Arne Bang Andersen tok fatt på oppgaven med å undersøke handelshusets historie. I 1971 utgav han boken "Handelshuset Köhler". Sjøfartsmuseets arkiver var også en viktig kilde for utgivelsene "Fra seil til damp" i 1978 og "Handelshuset på Skagen" av samme forfatter i 1969. I løpet av 1980-årene publiserte museets personale en rekke artikler og større forskningsarbeider. Blant disse kan nevnes Egil Harald Grudes "Fra brygger til storhavn. Stavanger havn" 1985, og Harald Hamres "Skipsfarten i Stavanger i 1870-åra. En næringsøkonomisk undersøkelse" 1985. Harald Hamre har også skrevet "Egersund 1880-1965. Okka by" Bind 2 i Egersund bys historie i perioden 1994–1996.

Marinarkeologi og lovforvaltning

Fra omkring 1960 begynte de norske sjøfartsmuseene å engasjere seg i et helt nytt fagfelt. Marinarkeologi og lovforvaltning i tilknytning til vern av kulturminner under vann ble i denne perioden et viktig satsingsområde også for Stavanger Sjøfartsmuseum. Dykkersporten hadde nådd en utbredelse og et nivå som gjorde det aktuelt for museene å inngå samarbeid med dykkerklubber om å undersøke skipsfunn og andre kulturminner under vann. I Rogaland startet den første marinarkeologiske aktiviteten allerede sist på 1950-tallet.³³ I 1969 ble sjøfartsmuseene ved kongelig resolusjon pålagt "rett og plikt som rette vedkommende" til å ivareta skipsfunn langs kysten, og Stavanger Sjøfartsmuseum ble tildelt ansvarsområdet innenfor Rogaland Fylke.³⁴ I 1967 startet Norsk Sjøfartsmuseum et flerårig arbeid med å undersøke vraket av fregatten "Lossen" som forliste utenfor Hvaler i 1717. Disse utgravningene ble gjennombruddet for marinarkeologien i Norge og fikk også ringvirkninger for Stavanger Sjøfartsmuseum. Det ble opprettet samarbeid med Norsk Sjøfartsmuseum om å utdanne lokale dykkere i teknikker som muliggjorde marinarkeologiske utgravninger også her i distriktet.

Langs Rogalands-kysten finnes det mange skipsvrak og enkelte av disse ble nå gjenstand for nærmere undersøkelser. I 1969 satte Stavanger Sjøfartsmuseum i samarbeid med Norsk Sjøfartsmuseum i gang en større utgravning utenfor Kvitøy. Skipsvraket viste seg å være den hollandske gallioten "Stadt Harlem" som forliste i 1677. Dette var den nest største undervannsutgravningen som var foretatt i Norge til da, og flere titalls personer var i aktivitet gjennom en hektisk sommersesong. Utgravingen viste at det ikke var mye igjen av selve skroget, men det ble gjort et stort funn av hollandsk keramikk, steintøy og krittper. Funnet gav et viktig bidrag til oppbyggingen av daterings- og kronologisystemer for denne type gjenstander.⁹⁵ Undersøkelsene var også viktige for det lokale dykkermiljøet, som fikk utviklet sin marinarkeologiske kompetanse. Erfaringer fra denne utgravingen la grunnlaget for andre større og mindre marinarkeologiske undersøkelser som ble gjennomført i Sjøfartsmuseets regi.

Havnearkeologi er også en del av det marinarkeologiske fagfeltet. Undersøkelser av muddrelagene i eldre havner kan gi verdifull kunnskap om historien til lokale knutepunkt for handel og sjøfartsvirksomhet. I motsetning til utgravning av forliste skipsvrak har man ved havneundersøkelser mulighet til å gjøre funn som forteller om laste-, losse- og handelsvirksomhet i et lokalsamfunn over lang tid. I perioden 1976-1980 ble det foretatt utgravninger i havna ved det tidligere handelsstedet Gloppe på Avaldsnes. Videre gjennomførte museet en havneundersøkelse ved Ottøy i Ryfylke i 1983. Ottøy har en lang historie som handelssted mellom de indre bygdene i Ryfylke og omverdenen. Stedet var senter for trelasteksport til De britiske øyene og kontinentet på 1600-tallet, og for skipsbygging på 1800-tallet.⁹⁶ Havneundersøkelsene ved Gloppe og Ottøy var blant de første i sitt slag i Norden. Begge undersøkelsene gav funn som styrket kunnskapene om disse stedenes historie gjennom flere hundre år.

De fleste undervannsundersøkelsene i Sjøfartsmuseets regi har imidlertid vært knyttet til skipsvrak. Under anleggingen av en ny ferjekai på Tau i 1972 ble det funnet et eldre vrak som viste seg å være et mellom-europeisk fartøy fra om lag år 1600.⁹⁷ Også dette funnet ble satt i sammenheng med trelasteksporten på 1600-tallet. Videre ble det i 1980-1982 foretatt undersøkelser av et vrakfunn ved Flatholmen utenfor Tananger i Sola, og i 1981-1982 av fregatten "Den Norske Løve" som forliste ved Eigerøy i 1666.⁹⁸ Museet stod også for en hel rekke mindre omfattende undervannsundersøkelser gjennom 1980-årene. Som en videreføring av den marinarkeologiske virksomheten bygde museet opp et havariregister for Rogaland.

