

Boknytt

Av Bente Foldvik

Fiskerihistorie bind III

Nils Kolle, Bjørn-Petter Finstad, Edgar Hovland, Dag Hunstad, Anders Haaland, Karl Egil Johansen, Nils Kolle, Årstein Svihus: «En næring i omforming 1880 - 1970. Norges fiskeri- og kysthistorie. Bind III», Fagbokforlaget, Bergen 2014, 668 s., ISBN: 978-82-321-0426-0.



Nå begynner vi å nærme oss vår egen tid. Svært mange av kulturminnene Forbundet KYSTENS kystlag tar vare på har en historie fra tidsepoken 1880 til 1970, og de aller fleste har en eller annen forbindelse til fiskeri- og kysthistorie. Til sammen fem bind om Norges fiskeri- og kysthistorie ble gitt ut sist høst i anledning grunnlovsjubileet, med Nils Kolle som hovedredaktør. Han er også redaktør for dette bindet, det tredje i rekken. Vi omtaler ett bind i hvert nummer av KYSTEN i løpet av 2015.

På slutten av 1800-tallet var fiskerierne i hovedsak basert på gyte- og beiteinnsig av sild, torsk og andre fiskeslag i nære fjord- og kystfarvann. Sesongfiskerierne kunne samle tusenvis av deltakere, kanskje opp mot 100 000 på det meste. Fisket foregikk stort sett ved hjelp av små, åpne båter og med enkle red-

skaper. De fleste var fiskarbønder.

I 1970 var det 35 000 fiskere i Norge, de fleste var profesjonelle fiskere som drev helårig fiske langs kysten, til havs og i fjerne farvann om bord på effektive fartøyer med et bredt

utvalg av redskaper og avansert fiskeleingsutstyr. Til forskjell fra utviklingen i mange andre land fikk vi en fiskereid flåte, fiskerne ble ikke lavlønte industriarbeidere til sjøs. Denne boka belyser hvordan endringene skjedde.

”I heile landet under eitt kan vi truleg rekne med 800 – 900 dekkfartøy i 1880. Til samanlikning var talet på opne båtar som deltok i dei store sesongfiskeria, kring 20 000. Dette var litt større båtar. Tek vi med dei mindre båtanane som vart brukt til heimefiske, aukar talet til minst 60 000, kanskje heilt opp mot 100 000. I denne samanhengen er det også grunn til å minne om den rolla som båten i den tida spelte som frakt- og kommunikasjonsmiddel i tillegg til fisket. Med få vegar og lite landverts transport var det båten ein måtte ty til. På same måte som fiskaren i sitt mangesysleri hadde fleire næringar, tente altså båten mange ulike

føremål utanom fiske”, skriver Karl Egil Johansen.

Et av de store sprangene i utviklingen skjedde i årene fra 1880 til 1920. Kyndige observatører klaget over at Norge drev en stagnerende fattigmannsnæring og hadde blitt akterutseilt som fiskerinasjon. En modernisering av fiskeflåten måtte til, mente mange, og viste til andre lands havgående seilskøyter, og litt seinere – fiskedampskip. Men det ble ikke fart i endringene før petroleumsmotoren kom på markedet. I rekordtempo satte fiskerne motor i båtene sine, og i 1920 hadde Norge verdens største motorbåtflåte. ”Anten vi reknar med 13 500 eller 15 000 motorfartøy, var Norge i ein leiarposisjon. Ingen land i eller utanfor Europa kunne mobilisere ein slik flåte av motoriserte fiskefartøy. Nærmast kom Danmark med 4900 motorbåtar i 1921 ... I lys av det negative bildet som mange offisielle eller sjølvutnemnde fiskeriekspertar hadde teikna av norsk fiske fram til slutten av 1800-talet, var likevel tempoet i motoriseringsprosessen oppsiktsvekkjande. Ekspertane måtte innsjå at fiskarane ikkje var så konservative og trege som dei hadde trudd. I løpet av få år tok dei i bruk ein heilt ny teknologi og tilpassa han til sitt føremål. Eller som fiskeriinspektør Wallem formulerte det: Prosessen vart i stor grad regulert av fiskarane sjølve”, skriver Karl Egil Johansen.

Motorindustri, slipper og mekaniske verksteder poppet opp langs hele kysten. Midt i 1920-åra hadde tre av fire norske fiskebåter norske motorer, på den tida var det 121 motorprodusenter her til lands. Uthavner ble forlatt, og skjermede fiskerihavner med plass til motorbåter med kjøll ble etablert.

Svend Foyns betydning for hvalfangsten er med i boka, konflikten mellom fiskere og hvalfangere belyses, vi leser om klager over trålplagen og vansker med å etablere norsk havfiske.

Aslakbåtar og Tingvikbåtar er vår spesialitet.

Nybygg og reperasjonar av trebåtar.

