

ATT SEGLA GENOM RUMMET?

- Om museifartygs rumslighet och dess påverkan på besökarupplevelsen

Maja Nilsson

Examensarbete (30 högskolepoäng) i museologi för masterexamen inom ABM-
masterprogrammet vid Lunds universitet.

Handledare: Britta Zetterström Geschwind

År: 2024

To sail through the room? - regarding spatiality on museum ships and its effects on visitor experience

Abstract

The title of my master's thesis is "to sail through the room", and it deals with museum ships as a space rather than as an object. Meaning that museum ships are seen as spaces in which events and experiences can occur, opposed to *things* that events and experience happen to or around. Little museological research on museum ships has been done, and no research at all has been done concerning the specific ships that my study touches, hence why I have chosen the subject. The ships I have chosen to study are *HMS Västervik* and *HMS Bremön* at Marinmuseum in Karlskrona, which are both metal-type war ships that have been repurposed into museum ships. Both ships are on the water and not landlocked.

The thesis deals with the following scientific problem; "how does the spatiality of the museum ships affect the visitors' movements through the space and their general experience of the museum ship?" It consists of ethnographic walk-alongs, where I look at how three different people walk through the two museum ships, how they interact with their surroundings, and their own thoughts about their experiences. My theoretical approach has been a spatiality theory, which can be summarized as the interactions between the material space, the designed space, and the lived space, that all come together to form one experience of a space.

The conclusions that can be drawn from the study is that the visitors are very conscious of the space around them on the museum ships and move very deliberately. This is due to the three following factors: 1) the own body's abilities and limitations. 2) the spatiality of the museum ships, how they're designed, and how the museum itself has dealt with the available space, and 3) the visitors' image and expectations of what a museum ship is. The visitors see the museum ship as an object of historical value and not as an extension of the museum building.

There is also large issue concerning accessibility for people with disabilities which is not particularly easy to solve. Visitors with disabilities seem to have a great understanding of this issue and the difficulties museums face in handling it, which is due to disabled persons general experiences of societal restrictions that make them "used to" being shut out from or excluded from many experiences.

Keywords

Museum ships, Spatiality, Space, Room, Disability, Accessibility

Tack till mamma, pappa och Filip som alltid varit mina största supporters. Tack till min handledare Britta Zetterström Geschwind för allt ditt stöd. Nu är vi äntligen i mål.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 INLEDNING	6
1.1 BAKGRUND	6
1.2 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR	8
1.3 FORSKNINGSLÄGE.....	8
1.3.1 Rumslighet och besökarupplevelse.....	9
1.3.2 Tillgänglighet på museum.....	13
2 TEORI OCH BEGREPP	16
2.1 RUM OCH RUMSLIGHET.....	16
2.2 DET BYGGDA RUMMET.....	18
2.3 RUMMET OCH KROPPEN	19
3 METOD	20
3.1 URVAL.....	22
3.2 ETISKA STÄLLNINGSTAGANDEN.....	23
4 RESULTAT OCH ANALYS	25
4.1 BREMÖN	25
4.1.1 Man får gå hela vägen - Deltagare A.....	28
4.1.2 Van att bli utesluten - Deltagare B.....	30
4.1.3 Med försiktiga steg - Deltagare C.....	32
4.2 VÄSTERVIK.....	33
4.2.1 Spänning och interaktion - Deltagare A.....	35
4.2.2 Att ta hänsyn till någon annans kropp - Deltagare B.....	39
4.2.3 Ingenting att göra åt - Deltagare C.....	41
5 SLUTSATSER OCH DISKUSSION	44
5.1 KROPPENS MÖJLIGHETER OCH BEGRÄNSNINGAR	44
5.2 FARTYGENS RUMSLIGHET	46
5.3 UPPFATTNINGAR AV MUSEIFARTYG	48
5.4 FRAMTIDA FORSKNING	49
6 SAMMANFATTNING	52
LITTERATURLISTA	54
BILAGOR	56

1 Inledning

I november 2023 hade jag möjlighet att praktisera på Marinmuseum i Karlskrona. Samlingsenheten på Marinmuseum är en del av statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) och det var där jag var placerad. I mina uppgifter under praktiken ingick det att ta fram en historisk bakgrund för en bevarandeplan åt ett av museets museifartyg. Under detta arbete började en del tankar gro hos mig angående hur Marinmuseum och SMTM använde sig av sina museifartyg. Jag såg fartygen som flytande museirum medan museet och samlingsenheten verkade se dem som väldigt stora föremål. Trots detta såg jag också att fartygen ändå användes som rum. Man fick lov att gå ombord, utforska och upptäcka trots att mycket lite faktiskt gjorts ombord för att underlätta och uppmuntra till dessa aktiviteter. Denna unika situation fick mig att fundera ytterligare kring hur besökarupplevelsen påverkas av faktumet att museifartygen inte är ett museirum i vanlig mening. Hur interagerar man med och rör sig i ett rum som flyter och konstant är i gungning? Hur interagerar man med trånga utrymmen med många vinklar och vrår? Särskilt med tanke på att alla kroppar inte fungerar eller ser likadana ut.

1.1 Bakgrund

Marinmuseum i Karlskrona ligger beläget på Stumholmen utanför stadens centrum. Stumholmen präglas av sina militära byggnader från 1700-talets mitt och kantras av större hangarer och skeppsbodar. Havet ligger precis intill och från museets entré ser man direkt ut till Östersjön. Museet har en egen brygga som omger hela byggnaden så att man konstant är nära vattnet. Läget kan beskrivas som perfekt för ett museum inriktat på marinen. Marinmuseum grundades ursprungligen som en modellkammare år 1752 och hette från början bara Karlskrona modellkammare. Syftet med modellkammaren var att arkivera, bevara och visa upp fartygsmodeller som använts och användes inom marinen, inom den interna organisationen. Tanken var att man som skeppsbyggare eller som marinsoldat skulle kunna besöka modellkammaren för inspiration till nya skeppsbyggen. Senare, när fartygsmodeller blivit mer obsolet och ersattes av ritningar för dagligt bruk blev modellkammaren mer inriktat på utställningar och publik verksamhet. Genom 1900-talet började man rikta in sig på marinhistoria i största allmänhet och modellerna kom mer i

skymundan. 1997 döptes museet om till Marinmuseum i samband med öppnandet efter den stora renovering som pågått under ett par år. Museet fick nya lokaler och till invigningen fick man också ta emot flera gåvor från staten och marinen i form av föremål, däribland tre fartyg. Det första var fullriggaren och före detta undervisningsfartyget *Jarramas* som innan det gavs bort till Marinmuseum varit restaurang utanför Kungsbron. Det andra två, minsveparen *Bremön* och robotbåten *Västervik*, är de fartyg som den här uppsatsen kommer behandla.

I nuläget är Marinmuseum ett statligt museum som ligger under statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) och drivs alltså av statliga medel. Museets organisation är indelat i två huvuddelar; samlingsenheten, och enheten för pedagogik och utställningsverksamhet. Vid dessa två huvudavdelningar finns också tekniker och snickare som har hand om de utställningstekniska delarna samt regelbunden skötsel av båtarna och fartygen på museet.

Fartygen min uppsats behandlar är som sagt två av Marinmuseums tre sjösatta museifartyg. Båda skeppen är pansarskepp och har använts aktivt inom flottan. *Bremön* är en minsvepare ur Arholma-klassen¹ som sjösattes 1940. Fartyget användes för att hitta och lägga ut minor, utföra eskorter och avvisa främmande fartyg. *Bremön* användes också i utbildningssyfte inom flottan (något alla av Marinmuseums fartyg har gemensamt) men skänktes 1987 till Marinmuseum i syfte att hon skulle kunna gå att besöka.

Det andra fartyget, *Västervik*, är en ombyggd robotbåt av Norrköpingsklass som var inblandad i en av kalla krigets för Sverige största händelser, nämligen grundstötningen av den sovjetiska ubåten U-137 i Gåsefjärden år 1981. Ombord *Västervik* skedde de första förhören med ubåtens kapten Anatolij Michailovitj Gusjtjin. När *Västervik* 1997 skulle pensioneras efter att ha varit aktiv sedan 1974 fick även hon bli gåva till Marinmuseum som ihop med befälet gav order om att fartyget efter sin sista resa skulle lämnas helt orörd. Allting som fanns ombord den 7:e december 1997 finns fortfarande kvar, inklusive dokument, personliga fotografier och öppnade läskflaskor. Det rör sig alltså om två välbevarade och historiskt intressanta fartyg som skulle kunna studeras utifrån en rad olika frågeställningar och discipliner, trots detta finns det ingen officiellt publicerad forskning om eller kring dessa fartyg. Det finns alltså ett stort gap i forskningen

¹ En fartygsklass är en samling fartyg som byggts under ungefär samma mått under en kortare period. "Klass" står för klassifikation.

kring museifartyg, i synnerhet ur ett museologiskt perspektiv, vilket jag med min uppsats vill fylla.

1.2 Syfte och frågeställningar

Uppsatsen ämnar undersöka hur museibesökarna interagerar med museifartygen på Marinmuseum i Karlskrona utifrån aspekterna *rumslighet* och *tillgänglighet*. Det finns en diskrepans mellan den ursprungliga funktionen och syftet med museifartygen som pansarskepp i flottan och deras nuvarande roll som museirum och museiföremål. Utrymmena är därför trånga och byggda för personer med god kroppslig funktion och rörelseförmåga. Fartygens design säger något om deras historia och avsikten bakom dem skapar mening. Fartygets typ, storlek och användningsområde skapar olika associationer som skapar känslor vilka kan påverka besökarnas upplevelse av rummet, av fartyget självt och förståelsen av historien om och kring det. Syftet med uppsatsen är därför att få en fördjupad förståelse för hur museifartygens unika rumslighet påverkar museibesökarnas upplevelse av dels museifartygen i sig, dels av sitt besök ombord dem. Uppsatsen kommer utgå från följande övergripande frågeställning:

- Hur påverkas museibesökarens beteenden och rörelser genom museirummet av att det inte är ett traditionellt museirum utan ett fartyg?

1.3 Forskningsläge

Detta kapitel kommer behandla den litteratur som utgör grunden för denna uppsats. Eftersom uppsatsen behandlar rumslighet den påverkas besökarupplevelsen ombord på museifartyg, är studier om rumslighet utifrån ett museologiskt perspektiv relevanta. Det finns flera betydelsefulla exempel på tidigare forskning om ämnet och dessa kommer att diskuteras nedan. Även forskningsresonemang om tillgänglighet på museum är mycket relevanta för uppsatsen. Tillgänglighet på museum är ett internationellt fält och förutom svenska exempel kommer även internationell forskning som är relevant för uppsatsen att behandlas. På nationell nivå finns det också flera relevanta exempel på forskning om tillgänglighet på museum, vilka också kommer att diskuteras nedan.

1.3.1 Rumslighet och besökarupplevelse

Den litteratur som berör rumslighet på museum handlar ofta om det fysiska rummet och hur arkitektur och utställningsdesign påverkar besökarupplevelsen utifrån olika perspektiv. Jag har valt att behandla denna litteratur i samband med teoretiska perspektiv som en mall för hur man kan förstå både museirummet och i synnerhet museifartyget som rum. Forskning om rumslighet på specifikt museifartyg så som de förekommer på Marinmuseum i Karlskrona finns inte enligt min vetskap. Därför har jag valt att använda perspektiv på museirummet i allmänhet.

En bok med stor relevans för uppsatsen är antologin *Reshaping museum space: architecture, design, exhibitions* [red. McLeod] från 2005. Den handlar om museirummet ur arkitektoniska och designmässiga aspekter. Antologin är en samling artiklar från olika akademiska experter inom museum, arkitektur och design och ger tillsammans en bild av museirummets föränderlighet. Särskilt artikeln *Spatial culture, wayfinding and the educational message: the impact of layout on the spatial, social and educational experiences of visitors to museums and galleries* ur antologin är betydelsefull för uppsatsen.

I artikeln diskuterar arkitekten Sophia Psarra (2005) rollen som arkitektur och den rumsliga layouten av museum spelar i museibesökets karaktär. Artikeln tar sin utgångspunkt i en undersökning Psarra (2005) gjort av fyra olika museer. Undersökningen gjordes med hjälp av datorsimulationer och analyser av museernas layout samt observationsstudier av rörelsemönster hos besökare genom museernas utrymmen (Psarra 2005 s. 78). Genom att titta på de resultat som undersökningen kom fram till ur nya perspektiv svarar Psarra (2005) på hur viktig den rumsliga layouten och designen är för den generella besökarupplevelsen. Detta är relevant för min frågeställning angående hur besökarnas rörelser genom rummet påverkas av att det inte är ett traditionellt museirum de rör sig genom.

Rumsliga karaktärsdrag, så som belysning, planlösning och ljudnivå påverkar museibesökarnas rörelsemönster och utställningarnas överföring av det pedagogiska budskapet, menar Psarra (2005 s.79). Detta går också att se i den undersökning som artikeln bygger på. Datorsimulationerna baserade på observationsdata på de fyra museerna visade på att flera faktorer spelar in i hur man designar museiutrymmet. Den första faktorn är den arkitektoniska historien, det vill säga vad byggnaden är till för. Artikeln tar upp Naturhistoriska museet i London som exempel och poängterar att det byggdes som museum för att hysa en specifik

samling, rummen är därför unikt designade för det som visas upp. Dock är utrymmet på grund av detta faktum begränsat i vad de kan ställa ut och nya utställningar med nya samlingar blir svårare att realisera. I kontrast med Naturhistoriska tar artikeln upp Kelvingrove konsthall och museum som från början var ett bostadshus för en rik adelsfamilj. Designen är alltså till för att en familj, gäster och tjänstefolk ska kunna bo och arbeta i huset vilket gör att det därför är begränsat i sin arkitektur (Psarra 2005 s.80–82). När det gäller min uppsats blir denna faktor, det vill säga rummets syfte, aktuellt, eftersom museifartygen jag har studerat är byggda som flytande hem och arbetsplatser för soldater, inte för grupper av besökare.

När det kommer till främst det fysiska rummet har museerna enligt Psarra (2005) två stora problem. Det är dels hur man strukturerar en rutt genom det fysiska rummet som möjliggör mötet mellan utställningsmoment och besökare, dels hur man skapar rumsliga mekanismer som hjälper till att orientera besökaren genom byggnaden och får den och utställningarna att framstå som en enhet (Psarra 2005, s. 82). Det finns enligt Psarra (2005) två sätt att strukturera en rutt på, genom att följa en axel eller en omkrets. Denna idé om rutter har varit avgörande för hur jag har sett på museifartygen i min studie och har bidragit till en ökad förståelse om mina studieobjekts rörelsemönster.

Psarra (2005) tar upp Naturhistoriska museet i Londons utställningar som exempel, och finner att de går att följa genom båda typer av rutter, men där det är klart att man från början tänkt kring just en axelrutt när man placerat ut sina utställningar. Psarra (2005, s.85) pekar på att Naturhistoriska museet lider av vad hon kallar för "axis fragmentation" vilket har till följd att utställningarna uppfattas som slutna rum separerade från byggnadens arkitektoniska kvalitéer såsom naturligt ljusinsläpp och dekorativa element på väggar och tak. Psarra (2005 s.85) poängterar att just arkitektoniska element och ljussättning drar uppmärksamhet till sig och leder till ett rörelsemönster mot de punkter där dessa element finns. Skyltar kan också få samma effekt. Slutligen visar Psarras studier (dataanalysen och artikelns komparativa studie) att inte enbart rumsliga kvalitéer påverkar hur folk beter sig i ett museirum eller hur de använder sig av utrymmet, men att när rum kopplas ihop med andra och "det större rummet" (dvs byggnaden eller den yttre strukturen) skapar det ett större sammanhang vilket i sin tur, enligt Psarra (2005), påverkar besökarnas rörelsebeteenden. Dessa slutsatser är viktiga för min uppsats för att de visar på vikten av den yttre strukturen för besökarnas rörelsebeteenden. Att det är ett museifartyg och inte ett traditionellt museirum mina observationsdeltagare rör sig i

borde alltså om vi utgår från Psarras (2005) slutsatser påverka deras rörelsebeteenden och rumsliga interaktioner markant.

