

KATTEGAT-SKAGERRAK
PROJEKTET
MEDDELELSEER
nr 9 - 1985

Projektet om Kattegat-Skagerrak-regionens kulturudvikling under 1800-tallet er et tværvidenskabeligt forskningsprojekt i et samarbejde mellem universiteterne i Göteborg, Oslo, Bergen, Aarhus og Aalborg; Agder Distriktskole; museerne i Uddevalla, Kristiansand, Randers og Grenå; arkiverne i Arendal, Hjørring og Skægen; Statsarkivet i Kristiansand og Folkemusikarkivet i Bergen.

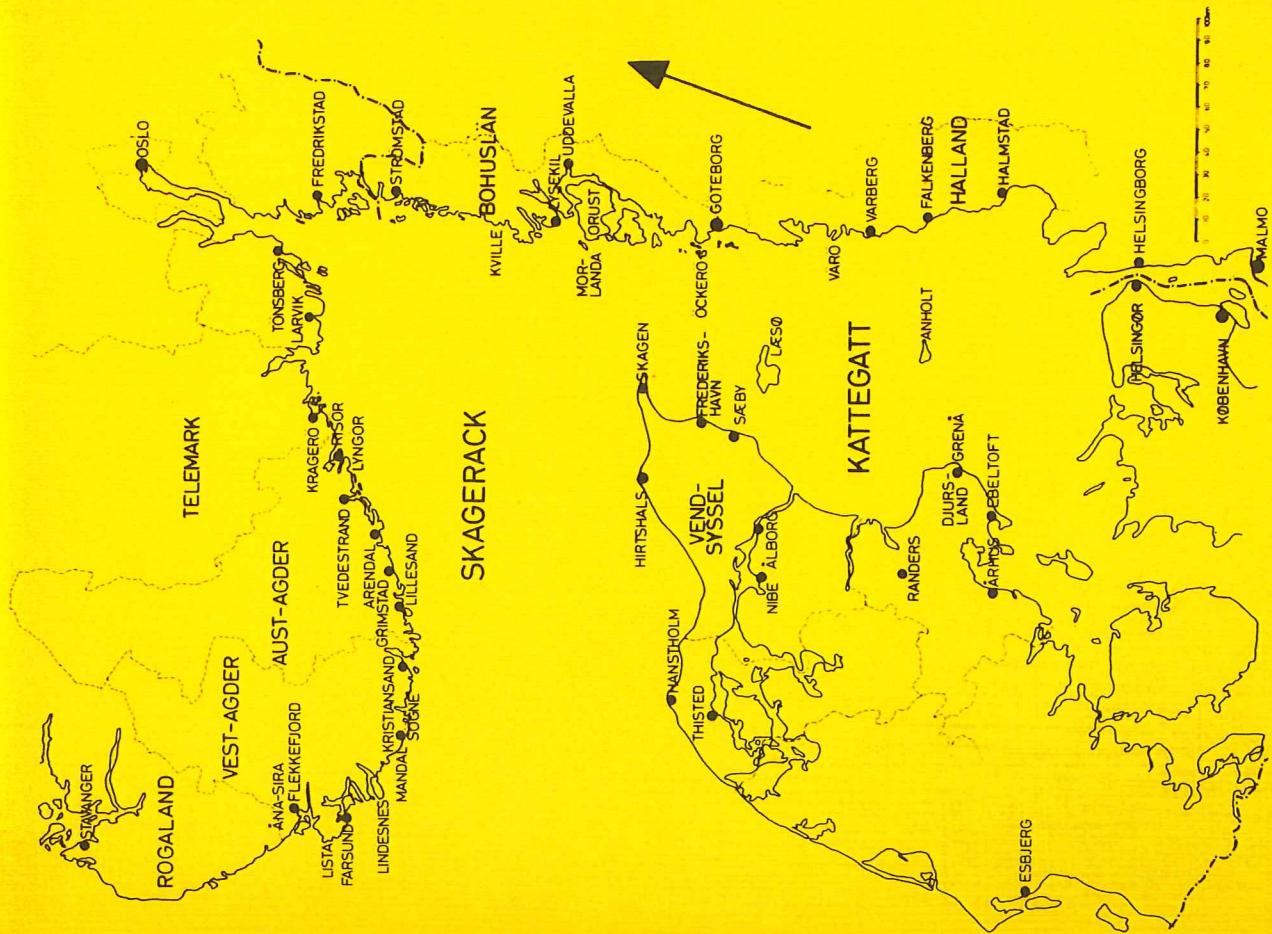
Det er projektets mål under helheds at analysere ændringerne i hverdagskulturene i regionen fra begyndelsen af Århundredet til slutningen. Dette arbejde foregår i en række arbejdsgrupper, der hver især tager sig af 1) den økonomiske udvikling, 2) fiskeriets ændringer, 3) kommunikationsforhold, 4) migration, 5) vækkelsler og foreningsdannelser og 6) mødet mellem borgerkultur og almuekultur.

