

7. INDUSTRIAL HERITAGE
MAINTAINING
NAUTICAL
TRADITIONS

7. PATRIMOINE INDUSTRIEL
SAUVEGARDE DES
TRADITIONS
NAVALES

SVEIN MOLAUG

AS CAN BE EXPECTED, a special relationship exists between the coastal population and their boats. A good boat is usually a beautiful boat, as it is to be used in harmony with the element for which it has been created. A boat is not only judged by its usefulness, but also by its appearance, by the fact that it is aesthetically pleasing. This is something which has long traditions in Norway. In the Saga of Olav Tryggvason, we read that around the year AD 1000, the king, had a great ship built. As it was nearing completion, the boatbuilder deliberately hacked at the gunwale because he did not like the line of the vessel. He was allowed to rebuild the ship and the saga tells us that everyone was agreed that the ship was more beautiful after he did this.

With such an attitude to craft, it is understandable that attempts are often made to preserve them after they have gone out of normal use. It usually gets no further than wishful thinking, as maintenance and restoration cost money, and this is rarely forthcoming. Nevertheless, a number of smaller boats built at the end of the eighteenth century or later have survived and can be found preserved in boathouses.

The discoveries of the well-preserved remains of Viking vessels at Gokstad and Oseberg helped to increase the appreciation of the art-historical value of early craft. One of the consequences was that a copy of the Gokstad ship was built and sailed across the Atlantic to the World Exhibition in Chicago in 1893.

In 1906, the sloop "Gjøa" arrived in San Francisco after having sailed through the North West

IL EXISTE NATURELLEMENT des liens tout particuliers entre la population côtière et les bateaux. Normalement, un bon bateau, c'est aussi un beau bateau en harmonie avec l'élément pour lequel il a été créé. En effet, on ne juge pas une embarcation uniquement sur son utilité, mais également sur son apparence, sur son esthétique. En Norvège, ces traditions remontent loin dans le temps. Dans la saga du roi Olav Tryggvason, vers l'an mil, il est dit que le roi fit construire un grand bateau, et lorsqu'il fut presque terminé, le constructeur démolit le platbord car sa forme lui déplaisait. On lui permit alors de transformer le bateau et, de l'avis de tous, il était devenu beaucoup plus beau après la transformation.

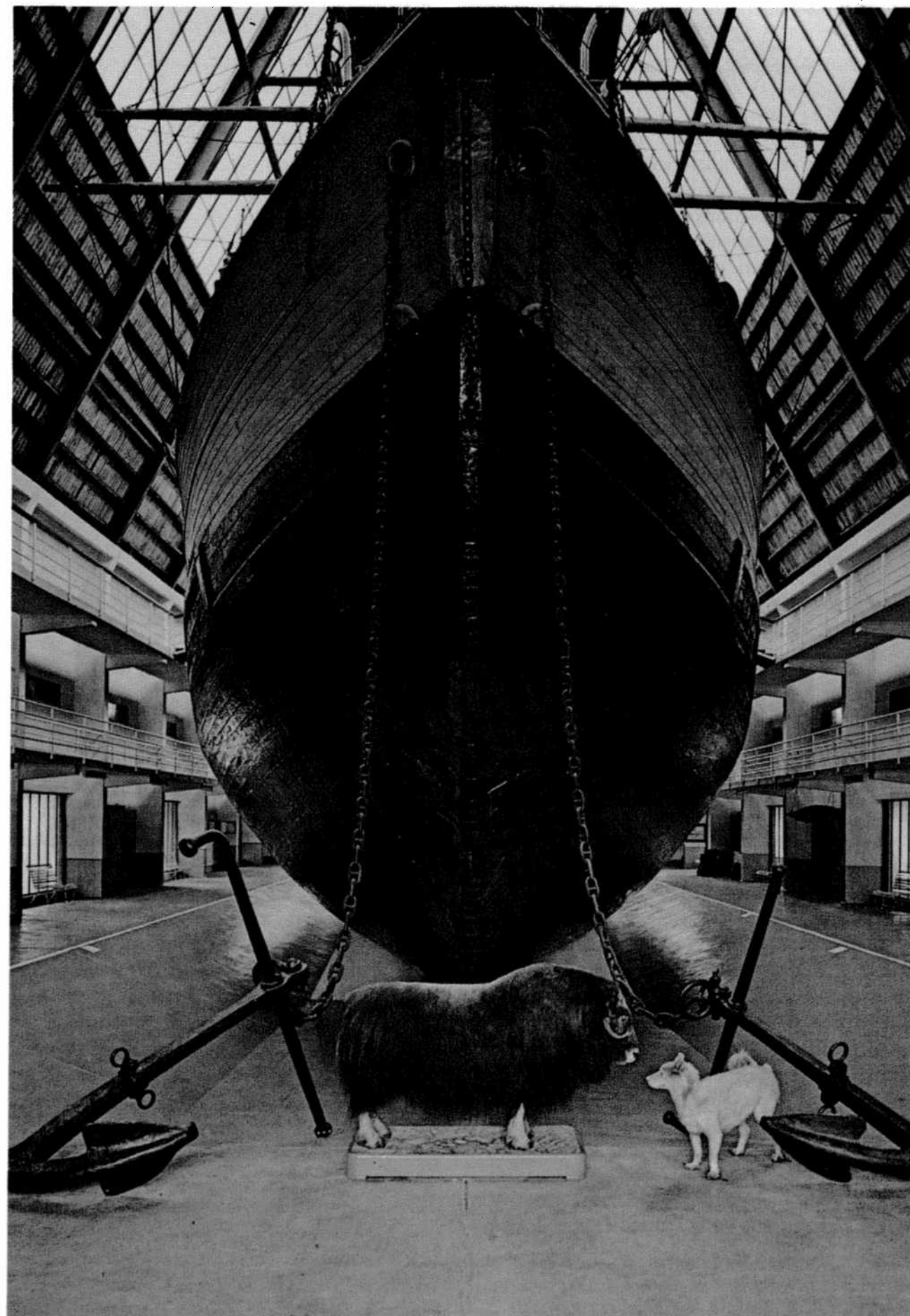
Cet amour pour les bateaux a souvent incité à les conserver après usage. Cependant, dans la plupart des cas cela n'a pas été possible, car les travaux de restauration demandent de gros capitaux, et l'argent manquait. Mais on a tout de même réussi à sauvegarder un certain nombre de petits bateaux de la fin du XVIIIe siècle, ou plus récents, en les mettant dans des hangars.