Sjøfartsmuseet arrangerte gjennom 1970-årene og begynnelsen av 1980-årene en rekke kurs, seminar og foredrag om undervannsarkeologi og behandling av skipsvrak. Blant annet var museet vertskap for den internasjonale konferansen "Conservation of Objects found in the Sea" i 1973.⁹⁹ Det ble lagt vekt på å opprette kontakter i det internasjonale marinarkeologiske miljøet, og å bistå lokale dykkere i opplæringen av dykkerteknikk og metode. Håpet var at museet kunne sette i gang systematisk registrering og undersøkelser av kulturminner under vann. Det langvarige arbeidet med å få opprettet en stilling som marinarkeolog ved museet førte imidlertid ikke fram.

Sjøfartsmuseet engasjerte seg også i spørsmålet om beskyttelse av marine kulturminner i forbindelse med økonomisk utnyttelse av kontinentalsokkelen. Dette var en svært aktuell problemstilling allerede i 1970-årene, da oljeindustrien var i ferd med å etableres i regionen. I 1976 arrangerte museet i samarbeid med National Maritime Museum, Greenwich, det internasjonale symposiet "Museums and the North Sea Oil".¹⁰⁰ Sjøfartsmuseet samarbeidet også med Oljedirektoratet og Norges Sjøkartverk om spørsmål knyttet til vern av kulturminner under

se ble nå gjenstand for samarbeid med Norsk et viste seg å være den største undervannsr i aktivitet gjennom en selve skroget, men det met gav et viktig bidrag nstander.⁶⁵ Undersøkel- narinarkologiske kom- ørre og mindre marin- i.

dersøkelser av mudder- nutepunkt for handel og man ved havneundersø- elsvirksomhet i et lokal- ger i havna ved det tidli- t en havneundersøkelse mellom de indre bygde- britiske øyene og konti- søkelsene ved Gloppe og v funn som styrket kunn-

nidlertid vært knyttet til funnet et eldre vrak som så dette funnet ble satt i 80-1982 foretatt undersø- 1-1982 av fregatten "Den en hel rekke mindre om- reføring av den marinar- aland.

1980-årene en rekke kurs, vrak. Blant annet var mu- bjects found in the Sea" i arinarkeologiske miljøet. Håpet var at museet kun- rminner under vann. Det ved museet førte imidler-

marine kulturminner i for- var en svært aktuell pro- tableres i regionen. I 1976 eenwich, det internasjon- et samarbeidet også med rn av kulturminner under



Stavanger Sjøfartsmuseum har forvaltningsansvar for kulturminner under vann i Rogaland. Undervannsundersøkelsene foregår i nært samarbeid med lokale sportsdykkere. Foto: Stavanger Sjøfartsmuseum

Stavanger Maritime Museum has administrative responsibility for underwater cultural remains in Rogaland. Underwater investigations are carried out in close co-operation with local scuba divers.

vann i Nordsjøen.¹⁰⁶ Som del av lovforvaltningen ble museet stadig oftere engasjert for å vurde- re om kulturminner kunne bli berørt i tilknytning til utbygging av oljeanlegg og baseområder for oljeselskapene.¹⁰⁷

Forvaltningen av Lov om kulturminner er et statlig ansvar med driftsmidler bevilget over statsbudsjettet. Den marinarkeologiske aktiviteten til Stavanger Sjøfartsmuseum ble fra midten av 1980-årene sterkt redusert på grunn av manglende bevilgninger fra Riksantikvaren. I 1990 ble det innført en omorganisering av det offentlige kulturminnevernet, noe som betydde at sjø- fartsmuseene ikke lenger hadde det fulle forvaltningsansvar for dette området. Museet forval- ter i dag Kulturminneloven i samarbeid med Rogaland Fylkeskommune. Sjøfartsmuseets opp- gave er å ha det faglige ansvaret ved behandling av søknader om tiltak på sjøbunnen, og å gjen- nomføre nødvendige undersøkelser i forkant av slike inngrep. Museet registrerer også nye funnmeldinger fra dykkere. Sjøfartsmuseet er dessverre ennå ikke tilført de nødvendige res- surser for å kunne utføre disse oppgavene på en tilfredsstillende måte.

Utadrettet virksomhet

Fra slutten av 1970-tallet skjedde det en radikal endring i norske museers utadrettede virksomhet. Mange museer hadde inntil dette vært forholdsvis lukkede og lite tilgjengelige institusjoner. Med Stortingsmelding nr. 52 (73-74) lanserte offentlige myndigheter en ny og mer aktiv kulturpolitikk. Dette var et stadig krafttak for blant annet å stimulere museenes utadrettede virksomhet. Behovet for at museene bedret samspillet med omverdenen ble spesielt understreket, og det ble satt krav til at de måtte bli mer tilgjengelige for publikum.¹⁰² Museene ble fra nå av i større grad vurdert ut fra sitt synlige aktivitetsnivå i formidlingsarbeidet. Dette gjaldt både åpningstider, utstillingsvirksomhet og andre publikumsaktiviteter. Men i særdeleshet gjaldt det kontakten med skoleverket og det pedagogiske undervisningsstilbudet.