Projektets sekretariat findes på Aalborg Universitetscenter og adres-
sen er:

Kattegat-Skagerrak-projektet
AUC
Postbox 159
DK-9100 Aalborg
(tlf. (08) 15 91 11, lokal 178)
sekretær: Barbro Johansen

Redaktionsudvalg: Hans Try, Anders Gustavsson og Paul Holm
Redaktionens adresse:

AUC
Postbox 159
DK-9100 Aalborg



Kattegat-Skagerrak-regionens
kulturudvikling
på 1800-tallet

FISKERIENES OG FISKERMILJØENES UTVIKLING

Redigert av Harald Olsøn

Redaksjon for serien: Hans Try, Anders Gustavsson
og Poul Holm

Kållerød 1985

FORORD

Dette nummer av Meddelelser er det andre fellesbidrag fra den arbeidsgruppe innen Skagerrak/Kattegat-prosjekttet som arbeider med fiskerienes og fiskerimiljøenes utvikling.

I forhold til arbeidsgruppens første temanummer (Meddelelser nr.6) presenterer dette bidrag delvis nye problemstillinger og nye tema innenfor gruppens arbeidsområde, og delvis inneholder det nytt materiale og nye resultater fra tema og delprosjekter som tidligere er beskrevet.

Arbeidsgruppen har siden det forrige bidrag forsøkt å orientere de enkelte delprosjekter og de enkelte deltakeres arbeid noe mer mot felles innfallsvineker og felles problemstillinger.

En innfallsvinkelet som viser seg å være felles for flere av bidergsyterne, og som derfor vil bli en vesentlig side av arbeidsgruppens samlede innsats, er de utviklings- og endringsprosesser som knytter seg til framveksten av det moderne havfiskelet.

Bevegelsen fra de nære kystområder ut mot åpent hav, muliggjort gjennom en rekke teknologiske og organisatoriske innovasjoner, og utviklingen av en mer spesialisert og eksportorientert fiskerinæring basert på stordriftsmetoder, viser seg å være en viktig side ved det som skjer i kystområdene rundt Skagerrak/Kattegat i forrige århundre. Og selv om utviklingen har forskjellige forlopp i de ulike kystområder, bestemt av ulike naturgitte vilkår og ulike økonomiske og samfunnsmessige forhold, er det likevel klare likhetstrekk og parallelller.

Denne utvikling innenfor fiskeriene og fiskerimiljøene knytter direkte an til de mer grunnleggende samfunnsendringer som skjer i kystområdene rundt Skagerrak/Kattegat i forrige århundre
- nemlig det som i prosjektsammenheng er kalt overgangen fra tradisjonskultur til industrikultur.