Ett verk som för liknande resonemang som Psarra (2005) är Eva Insulander (2010) som i sin avhandling *Tinget, rummet, besökaren: om meningsskapande på museum* behandlar hur besökare interagerar med utställningsrum och föremålen i dem. Hon studerar hur olika museiutställningar påverkar besökarnas upplevelser och framför allt hur de påverkar deras lärandeprocesser. Med hjälp av semiotik och museipedagogisk metodik analyserar Insulander (2010) besökares kroppsspråk och rörelsemönster och drar slutsatser rörande hur museer kan designa sina utställningsrum för att främja engagemang och lärande hos besökarna. Insulander (2010) menar likt Psarra (2005) att museirummets fysiska utformning påverkar besökarnas upplevelser, och att genomtänkta utställningsrum som är enkla att navigera underlättar besökarnas rörelser genom rummet och deras interaktion med föremålen i det. Detta har jag tagit med mig i utförandet av min studie. Insulander (2010) diskuterar också besökarnas interaktion med föremål och hur dessa påverkar deras lärandeprocess och meningsskapande. Slutsatserna Insulander (2010) drar är att skapandet av museirummet och allt vad det innebär är avgörande för besökarnas meningsskapande. Etablerade sätt att se på och organisera kunskap på museer uppmuntrar också till särskilda handlingsmönster. Hon beskriver exempelvis att montervisning av föremål har som konsekvens att besökarna får en bild av att föremålen är något man betraktar och inte interagerar med. Detta är någonting som också kan påverka större föremål, eller föremål som man faktiskt får lov att interagera med fysiskt, så som exempelvis Marinmuseums museifartyg. Insulanders (2010) slutsatser tillför ett intressant perspektiv för min uppsats som också kommer spela roll för min teoribildning.

En annan viktig aspekt för min uppsats är rummet i relation till den besökande kroppen. Museologen Helen Rees Leahy (2012) diskuterar, i liknande anda som Psarra, i sin bok *Museum Bodies: the Politics and Practices of Visiting and Viewing* den roll som besökarens kropp spelar i museirummet och under själva museibesöket. Leahy (2012) diskuterar i sina första kapitel fenomenet social kropp och hur denna har gjorts i relation till museum. Hon tar bland annat upp skapandet av British Museum i London på mitten av 1700-talet och hur institutionaliserandet av museet påverkade vem som kunde infinna sig inom dess väggar, på vilka sätt de fick befinna sig där, och hur detta kom att befästa sig som standard för museibesök fram till idag. Leahy beskriver besökarnas rörelsemönster genom museirummet under British Museums tidiga dagar som påskyndat och brådskande, och

anledningen till detta som en önskan från museiledningen att bibehålla ordning och reda (Leahy 2012 s.21–24). Institutionen satte takten, men också de andra besökarna. En allt för snabb eller allt för långsam takt och rörelsemönster uppfattades som misslyckande att koreografera sin kropp till museets puls (Leahy 2012 s. 75). Detta är naturligtvis svårt när det gäller större utrymmen, men hur blir det i mindre museum eller utställningsrum? Hur blir det framför allt på museifartyg? Leahy (2012) ställer frågan om vilket typ av gående som krävs av och i museirummet och hur denna kroppsliga teknik blivit institutionaliserat. Alltså, beter vi oss på ett särskilt sätt i museirummet som vi upplever som förbestämt? Både Psarra (2005) och Leahy (2012) anser att, ja det gör vi. Det finns sätt som byggnaden både fysiskt och symboliskt ordnas upp för att besökarna ska röra sig på specifika sätt. I respons på denna slutsats vill jag återkoppla till min forskningsfråga, det vill säga; hur påverkas detta förutbestämda beteende av att museirummet inte är ett traditionellt museirum, exempelvis ett fartyg?

Andra perspektiv på museirums betydelse utgörs av avhandlingen *Publika museirum: Materialiseringar av demokratiska ideal på Statens Historiska Museum* (2017) av etnologen Britta Zetterström Geschwind I avhandlingen behandlar Britta Zetterström Geschwind i likhet med Leahy (2012) museirummet ur ett historiskt perspektiv. Geschwind (2017) tittar på historiska museet i Stockholm som uttryck för 1900-talets samhällsdemokratisering och skiftande värderingar. Genom att blanda intervjuer, observationer, arkivmaterial och massmediala utsagor söker Geschwind (2017) etablera dels vad historiska museet har varit, dels vad det är nu. Geschwind (2017) studerar fyra olika rum på historiska museet, entrén, museibutiken, barnens utrymme och innergården. Dessa rum har i vissa perioder varit tre separata fysiska rum och under andra varit hopslagna utrymmen som enbart delats upp av deras olika funktioner, och därmed skapat olika rum. Geschwind (2017 s. 56–82) diskuterar statens historiska museum i relation till nationsbygget och etablerandet av folkhemmet Sverige. Museet flyttades och byggdes om mitt under andra världskriget vilket starkt påverkade dess arkitektur och utformning. Geschwind (2017) beskriver entréns formspråk som ”maskulint” och inspirerat av militär och försvar vilket syns på museets port, som är dekorerad med en mängd dekaler som signalerar och symboliserar Sverige och militär makt. Under krig är det förståeligt varför man vill betraktas som en militär makt, och allt sanktionerat av staten måste därför utstråla samma budskap. För besökarna blir museet en förlängning av nationen och hänger samman med tidens normer, idéer och tolkningar. Maskulina och militära rum är relevanta för denna uppsats eftersom den berör museifartyg som tidigare varit militära fartyg och som fortfarande bär på

föremål kopplade till militären. Besökarnas förförståelse av militären och försvaret kan därför påverka deras rörelser genom och interaktioner med fartygsrummet.

1.3.2 Tillgänglighet på museum

Tillgänglighet på museum är ett relativt ungt forskningsfält, där störst arbete har skett de senaste 20 åren. På ett internationellt plan är forskningen mer specifikt inriktad på tillgänglighet på museum och består främst av artiklar i olika vetenskapliga tidskrifter. I Sverige utgörs fältet främst av generella rapporter om tillgänglighet inom kultursektorn från olika organisationer inriktade på funktionsnedsättningar. Från ett museologiskt och kulturvetenskapligt perspektiv finns även en del forskning på tillgänglighet och funktionsnedsättningar på museum, det rör sig särskilt om övergripande studier om rumslighet på museum som också tittar på tillgänglighetsfrågor, på samma sätt denna uppsats gör.

Viktigt att komma ihåg är att det inte finns enbart en typ av tillgänglighet. I *Theorizing Equity in the Museum: integrating perspectives from research and practice* identifierar Norberto Rocha et al. (2022) tre olika former av tillgänglighet. Fysisk tillgänglighet, som rör arkitektur, rumslig design och fysiska resurser. Kommunikativ tillgänglighet som rör information av olika slag. Den tredje är strukturell och social tillgänglighet, som rör normer, policyer och administrativa beslut. Den form av tillgänglighet som denna uppsats berör är fysisk tillgänglighet.

Geshwind (2017) tar exempelvis upp resonemang om tillgänglighet på museum. Geschwind (2017 s. 92–94) pratar om trösklar på olika plan. Dels de konkreta och fysiska trösklarna som leder in till museet, dels de mentala trösklar som måste överträdas innan man kan besöka museet. Geschwind (2017) beskriver just entrén till Historiska museet som en orsak till mentala trösklar, då denna uppfattas som pampig, borg- eller fängelselik och får museibygnaden att uppfattas som en plats man ska beträda med vördnad och stå liten inför. De fysiska trösklarna är dock de som är mest relevant för denna uppsats. Museientrén börjar med en trappa med ganska höga trappsteg och avslutas med den stora tunga järndörren (Geschwind 2017 s. 94). Det krävs alltså god kroppslig rörelseförmåga för att ta sig in till museet genom huvudentrén. Det finns en alternativ entré som är rullstolsanpassad men denna ligger avsidet. Ingången är heller inte helt plan utan har också en fysisk tröskel som kan vara svår att komma över med exempelvis rullstol (Geschwind 2017 s. 97). Det finns alltså en tanke och man har gjort ett försök för att förbättra tillgängligheten till och på museet men det har inte nått hela vägen fram.

Bevis på att en sådan lösning behövs på fler platser finns att hitta i handikappkommittén i Västra Götalandsregionens bok *Samhälle för alla: tillgänglighetsresan fortsätter* från 2010 (hädanefter omnämnd som Björklund 2010). Boken diskuterar tillgänglighetsaspekter från flera olika samhällssektorer och sammanfattar med hjälp av forskning och personliga livshistorier vad som har skett inom området och vad som finns kvar att göra. Boken är publicerad 2010 men fick en nyutgåva 2020 vilket tyder på att innehållet fortfarande är aktuellt trots det årtionde som passerat. I boken tar kommittén bland annat upp tillgänglighet inom kultursektorn och nämner likt Geschwind (2017) att de anpassade entréer som finns är designade efter personer som inte sitter i rullstol och deras syn på sin omvärld i stället för personer som faktiskt är i behov av anpassade entréer (Björklund 2010 s. 53–62). Också projektrapporten för projektet HAIKU (handikappshistoria i kulturarvet) från 2012 (skriven av Diana Chafik och Claes G Olsson) är talande för förbättringsmöjligheter inom området. I rapporten står det bland annat att; ”Många känner sig exkluderade och särbehandlade och utestängda från samhällets allmänna kulturutbud. De största fysiska problemen finns vid museer som har lokaler i gamla och ofta kulturminnesskyddade byggnader” (Chafik & Olsson, 2012). Även om museifartygen inte är byggnader är de gamla och begränsade i sina utvecklingsmöjligheter på grund av att SMTM klassar behovet av att bevara dem fullt ut som mycket hög. Vi kan därför anta att samma fysiska problem förekommer på museifartygen som hos museer i kulturminnesskyddade byggnader.

Den svenska litteraturen följer en internationell trend. Jag ska nedan ge några exempel som direkt knyter an till de svenska studier som jag studerat. The Open Journal of Occupational Therapy publicerade år 2023 en artikel av Fortuna et. al (2023) angående universal design på amerikanska museer. Universal design är en teori som baseras på att ett rum eller byggnad ska vara funktionellt och åtkomligt för så många personer med olika förutsättning som möjligt. Fortuna (2023) undersöker i vilken utsträckning denna teori kan användas för att förbättra tillgängligheten på dessa museer. Fortuna et. al (2023) kommer likt Chafik & Olsson (2012) fram till att universal design och liknande lösningar är svåra att applicera på kulturminnesskyddade byggnader och att detta påverkar personer med funktionsnedsättningar negativt. Fortuna et. al (2023) menar att universal design går att tillämpa bäst på nybyggen där man har störst kontroll över utformningen av rummet, men att universal design är någonting alla museer bör eftersträva.

Också Edelstein (2022) för Journal of Mueum Education finner att tillgänglighets- och funktionsnedsättningsperspektiven saknas på amerikanska museum. Edelstein (2022) menar också på att det är vanligare att museum gör lösningar för personer med psykiska och fysiska funktionsnedsättningar i utrymmen tänkta till barn än i allmänna utrymmen, något han menar påverkar vuxna personer med funktionsnedsättningar negativt. Edelstein menar att ett stort barnfokus på tillgänglighetsanpassningar har konsekvensen att vuxna personer med funktionsnedsättningar inte får tillgång till dessa anpassningar och att synen på funktionsnedsättningar kan bli att det är någonting som bara drabbar barn och/eller att det är någonting man växer ifrån i vuxen ålder, vilket inte stämmer överens med verkligheten. På ett internationellt plan ser vi alltså också att det finns en mängd förbättringsområden när det kommer till tillgänglighetsanpassningar för personer med funktionsnedsättningar.

2 Teori och begrepp

I detta kapitel redovisas uppsatsens teoretiska utgångspunkter och de centrala begrepp jag använder mig av för att tolka och förstå min studie. Jag har utgått främst från boken *Rum: samhällsvetenskapliga perspektiv (2016)* av Maria Rönnlund och Aina Tollefsen då denna för fram intressanta perspektiv på rum och rumslighet som har varit mycket användbara för min teoretiska förståelse. Boken är samhällsvetenskapligt inriktad men applicerbar på min kulturvetenskapliga studie. På vilket sätt den går att applicera på kulturvetenskaplig forskning framgår senare i texten. Jag har också använt mig av avhandlingen *Tinget, rummet besökaren: om meningsskapande på museum (2010)* av Eva Insulander samt *Phenomenology of Perception (1989)* av filosofen Maurice Merleau-Ponty för att få fler perspektiv på besökarupplevelsen av rummet kopplat till kroppen. Begreppen rum och rumslighet med tillhörande underbegrepp och dimensioner är tänkta att hjälpa både mig och läsaren att bättre förstå hur museifartygen fungerar och existerar i en museal kontext, samt hur de upplevs av besökarna. Genom att studera hur besökarna upplever museifartyget genom rumslighetsteori kan jag ta fasta på museifartygets roll inom museet och de fenomen som händer i besökarinteraktionen.

2.1 Rum och rumslighet

Rum är ett mångsidigt begrepp som går att förstå dels som någonting fysiskt, dels som någonting abstrakt och socialt. Uppfattningar av rum kan delas in i följande kategorier; absoluta rum, relativa rum och relationella rum (Rönnlund & Tollefsen 2016 s. 20). Absoluta rum som tolkningsalternativ handlar om rummets fysikalitet, det vill säga en fysisk struktur som saker sker i och kring (exempelvis ett hus med fyra väggar, ett tak och ett golv). Det absoluta rummet är ett ting som tillskrivs en struktur och en materiellt oberoende existens. I motsats till denna tolkning har vi det relativa rummet som är ett rum människor skapar utifrån vissa kriterier, exempelvis observerbara händelser eller ageranden. I stället för att exempelvis analysera händelser och ageranden som sker inom det fysiska museifartyget på Marinmuseum i Karlskrona gör vi ett upplevt museifartyg vars gränser beror på de skeenden och händelser vi ser. Där händelserna upphör, upphör också det relativa rummet museifartyget på Marinmuseum i Karlskrona. Detta gör att rummet kan fysiskt flyttas runt men vara fast på en relativ nivå. Sist har vi det relationella rummet där man på en vetenskaplig nivå kombinerar samhällsteori med rumslighetsteori. Det vill säga; samhällseliga processer har utifrån en sådan

förståelse alltid en rumslighet, de äger rum och har en rumslig form. Rummet är samtidigt socialt konstruerat, det vill säga rummet finns om alla tror och håller med om att det finns. Rummet och tiden existerar inte utanför de processer som definierar dem, det vill säga det relationella rummet museifartyget på Marinmuseum i Karlskrona existerar inte utanför rummet Marinmuseum som inte existerar utanför konceptet museum och så vidare (Rönnlund & Tollefsen 2016 s. 21).