La découverte de deux bateaux vikings fort bien conservés, celui de Gokstad et celui d'Oseberg, a contribué à faire prendre conscience de la valeur culturelle et historique des bateaux anciens. Par la suite, on fit construire une copie du bateau de Gokstad qui traversa l'Atlantique pour participer à l'Exposition Universelle de Chicago en 1893.

En 1906, le caboteur « Gjøa » atteignit San Francisco après avoir navigué par le Passage du Nord-Ouest. Ce fut le premier bateau à réussir une telle expédition. Grâce à la bonne volonté de la municipalité de Chicago et à l'aide de Norvé-

The schooner «Fram», which was built by Colin Archer in 1893 for Fridtjof Nansen, held the record for reaching both the furthest north and the furthest south. In 1936 a building was erected to house the vessel. Photo: Norsk Sjøfartsmuseum.

Goélette «Fram», construite par Colin Archer en 1893 pour Fridtjof Nansen. «Fram» est le bâtiment qui a navigué le plus au nord et le plus au sud. Une maison a été construite pour l'abriter en 1936. Photo Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo.



The sloop «Gjøa» in 1906 was the first vessel to sail through the North-West Passage. After being exhibited in the Golden Gate Park in San Francisco, she was eventually returned to Oslo in 1972, 100 years after she had been built. Photo: Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo.

Passage. She was the first ship to achieve this. Thanks to the support of Norwegian Americans and the generosity of the city of Chicago, the ship was hauled ashore and placed on exhibition in the Golden Gate Park in San Francisco. This was the first time an attempt was made to preserve a Norwegian sailing vessel, and the problems attached to the preservation of boats became immediately apparent. Care and maintenance were needed and this required both money and the help of willing and understanding people. San Francisco has a warm and humid climate and as a result the woodwork began to rot. An unsuccessful attempt at restoration did not help matters. Fortunately, the vessel was transferred to the Norwegian Maritime Museum in Oslo where she was subsequently exhibited. This was in 1972, exactly 100 years after she had been built in Hordaland. Boatbuilders from there were engaged to restore the “Gjøa” to her original state.

Another polar vessel, the schooner “Fram”, had had a most glorious past. She was built in 1893 by the famous shipbuilder Colin Archer and was used by Fridtjof Nansen between 1893 and 1896 in his attempts to reach the North Pole by drifting northwards with the ice. The “Fram” reached 85°N. Between 1898 and 1902 the vessel was used by the Sverdrup expedition which mapped and investigated great areas to the north-west of Greenland. Finally, in 1911, Roald Amundsen used the “Fram” for his journey to the Antarctic, where he and four other members of the expedition succeeded in being the first men to reach the South Pole. The “Fram” reached 78°38’S and could therefore claim to have reached both the furthest north and the furthest south.

As time went on, the “Fram” began to show signs of wear and an official order was sent out to break up the ship. A committee consisting of private individuals was formed who succeeded in getting her brought ashore and under cover. Their efforts resulted in a new building to house the ship and this stood ready at Bygdøy, just outside Oslo, in 1936, ten years after the museum for the Viking ships had been opened nearby. The



Caboteur «Gjøa», le premier bâtiment à avoir forcé le passage Nord Ouest en 1906. Après avoir été exposé au Golden Gate Park, San Francisco, le bateau est revenu à Oslo en 1972, 100 ans après sa construction. Photo Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo.

giens émigrés aux Etats-Unis, le «Gjøa» fut amené à terre et placé dans le Golden Gate Park. Ce fut le premier bateau norvégien que l'on essaya de sauvegarder. Mais alors surgirent tous les problèmes de conservation car cette tâche exige de l'argent aussi bien que des compétences spéciales. Comme le climat de San Francisco est chaud et humide, le bois du bateau fut rapidement détérioré par la pourriture. Une restauration mal faite n'améliora guère les choses. Puis en 1972, le bateau fut transféré à Oslo, au Musée de la Marine, exactement 100 ans après sa construction, dans le département du Hordaland. Des constructeurs du district vinrent ensuite restaurer le « Gjøa » avec soin et compétence.

La goélette « Fram », avait un passé glorieux. C'est avec ce bateau, dessiné et construit en 1893 par le fameux constructeur Colin Archer, que Fridtjof Nansen essaya, entre 1893 et 1896, d'atteindre le Pôle Nord en laissant dériver le navire

“Fram” was the first contemporary vessel to be preserved in Norway.