Tryckt med bidrag från
Göteborgs Handelshögskolefonder

Meddelelser fra Kattegat-Skagerrak-prosjektet 9, 1985
Tryckt hos Kompendietryckeri HB Källered

ISSN 02 08 8463

Distribueras av: Kattegat-Skagerrak-prosjektet
Aalborg Universitetscenter
Postboks 159
DK-9100 Aalborg
(tlf. 08-159111 - lok. 178)

Samtidig representerer bevegelsen ut mot åpent hav og utviklingen av et felles havfiske i Kattegat, Skagerrak og Nordsjøen økte muligheter for kontakter og impulser mellom de aktuelle kystområdene.

Således kan vi si at gruppens bidrag direkte knytter an til og belyser sentrale felles problemstillinger for Skagerrak/Kattegat-prosjekter.

Harald Olsen beskriver i sin artikkel om "Kongelig Fahrsunds Fiskerie Institut" et tidlig forsøk på å stimulere utviklingen av et norsk havfiske i forrige århundre. Ved å sette dette innovasjonsforsøk - som omfattet såvel teknologiske, organisatoriske og økonometriske endringer som etablering av en organisiert fiskeriuutdanning - inn i en større historisk og politisk sammenheng, forsøker forfatteren å belyse noen av de grunnleggende forutninger for utvikling og nyorientering innen de norske fiskerier. Særlig vekt er lagt på endringene i statsmaktens holdning til fiskerienes drift og utvikling i første del av forrige århundre.

Ragnar Olsson leverer med sin artikkel et nytt bidrag til sitt prosjekt "Kontakter og samnållsutveckling." I sin beskrivelse av fire kystsamfunn på Bohuslän-kysten tar forfatteren denne gang for seg utviklingen og ekspanasjonen i det svenska vestkyst-fisket i siste del av 1800-tallet. Perioden er karakterisert av nye fiskeredskaper og fangstmetoder, og gjennom sterkt eksportderende havfiske økes Bohuslän-fiskernes kontaktflate med både danske og norske fiskere og fiskemiljøer. Gjennom dette utvidede kontaktforhold stimuleres både den gjensidige utveksling av nye idéer og metoder og økes avsetningsmulighetene for svenske fiskprodukter. Fiskerienes utvikling på Bohuslän-kysten vurderes for øvrig i sammenheng med andre samfunnsmessige endringer som migrasjon og urbanisering og settes inn i et større nasjonalt og internasjonalt perspektiv.

Jan Bertelsen og Kaj Sekkelund legger her fram et bidrag som er del av en større spesiale-avhandling i historie om utviklingen av det danske Skagen-fiskeriet i perioden 1870-1910. Skagen spiller en viktig rolle i utviklingen av det danske havfiskeriet, og artikkelen tar spesielt for seg kutterfiskeriets første fase, fra 1882 til 1907. Skagboerne var pionerer på dette felt i Danmark, og artikkelen gir en grundig innføring i forutettingene for og drivkraftene i denne innovasjonsprosessen i danske fiskerier. Skagen-fiskeriets utvikling er i denne fase sterkt preget av den gryende industrialisering, og artikkelen analyserer særlig måten kutter-fiskeriet finansieres på. Selv om Skagen-fiskeriet i sin sterkt industrialiserte form vel må kunne sies å representere et ytterpunkt i Skagerrak/Kattegat-sammenheng, er det likevel egnert til å belyse grunnleggende sider ved framveksten av det moderne havfisket.

Olav Arild Abrahamsen viser i sitt bidrag hvordan et fiskerimiljø - nærmere bestemt byen Flekkefjord på den norske Skagerrak-kysten - er i stand til å omstille seg når ressursgrunnlaget - i dette tilfellet silda - blir borte. Artikkelen beskriver de ulike omstillingssstrategier som ble forsøkt, og gjengir hovedtrekkene i omstillingen fra fiskeriby til industriby. I Skagerrak/Kattegat-sammenheng er det av interesse å merke seg at gjennom denne grunnleggende omstillingssprosessen opprettholdes nære kontakter mellom Flekkefjord og Bohuslän-kysten og Sverige forøvrig, selv om innholdet i de forretningsmessige forbindelser endrer seg i takt med omstillingen i Flekkefjords næringsliv: fra sildeeksport via tonneeksport til sålereksport. Artikkelen beskriver altså et eksempel på at kontakten mellom kystområder i Skagerrak/Kattegat-området opprettholdes selv om innholdet i kontakten og relasjonene endres.