I relation till de tre rumsuppfattningar jag tagit upp finns tillhörande begrepp som omnämns i Rönnlund & Tollefsen (2016) och är framtagna av teoretikern, filosofen och sociologen Henri Lefebvre: 1) *det materiella rummet*, 2) *det ideologisk-institutionella rummet* och 3) *det imaginär-affektiva rummet*. Lefebvre kallar dessa begrepp för dimensioner av rumsbegreppet och beskriver den första dimensionen, *det materiella rummet*, som det rutinmässigt upplevda rummet inklusive den byggda miljön, alltså det fysiska rummet som går att ta på och som uppfattas i mån om färg, form och textur. Den andra dimensionen, *det ideologisk-institutionella rummet*, beskriver Lefebvre som de abstrakta föreställningarna om rummet som planereras, arkitekters och andra upphovsmäns uttänkta rum. Det vill säga rummet så som det ser ut och upplevs i sinnena av de personer som ligger bakom designen och konstruktionen, deras tankar och känslor kring hur det ska se ut och upplevas och varför. Den tredje dimensionen, *det imaginär-affektiva rummet*, menar Lefebvre är det levda rummet, det rum som inhyser handlingar, erfarenheter och känslor av de personer som befinner sig i det. Just det levda rummet är det som jag är mest intresserad av och det som uppsatsen också kommer att fokusera på. Lefebvre menar att ett rum kan existera och upplevas genom alla tre dimensioner samtidigt och vill att de ska förstås i relation till varandra som bildare av en helhet. Alla dimensioner går tillsammans och bildar det sociala rummet (Rönnlund & Tollefsen 2016 s. 38–39). Olika rumsliga dimensioner påverkar också hur rummet uppfattas och används (Rönnlund & Tollefsen 2016 s. 95).

Här har vi alltså en bild av vad som menas med begreppet rum i relation till uppsatsen. Rumslighet ska med utgångspunkt i förklaringarna av rumsbegreppet förstås som de inneboende egenskaper ett rum har (dvs. det har fyra väggar, golv och tak, ger skydd och är stort eller litet) samt de relationella egenskaper människor ger ett rum, exempelvis att rummet är hemtrevligt, intressant, kallt eller pampigt.

2.2 Det byggda rummet

När jag talar om begreppet det byggda rummet menar jag rummet ur ett arkitektoniskt- eller ingenjörskapsperspektiv med stark koppling till *det materiella rummet* och *det ideologisk-institutionella rummet*. Det handlar alltså om rummet i sin fysiska form och om de förväntningar och föreställningar som planerare, arkitekter och andra upphovsmän har av rummet, det vill säga tanken bakom den fysiska designen.

Rummet är en gestaltad form i en kontext, det existerar i och med sin form, ljussättning och vinklar, men det är också ett ting som saknar sammanhangets betydelse. Rummet går att skapa i ett skissblock eller på en dataskärm helt självständigt från sammanhang, mening och upplevelser (Rönnlund & Tollefsen, 2016 s. 101–102). Samtidigt har den levda platsen och platsens meningsskapande fått allt större uppmärksamhet inom arkitektur. Arkitektur som vetenskapsområde har på senare tid blivit mer och mer påverkat av fenomenologin och särskilt av Merleau-Pontys idéer om rummet kopplat till kroppslig upplevelse (något jag kommer återkomma till angående rummet och kroppen). Detta har inneburit ett skifte från rummet som något objektivt till rummet som en inre upplevelse och ett intresse för hur rummet erfars av människor.

Ur ett museologiskt perspektiv ser vi *det ideologisk-institutionella rummet* från utställningsproducenters och interiördesigners avsikter. God rumslig design på museum utgörs av balans mellan information och design, man måste veta hur man ska röra sig för att röra sig (Simonsson 2014 s. 159). Detta rör såklart både interiördesignen i utställningsrummet och arkitekturen. En museal arkitektur måste finnas för att skapa en museiutställning. Med detta menas en arkitektur där arkitekten tänkt på de museala aspekterna så som besökarflöde och att information måste nå fram på rätt plats och på rätt sätt (Psarra 2005). Besökarnas handlingar är uppmuntrade eller styrda av utställningens rumsliga design, eftersom många (om inte de flesta) möjligheter till navigering för besökarna har i förväg blivit inbyggda i utställningsrummet (Insulander 2010 s. 203). Var besökarna är tänkta att stanna, var det ska gå och inte gå och hur länge de stannar på varje ställe är saker som varje utställningsdesign, om inte hela museirummet, bör ha i konstant åtanke. Det går dock inte att förutse allt som besökarna kommer göra vilket när det kommer till det byggda rummet skapar ett hål, det vill säga vad har man inte förutsätt, och hur påverkar det besökarnas beteende? (Insulander 2010 s. 243).

2.3 Rummet och kroppen

Rummet och kroppen ska i relation till uppsatsen inte uppfattas som ett särskilt begrepp utan mer som en rumslig aspekt. Det gäller *det imaginär-affektiva rummet*, alltså det levda rummet som upplevs av människor. Den som talat mest om denna aspekt är filosofen och teoretikern Maurice Merleau-Ponty (1989). Merleau-Pontys (1989) är en av de främsta tänkarna inom filosofin fenomenologi och fokuserar på varseblivning som en aktiv och dynamisk process i stället för en passiv sådan. Han menar att det viktigaste är hur man *upplever* ting och fenomen och inte tingen och fenomenen i sig. Merleau-Ponty (1989) menar att kroppen spelar en stor roll i denna process där sensorisk information tas in från omvärlden och tolkas och formas till en levd upplevelse. Just ”levd upplevelse” är ett centralt begrepp i Merleau-Pontys (1989) största verk, *Phenomenology of Perception (kroppens fenomenologi* på svenska) och beskriver där hur varseblivning är sammankopplat med vår kroppsliga existens (Merleau-Ponty 1989 s. 98–99). Han menar på att människor är kroppsliga väsen där kroppens primära interaktioner med omvärlden spelar en avgörande roll för hur vi upplever och tolkar vår omvärld. Sinnena som beröring, syn och rörelser spelar störst roll för dessa tolkningar. Kort sagt, genom kroppen upplever vi rummet (Merleau-Ponty 1989 s. 243). Man kan också se kroppsrörelser som uttryck för de samhälleliga strukturer som människor lever under, det vill säga människor rör sig på olika sätt och tar olika mycket plats på grund av deras plats i dessa strukturer (Rönnlund & Tollefsen 2016 s. 76–77).

Dessa idéer är användbara för att analysera mina observationsdeltagares rörelsemönster på museifartygen. Deras levda upplevelse och levda rum är avgörande för att förstå varför de agerar och rör sig på sätten de gör.

3 Metod

För att kunna svara på min frågeställning har jag valt att använt mig av metoden etnografisk ”walk-along” eller ”go-along” observation. Metoden kan förklaras som en blandning av en traditionell deltagande observation och intervju och beskrivs i detalj i artikeln *Street Phenomenology: the go-along as ethnographic research tool* (2003) av sociologen Margarethe Kusenbach. Kusenbach (2003) beskriver metoden som speciellt lämpad för forskning rörande särskilda praktiker, social arkitektur och sociala världar, något som gör att den passar utmärkt som metod för min undersökning. Kusenbach (2003) inspireras också mycket av Merleau-Ponty och hans idéer om kroppslighet och rörelse genom rummet och uppfattar ”walk-along” metoden som särskilt anpassad för att undersöka frågor angående just kroppslighet, rumslighet och rörelser genom rummet, vilket också är det som denna uppsats kommer undersöka. Därför anser även jag metoden vara särskilt lämpad för min studie.

Walk-along metoden går ut på att forskaren följer med individuella informanter under deras ´naturliga´ promenader. Genom att ställa frågor, lyssna och observera utforskar forskaren aktivt informanternas upplevelser och praktiker när de rör sig genom och interagerar med deras fysiska och sociala omgivningar. Detta gör enligt Kusenbach (2003) att man kan komma åt det fenomenologiska mer än om man enbart använder sig av intervjuer eller en vanlig form av deltagandeobservation, som innebär att man kopierar sitt studieobjekts ageranden för att komma nära deras upplevelser och sätta sig in i deras situation. Något som Geschwind (2017) också använder sig av.

Kusenbach (2003) poängterar dock att walk-along bör användas, eller åtminstone brukar användas som metod för att undersöka fenomen i personers vardag och att metoden inte brukar ske på en särskilt utvald plats utan exempelvis på väg mellan två platser. Det som gör walk-along till en speciell metod enligt Kusenbach (2003) är den unika möjligheten att observera informanternas spatiala praktiker in situ samtidigt som man har tillgång till deras egna tolkningar och åsikter. Detta har jag försökt ta vara på när jag använt mig av metoden.

I motsats till Kusenbach använder dock Britta Zetterström Geschwind sig av en ”go-along” observation i en museimiljö i stället för en vardagsmiljö. I sin avhandling från 2017, talar hon om metoden som ett sätt att uppmärksamma nya

perspektiv. Genom att använda sig av ”go-along” metoden kunde Geschwind (2017 s. 39) lägga märke till saker som hon tidigare inte gjort och därmed dra nya slutsatser om situationer och de museirum hon guidades igenom av sina deltagare.

Mina egna observationer utfördes den 22 februari 2024 och gjordes med tre personer med varierande kroppslig funktion. Dessa personer kommer att beskrivas mer ingående under rubriken ”urval”. Observationerna skedde genom att de tre deltagarna en och en gick ombord fartygen tillsammans med mig och guidade mig efter sina intressen och begränsningar. Allt som allt rör studien sig om sex observationer, tre på vardera fartyg. Två av de personer som deltog i studien hade funktionsnedsättningar som påverkade rörelseförmåga och den sista hade inga fysiska begränsningar. En av personerna hade rörelsehjälpmedel och de övriga hade inga medhavda hjälpmedel. Innan observationerna började fick deltagarna muntlig och skriftlig information om studien och fick skriva på en samtyckesblankett (se bilaga 1). Observationerna började på landgången och gick sedan genom fartyget i den mån deltagaren ville och/eller kunde se och upptäcka det. I den mån en deltagare inte kunde eller ville gå ombord utfördes en regelrätt intervju om personens åsikter och synpunkter på att besöket ombord uteblev. Walk-along observationerna gick till som så att informanterna gick en och en ombord på det aktuella fartyget med mig själv som följeslagare och ledde mig runt ombord. Under tiden hade vi diskussioner kring vad informanten såg, tyckte och kände. När den första informanten kände sig klar ombord gick vi av och sen fick nästa person gå ombord. Så fortsatte det tills alla tre informanter hade varit ombord på båda fartygen. Med mig och observationsdeltagarna fanns också en kameraman som filmade observationerna så att jag skulle kunna gå tillbaka och kontrollera saker som sades eller hur exakt vi gick under uppsatsens skrivande. Användning av filmer och bilder som stöd är vanligt i etnografisk forskning och någonting som tas upp i *Etnografiskt fältarbete* (Silow Kallenberg, von Unge & Wiklund Moriera [red.] 2022) som ett verktyg som underlättar vid sammanställning av anteckningar. Tyvärr hade vi problem med ljudupptagningen så en del saker som sades under observationerna och som inte skrevs ned har gått förlorade. Under observationerna har jag utgått från särskilt Kusenbachs (2003) metodik och har försökt att lägga störst vikt på deltagarnas spatiala praktiker in situ, det vill säga hur de agerar i rummet på plats. Jag har också ställt frågor och följdfrågor om deltagarnas beteenden och känslor kring sina upplevelser för att få tillgång till alla av walk-along metodens möjligheter och användningsområden.

Under skrivprocessen har jag använt mig av AI verktyget ChatGPT som bollplank för mina idéer och tolkningar. Jag har tagit hjälp av verktyget för att pusha mig själv och få andra perspektiv och se nya sätt att skriva saker på, vilket har varit väldigt användbart för mitt skrivande. Hur detta har sett ut i praktiken är att jag har skrivit in stycken, påståenden eller frågeställningar i verktyget och frågat det om texten fungerar exempelvis språkmässigt eller forskningsmässigt. Detta har gjort att jag har kunnat se min text i ett nytt ljus och få snabb och exakt feedback på min text.

3.1 Urval

Själva urvalet av deltagare till observationerna gjordes med tillgänglighetsproblemet på museifartyg i åtanke. Deltagarna i observationerna bestod av tre personer; en yngre utan några rörelsehinder, en äldre med vissa rörelsehinder och en yngre med ganska svåra rörelsehinder och två hjälpmedel, en rullstol och en assistanshund. Detta för att få med så många olika kroppsliga erfarenheter av museifartygen som bara möjligt. Deltagarna utgörs av bekanta till mig och kontaktades via telefon och kommunikationsappen facebook messenger. Deltagarna fick skriftlig och muntlig information om studien i samband med vår första kontakt och fick vid observationstillfället skriva på en samtyckesblankett (se bilaga 1) som kommer att redogöras för senare. Att utvidga poolen med deltagare hade varit ett alternativ för att få med ännu fler perspektiv, exempelvis hade jag kunnat få med en äldre person utan rörelsehinder, men på grund av ett begränsat antal datum som fungerade för museet vart det enbart möjligt att få ihop en grupp om tre personer.

Det som påverkade urvalet för undersökningen mest var att marinmuseum i Karlskrona inte öppnar sina museifartyg för allmänna besökare förrän den 1: a juni. Att utföra en undersökning på ett större underlag då hade uppehållit arbetet med uppsatsen alldeles för mycket, varför en annan lösning var tvungen att prioriteras. Vid samtal med museet kom vi tillsammans överens om att en undersökning av en mindre fokusgrupp skulle vara den bästa lösningen. Därmed öppnades också en mängd möjligheter (men också begränsningar) för min metodik. Beslutet föll till slut på walk-along observationer då detta var den mest intressanta metoden för den begränsade mängd personer som kunde delta i studien.

När det kommer till urval av fartygen beslutade jag mig tidigt för att jag ville studera de sjösatta fartygen på Marinmuseum i Karlskrona. Fartygen valdes som platser för observationerna dels på grund av deras unika historiska roller, dels för att de inte är utställningsanpassade på samma sätt som många andra museifartyg, till exempel fregatten *Jylland* i Aarhus. De är inte heller i bruk såsom de flesta av Sjöhistoriska museets i Stockholms fartyg. *Bremön* är enligt marinmuseum den enda i sin klass som lyckades undkomma att skrotas vilket gör henne unik ur en historisk och museologisk synvinkel, och *Västerviks* orörda interiör samt roll i U-137 dramat gör henne till ett minst sagt spännande och speciellt fartyg. Museets tredje sjösatta fartyg, fullriggaren *Jarramas*, valdes bort främst på grund av den extensiva renovering som pågår ombord vilket gör den olämplig att besöka på både under och övre däck. De andra två är nästintill utställningsklara bortsatt från att säsongen inte tillåter vanlig besökartrafik vilket gjorde dem mer lämpliga för observationerna. *Jarramas* är också till skillnad från de andra två ett segelfartyg vilket gör att det ser markant annorlunda ut och kan därför skilja sig i både tillgänglighetsaspekter och i rumslig layout. Detta är förstås en aspekt som skulle kunna leda till intressanta resultat, men på grund av skeppets renovering så fick hon trots allt bortprioriteras.