The interest in early vessels used for transport or fishing steadily increased during the first decades of the present century. From 1925 onwards, Bernhard Færøyvik received an annual state grant to measure boats and take initial steps for their preservation. Behind the elegant clinker-built Norwegian boats there lies a more than thousand-year-old tradition in boatbuilding. Færøyvik's work produced results, but it was to take a long time before it was made financially possible to present a representative exhibition of the nation's clinker-built boats. The largest collection is at the Norwegian Maritime Museum in Oslo, which was opened in 1958, but other significant collections are also being built up in other parts of the country.

An attempt was made to preserve some of the larger sailing ships, but the enthusiastic groups of private individuals were soon drowning in financial problems. Suddenly, however, things began to improve. In 1962, Norway's first lifeboat was brought back from the USA. It had been designed and built by Colin Archer in 1893. The ship was placed in the care of the Norwegian Maritime Museum, with the intention of bringing it indoors, but there was not enough money for this. The idea was put forward that the ship could be preserved afloat and put into use. Of course there was opposition, but this was in fact the only possible way of saving the vessel. It proved to be an excellent solution. The “Colin Archer”, lifeboat no. 1, was leased out to a private person who has carried out a superb piece of restoration work, naturally in conjunction with the Museum and under constant control. The idea of preserving vessels in functioning order has subsequently been accepted and this is of paramount significance for the preservation of craft in Norway.

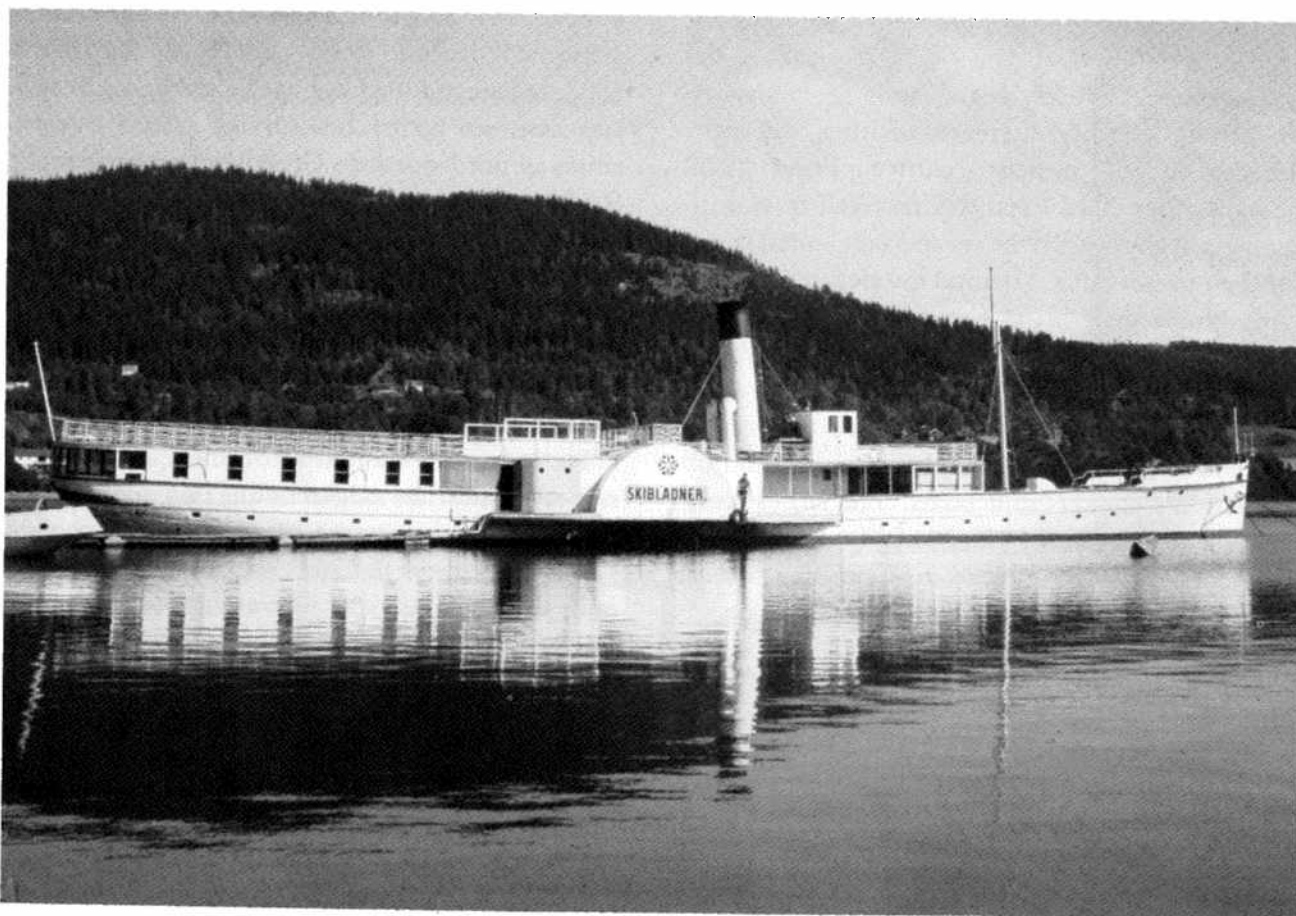
In the winter of 1967 the old paddle-steamer “Skibladner” sank under the great weight of wet snow. The “Skibladner” had been in regular service ever since she was built in 1856, linking the inland settlements around the shores of the 117 km long lake Mjøsa and forming an important communication link with the major route southwards from the south end of the lake. There was no doubt that she had to be raised and restored. Some wanted her to be placed in a museum, but the final result was that she was

vers le nord au gré des banquises. Le « Fram » atteignit la latitude de 85° 35' Nord. De 1898 à 1902, le bateau fut utilisé par l'expédition Sverdrup dans ses recherches sur les grands espaces situés au nord-ouest du Groenland, et finalement Roald Amundsen utilisa le « Fram » pour son expédition dans l'Antarctique, expédition où Amundsen et quatre membres de l'expédition furent les premiers à atteindre le Pôle Sud en 1911. Le « Fram » naviga jusqu'à la latitude de 78° 38' Sud, et fut ainsi le bateau qui atteignit les points situés le plus au nord et le plus au sud.