Også Stavanger Sjøfartsmuseums utadrettede virksomhet økte. Blant annet startet Bang-Andersen i 1969 en populær foredragsserie i radio om stavanger-skuter og sjøfartsforhold, som siden ble publisert.¹⁰³ Samtidig merket museet en øket interesse fra publikum og presse på grunn av de marinarkeologiske aktivitetene i fylket. Den generelle pågangen fra publikum økte også, og museet tilpasset seg de nye forventningene til tilgjengelighet. Da Sjøfartsmuseet kom



Bøkker Omund Vatland demonstrerer bøk-ring på en aktivitetsdag i Stavanger Sjøfartsmuseums utstillinger.
Foto: Anne-Berit Sævi.

Cooper Omund Vatland demonstrates his craft during an activity day among the exhibits at the Maritime Museum.

ers utadrettede virksom-
e tilgjengelige institusjo-
eter en ny og mer aktiv
e museenes utadrettede
n ble spesielt understre-
m.¹⁰³ Museene ble fra nå
beidet. Dette gjaldt både
i særdeleshet gjaldt det

lant annet startet Bang-
r og sjøfartsforhold, som
i publikum og presse på
gangen fra publikum økte
. Da Sjøfartsmuseet kom

inn under den nye tilskuddsordningen i 1975 ble institusjonens vedtekter revidert. I § 1 spesifi-
seres dette: "Museets samlinger skal gjøres tilgjengelige ved at de stilles ut på en museumstek-
nisk og pedagogisk tilfredsstillende måte... Museet skal, så langt råd er, bistå skolene med in-
formasjon og veiledning."¹⁰⁵ Fra 1977 ble spørsmålet om å knytte til seg en egen museumspe-
dagog diskutert. Denne planen ble realisert høsten 1979 da Stavanger Museum under Bang-
Andersens ledelse opprettet en egen skole- og publikumstjeneste. Fra begynnelsen av 1980-tal-
let opplevde museet en markant økning i skolebesøket.

I løpet av 1980-årene økte satsingen på markedsføring og profilering av Stavanger Museums
anlegg, med et utvidet tilbud til skolene, et omfattende søndagsprogram, og samarbeid med tu-
ristnæringen. I Stavanger Sjøfartsmuseums utstillingslokaler økte også aktivitetene, særlig ret-
tet mot skoleelever. Dette omfattet både det generelle pedagogiske undervisningstilbudet og
aktiviteter og utstillinger beregnet spesielt for barn. I denne sammenheng var aktivitetsutstil-
lingen "Livet om bord" som ble vist i 1988-90 et populært tilbud. Utstillingsrommet ble innredet
som en ruff fra seilskutetida, og barn fikk anledning til å oppleve hvordan det kunne være å sei-
le som førstereisgutt. Prinsippet om "ikke bare se, men også røre" var også bakgrunnen for an-
nen bruk av museets lokaler.¹⁰⁶ I løpet av 1990-årene har det pedagogiske tilbudet utviklet seg til
blant annet å omfatte en lekebutikk for barn i tilknytning til museets krambød. Emneheftet
"Marton - en gutt fra seilskutetida" med tekster tilpasset utstillingene og små skuespill som ele-
vene spiller i miljøene, er også en svært populær del av museets skoletilbud.¹⁰⁷

Sjøfartsmuseet har også tatt imot og produsert en rekke skiftende utstillinger, oftest to eller
tre i året. Av disse kan nevnes utstillingen "Til Riga med sild", en temautstilling om sildeek-
sporten fra Rogaland på 1800-tallet, og om "Anna" af Sands seilas til Østersjøen i 1990. Denne
vandrestillingen fikk stor respons fra publikum og besøkte i løpet av 1993-95 18 kommuner i
Rogaland. En annen vandrestilling som kan trekkes fram var "Belgica" i 1989. Dette var en ut-
stilling om den første overvintringen i Antarktis i 1897-99, der blant annet Roald Amundsen del-
tok. Utstillingene ble produsert av Nationaal Scheepvaartmuseum i Antwerpen og bearbeidet
for norske forhold av Stavanger Sjøfartsmuseum. Utstillingen var finansiert av North Sea
Society som et tiltak for å styrke kontaktene mellom Belgia og Norge.

Samarbeid med lokale og nasjonale organisasjoner og foreninger

Stavanger Sjøfartsmuseum er engasjert i en rekke lokale lag og foreninger som arbeider for å
bevare og opprettholde den lokale kystkulturen. Museets faglige støtte kan være særlig viktig i
startfasen når nye prosjekt skal planlegges og gjennomføres.

Tidlig på 1980-tallet ble museet engasjert i planleggingen av en egen kystkulturavdeling ved
Randaberg bygdemuseum og i oppbyggingen av Grendemuseet på Rott.¹⁰⁸ Sjøfartsmuseet har
et formalisert samarbeid med blant annet Lokalhistorisk stiftelse på Haugalandet, stiftelsen
"Gamle Rogaland", Kystkultursamlingen i Tananger, Engøyholmen Kystkultursenter, fyrmuse-
et på Tungenes og stiftelsen "Marcille Riiberg". Den sistnevnte organisasjonen har som formål
å bygge en 1800-talls skonnertbrigg i Stavanger. Museet var også representert i hovedkomiteen
for Cutty Sark Tall Ships' Race 1997. Over samarbeidsavtalen med Saga Petroleum ASA har
Sjøfartsmuseet bidratt med betydelige beløp til restaureringen av blant annet jakten "Brødrene"
ved Ryfylkemuseet, kystkultursenteret Feylingsbua i Egersund og tollpakkkhuset i Rekefjord.

und Vailand demonstrerer høk-
aktivitetsdag i Stavanger Sjøfarts-
tstillinger.
Berit Sæl.

und Vailand demonstrates his craft
activity day among the exhibits at
the Museum.