Horst Meesenburg beskriver i sitt bidrag den danske kvasefarten i Skagerrak/Kattegat-området. Kvasefarten representerer en type fiskeomsætning som i særlig grad holder seg innenfor Skagerrak/Kattegat-området, først og fremst knyttet til endel sentrale

markeder som København, Skagen, Göteborg og Oslo. Den baserer seg tydeligvis på gamle kommunikasjonslinjer innen fiskeomsetning og småskipstur i området, og representerer slik sett en type virksomhet som bidrar til å opprettholde kontakt og kommunikasjon mellom kystmiljøene i området. Gjennom en beskrivelse av kvassefarten og dens tilpassning til de lokale fiskerier i området gir artikkelen innblikk i en næringsutøvelse som til nå har vært viet liten oppmerksomhet.

Poul Holm beskriver i sin artikkel endel hovedmønstre i fiskeriene utvikling i Skagerrak/Kattegat-området, utfra innfalls- og impulser mellom fiskerimiljøene i området. Ut fra en beskrivelse og analyse av de viktigste fiskerier i området trekker forfatteren den konklusjon at Skagerrak/Kattegat-området gjennom 1800-tallet og inn på 1900-tallet forblir en meningsfull regional enhet med betydelige og sterke kontakter fiskerimiljøene imellom.

Grimstad, juni 1985

Harald Olsen

FORORD	3
INDHOLD	7
Harald Olsen:	
"KONGELIGE FAHRSUNDS FISKERIE INSTITUT"	9
Ragnar Olsson:	
VÄSTKUSTFISKE T I FORÄNDRING	38
Jan Bertelsen og Kaj Sekkelund:	
KUTTERFISKERIETS UDVIKLING FRA SKAGEN	68
Olav Arild Abrahamsen:	
FRA SALTSILD TIL TOMTØNNER OG SÅLELÆR	98
Horst Meesenburg:	
MED FISK I DAMMEN - KVASEFART I KATTEGAT OG SKAGERRAK	134
Poul Holm:	
FISKERNES KONTAKTER OVER KATTEGAT OG SKAGERRAK - EN SKITSE	148

Harald Olsen:

"KONGELIGE FAHRSUNDS FISKERIE INSTITUTT"

Et redskap i utviklingen av det norske havfiske, og et eksempel på endringene i statens rolle i norske fiskerier i begynnelsen av 1800-tallet.

Havfiske fra norsk Skaugerrak-kyst

Utviklingen av det moderne norske havfisket har foregått gjennom en langvarig og kontinuerlig prosess, der de kvantitative sett viktigste endringer har skjedd i løpet av de siste 130 år (Olsen 1984 s.85). Men idéen om et norsk havfiske har gjort seg gjeldende adskillig lengre, og det ble også tidlig tatt konkrete initiativ for å få igang fiske i åpent hav. Ikke minst var den dansk-norske regjering tidlig aktiv i stimuleringen av havfiskets utvikling, og allerede på slutten av 1600-tallet forsøkte regjeringen å bidra til utviklingen av denne typen fiskeri.

Det havfisket som i større skala utviklet seg fra omkring midten av 1800-tallet springer således ut av en rekke forskjellige innovasjoner og bygger på erfaringer og kunnskap høstet gjennom tidligere forsøk på å få igang et organisert havfiske. Men det var først omkring midten av forrige århundre at forholdene med hensyn til ressursstilgang, redskaper og båter, fangstorganisering, omsetning og transport lå slik til rette at et havfiske av betydning kunne utvikle seg. Det var altså først da at tidligere ervervet kunnskap og erfaring kunne settes ut i livet i større skala.