Par la suite, le « Fram » commença à se délabrer, et les autorités exigèrent que l'on démolisse le bateau. Mais un comité bénévole se chargea de l'amener à terre et de faire construire un bâtiment pour l'abriter. En 1936 – dix ans après que l'on eut mis les bateaux vikings sous toit à Bygdøy, à Oslo – le musée du « Fram » fut terminé, et le « Fram » est donc le premier bateau contemporain sauvegardé en Norvège.

Au cours de ce siècle, l'intérêt pour les anciens bateaux de transport ou de pêche n'a cessé de croître, et à partir de 1952, Bernard Færøyvik reçut une bourse annuelle de l'Etat pour faire des recherches et essayer de sauvegarder les bateaux. La construction des bateaux norvégiens modernes si élégants, construits à clins, se base sur des traditions suivies datant de plus de mille ans. Les efforts de Færøyvik portèrent leurs fruits, mais il fallut attendre de nombreuses années avant d'avoir les moyens de présenter une belle collection de bateaux norvégiens construits à clin. La plus grande collection se trouve au Musée de la Marine à Oslo, qui fut ouvert en 1958, mais il y en existe d'autres assez importantes dans différents districts en Norvège.

On a également essayé de sauvegarder de gros voiliers; malheureusement, les bénévoles perdirent rapidement leur enthousiasme lorsqu'ils durent faire face aux problèmes financiers. Néanmoins, l'intérêt pour ces bateaux restait vivace. En 1962, le premier bateau de sauvetage norvégien fut rapatrié des Etats-Unis. Dessiné et construit en 1893 par Colin Archer, le bateau fut livré au Musée de la Marine dans l'intention de le mettre sous toit, mais l'argent manquait. C'est alors que l'on envisagea de conserver le bateau pour l'utiliser. La réalisation de cette heureuse idée – qui n'était pas des plus populaires au début – était en fait la seule possibilité de sauvegarder le bateau



The paddle steamer «Skibladner», which was built in 1856 to carry goods and passengers to the settlements around Lake Mjøsa in E Norway, is the world's oldest steamship still in regular service.

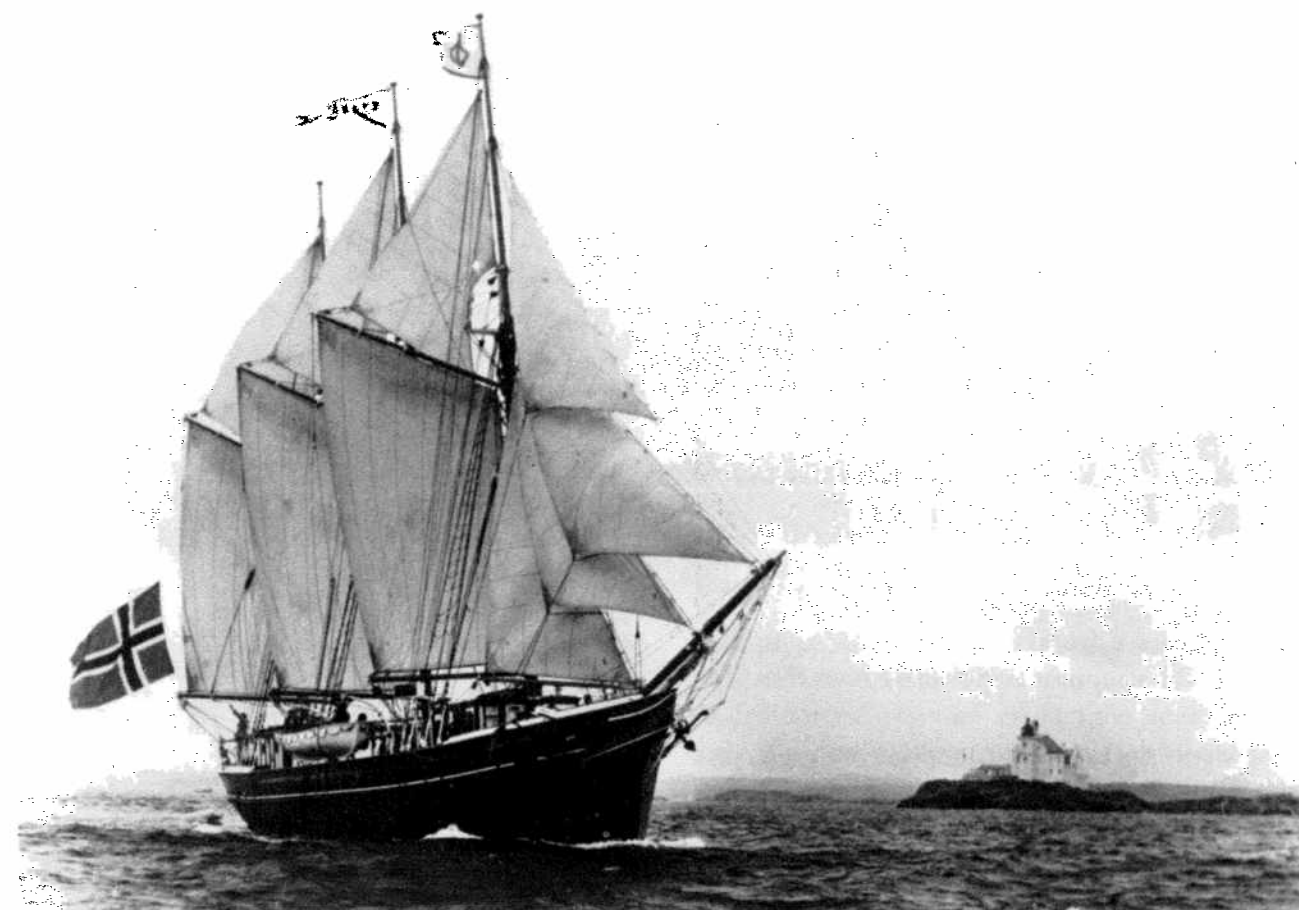
Vapeur «Skibladner», le plus vieux vapeur du monde en service, construit avec roue à aubes en 1856 pour être mis en service sur le lac Mjøsa.