Sjøfartsmuseets personale har også hatt en rekke nasjonale verv innen nasjonale museumsorganisasjoner og faglige sammenslutninger. Museet var blant annet representert i styret for Norsk ICOM ved Randi Skotheim i perioden 1992-96.¹⁰⁰

Internasjonalt arbeid

Sjøfartsnæringene er i sin natur internasjonale. Norske skip og sjøfolk har gjennom tidene alltid hatt utstrakt kontakt med andre land, på samme måte som utenlandske skip har hatt en naturlig plass i norske havner. Derfor er de aller fleste sjøfartsmuseer både lokalt og internasjonalt orientert. Dette gjelder ikke minst for Stavanger Sjøfartsmuseum i dag.

Fram til slutten av 1970-tallet var det de helt lokale og regionale arbeidsoppgavene som naturlig nok ble prioritert ved museet. Men å arbeide regionalt betyr ikke nødvendigvis innenfor landets grenser. Norge og Rogaland er del av Nordsjøregionen, og sjøfartsmuseene rundt Nordsjøbassenget arbeider med mange felles problemstillinger. Stavanger Sjøfartsmuseums internasjonale engasjement startet i 1970-årene og økte sterkt fra begynnelsen av 1980-årene. Museet stod som vertskap for flere historie-konferanser og arrangerte og deltok på en rekke nordiske arbeidsmøter. Videre har samarbeidet med museer og andre kulturinstitusjoner i Østersjø-regionen vært en sentral del av Sjøfartsmuseets internasjonale virksomhet gjennom hele 1990-tallet.

Utgangspunktet for engasjementet i de internasjonale faglige nettverkene var kontakten museet opprettet med National Maritime Museum i Greenwich på begynnelsen av 1970-årene. Marinarkeologi, lovforvaltning og spørsmål knyttet til økonomisk utnyttelse av kontinentalsokkelen var i denne perioden dagsaktuelle tema for sjøfartsmuseene i Nordsjøregionen. Samarbeidet ble imidlertid raskt utvidet, og fra slutten av 1970-årene arrangerte Sjøfartsmuseet flere større internasjonale konferanser. Marinarkeologi og lovforvaltning er allerede nevnt. I 1978 var museet vertskap for en historie-konferanse med temaet: "The North Sea Culture. The Role of Ships in Trade, Warfare and Cultural exchange." Konferansen ble fulgt opp året etter i samarbeid med Fiskeri- og Sjøfartsmuseet i Esbjerg, og arbeidet munnet ut i publikasjonen "The North Sea, a highway of economic and cultural exchange".

Kontakten mellom sjøfartsmuseene resulterte i mer omfattende planer om å utvide samarbeidet mellom byer rundt Nordsjøbassenget. I 1987 var Sjøfartsmuseet vertskap for en ny internasjonal konferanse om maritim historie i nordsjøområdet: "The North Sea Symposium". I forbindelse med konferansen ble det opprettet et North Sea Society i Stavanger. Nordsjø-selskapets formål var å stimulere Stavangers politiske og kulturelle kontakter i Nordsjøregionen i videste forstand. Initiativet fra Stavanger ble fulgt opp av Esbjerg, Bremerhaven, Groningen, Antwerpen, Dunkerque og Aberdeen.

I 1989 arrangerte Sjøfartsmuseet en tredje Nordsjø-historiekonferanse, denne gang med tittelen "Social History of Maritime Labour". I tilknytning til denne konferansen ble det dannet en "Association of North Sea Societies", basert på Nordsjø-selskapene i de syv byene. Sammenslutningen påtok seg blant annet ansvaret for at historiekonferansene skulle kunne møtes annet hvert år og at de skulle rotere mellom medlemsbyene. Siden har det vært avholdt nordsjøhistorie-konferanser i Esbjerg (1991), Aberdeen (1993), Stavanger (1995) og Rotterdam (1997).

Sammen med Fiskeri- og Sjøfartsmuseet i Esbjerg har Stavanger Sjøfartsmuseum vært drivkraften i dette faglige samarbeidet.

Mot slutten av 1990-årene ble det klart at denne internasjonale sammenslutningen ikke fungerte etter hensikten, først og fremst fordi det var vanskelig å holde liv i Nordsjø-selskapene i medlemsbyene. Etter initiativ fra Esbjerg og Stavanger ble den derfor omdannet til "Association of North Sea Cities". Formålet var å trekke byene mer direkte inn i samarbeidet, samtidig som man tok konsekvensen av at nettverket mellom sjøfartsmuseene var det eneste permanente samarbeidstiltaket som fungerte etter hensikten. Styret for assosiasjonen er nå satt sammen av representanter fra medlemsbyene, i de fleste tilfellene representanter fra byenes sjøfartsmuseer. Ideen er imidlertid fortsatt at dette samarbeidet skal stimulere til opprettelsen av flere lignende nettverk, først og fremst på kulturområdet. Harald Hamre er nå Stavanger bys representant i styret for Association of North sea Cities.