RYFYLKE TREBÅTBYGGJERIS

4160 Finnøy • Telefon 51 71 00 00 • Mobil 975 23 495 • www.ryfylketrebaat.no

”Motstanden mot trål og andre former for ny teknologi som vi her har sett eksempel på, får fram særtrekk ved norsk fiske. Særlig gjeld dette kystfisket sin dominans og den spesielle flåte- og eigarstrukturen som gjorde at nye båttypar, reiskapar og driftsmåtar ikkje utan vidare passa inn – i alle høve tok det tid. Som vi har sett, kunne protestane til tider bli nokså høglydte. Men som poengtert tidlegare: Vi må ikkje ut frå dette stempla fiskarane som bakstreverske. Det var dei nemleg ikkje, dei prøvde berre å verne om sine interesser”, heter det i boka.


På land ble det etablert sildoljefabrikker etter mønster av A/S Neptun i Melbu, som var en pioner for moderne behandling av sild. Fabrikkene løste problemet med svære kvanta sild som plutselig var tilgjengelig i nord og vest. Stavanger ble et sentrum for behandling av brisling, hermetikkindustrien vokste raskt og var den nest største industrien i landet da første verdenskrig brøt ut i 1914.

Fiskerinæringen er en svært kompleks næring som forholder seg til tusenvis av aktører både på sjø og land, til et økosystem i sterke svingninger, til et uberegnelig marked som to ganger i forrige århundre var i krig, og til politikere og næringslivsledere som ønsker rask modernisering. Boka gir interessante riss over hva som skjedde når, men vi har ikke plass til å gå inn på dette her. Et av høydepunktene var i 1920 da det ble eksportert 255 000 tonn saltsild fra Norge, dels gammel lagervare, dels årets fangst. ”Aldri var et så stort kvantum blitt skipet fra Norge, og det skulle aldri mer skje igjen”, skriver Edgar Hovland og Anders Haaland.

Mellom 80 og 90 prosent av fangsten ble eksportert. I 1920-årene hadde 100 000 fiskere liten eller ingen innflytelse på det økonomiske utbyttet av sin innsats på havet. Et kjerne spørsmål var å få til en lønnsom næring. Fiskerne svarte med å utvikle organisasjoner. Langt på vei fikk de herredømme over førstehåndsomsetningen via Noregs Sildeselslag, Norges Råfisklag samt andre salgslag, og de samlet seg i Norges Fiskarlag som etter hvert ble en slagkraftig interesseorganisasjon. ”Organisasjonsstrukturen som i hovedtrekk har levd videre fram til i dag, var i sine grunntrekk skapt av fiskerinæringens alvorlige problemer i mellomkrigsårene”, skriver Hovland og Haaland. Seinere i boka får vi detaljerte innsyn i hvilke interessekonflikter som ble synlige i etterkrigstid og hvilke beslutninger som ble tatt.

Boka bidrar også med kunnskap om utviklingen av fiskebåter. ”På ett felt var nordnorske bedrifter konkurransedyktige, og det gjaldt bygging og reparasjoner av fartøyer. I 1951 fantes 930 treskipsbyggerier og reparasjonsverksteder for fiskeflåten, 250 av dem i Nord-Norge ... Det var stor spennvidde, fra de mange som bygde færingar vinterstid i eget naust, til Ottesens Skipsbyggeri på Stord med 80 ansatte”, skriver Hovland, Haaland og Svihus. De fleste av båtbyggeriene hadde rundt fem ansatte.

”Tiårene etter krigen representerer på mange måter den siste, frie epoke i fiskerinæringens utvikling. Egentlig var det bare teknologien og markedene som satte skranker for fangstutviklingen – og selvsagt fisken. De veldige og stadige økende



Båt Seil Rigg

Alt i nordlandsbåter
Lofotjoller
Seil
Beslag
Taurigger

Tradisjonell utførelse og kvalitet

Vi selger bokverket Nordlandsbåten og Åfjordsbåten. Hefjet om God Bør.

www.eldjarnbaat.no

Gunnar Eldjarn 91749791 gunnar@eldjarn.no	Arne Terje Sæther 41308644 terje@kasavi.no	Ola Fjelltun 95166573 olafjellun@gmail.com
---	--	--


HARDANGER
FARTØYVERNSENTER

Landets største maritime handverksmiljø hjelper deg med båtbygging, restaurering, smiing, rigging, reipslåing og konsulenttenester



Vi restaurerer, reparerer og tek ombyggingar av trebåtar og stålfartøy. Du får råd og hjelp til dokumentasjon, restaurering og vedlikehald. Vi tek oppdrag i heile landet.



Vi bygger draumebåten og reparerer den gode, gamle båten din. Tradisjonelle ro- og seglbåtar frå Hardanger er spesialiteten vår. Vi leverer årer, kjeipar og anna utstyr.



Hos oss får du riktig tau som er tilpassa bruken. Tauet er handslått av naturfiber. Du får tau med rett dimensjon og god kvalitet. Vi riggar båten for deg, eller gir råd under rigginga.



Smidde beslag, som ror- og riggbeslag, er prikken over i-en. Du får autentiske smidde produkt som båtsaum og beslag av gode materialar, verkøy som øks, haldhaker, høveltann og hoggjern.