repaired and brought back into service, and is today still plying the same route she has sailed for the past 130 years. The "Skibladner" is the world's oldest steamship in regular service. An enormous effort has been made to restore her as faithfully as possible, but as she is still in regular use, there have been a number of problems. The "Skibladner" takes enough money to cover the running expenses, but the inevitable and costly repairs require a sizeable contribution from the faithful members of the energetic Preservation Society and from government funds. The public authorities have now become more involved in the preservation of old vessels, but to start with this only took the form of a financial contribution, and on far too small a scale.

In 1974 the Norwegian Maritime Museum bought the three-masted fore-and-aft schooner "Svanen", which was built in 1916. She was soon brought into use in connection with youth work and now takes 25 youngsters at a time on a fortnight's training cruise, together with the per-

et s'avéra, par la suite, être une excellente solution. Le « Colin Archer », bateau de sauvetage No 1, fut loué à un particulier qui fit un excellent travail de restauration en collaboration, et sous le contrôle suivi du Musée. L'idée de conserver un bateau en l'utilisant fut acceptée peu à peu et joue actuellement un rôle important dans la politique de sauvegarde des bateaux et navires en Norvège.

En 1967, l'ancien bateau à roues, le « Skibladner », sombra à cause du poids d'énormes chutes de neige mouillée. Construit en 1856, le « Skibladner », qui faisait un trajet de 117 km sur le lac de Mjøsa, avait pour mission de relier les villes situées sur les bords du lac. Il fallait donc le sauver et le conserver. Certains voulaient placer le « Skibladner » dans un musée, mais finalement il fut remis en état et, actuellement, il continue sa navette sur le lac comme il le fait depuis 130 ans. Les travaux de restauration que l'on voulait effectuer aussi correctement que possible, ont créé de gros problèmes, étant donné que le bateau est toujours en usage. Les recettes des billets couvrent



The fore-and-aft schooner «Svanen» was built in 1916. Since 1974 she has been used for youth work, providing an attractive and exciting alternative to the discotheque. Photo: K.M. Olsen.

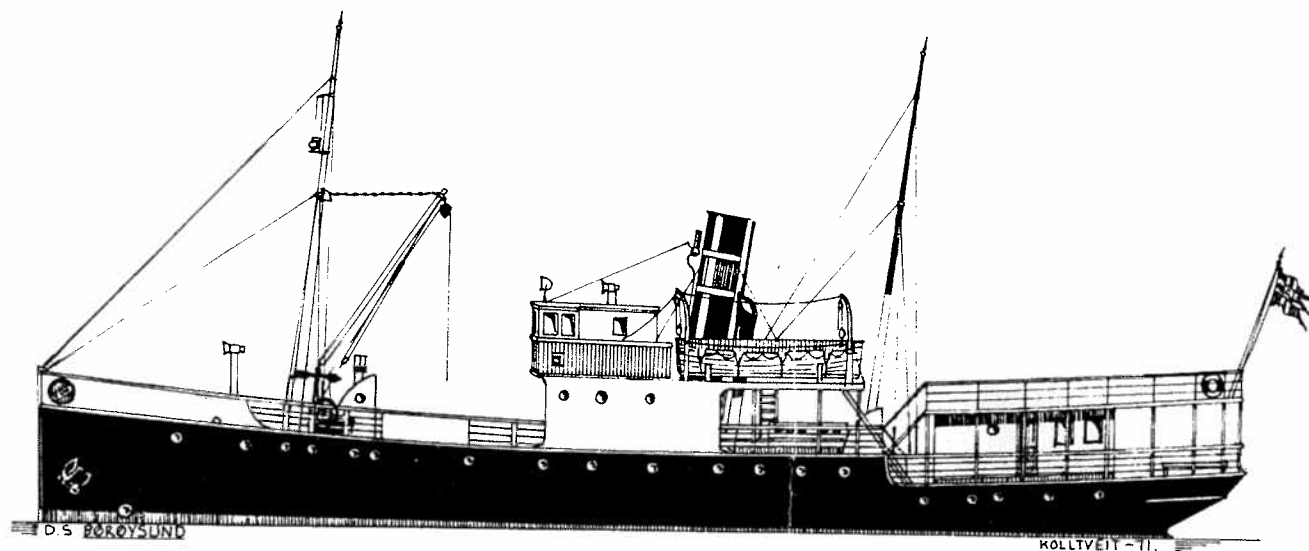
Goélette «Svanen», construite en 1916. Utilisée depuis 1974 à des fins sociales pour que la jeunesse puisse s'essayer à la vie du large au lieu de celle des discothèques. Photo K.M. Olsen.

manent crew. Each year some 500 young people of both sexes share this experience, sleeping in hammocks on the orlop deck and taking part in all the duties on board, including hoisting and taking in the sails, standing at the helm, taking the watch, and so on. For today's youth, spending their free time in the deafening music of the discotheque, or going around all day with Walkmans pounding in their ears, or just being constantly subjected to the roar of city traffic, the tranquillity on board a sailing ship makes a powerful impression. The "Svanen" project is without doubt a most successful social operation. It has made it possible to preserve a typical coaster, and it is much more agreeable to see a ship sailing under full canvas than to look at it lying lifeless in an exhibition.