3.2 Etiska ställningstaganden

En stor del av forskningsprinciperna inom humaniora handlar om att inte skada andra människor, något som tas upp i *Etnologiskt fältarbete* av Silow Kallenberg, von Unge & Wiklund Moriera [red.] (2022). För att inte andra ska ta skada bör därför försiktiga åtgärder tas, något som jag har försökt att göra i denna uppsats. Silow Kallenberg, von Unge & Wiklund Moriera (2022) skriver bland annat att risken med semistrukturerade intervjuer, där ”go-along” metoden kan räknas in, är att de mer spontana avslappnade förutsättningarna kan få människor att berätta mer än de egentligen skulle vilja eller hade gjort i ett mer strukturerat sammanhang. Detta har jag tagit med mig i mitt utförande av metoden men går givetvis inte att helt förhindra. Överväganden om vad som bör tas med i studien bör avgöras av studiens syfte menar Silow Kallenberg, von Unge & Wiklund Moriera (2022). På grund av att två av studiens deltagare har olika former av funktionsnedsättningar som kan uppfattas som känslig medicinsk information har jag i samförstånd med deltagarna valt att göra dem anonyma. Jag har dock valt att använda precisa pronomen i stället för att använda exempelvis ”hen” för alla deltagare, detta på

grund av att deltagarna själva inte hade något emot att deras föredragna pronomen användes i texten. Godkännande för användning av föredragna pronomen skedde muntligt. Som tidigare nämnts filmades mina observationer och på dessa filmer syns deltagarnas ansikten och på många ställen nämns de också vid namn samt vilken relation de har till mig. Filmerna förvaras på ett externt minneskort och när jag har tittat på dem har internetfunktion och Bluetooth tillfälligt inaktiverats för att förhindra att filmerna av misstag sparas ned till iCloud eller annan molnservice. Inga kopior har gjorts eller kommer att göras och vid uppsatsens publikation kommer filmerna att förstöras.

4 Resultat och analys

Uppsatsens undersökning består av sex walk-along observationer uppdelade i två delar; *Bremön* och *Västervik*, efter var observationerna tog plats. Observationerna skedde efter varandra mellan 12.10 och 13.55 den 22:e februari 2024 och varje observation tog mellan 10 och 30 minuter. Deltagarna har valt att förbli anonyma och kommer representeras i texten som A, B och C och har alla tre deltagit i observationer på båda fartygen. Deltagare A i delen *Bremön* är alltså samma person som deltagare A i delen *Västervik*. Jag kommer i detta kapitel att först gå igenom det aktuella fartygets data och kort beskriva dess layout för att läsaren ska ha en färsk bild i huvudet av hur fartyget ser ut och hur vi har gått. Sedan kommer en djupgående beskrivning av själva ”go-along” observationerna i tur och ordning.

4.1 Bremön

Minsveparen *Bremön* är den första av de båda fartygen som deltagarna besökte under observationerna. *Bremön* byggdes under sent 1930-tal och sjösattes 1940. Hon var en av 14 minsvepare i Arholma-klassen, en fartygsserie som snabbproducerades under andra världskriget i syfte att oskadliggöra fiendeminor och lägga ut egna minor i Östersjön som en del av Sveriges försvar och hjälpinsatser till sina grannländer (Marinmuseum, 2024). *Bremön* drivs av två ångturbiner på cirka 1600 hästkrafter vardera, skeppet är 56,7 meter långt och 7,6 meter brett. Ombord finns två kanoner (se fören och aktern i fig. 1) och under sina aktiva år i marinens tjänst var hon beväpnad med 40 minor och 50 sjunkbomber. Under de aktiva åren huserade ett manskap på 40 tillsammans med tre officerare, en hovmästare och två kockar (marinmuseum 2024). *Bremöns* interiör är designat efter en strikt hierarki där det vanliga manskapet på 40 personer delade på trånga hytter med upp till sex personer i varje hytt och de tre officerarna hade varsin hytt och egen kabyss med egen kock och hovmästare. Fartyget gick 1948 igenom en omkonstruktion och 1966 en renovering för att hon skulle börja användas i utbildningssyfte (Marinmuseum 2024). Ritningarna nedan (se fig. 2) är baserade på originalritningarna från 1940 och en del designdetaljer, kännetecken och särdrag är därför inkonsekventa.



Fig. 1: fotografi av *Bremön* tagit från sidan (marinmuseums hemsida)

Som syns i fig. 2 finns det ett tydligt sätt att ta sig igenom museifartyget *Bremön*. Från landgången tar man sig upp på övre däck, därifrån kan man gå antingen till höger mot aktern eller till vänster mot fören. Går man till vänster stöter man direkt på ett hinder i form av en låst dörr. Dörren ska enligt ritningarna leda till en trappa som tar en ned till undre däck, dock har denna dörr blivit låst av museet för att begränsa de vägar man kan ta genom båten och effektivisera och kontrollera besökarnas rörelsemönster, samt se till att ingen tar sig in i utrymmen som kan vara direkt farliga. Går man i stället till höger och runt den bakre kanonen kommer man upp på skeppets babord sida och kan därefter ta motsvarande dörr ned till nedre däck. Låsta dörrar och avspärrade rum finns lite överallt ombord för att försöka få till en utställning där ingen utställning från början var tänkt att vara. Vägriktningarna för besökarna verkar vara byggda på hur besättningen rört sig ombord men som sagt med många begränsningar dit man nu mera som besökare inte kan ta sig. Vägen genom *Bremön* som syns i fig. 2 har många likheter med Psarras (2005) beskrivning av rutter designade efter byggnadens axel. Vägen är ganska rak och utgår från punkt A och slutar vid punkt B, man har också till synes försökt att få in så många utrymmen i rутten som möjligt trots att vägen fram är begränsad. Det finns inga vägtexter, informationsblad eller montrar ombord, trots detta signalerar avgränsningarna och dragningen av rутten ombord enligt mig ett tydligt utställningstänk vilket också ligger i linje med vad som tidigare diskuterats i uppsatsen (dvs. fartygets museala kontext och förutsättningar).

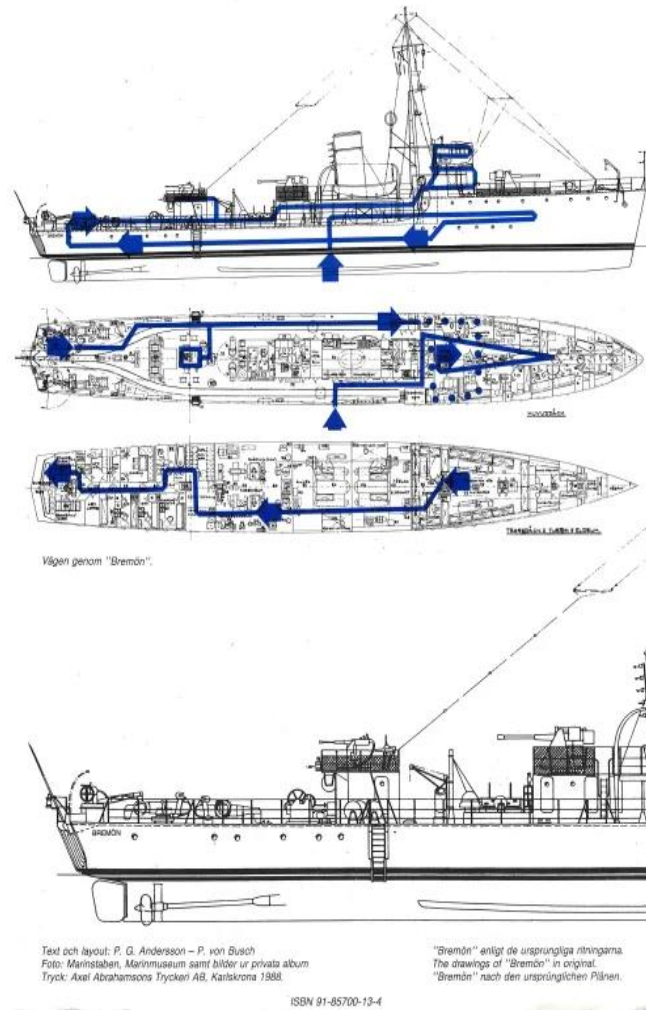


Fig. 2: ritning av Bremön med väganvisningar (från *bremöns vänner informationsblad* från 1988)

Observationerna ombord på *Bremön* gick i hög grad som planerat. Deltagarna A och C valde att gå ombord och utföra observationen och deltagare B valde att inte gå ombord och i stället utföra en intervju. Intervjun kommer i det här kapitlet att behandlas som en observation och presenteras i den ordning den skedde under observationstillfället. Varje observation förgicks av kontroll av kameran så att den fungerade och logistik angående vem av mig och den aktuella deltagaren som skulle gå först, samt allmänna frågor från deltagarna rörande utförandet av observationen.

4.1.1 Man får gå hela vägen - Deltagare A

Deltagare A är en ung kvinna på 21 år. Hon har inga kända fysiska funktionsnedsättningar utan kan röra sig fritt och utan hjälpmedel. Hon är ganska lång, ca 175cm, och är genomsnittligt byggd. Hon är praktiskt klädd i träningsbyxor, gymmaskor, en varm luvtröja och en fodrad jeansjacka.

Vi börjar på den hala träbryggan och går långsamt upp för den ännu halare landgången i metall. Regnet strilar ned och skymmer sikten en del men det är inte tillräckligt illa för att ha paraply. När vi kommer ombord leder deltagare A mig först fram till den låsta dörren åt vänster och provar om den går att öppna. Efter att ha konstaterat att dörren är låst vänder sig A om och går vidare till höger, mot fartygets akter. Hon funderar högt över vad som är okej att göra och vad som inte är det. Hon säger ”man får ju inte röra något på museum... det känns konstigt när det inte finns någon tydlig skylt där man ska gå”. Här blir det alltså klart att A uppfattar museifartyget som ett museum, eller i alla fall någonting musealt. Just att man inte får lov att röra någonting på museum är en intressant poäng som direkt kan kopplas till det som bland annat Leahy (2012) nämner angående beteendemönster kopplat till förväntningar på museirummet och vad ett museum ska vara, och kan läsas som ett uttryck av sammansmältandet av *det ideologisk-institutionella rummet* och *det levda rummet*. Deltagare A uppfattar att platsen hon befinner sig på är musealt vilket påverkar hur hon upplever och tar sig ann den. Frågan är då vad som gör att deltagare A uppfattar museifartyget på det viset?

A leder vidare mot aktern och stannar vid en stege och frågar mig om man får gå upp där, jag svarar att om det inte finns en fysisk begränsning eller barriär så får hon lov att gå vart hon vill. Hon konstaterar att regnet gjort stegen hal och säger att hon därför inte vågar gå upp. A stannar upp och betraktar en del attiraljer på övre däck. Vid frågan varför hon väljer att titta på just de sakerna säger hon ”jag vet inte vad det är, jag försöker lista ut vad det kan vara”. Hon vänder sig mot övre akterdäcks enda dörr och provar handtaget, det visar sig vara låst där också. A börjar leda mig åt andra hållet, mot fören. Vi kommer till en stege som legat lite under skydd. A testar med foten för att se om det är halt och bestämmer sig för att den inte är för hal för att klättra upp för, vilket hon sedan gör. Vi kommer upp till en utkik, det finns en dörr som leder ned till undre däck och en stege som leder ned till fören, A väljer stegen. Hon står och tittar på den en stund, påpekar att den ser hal ut och säger att hon känner sig osäker. Trots detta börjar hon klättra ned för stegen. Hon går försiktigt för att inte halka och säger åt mig att hålla i mig. Vi går mot

fören, hon nämner att hon inte är så intresserad av båtar men ser värdet i fartyget för personer som är intresserade. Jag frågar varför hon gör det och på vilket sätt? A svarar att hon kan sätta sig in i de intresserades synvinkel. A ser en till stege som är ganska brant och lite blöt från regnet, men den här gången tvekar hon inte utan nästan rusar upp för den. Jag frågar varför hon inte tvekade den här gången till vilket hon svarar att ”ska man hela vägen upp så får man gå hela vägen upp”, med detta menar hon att det vore tråkigt att sluta nu när det finns fler saker att upptäcka högre upp. Deltagare A får en slags upptäckarlust av fartyget, det finns en stege och den måste hon upp för. Det finns ingenting som hindrar henne varken i form av stängda dörrar och barriärer eller i form av hennes egen kropps fysiska begränsningar. Hon *kan* gå upp och därför *ska* hon. Museifartygets rumsliga design med alla dess krokiga och lite oklara vägar verkar alltså väcka en upptäckarlust hos besökare med funktionsfullkomlig kropp.

Vi är nu på översta däck utanför styrhytten. A ser en ordertelegraf och kommenterar att det är något hon känner igen. Jag frågar om hon vet vad det är, till vilket hon svarar; ”jag vet inte vad den kallas men det är en sån där man kan kontrollera hur fort båten går, jag kände igen den från *Titanic*” underförstått är att hon menar filmen från 1997. Jag frågar hur det känns att hon faktiskt känner igen någonting och hon svarar ”kul! Trodde inte att jag skulle göra det”. Som Geschwind (2017) nämner finns det en stark påverkan av besökarnas tidigare erfarenheter och förförståelse på den museala upplevelsen. Geschwind (2017 s. 133) beskriver bland annat hur hennes egen upplevelse av museibutiken påverkas av hennes förförståelse och tidigare upplevelser av vissa dofter som gör att hon tolkar utrymmet som särskilt feminint. A uppfattar ordertelegrafen som särskilt intressant på grund av hennes tidigare upplevelser och förförståelse för hur det verktyget används i filmen *Titanic*. Någon som inte sett filmen hade inte uppfattat ordertelegrafen på samma sätt.

Observationen fortsätter och vi går runt styrhytten och går sedan ned för stegen igen. Jag frågar om A vill gå ned till undre däck men hon svarar att det räcker med de övre. Vi går tillbaka ned till bryggan och observationen avslutas.

Under observationen rör sig deltagare A ganska osäkert fram och tittar ofta tillbaka på mig som om hon vill be om tillstånd innan hon gör något. Hon pratar ganska tyst och verkar lite förlägen. Det är inte förrän vi kommer till trappan som leder upp till styrhytten som hon verkar ta för sig mer och visar att hon vill se och upptäcka mer, vilket också för henne lönar sig då hon upptäcker ordertelegrafen och finner lycka i den och hennes associationer med den. Värdet har en del att göra med deltagare

A:s rörelsemönster och orsak till tvekande i vissa situationer. Underlaget av stål blir väldigt halt när det regnar. Hon påpekar det inte men tar försiktiga kliv över utstickande delar på fartyget såsom förflyttningsspår, ankarfäste och liknande.

4.1.2 Van att bli utesluten - Deltagare B

Deltagare B är en ung man på 22 år. Han är ganska kort, ca 165cm, och ganska kraftigt byggd. Han är klädd i enbart en huvtröja utan jacka, jeans och ett par gympaskor. Han sitter i en ganska liten lättviktig rullstol med lågt ryggstöd. Med sig har han också en svart labrador med en assistanshund-väst. Deltagare B är kroniskt sjuk i covid 19 sedan tre år tillbaka och har även diagnosen POTS (posturalt ortostatiskt takykardisyndrom) som påverkar blodtrycket vilket gör att han emellanåt är i behov av att sitta i rullstol. Han beskriver sig själv som en ambulatorisk rullstolsanvändare.

Vid bryggan konstaterar vi ganska snabbt att deltagare B inte kommer ombord på *Bremön* med sin rullstol och skulle han komma ombord är det oklart om det skulle gå att komma av igen. Deltagare B får frågan om han vill försöka ta sig ombord utan rullstolen men tackar nej på grund av regnet och potentiell halkrisk. I samförstånd påbörjar vi en spontan intervju i stället, där jag ställde frågor kring hur B upplever att inte kunna gå ombord.