1995 var et spesielt hektisk år for Stavanger Sjøfartsmuseum og et år som til fulle markerte museets omfattende internasjonale arbeid. Dette året gikk den fjerde Nordsjøhistorie-konferansen av stabelen i Stavanger, med tittelen "Maritime Industries and Public Intervention". Samtidig deltok museets personale i planleggingen og gjennomføringen av den internasjonale museumsorganisasjonen ICOM's verdenskonferanse (ICOM 95) som ble avholdt i Stavanger med 1.400 deltakere dette året. Sjøfartsmuseets personale hadde helt fra 1989 engasjert seg i planleggingen og organiseringen av dette arrangementet. Samtidig med ICOM 95 arrangerte museet også interimkonferansen til ICMM - International Congress of Maritime Museums - med deltakere fra fjorten land. Samme sommer dro også "Anna" af Sand på utenriksseilas til Nord-Spania, etter tidkrevende forberedelser fra museets personale og fartøymannskaper.

Det internasjonale museumsarbeidet foregår på mange plan. Fartøyenes utenriksseilaser og personalets deltakelse i historiefaglig samarbeid gir museet viktige kontakter med kollegaer og institusjoner i andre land. Ved å påta seg verv i organisasjoner og arbeidsgrupper kan museet være med å legge opp kursen for framtidige satsingsområder innenfor sitt fagfelt. I 1996 ble Sjøfartsmuseet representert i styret for ICMM ved Randi Skotheim, som er utnevnt til leder for organisasjonens programkomite. Videre har Skotheim vært Kulturdepartementets representant ved faglig vurdering av prosjektstøtte over EU's kulturvernprogram "Raphael" i 1997. Fra 1998 er hun norsk representant i en internasjonal arbeidsgruppe som arbeider for vern og utvikling av Østersjøregionens kulturminner.

Stavanger Sjøfartsmuseum har siden slutten av 1980-årene samarbeidet nært med kulturinstitusjoner i Baltikum. Foruten å opprette og utvikle faglige kontakter i regionen, deltakelse ved ulike historiekonferanser og ved å ta imot gjenvissitter etter "Anna"s Østersjøseilas, har museets personale vært involvert i et mangfold av samarbeidsprosjekter rettet spesielt mot Polen og de baltiske landene. Dette arbeidet omfatter utveksling av utstillinger og arrangering av seminar, gjestevisitter og hospitantopphold, og faglige studier i arkiver i Estland og Polen. Etter at de tidligere Østblokklandene åpnet opp for en tettere kontakt med vestlige land fra slutten av 1980-tallet, åpnet det seg nye muligheter for å undersøke kildemateriale til forskning på norsk handel og skipsfart med denne regionen. Dette arbeidet er på langt nær avsluttet.

Oppsummering

Fra å være en liten forening opprettet på privat initiativ har Stavanger Sjøfartsmuseum utviklet seg til en aktiv institusjon med en sentral plass i Stavangers kulturliv. I prinsippet har ikke grunnlaget for Sjøfartsmuseets virksomhet endret seg fra 1926 og fram mot tusenårsskiftet. Målsettingen om å bevare, dokumentere og formidle distriktets sjøfartshistorie fra eldre tider og fram til i dag er framdeles gjeldende. Institusjonen har fra opprettelsen fulgt utviklingen i norsk museumsvesen og utvidet virksomhetsområdene i takt med muligheter som har åpnet seg.

Det tok om lag femti år å realisere initiativtakernes planer om å skaffe et eget bygg og fartøy i drift for Sjøfartsmuseet. Med utstillingene i Nedre Strandgate 17&19 og med driften av "Anna" af Sand og "Wyvern" er målsetningen nådd. Gjennom kontakten med skoleverk og publikum formidles kunnskap om distriktets maritime tradisjoner ved utstillinger, foredrag, publisering av forskningsarbeid og ved pedagogiske undervisningstilbud. Samtidig er samarbeidet med lokale lag og foreninger med på å styrke bevisstheten om lokal kystkultur og sjøfartstradisjoner. Fartøyene inngår også i museets omfattende internasjonale arbeid, og er med på å spre kunnskap om Rogalands plass i internasjonal handels- og sjøfartshistorie.

Stavanger Sjøfartsmuseum er utvilsomt et av landets mest internasjonalt rettede museer. Gjennom samarbeid med fagmiljøer i Norge og utlandet er museets personale med på å utvikle virksomhetsområdene for museumsvesenet og legge premisser for hvordan museene skal arbeide i framtiden. Samarbeidet med museer og andre kulturinstitusjoner rundt Nordsjø-bassenget og i Østersjø-området har bidratt til ny kunnskap og en fornyet interesse for de historiske kontaktene mellom Norge og disse regionene.

I de første tiårene etter etableringen av museet ble virksomheten konsentrert om å sikre verneverdig materiale og bygge opp gjenstandssamlingen. Fra 1950-årene startet arbeidet med å dokumentere bruksbåttradisjoner i Rogaland. Forskningen på dette området førte også til at museet fikk en samling bruksbåter fra forrige århundre. Arbeidet ble videreført gjennom 1980-årene ved innhenting av mer informasjon om skipsbygging og kystkultur i distriktet, og er mot slutten av 1990-årene blant Stavanger Sjøfartsmuseums viktigste satsingsområder. Prosjektet "Rogalandsbåter" forventes å gi ny kunnskap om Rogalands trebåttradisjoner og vil forhåpentlig legge grunnlag for bevaring av de siste restene av distriktets omfattende båtbygging i forrige århundre.