Putting vessels worthy of preservation back into use is in fact an attractive way of preserving them. The problem has often been to find a use for them. Instead of pulling them up on to dry land and erecting an expensive building over them, or

les frais courants, mais les réparations plus importantes exigent des subsides d'association privées, ainsi que de l'Etat. Après avoir donné de maigres subsides au début, l'Etat s'est enfin engagé dans les efforts de sauvegarde des navires. Aujourd'hui, le «Skibladner » est le plus vieux vapeur à roues du monde assurant toujours un service régulier.

En 1974, le Musée de la Marine acheta la goélette à trois mâts « Svanen », construite en 1916. Ce bateau a tout de suite été mis à la disposition des jeunes. Chaque année, quelque 500 personnes font de la voile pendant une semaine. A chaque croisière, le bateau embarque 25 jeunes garçons et filles en plus de l'équipage. Les jeunes dorment dans des hamacs sur le pont et participent aux tâches journalières à bord, telles que tenir la barre, monter et descendre les voiles, servir à la cuisine, etc. Pour les jeunes qui passent leurs temps dans des discothèques bruyantes ou qui se promènent avec leurs inséparables « Walkmans » dont la musique assourdissante se joint



The steamship «Børøysund» was built as a passenger ferry in 1908 and remained in faithful service along the toughest stretch of the Norwegian coast right up to 1960. She is now the flagship of the Norwegian Veteran Ships Club.

Vapeur «Børøysund», construit en 1908. Il a fidèlement desservi la partie la plus hostile de la côte norvégienne jusqu'en 1960. Maintenant l'orgueil du Norsk Veteransklubb (Club norvégien des Vieux Bateaux).

tying them up to a wharf and letting them just float there uselessly, they could be used in the way they were intended. Many people have been seized by the idea and have put in an impressive amount of work to prevent these valuable memorials of the past from disappearing. If a vessel is simply left moored to the quay or placed in a building, then interest will gradually dwindle. The original enthusiasts grow old, and it is difficult to get the younger generation to carry on with the necessary maintenance on a private basis. To look after a sea-going vessel and to have the opportunity of sailing it is much more enticing.

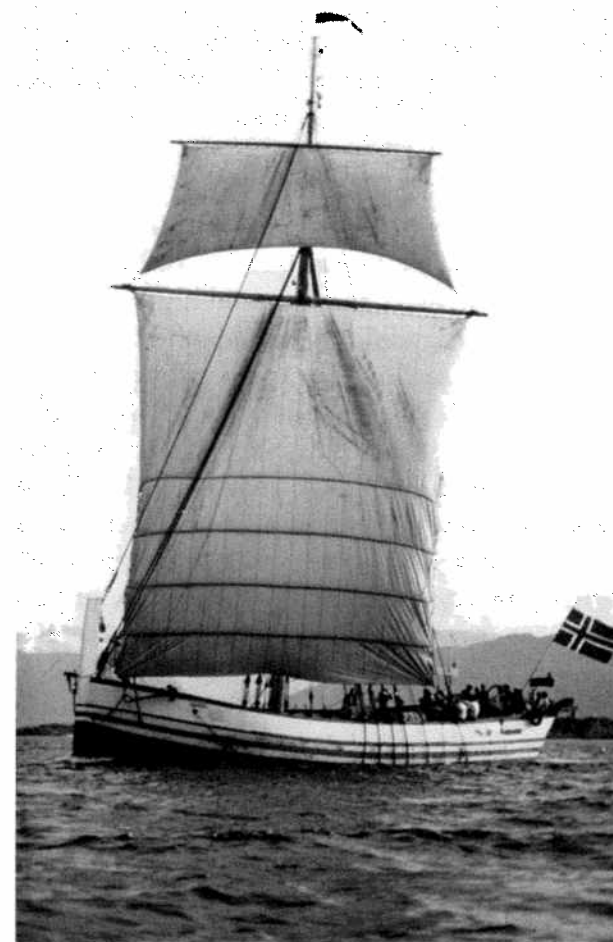
The 1960s were an important period regarding the preservation of vessels, as new methods were found. A variety of uses was possible. Young people formed themselves into groups in order to buy and restore sloops, fishing smacks and ketches. Museums gave them advice and guidance, and they used the boats during their holidays.

Among larger projects can be mentioned the passenger ferry «Børøysund», built in 1910, which has been taken over by the Veteran Ships Club (*Norsk Veteransklubb*), and which is now used for day-trips or short excursions. Another society has taken over the steamer «Kysten», using her partly for regular services between Oslo and Tønsberg, partly for excursions along the coast. The Polar sloop «Havnøy» has been restored and is used for trips with juvenile

aux bruits de la circulation, le silence à bord d'un voilier est fort impressionnant. Il est certain que le profil social de ce projet est très positif tout en garantissant la sauvegarde d'un côtier typique. C'est du reste nettement plus amusant de voir un bateau toutes voiles dehors plutôt que de le visiter dans un musée.