På frågan hur det känns att inte kunna gå ombord med rullstolen svarar deltagare B ”tyvärr så är man ju lite van”. Att man är van vid att inte få plats verkar vara en utbred mening inom grupper med olika funktionsnedsättningar. De rapporter som jag läst som del av mitt forskningsläge kring tillgänglighet nämner alla att personer med funktionsnedsättningar känner sig bortprioriterade av samhället generellt och kultursektorn i synnerhet. Rapporterna jag läst är över tio år gamla, men här ser vi alltså att problemet kvarstår även idag. Deltagare B fortsätter;

”Det är ju tråkigt att man inte kan se samma saker som alla andra och uppleva samma upplevelse, men som sagt man är lite van. Sen har man ändå förståelse för att det är ett fartyg från 40-talet som är byggt för militärer som inte sitter i rullstol, så man har lite förståelse för det också. Det finns också en förståelse för att inte förstöra kulturarvet, som man måste göra till viss del om man vill anpassa för rullstol och så.”

Trots att upplevelsen av att känna sig exkluderad inte är särskilt bra så har deltagare B ändå förståelse för de begränsningar som finns inom museisektorn. Han ser också

fartygets fysiska begränsningar, kanske särskilt mycket på grund av sina egna fysiska begränsningar. På följdfrågor om detta beskriver han att han blivit mer och mer medveten om det ju mer hans funktionsnedsättning påverkar honom. Han säger;

”Om någon frågat mig för ett par år sedan hade jag funderat mer över det och först då blivit mer medveten. Man tänker ju inte så mycket på saker om man inte själv blir påverkad”

Deltagare B beskriver också att han blivit mer medveten om sig själv och sin kropp sedan han blev sjuk. Han beskriver verkligheten som konstanta avväganden av tillgång till rum och sitt fysiska mående. Vill han ta sig in på en plats som inte är anpassad så får han göra avvägandet om han ska lämna hjälpmedlen hemma och må dåligt eller välja ett annat ställe. Hur rum och utrymmen ser ut och hur de kommer påverka honom är alltså konstant högaktuellt för deltagare B.

För att återkomma till det B sa om historiskt bevarande av fartygen så nämner jag att man inom museibranchen brukar prata om bevaringsstatus, eller bevarandenivå och att det alla Marinmuseums museifartyg är klassade med högsta bevarandenivå. Detta gör att man i princip inte kan göra någonting med dem bortsett från bevarandeinsatser. Jag nämner också att det finns möjlighet att sänka bevarandenivån så att man faktiskt kan göra mer med fartygen på ett tillgänglighetsplan och frågar hur deltagare B ställer sig till det. Är det något som för honom skulle vara värt att göra för att fartygen skulle kunna bli mer tillgängliga? B svarar att det är en väldigt svår fråga och att han inte kan tala för alla med funktionsnedsättningar. Han säger;

”Jag har en ganska dynamisk funktionsnedsättning. Jag skulle kunna lämna rullstolen här och gå en sväng men alla har ju inte den möjligheten. Det handlar ju som sagt om en avvägning mellan tillgänglighet och bevarande, jag vet inte om det finns alternativa sätt att göra det på, alltså typ med hjälp av VR eller video eller liknande att man kan titta ombord utan att faktiskt vara där. Ett mellansteg liksom.”

Det *ideologisk-institutionella rummet* och det *materiella rummet* är inte tillgängliga för deltagare B. Hans *imaginär-affektiva rum*, hans levda rum, blir därför utan de andra dimensionerna. Det finns sätt att få tillgång till dem men dessa måste för deltagare B ständigt vägas mot hans fysiska mående och symptom. Vad deltagare B skulle behöva verkar vara en slags mellanväg som gör att han får en slags uppfattning om rummet som sådant utan att behöva väga det mot sin

funktionsnedsättning. Upplevelsen av *det byggda rummet* och alla dess inneboende dimensioner kommer inte att vara densamma som för personer utan deltagare Bs funktionsnedsättningar, men det går kanske ändå att bygga en slags brygga till den upplevelsen. Liksom Geschwind (2017), Björklund (2010) och projektrapporten för HAIKU (2012) alla säger så måste museerna konsultera med demografin för att få en större förståelse av deras behov och underlätta för deras besökarupplevelse.

4.1.3 Med försiktiga steg - Deltagare C

Deltagare C är en äldre kvinna på 79 år. Hon är ganska kort, ca 160cm, och ganska smal. Hon är klädd i en röd regnjacka och en lila mössa som täcker det gråa håret och skyddar det mot regnet. Deltagare C har inga hjälpmedel med sig, fast hemma har hon en rullator och en käpp. Hon är sedan 10 år tillbaka diagnostiserad med Parkinsons sjukdom och har problem med musklerna i benen vilket också påverkar balansen.

Vi börjar återigen på bryggan och tar oss upp på övre däck. Deltagare C vill inte gå först i ledet och det krävs lite övertalning för att hon ska vilja leda mig i stället för att jag ska leda henne. Hon säger det inte uttalat men det märks att hon känner sig osäker i situationen. Kusenbach (2003) hade menat att det beror på att museifartyget inte är en del av deltagare Cs vardag och att hon därför inte är bekväm med att leda mig, vilket jag också håller med om. Hade hon varit mer familjär med museifartyget eller området hade hon kanske känt sig mer självsäker och velat ta plats. C leder oss till aktern först där hon tittar runt lite och anmärker på att det är många saker man kan snubbla på. Hon verkar högst medveten om vart hon sätter fötterna och att vara uppmärksam på saker man kan snubbla på verkar vara en prioritet hos C. Deltagare C påpekar på vägen att hon tycker det är fint att fartyget finns kvar, det är ju alltid bra när man bevarar det gamla tycker hon. Vi går runt på övre däck en stund och jag låter C utforska som hon vill. När jag försöker fråga hur hon tänker kring de saker hon stannar vid blir hon plötsligt nervös och undrar om hon inte får det. Jag försöker lugna C och säga att hon visst får lov att stanna vid vad hon vill men att jag skulle vilja veta varför. Till det svarar hon ganska vagt att det såg intressant ut och vill inte specificera mer. Här kunde jag varit mer i linje med Kusenbachs (2003) metod och försökt resonera med C kring vad hon menar med intressant, men det missade jag tyvärr i stunden.

Deltagare C vill inte gå upp på utkiksplatserna eller plattformarna på övre däck på grund av risk för att halka på den hala metallen, men kan tänka sig gå ned till nedre däck. Vi går mot fören där dörren ned till undre däck finns. Vi går in genom dörren, det är en ganska hög tröskel och C är inte säker på att hon kan ta sig över den. ”Vi provar i alla fall” säger hon och gör ett försök. Hon kommer över tröskeln med ett ben i taget och vi går ned för en liten trappa till undre däck. Väl där finns en till trappa till nedersta däck men C vill inte ta sig dit då hon tycker trappan är alldeles för brant och är rädd att ramla. C rör sig försiktigt och väljer de utrymmen hon vill gå in i noga. Hon tvekar först innan hon bestämmer sig och rör sig ofta med små steg fram. Hon tittar ofta ned i marken. Vid fråga på varför hon tror att hon rör sig som hon gör svarar hon att hon är nervös och rädd för att råka snubbla på något.

Deltagare C är liksom deltagare B högst medveten om sin kropp och hur den mår och hur den agerar. Tidigare under dagen frågade jag C hur hennes Parkinsons sjukdom påverkar henne i vardagen till vilken hon svarade att den påverkar nästan allt. Hon upplever att det känns som att kroppen har ett eget liv, att hon inte längre kan styra vad den ska göra och när. Musklerna krampar och rycker till lite när de vill, trots medicinering, vilket gör att C hela tiden måste känna efter, precis som deltagare B måste göra i sin funktionsnedsättning. Till skillnad från deltagare A som kan låta rummet guida henne och väcka hennes upptäckarsinne verkar deltagarna B och C mer styrda av rummet och hur de kan interagera med det. Museifartyget är ingen lekplats utan ett hinder.

4.2 Västervik

Det andra och sista museifartyget deltagarna besökte var robotbåten *Västervik*. *Västervik* sjösattes 1974 och är en av 12 torpedbåtar ur Norrköpingsklassen. Fartyget har en topphastighet på 40 knop, är 43,6 meter lång och väger 240 ton. Hon drivs av tre gasturbiner och hade under sina år i tjänst en besättning på 30 personer, varav 14 yrkesofficerare och 16 värnpliktiga. År 1982 byggdes hon om från torpedbåt till robotbåt och utrustades med åtta sjömålsrobotar (se figur 3) (marinmuseum 2024). *Västervik* är byggt för aktiv militärtjänst men också för undervisning. Olikt *Bremön* är interiören designad efter en mer jämlik struktur med 4 man per hytt och en överofficershytt. Det finns dock två matsalar, en för övrig besättning och en för officerare (ett så kallat gunrum) så helt utan hierarkier är fartyget inte.



Fig. 3: Fotografi av Västervik tagit från sjösidan (från föreningen Västerviks vänners hemsida)

Liksom på *Bremön* finns det ett slags musealt tänk när det kommer till hur man är tänkt att röra sig ombord på *Västervik*. Många dörrar är avspärrade och en del områden går inte att ta sig till utan särskild tillgång, men till skillnad från med *Bremön* har jag inte lyckats hitta en ritning av *Västervik* med en utritad rutt. Här verkar det alltså finnas en skillnad i hur man har tänkt musealt rörande besöksrutten. Från landgången går man till vänster mot akterdelen och måste där navigera runt de kanoner som finns utsatta. Efter det kan man röra sig mot trapphuset och styrhytten som är den uppbyggda delen mitt på fartyget (se figur 3). Därigenom kan man ta sig upp i styrhytten, ned till maskinrummet och ned till nedre däck där alla hytter samt kabyssen ligger. På detta däck kan man endast röra sig framåt mot fören och sedan ta av vid de individuella rummen (se figur 4). Vill man bakåt är det stegen till maskinrummet man ska ta. I maskinrummet finns motorerna men också en del navigationssystem samt systemen som styr robotsiktarna. Detta utrymme är dock svårtillgängligt då man nästan måste hänga sig i ett handtag och svinga sig ned till en stega någon meter ned för att kunna klättra ned. Alla deltagare avböjde att gå ned i maskinrummet under observationerna. Vägen genom *Västervik* följer liksom den genom *Bremön* en axel som liknar de exempel som finns med i Psarra (2005).

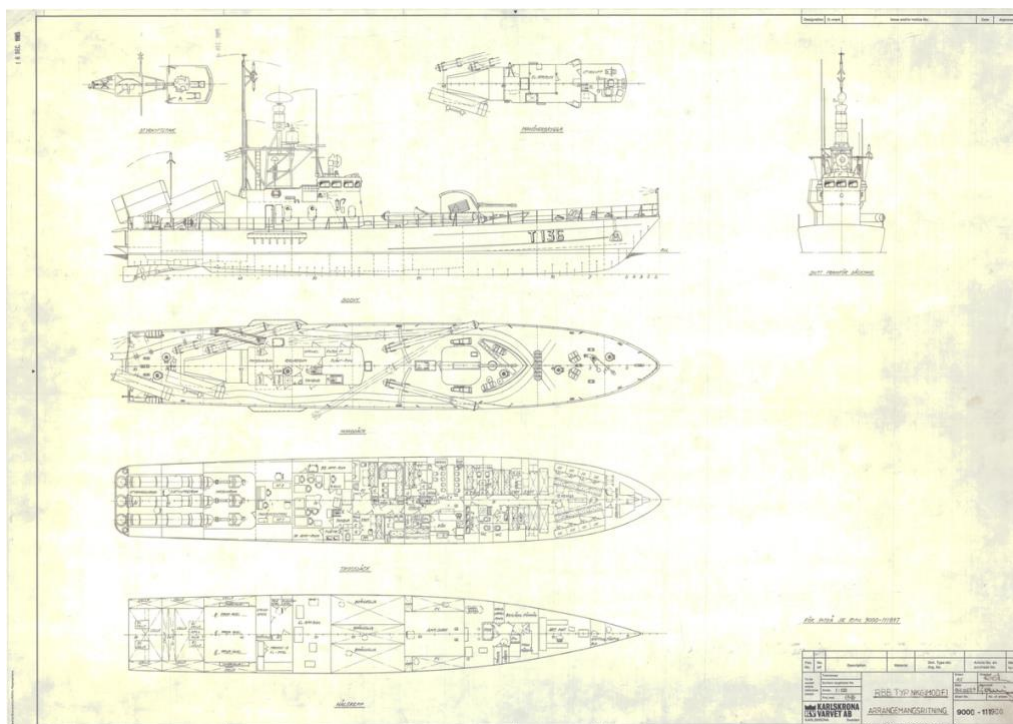


Fig. 4: Ritning av Västervik (från digitalt museum).

Observationerna ombord på *Västervik* gick också i hög grad som planerat. Samtliga deltagare valde här att gå ombord och alla observationer utfördes i stort sett som planerat. Av deltagarna var det dock bara deltagare A som ville gå ned på undre däck, de andra två valde att utföra observationen endast på övre däck. Varje observation förgicks av kontroll av kameran så att den fungerade och logistik angående vem som skulle gå först och varför samt allmänna frågor från deltagarna.

4.2.1 Spänning och interaktion - Deltagare A

Vi börjar igen på bryggan och går landgången upp på däck. *Västerviks* landgång lutar inte lika mycket som *Bremöns* men den har inga trappsteg och är mer hal. A säger att ”här får man gå försiktigt” men allt går som det ska och vi kommer upp på övre däck. Deltagare A går mot aktern. Hon behöver svänga och kliva över nät och kanonräls försiktigt så hon inte ramlar. A ser sig omkring och verkar lite förbryllad. Hon tittar upp mot kanonerna och tittar sedan ned mot golvet och ser ut att försöka orientera sig. Hon pekar mot kanonerna och frågar vad de är till för men svarar på

sin fråga själv. Jag nickar till medhåll och säger att ”ja, det är kanonerna”. Vi går vidare. A tittar ut över vattnet och sedan tillbaka upp mot kanonerna. Hon påpekar att det är fler än en kanon och inspekterar sedan ammunitionsluckan på en av kanonerna och läser varningstexten där. Hon gör ingen vidare kommentar på det hon läst. Vi börjar gå mot fören och A funderar högt kring om det jobbade mer folk här än på *Bremön*. Hon tror det måste ha gjorts på grund av att det är mer vapen ombord. När jag frågar varför det måste vara så svarar hon ”måste ju nästan vara folk till att bara sköta om dem, fast jag kanske har fel”. Jag frågar om hon vill gå ned på under däck, det vill hon väldigt gärna.

Vi går mot en av dörrarna vid fartygets mitt som leder ned till nedre däck. Tröskeln in till trapphuset är väldigt hög och man får ta ett stort kliv över. A kommenterar på detta men tar direkt ett rejält kliv och kommer över utan några större problem. En tekniker är med oss ombord denna gång och beskriver att maskinrummet ligger till vänster och att det är trångt där nere. ”Man får vara försiktig” säger han och A nickar medhållande. A går inte till vänster och ned i maskinrummet, i stället går hon till höger och ned för den ganska branta trappan till undre däck. Direkt efter trappans slut kommer ännu en hög tröskel man måste ta ett stort kliv över för att komma vidare. A kommenterar på att för henne är trösklarna inget direkt hinder men hon förstår varför det kan vara det för de andra.

När man kommer ned till undre däck förstår man direkt varför Marinmuseums hemsida beskriver *Västervik* som en tidsmaskin. På väggarna hänger krokar med jackor och pappersbehållare fyllda med dokument, i en papperskorg i ett hörn ligger hopknycklade papper, ett tomt paket häftmassa och ett par gem. A lägger märke till allt detta och säger; ”jag tycker det är väldigt coolt att de har lämnat kvar allting så man får se hur det var. Det känns mer äkta på det sättet.”