Noter

¹ Haaland A./ Nordvik H.: "Stavangerindustriens struktur og utvikling" i Danielsen. R.: (red.): "Stavanger mellom sild og olje". bd 1, Dreyer forlag, Stavanger 1988 s. 59 - 65

² Årsberetning for Stavanger Sjøfartsmuseum (SSM) 1927

³ NOU 1996: 7 "Museum mangfold, minne", møtestad kap. 4

⁴ Shetelig. H.: "Norske museers historie", Oslo 1944

⁵ Lexow, J. H.: "Kulturhistorisk avdeling", Stavanger Museums årbok 1976, s. 97

⁶ Birkebæk, R.: "Tanker omkring lovrevisjonen" Danske museer nr. 6 1998

⁷ Pettersen, L.: "Bergen Sjøfartsmuseum 75 år" Sjøfartshistorisk årbok 1995, s. 8

⁸ Molaug, S.: "Norsk Sjøfartsmuseum 1914 - 1964", Oslo 1964, s. 18

⁹ Stortingsmelding nr. 11, 1926

Sjøfartsmuseum utviklet
iv. I prinsippet har ikke
am mot tusenårsskiftet.
tshistorie fra eldre tider
telsen fulgt utviklingen i
uligheter som har åpnet

fe et eget bygg og fartøy
og med driften av "Anna"
i skoleverk og publikum
yer, foredrag, publisering
g er samarbeidet med lo-
tur og sjøfartstradisjoner.
g er med på å spre kunn-

asjonalt rettede museer.
ersonale med på å utvikle
vordan museene skal ar-
itusjoner rundt Nordsjø-
rnyet interesse for de his-

onsentrert om å sikre ver-
ne startet arbeidet med å
området førte også til at
videreført gjennom 1980-
ultur i distriktet, og er mot
utsingsområder. Prosjektet
adisjoner og vil forhåpent-
fattende båtbygging i forri-

. R.: (red.): "Stavanger mellom sild

¹⁰Innst. S nr. 60 - 1926

¹¹Brev fra Norske Museers Landsforbund til Det kgl. Kirke- og Undervisningsdepartement 16. april 1926, gjengitt i Molaug S.: "Norsk Sjøfartsmuseum 1914 - 1964", Oslo 1964 s. 22

¹²Museumsdirektor Jan Petersens minneord i 1944 ved Erik Berentsens bortgang. Bilag forhandlingsprotokoll Stavanger Sjøfartsmuseum

¹³Årsberetning for Stavanger Sjøfartsmuseum 1927

¹⁴Ibid

¹⁵Styreprotokoll SSM 11. 03. 1926

¹⁶Brev fra Sigval Bergesen d.y. til Jan Petersen, 13. 03. 1926, korrespondansearkiv SSM

¹⁷Styreprotokoll SSM 14.05.1926

¹⁸Styreprotokoll SSM 28.05. 1926

¹⁹Brev til Stavanger Museum fra det Kgl. Kirke- og Undervisningsdept. Styreprotokoll SSM 18. 11. 1926

²⁰Brev til det Kgl. Kirke- og Undervisningsdept fra Stavanger Museum 19. 11. 1926, SSM: regnskapsekstrakt 1927

²¹Styreprotokoll SSM 21.01.1927

²²Brev fra Stavanger Museum til Norsk Sjøfartsmuseum 10.01.1927, SSM korrespondansearkiv

²³Styreprotokoll SSM 18. 12. 1926

²⁴"1ste mai" 20. 12. 1926

²⁵Ibid

²⁶Styreprotokoll SSM 18. 12. 1926

²⁷Tallene er basert på besokstall registrert av Stavanger Museum. Det ble ikke registrert egne besokstall for Sjøfartsmuseets utstilling.

²⁸Styreprotokoll SSM 06. 01. 1928

²⁹Styreprotokoll SSM udalert

³⁰Brev til Stavanger Museum fra det Kgl. Kirke- og Undervisningsdept. SSM korrespondansearkiv

³¹Cirkulære fra Komiteen for Stavanger Sjøfartsmuseum, 20. 12. 1926 Styreprotokoll SSM

³²Lover for Stavanger Sjøfartsmuseum

³³Lover for Stavanger Sjøfartsmuseum

³⁴Brev til Norske Museers Landsforbund 05. 12. 1933 SSM korrespondansearkiv

³⁵Bore, O.M.: "Det største, skjønneste og mest imponerende byggværk i byen", Stavanger Museums årbok 1993, s.21

³⁶Styreprotokoll SSM 06. 01. 1928

³⁷Ibid

³⁸Årsberetning SSM 1927

³⁹Styreprotokoll SSM 06. 01. 1928

⁴⁰Årsberetning SSM 1937/38

⁴¹Styreprotokoll SSM 06. 01. 1928

⁴²Årsberetning SSM 1930

⁴³Brev fra Stavanger SkibsOphugnings Co. til SSM 25. 10. 1932, SSM korrespondansearkiv Molaug, S.: Op. cit. s. 28