En les remettant en état de naviguer, on avait trouvé une excellente façon de sauvegarder des navires récupérables. Au lieu de les amener à terre et de construire un bâtiment coûteux pour en faire un musée, ou de les laisser ancrés passivement à un ponton, on les a remis à flot. Le problème était souvent de leur trouver une destination convenable. De nombreuses personnes se sont engagées dans la sauvegarde et ont fait de gros efforts pour empêcher que cet héritage naval ne disparaisse. En effet, un bateau à quai ou dans un musée perd de son intérêt et, en plus, au fur et à mesure que les personnes qui, les premières, se sont engagées dans la sauvegarde, vieillissent, il s'est avéré difficile de trouver des jeunes prêts à se charger bénévolement des travaux de conservation nécessaires. L'idée de prendre en charge un bateau tenant encore la mer et d'avoir la possibilité d'en profiter, est nettement plus tentante.

Les années 60 ont joué un rôle important pour la sauvegarde des bateaux. En effet, on a trouvé de nouvelles méthodes de conservation, et les possibilités d'utiliser ces bateaux sont nombreuses. Des groupes de jeunes ont acheté des caboteurs, des



The sloop «Pauline», built c. 1870, is one of the many examples of the devoted efforts to preserve old vessels afloat.

delinquents. This project has been extremely successful.

All these schemes for preserving old vessels by finding a use for them have given a spin-off. There has been an increased interest for saving old boats and keeping them in use. It was necessary to form some kind of organisation which could help with the restoration work, give financial help in a crisis, and also get an idea of how many vessels there were which were worth preserving. In 1977 a special committee for vessels was established. The Ministry of the Environment provided an annual sum of money for the preservation of vessels, and the committee drew up a list of those vessels which deserved a grant. In 1978 the Norwegian Council for Cultural Heritage was established and this has also made substantial grants, making it possible, for example, to save the 75-year-old steamship «Hestmanden». The Vessels Committee was disbanded in 1985 and its function has been taken over by the Ministry of the Environment.

Caboteur «Pauline», construit vers 1870, un des nombreux exemples des efforts faits pour conserver les bateaux à flot.

barques de pêche et des galéasses pour les restaurer ensuite. Ils se sont fait conseiller par les musées pour les travaux de restauration et utilisent les bateaux pendant leurs vacances.

Parmi les initiatives les plus importantes, on peut mentionner que le Club des anciens bateaux de Norvège (*Norsk Veteransklubb*) a pris en charge le «Børøysund», un petit vapeur construit en 1910, qui, aujourd'hui, est loué pour des excursions d'une journée ou des croisières de courte durée. Une autre association utilise le bateau à vapeur «Kysten», lui permettant ainsi ou bien de naviguer régulièrement entre Tønsberg et Oslo, ou bien d'effectuer des croisières le long de la côte. Le caboteur arctique «Havnøy» a également été restauré et navigue actuellement avec de jeunes repris de justice. Les résultats de ce projet ont été fort positifs.

Toutes ces mesures pour conserver les anciens bateaux à flot ont fait tâche d'huile. L'intérêt pour les sauver et les utiliser a considérablement augmenté. C'est ainsi qu'il a fallu créer une organisation prête à assister dans les travaux de restauration, offrir une aide financière en cas de crise et également établir un inventaire des bateaux dignes d'être sauvegardés. En 1977, on établit un comité de sauvegarde. Le Ministère de l'Environnement a alloué chaque année une certaine somme pour les travaux de restauration proposés par le Comité. En 1978, le Conseil norvégien à la Culture fut fondé. Ce conseil a accordé des subventions importantes qui entre autres ont permis de sauvegarder le bateau à vapeur «Hestmanden», construit en 1911. Le Comité pour les bateaux fut dissout en 1985, et c'est le Ministère de l'Environnement qui reprit ses fonctions.

Il faut également noter une autre nouvelle tendance, celle d'utiliser les anciens bateaux à des fins pédagogiques. En effet, ces bateaux se prêtent fort bien aux excursions scolaires. Les écoliers ont ainsi la possibilité de s'adonner à la pêche, de faire connaissance avec la côte et d'apprendre les bases de la navigation.

Les trois bateaux-écoles «Statsråd Lehmkuhl» (1914), «Sørlandet» (1927) et «Christian Radich» (1937) ont été construits pour former les marins. Cependant, avec les progrès technologi-

A new aspect of the work is the use of old vessels for education purposes. They are especially suitable for taking school-children on excursions, giving them the opportunity of fishing, helping them to become better acquainted with the coastal landscape and its natural history, and providing them at the same time with a basic knowledge of navigation.

The three training ships, the "Statsråd Lehmkuhl", built in 1914, the "Sørlandet" from 1927 and the "Christian Radich" from 1937 were built for the training of sea-cadets. Ship-owners have lately found that with today's high technology in shipping and navigation, sailing ships are no longer really useful for training seamen. Now only the "Christian Radich" functions as a training ship in the true sense of the term, while the "Sørlandet" is used as a sea-going high-school offering an optional extra year's schooling (*Folkehøgskole*). Public opinion insists that the vessels should be preserved and the State has ensured that they are maintained in a seaworthy condition.

Apart from the vessels which have already been mentioned and are now preserved, there is also the schooner "Anna Rogde", built in 1868, and the "Pauline", a small cargo-carrying *jekt*, as well as a number of sloops, including the "Anna", the "Mathilde" and the "Anna Kristina". Two Polar vessels have also been preserved, as well as a tug, a car-ferry, and a tramp steamer. Other projects are under way. The motor-torpedo boat, the "Hitra", which was one of the Shetland boats during the last war, has also been saved.