Vi går in i kaptenshytten som ligger direkt till höger. Där inne är barnteckningar, serieutklipp och fotografier uppsatta på väggarna. Det står en gammal vattenflaska i glas på skrivbordet och scheman och andra dokument ligger utspridda bredvid. Det ser verkligen ut som att någon nyss jobbat här och precis ställt sig upp och gått. Det enda som talar för att så inte är fallet är faktumet att allting är väldigt daterat och omodernt. A skämtar om att det är som att hon är en del av besättning själv. A säger att det ser ut som att hytten tillhört en viktig person, jag frågar vilken sorts viktig person hon tror det rör sig om och hon svarar kort "officer".

Genom hela observationen reflekterar hon mycket över hur det var att vara besättning, hur det var att leva ombord och hur länge man arbetade ombord osv. Hon uttrycker också att hon upplever *Västervik* som mer spännande än *Bremön* på grund av att det finns mer att se och mer att tänka kring. Man ser här att de kvarlämnade föremålen väcker många tankar hos de besökare som kan komma ned hit. Det är någonting med att allting finns kvar under däck och att föremålen och dokumenten är väldigt väl bevarade som gör någonting med historiekänslan och äkthetskänslan. Det hela inger en känsla av att det är ett levande rum och inte enbart ett materiellt rum. Det levda rummet här bildas alltså både av ens egna levda upplevelse och känslan av att andra genomgår en levd upplevelse samtidigt. A använder sig också av ord som ”gulds katt” och kallar också *Västervik* för en ”riktig” krigsbåt, i motsats till *Bremön*. När jag frågar varför hon känner så återkommer hon igen till faktumet att det är så mycket kvarlämnat vilket skapar en helt annan äkthetskänsla än den mer ordnade och kala *Bremön*.

Här kan det dock vara värt att poängtera att A jämför de nedre däcken på *Västervik* med de övre däcken på *Bremön* eftersom hon tackade nej till att gå ned till de undre däcken på *Bremön*. Jag poängterar detta för A till vilket hon svarar att hon inte reflekterat över det men att det givetvis stämmer. Jag frågar om hon skulle vilja gå ned till *Bremöns* undre däck i efterhand men hon bara skrattar och säger att om hon gjorde det nu skulle hon nog bli besviken. *Västervik* har lämnat ett sådant intryck på A att det nu blivit standarden för hur ett museifartyg ska se ut. Hon medger själv att nedre däck är mer intressant och inger mer av en känsla än övre däck.

Observationen fortsätter in i gunrummet som A direkt observerar som en slags matsal. Man måste dra undan ett draperi för att komma in där men annars är det helt öppet ut till resten av fartyget. Vi diskuterar lite kring U137-dramat och förhören som skedde här inne och A känner att hon riktigt kan se det framför sig. Vi rör oss ut från gunrummet och vidare längs korridoren mot mässhallen och den vanliga besättningens hytter. A nämner igen att ”man inte får vara på sådana här ställen”, hon tycker det känns hemligt och förbjudet att gå omkring på skeppet. Här kan vi igen koppla tillbaka till vad Leahy (2012) säger om förväntningar på museirummet och hur det påverkar besökarnas interaktioner med det. A förväntar sig att inte få röra någonting och har hela tiden känslan av att hon gör någonting hon inte får, vilket verkar vara svårt att bryta sig loss från. För A ska museirummet visa upp någonting som är fysiskt onåbart för besökaren, när hon då faktiskt får interagera fritt sker en krock, en dissonans mellan förväntningarna och det levda rummet. Denna dissonans beror också delvis på att det är ett militärt rum och att A har vissa

förväntningar på vad militären och flottan innebär och hur tillgängligt deras utrymmen brukar vara för henne, likt det Gewshwind (2017) nämner. A:s känslor går också tydligt att koppla till Insulander (2010). A:s förväntningar på museifartyget och museirummet har att göra med de konventioner och normer kring kunskapsorganisation som etablerats på museum över en längre tid. Det *imaginär-affektiva rummet* för A kan alltså vara en konsekvens av hennes förväntningar på det *ideologisk-institutionella rummet*, det uttänkta designade rummet från museets sida och det levda rummet för A går hand i hand.

När vi kommer till mässen stöter vi på ännu en hög tröskel man måste kliva över, A lägger märke till att den är hög och säger ”för mig gör det ingenting om jag måste ta ett stort kliv men för andra kanske det blir lite svårt”. Vi rör oss genom mässen och A reflekterar över att det ser hemtrevligt ut med Tv:n på väggen och kuddarna i hörnsoffan. Vi stöter på lite gammal utgången dricka och konserverburkar och A skämtar om att hon ska ta sig en tidig lunch vilket vi skrattar gott åt. När A känner sig klar i mässen går vi vidare mot besättningens hytter och badrum. När vi kikar in i en av hytterna frågar jag A om hur hon tror att det var att jobba här till vilket hon svarar ”jobbigt i längden. Det är ganska trångt och det känns som det skulle bli påfrestande efter ett tag”. Efter badrummet tar det stopp och vi får gå tillbaka mot aktern.

När vi kommit fram till trappan upp till övre däck frågar A om det går att gå vidare åt andra hållet. Jag svarar att ja, om hon går upp för trappan här kan hon också ta sig ned till maskinrummet men att det är ganska svårt att ta sig ned där. Hon nickar och meddelar att vi kan gå uppåt i stället. Teknikern som är med oss nämner att man kan gå upp i styrhytten också vilket A gärna vill göra. Sagt och gjort, vi går upp för första trappan till övre däck och sen nästa trappa upp till styrhytten. Så fort vi kommer upp ger A ifrån sig ett exalterat fnitter och går direkt och sätter sig i förarstolen. Stolen ser ut som ett vanligt bilsäte med ett stort träroder i äldre stuk framför. A säger att rodret ser malplacerat ut. ”Här sitter han som styr och här sitter han som navigerar” hon går fram till två andra stolar som är placerade mer direkt framför den stora fönsterrutan. Hon resonerar lite kring vilka som har suttit här och vad deras jobb var och nämner igen att det känns förbjudet och som att hon egentligen inte borde vara där. Trots detta rör hon vid allt hon når och drar i spakar och trycker på knappar. Jag frågar hur hon tänker till det och hon skrattar till och säger ”jag kan nog bara inte låta bli. Man har inte varit på så mycket museum där man får röra grejer”. När hon trycker på knapparna säger hon också att ”jag vill sätta i gång den, jag vill ut och köra”. Styrhytten bjuder alltså in till interaktion med

föremålen, men är detta en naturlig konsekvens av styrhyttens design eller är det en baktanke från museets sida? Museet har valt att lämna kvar inredningen på *Västervik* som den är av en anledning, möjligtvis för att skapa liknande reaktioner som väcktes i A under observationen.

Efter en stund känner sig A nöjd och vi börjar röra oss ned mot övre däck igen. Vi manövrerar oss över däckets och kommer till slut ned till landgången och bryggan där vi går av *Västervik* och observationen avslutas.

4.2.2 Att ta hänsyn till någon annans kropp - Deltagare B

Jag och deltagare B startar på bryggan som förut. Jag frågar om B vill försöka ta sig upp med rullstolen, om han är bekväm med att lämna den kvar eller om vi ska ta en intervju igen. Denna gång vill B försöka lämna rullstolen kvar på bryggan och ta sig upp på fartyget själv. Helt utan hjälpmedel blir det dock inte då B beslutar att ta med sig sin assistanshund. B gör sig i ordning, sätter i bromsarna på rullstolen, kopplar bort midjebältet och reser sig. Han drar lite i kopplet så assistanshunden ska gå lite närmare honom och sen bär det av upp för *Västerviks* landgång. Landgången är lite hal från regnet och assistanshunden behöver motiveras med lite godis för att ta sig hela vägen upp. Väl uppe tar assistanshunden ledningen och börjar nosa omkring, B förklarar att hunden försöker få en överblick av området för att kunna leda runt olika hinder. När hunden är klar kommer hon över till husse och sätter sig lugnt ned bredvid honom. B börjar leda runt kring akter-området ombord. Han tittar upp mot kanonerna en liten stund men har för det mesta blicken ned i marken. Han går medvetet och långsamt för att kunna undvika utstickande delar i däckets skrov. Plötsligt fastnar hundkopplet i en utstickande del och hunden snubblar till, vi får ta någon extra halv minut att trassla loss det. Efter kopplet är loss kan vi ta oss vidare genom skeppet. Vi kommer fram till dörren ned till nedre däck och jag frågar om B vill försöka ta sig ned. Svaret blir nej då det blir lite svårt att få med sig assistanshunden ned. Den höga tröskeln och de branta trapporna känns också avskräckande för B. Vi beslutar att vi ska bege oss tillbaka i stället.

Jag frågar B om han är besviken över det han missar eller glad över det han faktiskt fick se. ”Både och” svarar han och fortsätter ”man är ju som sagt van vid att missa saker, samtidigt är det ju kul när man faktiskt har möjlighet att få ta del av det alla andra får” han skrattar till och säger att han ändå föredrar att få gå omkring på båten

än att sitta nere på bryggan. Att få ta del av en liten del av *Västervik* är alltså enligt B bättre än att inte få del av henne alls så som det blev med *Bremön*. Det är fortfarande mycket som begränsar B trots att han denna gång kunde ta sig ombord till fots och utan stöd av rullstolen. Han är inte bekväm med att inte ha några hjälpmedel med sig alls och hans assistanshund kan inte ta sig in överallt. Fyra ben i stället för två gör det svårt att gå upp och ned för trappor och stegar och skulle det hända något med hunden står B utan några hjälpmedel alls. Det är alltså inte enbart sin egen kropp som B måste ta hänsyn till när det kommer till rumslig interaktion utan även sin hunds kropp.

Merleau-Ponty (1989) talar mycket om olika verktyg och hur dessa varseblir som en förlängning av kroppen i olika situationer. Han ger en blindkäpp som exempel och menar att den blinda personen som använder sig av en sådan käpp varseblir den som en del av sin kropp och inte som ett separat ting just på grund av att hen är beroende av den för att uppleva världen. På samma sätt upplevs också assistanshunden som en förlängning av den egna kroppen, men i motsats till blindkärpen är hunden en egen varelse med en egen vilja och en egen kroppslig förmåelse. Det går alltså inte helt att översätta assistanshunden som en förlängning av B:s kropp vilket också gör att han måste ta även hundens kropp i beaktning när han tar beslut.

Observationen fortsätter medan vi beger oss tillbaka mot bryggan. B pratar om hur mycket man faktiskt lägger märke till när det kommer till tillgänglighet när man lever med en funktionsnedsättning. ”Jag lägger inte bara märke till saker som potentiellt kan påverka mig utan också vad som kan påverka andra personer med andra funktionsnedsättningar” säger han. Han medger att det till stor del har att göra med att han är väldigt intresserad av tillgänglighet och funktionsnedsattas rättigheter i samhället, men han upplever det också som en naturlig konsekvens av att själv leva med en funktionsnedsättning. ”Allt har blivit så synligt på sätt det inte var när jag var frisk” säger han.

Vi pratar också om vad B har lagt märke till när det kommer till *Västervik* specifikt och han nämner bland annat att det ju är väldigt lätt att snubbla över saker, både för honom själv och för hans assistanshund. Det är också trångt och de stora kanonerna och utkikstornen skymmer sikten ganska mycket vilket gör assistanshunden ganska nervös. B tycker dock det är väldigt bra att informationstavlan nedanför hade en QR kod för teckenspråkstolkning och hörslinga och benämner det som ett steg i rätt riktning.

Här funderar jag dock kring varför man valt att just teckenspråkstolka? Att läsa kräver ingen hörsel och man kan därför anta att personer med en hörselnedsättning inte skulle ha några problem att ta in den skrivna informationstexten. Hade det inte i så fall varit bättre att översätta texten till punktskrift så att även folk utan syn och visuell läsförmåga kan ta sig ann informationen? Här återkommer vi alltså igen till det som förekommer i HAIKU (Chafik & Olsson, 2012), Geschwind (2017) och Björklund (2010), alltså att demografin inte har konsulterats när museet har konstruerat informationsskylten. Här blir det också tydligt att även om deltagare B är intresserad av tillgänglighet, är väldigt insatt i ämnet och själv har en funktionsnedsättning så är alla perspektiv inte synliga även för honom. Rätt demografi måste alltså konsulteras för att rätt lösningar ska kunna genomföras.

Vid det här laget har vi kommit tillbaka till landgången och observationen avslutas ganska omgående.

4.2.3 Ingenting att göra åt - Deltagare C

Vi startar vid bryggan och tar oss försiktigt upp för landgången. Deltagare C påpekar direkt att landgången till *Västervik* är väldigt brant och att hon fick hålla i sig ordentligt. C väljer att ta till höger och vi går direkt mot den öppna dörren ned till nedre däck och C tittar skeptiskt in. Hon frågar om hon måste gå ned dit till vilket jag svarar att hon inte måste någonting, hon får välja helt själv vart hon ska gå. Här märker man igen hur osäker deltagare C känner sig i situationen hon befinner sig i. Hon vänder sig bort från dörren och ber att få hålla mig i armen då balansen inte känns bra. Hon tar ett stadigt tag om min arm och vi fortsätter vidare. Istället för den blindes käpp som Merleau-Ponty (1989) talar om eller deltagare B:s assistanshund är det nu jag som får fungera som en förlängning av C:s kropp. Hon leder fortfarande men jag får agera som stöd och som en extra lem för C i stället för ett annat hjälpmedel. Jag frågar C om hon inte hade velat ha med sin rullator eller käpp ombord till vilket hon svarar; ”nej det hade nog blivit jobbigt att få ombord, och nu har jag ju dig”. Att det hade varit jobbigt att få ombord en rullator stämmer nog om vi jämför den med deltagare B:s rullstol, vi har alltså återigen ett exempel på att *Västervik* inte är tillgängligt och att rätt demografi borde konsulteras likt Chafik & Olsson (2012) och Björklund (2010) föreslår.

Vi går ned mot aktern men när vi kommer fram till en av de större kranarna säger C att hon nog vill vända om igen. Man kan gå mellan relingen och kranen för att ta sig ända ned mot aktern men C känner att det nog blir för trångt. Vi vänder om och börjar gå tillbaka mot landgången igen.

Jag frågar om C tänker mycket på att hon är på en båt och inte på fast mark till vilket hon svarar att hon inte gör det. Hon tycker inte att *Västervik* rör sig särskilt mycket alls trots att hon ligger i vattnet. Ibland hör man hur vattnet skvalpar mot skrovet men annars ligger fartyget stilla och ger intrycket av att vara plan mark. Denna stabilitet gör också att C känner sig mer stabil, eller i alla fall lika stabil som hon brukar vara. Hade båten rört sig mer, gungat fram och tillbaka på vattnet tror C att hon inte hade vågat ta sig ombord alls. I sämre väder med mer blåst är det möjligt att *Västervik* rör sig ganska mycket på vågorna vilket kan bli en nackdel för personer som har det svårt med balansen så som deltagare C har. Man kan också anta att fler personer på båten skulle kunna påverka dess rörelser. Vi befinner oss ensamma på ett fartyg tänkt att husera ett femtiotal personer, och under högsäsong när fartygen är öppna för allmänna besökare blir det en betydligt större mängd ombord samtidigt. Detta innebär att det blir mycket mer trångt i utrymmen som redan är trånga och att fartyget kränger mer av den kanske ojämnt fördelade vikten. Deltagare C har med andra ord tur att situationen är som den är och hade nog haft det betydligt svårare under normala besökstider.