⁴⁴Styreprotokoll SSM 26. 10. 1932

⁴⁵Brev fra Stavanger SkibsOphugnings Co. til Stavanger Sjøfartsmuseum 25. 10. 1932 SSM korrespondansearkiv

⁴⁶Brev fra A. J. Floor til SSM 08. 04. 1933 SSM korrespondansearkiv

⁴⁷Brev fra Erik Berentsen til Stavanger Museum, SSM korrespondansearkiv

⁴⁸"Norsk Sjøfart" Oslo 1989, s. 139

⁴⁹Styreprotokoll SSM 20. 01. 1933

⁵⁰Årsberetning SSM 1927

⁵¹Lover for Stavanger Sjøfartsmuseum

⁵²Styreprotokoll SSM

⁵³Brev fra Erik Berentsen til Stavanger sjøfartsmuseum 8. mars 1928, SSM korrespondansearkiv

⁵⁴Årsberetning SSM 1932

⁵⁵Ibid 1935

⁵⁶Styreprotokoll SSM 30. 07. 1941

⁵⁷Årsberetning SSM 1954

⁵⁸Forhandlingsprotokoll SSM 1954

⁵⁹Møllerop, O. J.: "Nymonteringen av Stavanger Sjøfartsmuseum", Stavanger Museums Årbok 1954

⁶⁰Gowart - Olsen ble sannsynligvis leder av styret i 1949. Dette er imidlertid ikke endelig bekreftet på grunn av manglende årsberetninger og styreprotokoller fra årene under og like etter den andre verdenskrigen.

⁶¹Årsberetning SSM 1954

⁶²Ibid

⁶³Ibid 1963

- ⁶⁴ Ibid 1957
- ⁶⁵ Årsberetning SSM 1965
- ⁶⁶ Vesterheim, G.: Museum i eit tidsskifte kap 3.
- ⁶⁷ Vedtekter for Stavanger Sjøfartsmuseum, 1979
- ⁶⁸ Årsberetning SSM 1965
- ⁶⁹ Stortingsmelding nr. 93, 1972 - 73.
- ⁷⁰ "Struktureringen av det norske museumsvesen". Innstilling NKMM Oslo 1986
- ⁷¹ Stortingsproposisjon nr. 1, 1974, post 77
- ⁷² "Struktureringen av det norske museumsvesen". Op. cit.
- ⁷³ Blant annet ved at Frida Dahlberg var billedredaktør for jubileumsboken for firmaet Peder Smedvig A/S 1989.
- ⁷⁴ Årsberetning SSM 1986
- ⁷⁵ Museumsplan for Rogaland 1992, Handlingsplan for spesialmusea - og samlingene i Rogaland
- ⁷⁶ "Struktureringen av det norske museumsvesen". Op. cit
- ⁷⁷ Styreprotokoll SSM, referat fra ekstraordinær generalforsamling 17. 10. 1978
- ⁷⁸ Styreprotokoll SSM 18. 03. 1975
- ⁷⁹ Vestreheim, G.: Museum i eit tidsskifte, s. 63-64
- ⁸⁰ Hamre H. "Stavanger Museum mot år 2000" Stavanger Museums årbok 1990
- ⁸¹ Styreprotokoll SSM 12. 03 1970. Sjøfartsmuseet planla lenge et nybygg i tilknytning til Stavanger Museum
- ⁸² "Anna" af Sand 1848-1998, brosjyre Stavanger Sjøfartsmuseum
- ⁸³ Hamre H., Skotheim R.: "Anna" af Sand i sildefart på Østersjøen 1990", Stavanger Museums årbok 1990
- ⁸⁴ Skotheim, R. "Anna" af Sand med klippfisk til Baskerland", Stavanger Museums årbok 1995
- ⁸⁵ "Wyvern" Informasjonsbrosjyre Stavanger Sjøfartsmuseum.
- ⁸⁶ Årsberetning SSM 1999
- ⁸⁷ Jfr. s.7
- ⁸⁸ Grude, E. H. "Gamle kjøpmannsgårder med nytt innhold" Stavanger Museums årbok 1985
- ⁸⁹ Jfr. museumsdefinisjonen til den internasjonale museumsorganisasjonens ICOM
- ⁹⁰ Årsberetning SSM 1982
- ⁹¹ Årsberetning SSM 1991
- ⁹² Billedredaktør for jubileumsbok til firmaet Sigval Bergesen i 1987, for Peder Smedvig A/S 1989, Kvarner Rosenbergs 100 - års jubileumshistorie i 1995, for "Norsk Oljehistorie", bind 2 "En gassnasjon blir til" i 1996, Lyse Kraft i 1997 og for "Energiske linjer", jubileumsbok om Stavanger Elektrisitetsverk 1998
- ⁹³ Grude, E.H.: "Skip og havn - Marinarkeologi i Rogaland." Stavanger Museums årbok 1981
- ⁹⁴ Kongelig res. av 27. juni 1969
- ⁹⁵ Grude, E.H.: op. cit
- ⁹⁶ Hamre H.: "Ottøyundersøkelsen. Marinarkeologi i lokalhistorisk perspektiv". Stavanger Museums årbok 1983.
- ⁹⁷ Grude, E.H. op cit
- ⁹⁸ Årsberetning SSM 1982
- ⁹⁹ Årsberetning SSM 1973
- ¹⁰⁰ Ibid 1976
- ¹⁰¹ Ibid 1984
- ¹⁰² Ibid 1982
- ¹⁰³ "Museum, Mangfold, Minne" s. 38
- ¹⁰⁴ Bang-Andersen, A: "Streiftog i Gamle Stavanger"
- ¹⁰⁵ Vedtekter, Stavanger Sjøfartsmuseum 1975
- ¹⁰⁶ Skotheim, R. "Ikke berre sjå, men også røre". Stavanger Museums årbok 1989
- ¹⁰⁷ I samarbeid med Kjell Jensen.
- ¹⁰⁸ Styreprotokoll SSM årsrapport 1982
- ¹⁰⁹ Den norske avdelingen av den internasjonale museumsorganisasjonen International Council of Museums.