The society known as *Kysten*, meaning simply "the coast", has a large number of members spread throughout the land and has been instrumental in saving many small craft and working vessels. The Colin Archer Society maintains and sails a large number of rescue vessels and pilot boats.

There is a noticeable reaction against the fibreglass boat with its plastic laminate fittings. Many manage to get hold of old clinker-built boats. The preservation of boats and ships has become a feature of cultural heritage work in Norway and has incidentally had an activating effect on the prosperity of the coastal communities.

ques de la la navigation ces dernier temps, les armateurs ont décrété que ces bateaux ne sont plus utiles pour la formation des marins actuels. Aujourd'hui, seul le « Christian Radich » sert encore de bateau-école tandis que le « Sørlandet » fait office d'école flottante. L'opinion publique demeure inflexible: ces bateaux doivent être sauvegardés, et c'est l'Etat qui s'est chargé de leur entretien pour qu'ils soient en état de naviguer.

En plus, il faudrait également mentionner la goélette « Anna Rogde », construite en 1868, et les caboteurs « Pauline », « Anna af Sand », « Mathilde », « Anna Kristina » et bien d'autres encore faisant partie des « vétérans ». Mais plusieurs embarcations récentes sont également sur la liste de sauvegarde: deux bateaux arctiques, un remorqueur, un ferry boat, un bateau pour passagers, et de nombreux autres projets sont actuellement en cours. Le torpilleur à moteur « Hitra », qui faisait le trafic illégal des Shetland pendant la dernière guerre, a également été sauvegardé.

L'« Association Kysten » a de nombreux membres dans tout le pays et se charge de la sauvegarde de petites embarcations et de bateaux utilitaires. L'association « Colin Archer » se charge de l'entretien de nombreux bateaux de sauvetage et de bateaux-pilotes et les fait naviguer.

On note actuellement une forte réaction contre les bateaux en fibre de verre avec intérieur en respatex. Nombreux sont ceux qui achètent de vieux bateaux en bois construits à clin. Cette nouvelle tendance dans la vie culturelle en Norvège, a eu pour effet un regain de vigueur et d'enthousiasme dans les villages situés le long de la côte.

PROTECTING THE INDUSTRIAL HERITAGE

LA SAUVEGARDE DU PATRIMOINE INDUSTRIEL

EINAR SØRENSEN

MUSEUMS IN NORWAY showed an early interest in vestiges of a technical or industrial nature which had been associated with farming, shipping and crafts. Norway's agricultural society formed an important point of departure for museums and others involved in cultural heritage work and, following on from the conceptions of the Romantics and the interest shown during that period for the deeper aspects of our national character, it became a major exercise to illustrate the strenuous conditions of life in this mountainous country. This inclination to portray a broader view of Norway's cultural history and society provided a corrective to the earlier unilateral interest in peasant culture and is one of the reasons for today's express concern with local society and with the culture and way of life of various social groups.

In Norway the terms "technical" and "industrial" conjure up quite different ideas and associations, and objects described in such terms therefore receive different attention in terms of their preservation value. For a relatively long time early technical monuments have received sympathetic treatment by museums and conservationists, at a national as well as at a local level. A gate-saw was moved to the Norwegian Folk Museum as early as the 1930s and it was hardly the first technical structure to be re-erected in a museum in Norway. Even such technical installations as early mines, sawmills, watermills and roads are ecologically acceptable among traditional environmentalists in Norway and are usually regarded as legitimate features in the cultural landscape, almost on a par with examples of our earlier architectural heritage.

"Industry" is much poorer when it comes to objects worthy of preservation in an aesthetic or historical sense. Concepts such as "industrial landscape" arouse little expectation and their use

LES MUSÉES EN NORVÈGE ont très tôt manifesté de l'intérêt pour les vestiges de nature technique ou industrielle, qui avaient eu quelque rapport avec l'agriculture, la marine et l'artisanat. La société agricole de Norvège a constitué un important point de départ pour les Musées et autres institutions concernées par les études sur le patrimoine culturel et, dans la foulée des conceptions romantiques et de l'intérêt manifesté à cette époque pour les aspects les plus profonds de notre caractère national, c'est devenu un exercice de la plus haute importance d'illustrer les conditions de vie âpres dans ce pays montagneux.

Cette tendance à broser un tableau plus large de l'histoire culturelle et de la société en Norvège a fourni un correctif à l'intérêt premier unilatéral pour la culture paysanne et est une des raisons de l'intérêt actuel pour la société locale, la culture et les façons de vivre des différents groupes sociaux.

En Norvège, les termes « technique » et « industriel » évoquent des idées et des associations tout à fait différentes, et les objets décrits en ces termes reçoivent par conséquent une attention différente, fonction de leur valeur de conservation. Depuis relativement longtemps, les monuments techniques primitifs ont reçu, de la part des musées et des conservateurs, un traitement bienveillant, sur le plan national aussi bien que local. Une scie à châssis a été transportée au Musée du Folklore norvégien dès les années 1930, et cela a été en quelque sorte le premier équipement technique à être reconstruit dans un musée en Norvège.

Même des installations techniques anciennes, telles que des mines, des scieries, des moulins à eau et des routes sont écologiquement recevables parmi les environnementalistes traditionnels en Norvège et sont habituellement considérées comme des caractéristiques légitimes dans le paysage culturel, presque à égalité avec les exemples