Vi kommer tillbaka till dörren och C tar sig ännu en titt in, sen påpekar hon att hon läst på informationsskylten nedan att de lämnat kvar alla saker på nedre däck när fartyget pensionerades. Jag säger att ja det stämmer, hade hon velat se det? C tittar frågande på mig och säger att det går ju inte, hon kommer ju inte ned. Jag preciserar och säger att jo men om hon hade kunnat ta sig ned, hade hon velat se de kvarlämnade sakerna då? C nickar instämmande, ”ja det hade jag absolut velat se, det är ju jättekul att sånt finns”. Jag frågar om hon tycker det känns tråkigt att hon inte kan se det, ”nej det gör det inte, det är ju som det är och det är inget att göra åt, det får man bara acceptera” svarar hon och rycker lite på axlarna. C verkar liksom deltagare B vara helt tillfreds med sina begränsningar och van vid att saker man vill göra inte alltid går. Deltagare C nämner också att även om hon inte får se allt på just det här stället så har hon upplevt en hel del i sitt liv. Hon är 80 år och har bara haft Parkinsons sjukdom i cirka 10 år. Hon har haft tid att anpassa sig, och tid att göra och upptäcka en massa saker innan hon blev sjuk. Jag frågar om hon tror det är värre för yngre personer med funktionsnedsättningar att inte kunna ta del av allt

och hon svarar att så kan det absolut vara, men för henne spelar det inte så mycket roll längre.

Vi tar oss ned till bryggan igen. C nämner att hon ändå tycker det är bra och kul att fartygen lämnats kvar i det skick de är. Hon tycker det är något speciellt med att det är orört även om konsekvensen blir att alla inte kan ta del av fartygen i sin helhet. Det finns alltså ett historiskt värde med museifartygen enligt C, någonting som också deltagarna A och B har nämnt. Det historiska värdet verkar ligga i att fartygen är bevarade och inte så mycket i just att de är fartyg. Insulander (2010) nämner i sin avhandling att föremål som uppfattas som särskilt bevarade också verkar inge en positiv känsla hos besökarna. Denna positiva känsla är enligt Insulander (2010) svår att härleda men kan bero på att man uppfattar bevarande av föremål som någonting som är positivt för samhället generellt. Något som i sin tur beror på etablerade normer för kunskapsorganisation och kunskapsinsamling. Här ser vi alltså ett reellt uttryck för detta i C:s resonemang.

Med försiktiga steg tar jag och C oss tillsammans ned för landgången arm i arm och observationen avslutas.

5 Slutsatser och diskussion

Syftet med denna uppsats var att få en fördjupad förståelse för hur rumsligheten av museifartygen på Marinmuseum i Karlskrona påverkar museibesökare; dels besökarnas upplevelse av museifartygen i sig, dels av besöket ombord fartygen. Uppsatsen utgick ifrån och har svarat på den följande övergripande frågeställningen:

- Hur påverkas museibesökarens beteenden och rörelser genom museirummet av att det inte är ett traditionellt museirum utan ett fartyg?

Svaret på denna frågeställning är att museibesökarnas beteenden och rörelser påverkas på flera olika sätt av att det är ett museifartyg de rör sig genom och förnimmer. Deltagarna är konsekvent medvetna om rummet och deras plats i det vilket således påverkar upplevelsen av fartygen och upplevelsen av museirummet. Besökarnas medvetenhet och dess påverkan på upplevelsen beror på tre saker; 1) den egna kroppens möjligheter och begränsningar, 2) fartygens rumslighet, fysiska konstruktion och vilka utrymmen Marinmuseum valt att öppna upp och stänga av, 3) besökarnas uppfattning av vad ett museifartyg är. Deltagarna ser museifartygen som föremål snarare än som museirum eller en förlängning av museibygnaden. Ett museifartyg är ett fysiskt stort föremål och föremål är på museum någonting som vanligtvis är förbjudet för besökare att röra och interagera med fysiskt. Detta annars vanliga förbud från fysisk kontakt med museiföremål skapar en dissonans för besökarna. Det kan även anses att det finns en stor problematik med tillgänglighetsaspekten sett till besökarens möjlighet att röra sig på och omkring fartygen, vilket inte är särskilt enkelt att lösa. Besökare med funktionsnedsättningar som begränsar och påverkar denna förmåga att besöka fartygen verkar dock ha stor förståelse för detta, vilket beror på generella samhällsliga begränsningar. Dessa begränsningar gör besökare med funktionsnedsättningar ”vana” vid att stängas ute från upplevelser såsom historiska byggnader, miljöer och museum.

I detta kapitel av uppsatsen kommer de tre huvudsakliga slutsatserna – den egna kroppens möjligheter och begränsningar, fartygens rumslighet samt besökarnas uppfattning om vad ett museifartyg är – gås igenom och diskuteras i tur och ordning.

5.1 Kroppens möjligheter och begränsningar

Museibesökarnas kroppars möjligheter och begränsningar är avgörande för deras upplevelser av museirummet. Detta är någonting som tas upp av Geshwind (2017), Björklund (2010), Chafik & Olsson (2012) och Edelstein (2022) och som tydligt framkommer i min studie, bland annat genom vissa av deltagarnas upplevelser av och kommentarer om de undersöka museifartygen.

Deltagarna B och C har båda funktionsnedsättningar som påverkar dem fysiskt och som begränsar vad de kan göra och hur de kan ta sig ombord på de historiska museifartygen. Deltagare A har ingen fysisk funktionsnedsättning och kan ta sig runt fritt ombord och upptäcker därför fler saker och utrymmen. Denna frihet att utforska rummet påverkar hennes upplevelse av museifartyget positivt. Med en fullt fungerande kropp med få begränsningar och desto fler möjligheter blir museifartygen en inbjudande miljö som uppmuntrar till engagemang och en mer personlig upplevelse av fartygen. Många av miljöerna ombord på både *Bremön* och *Västervik* bjuder in till interaktion på olika sätt som besökare utan kroppsliga begränsningar kan ta del av ohämmat. För besökare med fysiska begränsningar blir dessa miljöer i stället till hinder, om de ens får möjlighet att besöka och lägga märke till dem. Styrhytten på *Västervik* är ett exempel på en positiv interaktion med rummet för deltagare A men som var omöjlig att uppleva för deltagarna B och C på grund av deras tidigare nämnda funktionsnedsättningar. Geschwind (2017) pratar, som tidigare nämnts, om trösklar av både fysiska och mentala slag, vilket är högst aktuellt när det kommer till museifartygen. De höga trösklarna som skiljer utrymmena ombord åt är återkommande på båda fartygen och någonting deltagarna konstant kommenterar och benämner som hinder. Både deltagare B och deltagare C anser att trösklarna för dem är omöjliga att ta sig över och vill inte ens göra ett försök på grund av risken för fysisk skada. Deltagare B nämner att han hela tiden måste göra avväganden för sin kropp. Vad är värt att utsätta sig för och vad kommer konsekvenserna att bli, är frågor han konstant måste ställa sig, och detta innebär att hans upplevelse av museifartygen påverkas av hans förmåga att röra sig eller inte röra sig genom museirummet. Tröskeln till styrhytten är fysisk men den är också mental och tar upp det *imaginär-affektiva rummet* för deltagarna B och C. Det *imaginär-affektiva rummet*, det levda rummet, är begränsat av fysiska barriärer och förväntningarna på dess barriärer. Eftersom besökarna förväntar sig att de inte kan ta sig över trösklarna, blir trösklarnas effekt således ett hinder och en begränsning på deras upplevelse av rummet, även om de inte med säkerhet vet att de inte kan korsa tröskeln. Avvägandet av att korsa den kan vara lika negativ för museiupplevelsen som att försöka och misslyckas med att fysiskt korsa den.

Att använda sig av en etnografisk walk-along metod var av allt att döma rätt beslut, då jag upplever att mina resultat rörande besökarnas kroppsliga möjligheter och begränsningar kopplade till fartygsrummet helt beror på mitt val av metod. En annan form av intervjuer hade inte fångat upp deltagarnas kroppsspråk eller deras ickeverbala reaktioner på samma vis som denna observationsmetod har, och en annan form av observation hade inte heller fångat upp deltagarnas tankar kring hur de rörde och betedde sig i rummen och varför. Jag hade dock under andra omständigheter kunnat vara mer uppmärksam på min omgivning och mina deltagare. Jag hade också kunnat förbereda frågor med mina frågeställningar i åtanke för att göra undersökningen mer koncis. Mina val av fartyg begränsade också mina valmöjligheter angående utförandet eftersom Marinmuseum inte öppnar upp museifartygen för allmänna besökare förrän i början av juni. Hade jag haft möjlighet att studera museifartyg under högsäsong hade jag troligtvis fått, i alla fall delvis, andra resultat än de som denna studie gav. Närvaron av mer folk ombord hade lett till en ökad trängsel vilket sannolikt hade gjort det svårare för deltagare B och C att röra sig ombord än det redan var för dem. Det hade eventuellt också gjort det svårare för deltagare A att upptäcka och utforska på samma sätt som hon gjorde under våra observationstillfällen. Samtidigt hade observationer under högsäsong reflekterat verkligheten till en större grad än observationerna gör i nuläget. Sällan befinner man sig ensam på ett museum oavsett om man har en funktionsnedsättning eller ej. Trots detta har jag kunnat dra slutsatser som är applicerbara på ett generellt plan om hur museifartygens tillgänglighet påverkar besökarupplevelsen.

5.2 Fartygens rumslighet

Museifartygen *Bremön* och *Västervik* är två gamla militärfarkoster som har blivit museifartyg i och med att de hamnat i Marinmuseums ägor. Museet har gjort aktiva museala val på fartygen för att göra de mer besöksvänliga och också värda att ställa ut. De har valt att i så stor del som möjligt bevara fartygen i sina original för att komma åt det historiska värdet och göra fartygen besöksvärda. Genom att titta på ritningar och på hur mina deltagare har rört sig på plats på fartygen, har jag upptäckt att museet har försökt att leda sina besökare ombord fartygen genom att använda sig av en axis-rutt. En axis-rutt innebär en tänkt rutt i ett museirum där man rör sig över en axel, ett koncept som presenteras av Psarra (2005). För att skapa en axis-rutt har museet stängt av vissa utrymmen och låst vissa dörrar så att det blir mer klart för besökarna hur de ska gå genom fartygen. Valen av vilka utrymmen som stängs av påverkar besökarnas rörelsemönster och vad de har möjlighet att se och

uppleva på fartygen. Mina observationsdeltagare reflekterar inte medvetet om dessa val men lägger märke till dem och blir ibland besvikna över att de inte kan öppna de dörrar de vill. Detta syns tydligt på hur deltagare A rör sig genom rummet, i synnerhet på *Bremön*. Dessa slutsatser går också att koppla tillbaka till Psarras (2005) observation om att den yttre strukturen av ett rum skapar ett större sammanhang som påverkar besökarnas rörelsemönster. Observationsdeltagarna är medvetna om faktumet att det är ett fartyg de rör sig ombord vilket också påverkar deras beteenden och hur de rör sig.

På grund av att fartygsrummen är bevarade i sina original är det också väldigt begränsat i möjligheterna att göra de tillgängliga för besökare med funktionsnedsättningar. Detta är någonting som deltagare B reflekterar mycket över och även något som de andra deltagarna också lägger märke till och nämner ofta. Här har jag tydligt kunna koppla ihop det *ideologisk-institutionella rummet* från museets sida med deltagarnas *imaginär-affektiva rum*. Valen som museet gör påverkar den levda verkligheten för besökarna, vilket också styrks av slutsatser dragna av Leahy (2012), Geschwind (2017) och Insulander (2010).

Det som museet har valt att öppna har en positiv effekt på besökarupplevelsen och är bra gjort, särskilt på *Västervik* där det bidrar till att i alla fall deltagare A känner sig inspirerad och engagerad med museifartyget. Trots detta känner A också att museifartygen ändå är förbjudna utrymmen där man inte borde få interagera fysiskt med den museala och historiska omgivningen. Detta beror enligt Insulander (2010) på att museum är institutionellt laddade platser. I praktiken betyder det enligt Insulander (2010) att de praktiker om och kring föremål och utställningsrum som sker på museum är normaliserade även utanför det faktiska museet. Besökare har vissa förväntningar på vad ett museirum är, och vad man där får och inte får göra som besökare. Detta leder oss till nästa del av detta kapitel; uppfattningar av museifartyg.

Återigen är dessa slutsatser påverkade av att vi som observator och deltagarpersoner har varit ensamma på båda fartygen. Hade det varit mer folk ombord hade det kunnat förändra rumsligheten och dess påverkan på deltagarna. Det hade inte ändrat det *ideologisk-institutionella rummet* men hade haft större påverkan på det *imaginär-affektiva rummet*. Upplevelsen av trängsel och skymd sikt hade kunnat påverka observationsdeltagarnas levda rum och levda upplevelse. Leahy (2012 s. 75) nämner i sin analys av British Museum att det inte bara var satte takten för 1700-talets museibesökares rörelser, utan också de andra

besökarna på museet. Det är alltså inte orimligt att anta att en större besökarmängd under observationerna på *Bremön* och *Västervik* hade påverkat deltagarna och därmed också resultaten.

5.3 Uppfattningar av museifartyg

Observationsdeltagarnas uppfattningar av vad ett museifartyg är visade sig ha en stark påverkan på deras interaktion med fartygsrummen. Deltagarnas kommentarer, ageranden och rörelser tyder på att de uppfattar museifartygen som stora föremål, snarare än förlängningar av museirummet. Ett föremål på museum är i sin tur någonting man ska vara försiktig med och någonting man ska betrakta, inte något som man borde interagera fysiskt med såsom genom den beröring som behövs för att kunna navigera museifartyg. Insulander (2010) pratar mycket om att museiföremål är institutionellt laddade, vilket betyder att de bär med sig de normer och praktiker som existerar på och omkring museum. Insulander (2010) menar att man på grund av dessa normer interagerar med föremålen på ett särskilt sätt. Föremålen är ofta i montrar, de ska bli betraktade och inte rörda, de är gamla och ömtåliga. När då föremål visas upp på ett sätt som bryter mot dessa normer sker en dissonans hos besökarna. Det blir svårare för besökarna att veta hur de ska bete sig i rummen, någonting som märks mycket på observationsdeltagarna ombord *Bremön* och *Västervik*. De rör sig på osäkra vis och frågar ofta mig vad som är okej och inte okej för dem att göra. Det är skrämmande och svårt att inte veta vad man får lov och inte får lov att göra och deltagarna söker konstant bekräftelse för sitt agerande. De söker denna bekräftelse inte bara från mig utan också från omgivningen på fartygen. Ibland verkar det som att de letar efter skyltar och pilar i rummen och mellan besöken ombord står de ofta och läser på en av de stora informationsskyltarna på bryggan till fartygen. Detta kan bero på att de vill veta mer om fartygen i sig, men också på att de söker finna någon slags information om hur de ska och får bete sig ombord på fartygen. Det kan också bero på förväntningarna de har på platsen som inte har något att göra med att det är ett museirum, eller ett museiföremål.

Ett museifartyg för observationsdeltagarna är också ett militärt fartyg. Särskilt deltagare A gör kommentarer om militären, vapen och rangordning ombord på de båda fartygen, något som visar på att hon också uppfattar det som någonting militärt laddat. Geschwind (2017) nämner också att ting som kan kopplas till militära ideal också bär med sig andra konnotationer som kan påverka hur man ser på utrymmet.

Ett museifartyg behöver dock inte vara militärt och ett besök på Marinmuseums tredje museifartyg *Jarramas* hade kanske ändrat på den uppfattningen. *Jarramas* har visserligen kopplingar till flottan men bär inte de symboler eller den utformning av det *materiella rummet* som man kanske vanligtvis förknippar med den svenska militären.