Summary

The initiative to establish the Stavanger Maritime Museum in 1926 came from the members of the Stavanger Shipowners' Association (Stavanger Rederiforening) and the Stavanger Seamen's Association. (Stavanger Sømandsforening), who wanted genuine cultural memorabilia from 19th century shipping history to be preserved. In the period from 1850-1880, Stavanger was one of Norway's foremost shipping towns, with shipping and ship-building as its main industries. The purpose of establishing the museum was also to increase the general interest in maritime industries, which in the 1920s were going through a period characterised by declining profitability and lower production levels. Stavanger Museum worked in partnership from the start with those who had taken the initiative. The establishment of the Stavanger Maritime Museum coincides with the general development of the Norwegian Museums' system. Norway's specialist and trade museums were established as a part of the liberating and democratisation processes in the first half of the twentieth century.

The starting capital came from the State Coal Freight Surplus (Statens Kullfragtoverskudd), which was a fund set up on the strength of the economic surplus from the trade in coal between Norway and England during the First World War. The income for the management of the museum in the first decade after its establishment came from members' subscriptions, contributions from the shipping industry in Stavanger, and private bequests.

The opening exhibition at the Maritime Museum was officially opened on December 18th, 1926. The Museum's collections were the result of both gifts and purchases. In the first category there were especially pictures of ships, engineering drawings, ships' decorations, navigation instruments, half model and ships' documents. These, together with ship models, made up the core of the collection. Donated material was readily given by seafaring people or their families, as well as by local shipping companies and businesses. Later the collection was extended to include items from the history of trading and fishing in the district, and other occupations linked to it. This also included more recent ships' equipment, and models of modern steam and motor vessels. The museum also established a collection of working boats.

From 1954 the museum has had its own staff, and since the 1960's the activity of the museum has increased considerably. In addition to an increasing contribution to research in the recording and documentation of the city's and district's boat building, shipbuilding, trade and building of warehouses in the nineteenth century, marine archaeology in co-operation with local diving clubs also became an important activity. In 1969, by royal decree, Stavanger Maritime Museum was made responsible for the management of all underwater cultural sites and monuments in the county of Rogaland.

From the 1970's the museum began an upgrading process which resulted in an increase in the number of staff, a strengthening in its economic position, expanding the collection, and several re-organisations in its exhibitions. The exhibitions were redesigned and the museum obtained more suitable storage conditions. In the 1980's the museum's public face was strengthened, including, in 1985, the obtaining of new permanent exhibition space in the restored merchant buildings by the harbour in the centre of Stavanger.

In 1973 and 1984 the museum obtained the sloop "Anna" af Sand and the Colin Archer yacht "Wyvern" as a gift. These vessels are in active use during the summer, and are a part of the public face of the museum. "Anna" af Sand has undertaken two voyages abroad to mark Rogaland's historic trading contacts with other coastal regions. In 1990 she sailed to the Baltic with a cargo of salted herring, and in 1995 to the north of Spain with dried cod.

The museum started as a private association, owned by the members. In 1975 the museum came under a new state grant regulation and was defined as a "semi-public" museum. In 1979 the Stavanger Maritime Museum was merged with the Stavanger Museum, and as a part of that institution was changed to a public foundation in 1993.

Work on research, and publicising marine archaeology and local coastal life was widened in the 1980s with the systematic collection of traditional material, and building up a register of ships connected to Rogaland, lost and damaged at sea. The organisation of the museum's photographic archive and the participation in the nation-wide task of putting together a database of old Norwegian vessels are other activities of the museum. From 1998 the museum has put emphasis on the project "The Boats of Rogaland", where the goal is to document and publicise the use of boats and the traditions of boat-building in Rogaland.

Staff of the Maritime Museum are co-operating with many local associations and organisations which are working to promote local coastal culture and maritime history. Stavanger Maritime Museum is actively working to establish specialist networks between Norwegian and similar international institutions. In 1987 the museum took the initiative in setting up the North Sea Society, a combination of maritime museums of the countries of the North Sea which work together to strengthen and co-ordinate research work linked to the North Sea. In the course of the 1990s the museum has established co-operation with many similar organisations in the Baltic. The staff of the Maritime Museum have also been represented in the international museums organisations ICOM and ICMM.

pmaet Peder Smedvig A/S 1989.

gene i Rogaland

/ning til Stavanger Museum

iger Museums årbok 1990
ns årbok 1995

15 årbok 1985
DM

der Smedvig A/S 1989, Kværner
id 2 "En gassnasjon blir til" i 1996,
risitetsverk 1998
15 årbok 1981

. Stavanger Museums årbok 1983.

89

national Council of Museums.