- er del av Hardanger og Voss museum
 Postadresse: Pb: 53, 5601 Norheimsund Tlf: 56 55 33 50
 epost: info@fartoyvern.no
 www.fartoyvern.no

fangstmengdene som norske og andre fiskere brakte i land i disse årene, ble en hard påkjenning for mange fiskebestander i Nord-Atlanteren. Denne siden ved utviklingen hører også med i fortellingen om de kanskje mest framgangsrike årene i norsk fiskerinæring noensinne”, skriver Nils Kolle og Dag Hunstad.

”I årene rundt 1960 var det som et jordskjelv rammet sildedistriktene. På få år ble de tradisjonelle driftsmåtene feid til sides og erstattet av en ny, hyper-effektiv ringnot-teknologi, med et fangstpotensial som ingen kunne drømme om bare få år tidligere. Overgangen hadde utvilsomt sammenheng med kollapsen i vintersildfisket. Men samtidig ligger det noe i selve sildefiskets natur som kan forklare utviklingen. I fisket etter pelagiske arter var muligheten for å gjøre det store varpet alltid til stede. Konkurransen var sterk og påtrengende. Det gjaldt hele tiden å være på tå hev og alltid kunne disponere den beste og mest avanserte teknologien. Fiskebåtrederen var gjerne aktiv deltaker, enten som bas eller skipper – en aktør som satt med førstehånds kunnskaper, og som til enhver tid visste å gjøre de rette grepene for å styrke og bygge ut bedriften. Pengetilgangen var god, snurpenotfisket maktet å generere kapital for reinvestering i driften. Offentlig og privat bankvesen var velvillig innstilt, særlig til store, effektive enheter. Sildefiskeriene var ellers en ”fri næring” sammenliknet med torskefiskeriene. Fis-

kerimyndighetene satte ikke nevneverdige skranker før i 1970. Så måtte utviklingen bli som den ble: en overgang til store, slagkraftige driftsenheter med en formidabel fangstkapasitet som knapt kjente noen begrensning”, skriver Kolle.

I årene fra 1960 til 1970 ble den maritime næringsklyngen på Sunnmøre etablert. Antallet sysselsatte i skipsindustrien steg fra 2000 til 4500 i løpet av ti år. De bygde i stål - svære havfiskefartøy som linebåter, ferskfisktrålere, ringnotsnurpere og fabrikktrålere, og de lagde diverse nødvendig dekkstutstyr som kraftblokker, vinsjer og kraner.

Dag Hunstad skriver om kystsamfunn i endring. ”Lokalsamfunnet et en seig størrelse, og flertallet av kystsamfunnene overlevde de betydelige strukturendringene i etterkrigsårene. Mens enkelte samfunn gjennomførte en tilpasning til et moderne og profesjonelt fiske, ble omlegging til nye næringer løsningen for flertallet. Mange av de gamle sjøgårdsbosetningene gikk i det stille over til å bli ”sovebygger” der befolkningen fortsatte å bo på samme sted selv om det langt på vei ble slutt på gårdsdrift og fiske. For dem som hadde annet lønnet arbeid, ble det som var igjen av sjøbruket hovedsakelig en hyggelig avveksling fra hverdagslivet.

Selv om kystkulturen oftest forbindes med noe statisk og fortidig, er det nettopp viljen og evnen til å tilpasse seg et skiftende natur- og kulturmiljø som har sik-

ret overlevelsen langs kysten. Gjennom oljeutbygging, moderne verftsindustri og satsingen på havbruk har næringslivet langs norskekysten gått nye veier, samtidig som man har beholdt en klar maritim forankring. Med overgangen til det moderne samfunn oppstod også fritiden som et fenomen. Rekreasjon og turisme har vært med på å gi kystkulturen nye former, samtidig som det har vært med på å opprettholde det tradisjonelt nære forholdet mellom landskap og befolkning. Fortsatt bor de aller fleste nordmenn langs kysten, og selv om livsformen har endret seg, befinner store deler av bosetningen seg på samme sted som den har vært i hundrevis av år”, poengterer Hunstad.

Dette bindet legger stor vekt på å formidle hvordan organisasjonene i fiskerinæringen ble etablert, hvilke problemer organisasjonsutviklingen var et svar på, og hvilke kamper som ble kjempet. Dette er politisk historie av vital betydning for Norge. Veivalgene førte oss i andre retninger enn i mange andre land, vi fikk ikke ”lønnsslaver på sjø og land” takket være iherdig kamp. Vår bebodde langstrakte kyst er unik, få eller ingen var villige til å forlate sin livsform, endringer ble svaret på utfordringene. Her finnes mye kunnskap, boka kan også brukes som oppslagsverk for dem som ønsker å få et innblikk i en periode de har et kulturminne fra.

Høvedsmann

Utstyr, verktøy og materialer til båtbygging, rigging, seilmaking og andre maritime handtverk.

Tauverk:

- Hamp
- Tjæret hamp
- Manilla
- Kokos
- Kunsthamp
- Spunflex

Seilduk:

- Bomull
- Lin
- Clipper
- Duradon

www.høvedsmann.no

Tradisjonell skipshandel