Observationsdeltagarnas uppfattningar av vad ett museifartyg är har alltså också mycket att göra med det *materiella rummet*. Hur fartygen fysiskt ser ut, vilket material de är gjorda av och vilken färg de har, har en stor påverkan på hur de uppfattas av besökarna. Geschwind (2017) nämner just förväntningar på rummet och hur mycket förförståelse spelar roll för besökarnas uppfattning av och interaktion med rummet.

5.4 Framtida forskning

Det finns fortfarande mycket kvar att forska på när det kommer till rumslighet och tillgänglighet på museifartyg, och om museifartyg generellt. De museifartyg jag har valt att studera, *Bremön* och *Västervik* har ingenting tidigare skrivits om på ett vetenskapligt plan. Det hade varit väldigt intressant att se mer forskning om dessa fartyg, utifrån rumslighet och tillgänglighet med andra frågeställningar, men också utifrån andra vetenskapliga och teoretiska perspektiv. Man skulle exempelvis kunna undersöka fartygen ur ett militärhistoriskt perspektiv eftersom det finns mycket att hämta därifrån, baserat på deltagarnas upplevelser av fartygen. Det hade även kunnat vara av intresse att jämföra fartyg med en historisk koppling till flottan, med skepp som har en annan historisk bakgrund. Skulle, till exempel, besökare röra sig olika genom rummen på militära fartyg gentemot historiska handelsfartyg. Även skepp av olika militära slag skulle kunna jämföras med varandra, såsom om skeppets ålder också påverkar besökarnas upplevelser av fartygens rumslighet. De skepp som undersökts i denna studie är båda från ungefär samma historiska period, men det skulle kunna undersökas om besökare rör sig annorlunda kring ett skepp som är från en annan historisk period. Vad skulle till exempel väga tyngst för en besökare sett till skeppets historia och dess påverkan på upplevelsen: skeppets tidigare syfte (såsom handel eller krigsföring) eller material (såsom trä eller metall) eller historisk period (såsom med skepp från olika århundraden)? Jag tror också att man utifrån ett museologiskt perspektiv med fördel skulle kunna forska om bevarande med *Bremön* och *Västervik* som utgångspunkt, samt hur det tas i beaktande för utformandet av skeppet för att kunna vara öppet för besökare. Man

hade också kunnat utforska utställningspedagogiska perspektiv ombord, till exempel att se vilka olika pedagogiska redskap och strategier som tillämpas på olika fartyg, på olika museer och på olika typer av fartyg.

Utöver *Bremön* och *Västervik* finns det ett hål inom forskningen på ett svenskt plan angående museifartyg som utgör sina egna museum. Vissa fartyg har gjorts om till museifartyg i den mån att de utgör hela eller en stor del av museirummet, till skillnad från Marinmuseums museifartyg som är ett tillägg till resten av museet. Denna typ av museifartyg är vanligare utomlands och exempel på sådana är *SS Great Britain* i Bristol, Storbritannien och Fregatten *Jylland* i Aarhus, Danmark. Båda dessa fartyg jag har besökt personligen och det hade av den anledningen varit intressant att eventuellt göra en komparativ studie mellan museifartyg i olika länder.

Museifartyg i egenskap av sina egna museum utgör en unik situation eftersom man i dessa fall har kunnat ändra om mycket i fartygens konstruktion för att kunna göra dem så besöksvänliga som möjligt. Exakt vilka förutsättningar som kan leda till att man kan ändra om fartygen på detta sätt hade varit en intressant aspekt att studera för framtida forskning. Det vore särskilt intressant i kontrast med museifartyg som *Bremön* och *Västervik* som har en så pass hög bevarandenivå att större förändringar inte är möjliga att genomföra. Det hade också varit intressant att undersöka denna typ av museifartyg i relation till vanliga museirum eftersom det där finns mer likheter. På både *SS Great Britain* och Fregatten *Jylland* finns små separata utställningar ombord och omkring fartygen som berättar om antingen skeppets eller personer kopplade till skeppets historia. Dessa utställningar är skapade som vanliga museiutställningar men utnyttjar också miljön och fartygsrummet på unika sätt. På *SS Great Britain* har man valt att göra utställningen ombord på själva fartyget interaktivt och atmosfäriskt med hjälp av sinnesaktivering. I mässen doftar det nybakat bröd och ryker från en gryta på spisen, i maskinrummet snurrar motorn och ger ifrån sig ett vinande ljud. Här hade det varit synnerligen intressant att undersöka rummets påverkan på besökarna och på deras upplevelse av rummet. Var väljer besökarna att stanna? Går det tydligt att koppla till sinnesaktiveringen, såsom med doftutöändring? Ger det en positiv effekt på besökarupplevelsen? Detta går också att jämföra med museifartyg, eller andra museiutställningar, som inte använder sig av samma metoder för att kunna mäta skillnader och likheter mellan besökarupplevelserna.

Ett annat intressant perspektiv på museifartyg som är sina egna museum är givetvis tillgängligheten ombord. I och med den lägre bevarandenivån finns det alla

möjligheter för museifartygen att göra deras utrymmen tillgängliga för personer med funktionsnedsättningar. Frågan är dock om detta utnyttjas eller om det finns många brister även där. Hur resonerar museum kring bevarande av fartygen och de aspekter man förlorar när man ändrar om ett historiskt fartyg? Vad har man valt att bevara och varför? Om vi återkommer till sinnesaktiveringarna på *SS Great Britain* så har vi ett bra exempel på någonting som kan bli ett problem för personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. Hur man har tänkt kring det på museet kan vara en mycket intressant utgångspunkt för en forskningsfråga, därav skulle museifartyg också vara intressanta att undersöka från museernas perspektiv och inte enbart besökarnas.

Jag ser också att mer forskning om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar generellt behövs på ett nationellt plan. Som syns i mitt kapitel om tidigare forskning är det främst svenska studier från 10 år tillbaka som dyker upp, medan det på ett internationellt plan finns betydligt mer forskning från högst 3–4 år tillbaka.

6 Sammanfattning

Nedan kommer en mindre sammanfattning av uppsatsen, dess syfte och frågeställningar samt de slutsatser som dragits.

Uppsatsens titel är *Att segla genom rummet? – om museifartygs rumslighet och dess påverkan på besökarupplevelsen*. Uppsatsen undersöker rumslighet och tillgänglighet på två av Marinmuseums museifartyg, *HMS Bremön* och *HMS Västervik*, och utgår från att dessa är platser där händelser och upplevelser kan ske, i motsats till saker som händelser och upplevelser sker för eller omkring. Uppsatsen behandlar nationell och internationell tidigare forskning rörande rumslighet och tillgänglighet på museum i allmänhet, då forskning om rumslighet och tillgänglighet inte finns att tillgå. Uppsatsens syfte är att få en fördjupad förståelse för hur museifartygens unika rumslighet påverkar museibesökarnas upplevelse av dels museifartygen i sig, dels av sitt besök ombord dem. Följande problemformulering ligger till grund för denna uppsats; ”Hur påverkas museibesökarens beteenden och rörelser genom museirummet av att det inte är ett traditionellt museirum utan ett fartyg?”

Uppsatsen använder sig av en etnografisk walk-along metod som beskrivs av Margarethe Kusenbach (2003). Denna metod går ut på att forskaren följer med individuella informanter under deras ”naturliga” promenader. Genom att ställa frågor, lyssna och observera utforskare forskaren aktivt sina informanternas upplevelser och praktiker när de rör sig genom och interagerar med sina fysiska och sociala omgivningar. I utförandet av denna metod följde jag tre personer med varierande kroppslig funktion när de gick genom de två museiskeppen och följde och analyserade deras interaktioner med deras omgivning och deras tankar om deras upplevelser. För analysen har jag använt mig av en rumslighetsteori som teoretisk utgångspunkt. Denna teori kan sammanfattas som interaktioner mellan det materiella rummet, det designade rummet och det levda rummet, som alla kommer tillsammans för att bilda en upplevelse av ett rum.

De slutsatser som studien har dragit är att museibesökarnas beteenden och rörelser påverkas till stor del av att de rör sig genom ett museifartyg och inte ett vanligt museirum. Deltagarna är konsekvent medvetna om fartygsrummet och deras plats i det, vilket beror på följande tre saker: 1) den egna kroppens möjligheter och begränsningar, 2) fartygets rumslighet, och 3) besökarnas uppfattningar om vad ett

museifartyg är. Museifartygen är begränsade i sin utformning på grund av de museala beslut som Marinmuseum har tagit. Genom att bevara museifartygen helt och hållet och genom att stänga av och öppna upp utvalda utrymmen ombord museifartygen, har Marinmuseum per konsekvens gjort att museifartygen inte är tillgängliga för personer med fysiska funktionsnedsättningar. Två av observationsdeltagarna har fysiska funktionsnedsättningar som påverkar hur de kan röra sig och på vilka sätt. På grund av att fartygen inte är tillgängliga blir dessa funktionsnedsättningar mer påtagliga och de begränsas ytterligare i sina rörelser. Deltagarna med funktionsnedsättning verkar dock ha stor förståelse för detta vilket beror på generella samhälleliga begränsningar som gör dessa personer ”vana” vid att stängas ute från upplevelser. Slutsatserna visar också att deltagarna ser museifartygen som föremål och inte som museum eller en förlängning av museibygnaden. Detta beror på att de har inneboende förväntningar på vad ett museum och ett museiföremål bör vara, något som i sin tur beror på etablerade normer inom kultursektorn.

Litteraturlista

Björklund (2010) red av Västra Götalandsregionen

Chafik Diana & Olsson, Claes G (2012). *Funktionshindersperspektiv på museernas arbete: rapport och diskussionsunderlag inom ramen för Handikappshistoria i kulturarvet – HAIKU*. Nordiska Museet och Handikappshistoriska föreningen, Stockholm.

Edelstein Ross (2022). New Foundations: Principles for Disability-Inclusive Museum Practice. *Journal of museum education*, 47(2), s. 192-205.
<https://doi.org/10.1080/10598650.2022.2073093>

Fortuna K. Jennifer, Thomas Kayleigh, Asper Jenna, Matney Laura, Chase Kyra (2023). A Survey of Universal Design at Museums: Current Industry Practice and Perceptions. *The Open Journal of Occupational Therapy*, 11(1), s. 1-15.
<https://doi.org/10.15453/2168-6408.1994>

Geschwind, Britta Zetterström (2017). *Publika museirum: Materialiseringar av demokratiska ideal på Statens Historiska Museum*. Stockholms universitet, Stockholm.

Insulander Eva (2010). *Tinget, rummet, besökaren: om meningsskapande på museum*. Stockholms universitet, Stockholm.

Kusenbach Margarethe (2003). Street Phenomenology: the go-along as ethnographic research tool. *Ethnography*, 4(3), s. 455-485.
<https://doi.org/10.1177/146613810343007>

Leahy, Helen Rees (2012). *Museum Bodies: the politics and practices of visiting and viewing*. Ashgate, Farnham.

MacLeod Suzanne (2005). *Reshaping Museum Space: architecture, design, exhibitions*. Routledge, Oxon.

Marinmuseums (2024). Besök, Museifartygen, Bremön.
<https://www.marinmuseum.se/besok/fartygen/bremon>. (Hämtad: 2024-04-29)

- Marinmuseum (2024). Besök, Museifartygen, Västervik.
<https://www.marinmuseum.se/besok/fartygen/vastervik>. (Hämtad: 2024-04-29)
- Merleau-Ponty Maurice (1989). *Penomenology of Perception: translated from the French by Colin Smith*. Rothledge, London.
- Norberto Roacha Jessica, Fernandes Mariana, Massarani Luisa (2022). Social models of disability in museum reasearch: inclusion and accessibility in science museums – voices from Brazil. Ingår i; Bevand, Browyn & Ramos Bahia, *Theorizing Equity in the Museum: Integrating perspectives from research and practice*. Routledge, Oxon.
- Overland Viveka [red.] (2010). *Samhälle för alla: tillgänglighetsresan fortsätter*. Bohuslän Museums Förlag, Mariestad.
- Psarra Sophia (2005). Spatial culture, wayfinding and the educational message: the impact of layout on the spatial, social and educational experiences of visitors to museums and galleries, Ingår i; MacLeod Suzanne, *Reshaping Museum Space: architechture, design, exhibitions*. Routledge, Oxon.
- Rönnlund Maria & Tollefsen Aina (2016). *Rum: samhällsvetenskapliga perspektiv*. Liber, Stockholm.
- Silow Kallengren Kim, von Unge Elin, Wiklund Moriera Lisa [red.] (2022). *Emologiskt fältarbete: nya fält och former*. Studentlitteratur, Lund.
- Simonsson Märıt (2014). *Displayig spaces: spatial design, experience, and authenticity in museums*. Umeå universitet, Umeå.

Bilagor

Bilaga 1 – samtyckesblankett.



LUNDS
UNIVERSITET

Humanistiska och teologiska fakulteterna

Samtycke till deltagande i studien *fullt segel* (arbetstitel).

Medgivande

Jag bekräftar härmed att jag har tagit del av skriftlig information om studien och accepterar att delta. Jag har fått möjlighet att ställa frågor om studien.

Jag har fått information om att de uppgifter som samlas in om mig kommer att behandlas konfidentiellt, på ett sådant sätt att min identitet inte kommer avslöjas för obehöriga.

Jag har fått information om att studien kommer att spelas in på film och samtycker till att bli filmad. Jag har fått information om att det inspelade materialet kommer att destrueras efter studien. Jag är medveten om att jag vid förfrågan kan få tillgång till det inspelade materialet men att jag inte får lov att spara ned det, kopiera det eller föra det vidare. Jag har fått information om att förfrågan om att se det inspelade materialet måste göras innan 5/6 2024.

Jag är medveten om att min medverkan är frivillig och att jag när som helst och utan närmare förklaring kan välja att avbryta mitt deltagande.

Förnamn och
efternamn _____

Adress _____

Telefonnummer _____

Ort och datum _____
—

Namnteckning _____

Information om studien

Studien *fullt segel* (arbetstitel) ska ligga till grund för en uppsats på masternivå.

Uppsatsen kan komma att publiceras på Lunds universitets hemsida för studentpublikationer; LUP.

Studiens deltagare kommer vara helt anonyma. Aktioner, reaktioner och kommentarer kommer att skrivas ned under pseudonym.

Uppsatsen kommer handla om hur det fysiska rummet på museifartyg påverkar besökarnas rörelsemönster, uppfattningar om historisk autenticitet och generella museiala upplevelse. Det vill säga, hur påverkar faktumet att det är ett fartyg hur man rör sig och uppfattar sin omgivning ombord? Själva studien är en observation av hur en fokusgrupp beter sig i rummet. Jag kommer alltså titta på gruppen i sin helhet och de individuella gruppmedlemmarna, vad de väljer att titta på, vad de väljer att kommentera på och i vilket sammanhang, samt hur de rör sig genom rummet och vad som förenklar samt försvårar framfarten. Tanken är att vi kommer besöka alla tre fartyg som finns utställda vid marinmuseums hamn och studien förväntas ta sammanlagt två timmar. Studien kommer också att spelas in på videokamera för personligt bruk. Deltagarna har rätt att se det inspelade materialet men får inte spara ned det, kopiera det eller föra det vidare på grund av sekretess. Det inspelade materialet kommer att destrueras i samband med inlämningen av uppsatsen. Skulle en av deltagarna vilja se det inspelade materialet måste förfrågan om detta skickas innan den 5/6 2024 då materialet

kommer destrueras. Frågor ställs till nilsson.maja.j99@gmail.com eller på telefon via samtal eller sms till 0760171244.