I utviklingen av et norsk havfiske har den norske Skagerrak-kysten spilt en ikke uvesentlig rolle. En rekke av de tidlige forsøk på å organisere et norsk havfiske skjedde på denne kyststrekningen, og det ble her tidlig etablert en type kompetanse som uten tvil har vært av betydning for utviklingen av det norske havfisket på nasjonalt plan.

Dette faktum illustrerer godt det forhold at de viktige innovasjoner ikke nødvendigvis skjer i de områder hvor vedkommende næring har det største omfang og den største kvantitative betydning. Den norske Skagerrak-kysten oppfattes vanligvis som i hovedsakliggende utenfor det typiske "Fisker-Norge", siden dette som regel defineres i relasjon til de store og eksportorienterte kystfiskeriene kvantitative betydning (Solhaug 1976 I s.33). Skagerrak-kystens betydning i utviklingen av et norsk havfiske viser imidlertid at de viktige og framtidsrettede innovasjoner ofte springer ut av nærings- og ressursmessige marginalsituasjoner (Hodne 1981 s. 112), idet det ofte er nettopp fraværet av store og lett-tilgjengelige ressurstilganger som stimulerer nytenking og innovative forsøk. En kartlegging av den norske Skagerrak-kystens egentlige betydning for norsk fiskerinæringer krever derfor et langt videre perspektiv enn kun den snevre eksportbaserte fiskeristatistikk.

Et av de tidlige forsøk på å etablere havfiske fra norsk Skagerrak-kyst, og et av de tiltak som uten tvil har vært en viktig erfaringsbakgrunn og en mental utlösningsfaktor for det som senere skulle utvikle seg her, er etableringen av et såkalt kongelig fiskeri-institutt i den vesle kystbyen Farsund i Vest-Agder fylke (tidligere Lister og Mandals amt) lengst vest på den norske Skagerrak-kysten. Tiltaket er ved siden av et rent næringsstimulerende incitament også et av de første forsøk på en organisert fiskeri-utdanning her i landet, og instituttsens skjebne illustrerer også den endring i statens holdning til og rolle i norske fiskerier som skjer tidlig på 1800-tallet, ved overgangen fra merkantilisme til næringsliberalisme.

Embetsverkets holdninger til et norsk havfiske

Den dansk-norske stat var som nevnt tidlig innstilt på å bidra til utviklingen av et norsk havfiske. Allerede fra 1660-årene av forsøkte regjeringen gjennom forskjellige former for privilegier å stimulere til havfiske fra den norske Skagerrakkysten, særlig etter hollandsk modell (Olsen 1984 s. 88, Rathke 1907 s. 29). Og gjennom hele 1700-tallet legger regjeringen for dagen ikke bare aktiv interesse for utviklingen av denne type fiskeri, men viser også - tråd med den merkantilistiske næringsideologi - vilje til et direkte statlig engasjement for å få denne type virksomhet igang.

I tråd med denne tenkning ble det tatt statlige initiativ til grundig kartlegging av de forskjellige former for næringsutøvelse, og til forslag om og tiltak for forbedringer. Statlig finansiert reise- og kartleggingsvirksomhet og tallrike topografiske og statistiske avhandlinger fra embetsverkets side er viktige elementer i denne prosessen.

Et typisk eksempel på denne type virksomhet er de reiser langs norske-kysten som den teologiske kandidat og senere professor i naturhistorie ved Universitetet i Kristiania Jens Rathke foretok i årene 1795-1797 og 1800-1802 for å studere de norske fiskerier. Hans reiser var finansiert av "Naturhistorie-Selskabet" i København og av staten gjennom handelsdepartementet (Økonomi- og kommerce-kollegiet).

Rathkes begrunnelser for sine reiser og undersøkelser, og hans forslag til forbedringer, avspeiler myndighetenes og embetsverkets oppfatninger og holdninger, og er en god illustrasjon på den offisielle tenkning omkring de norske fiskeriene situasjon og muligheter ved inngangen til 1800-tallet. Hans vurderinger og forslag vil derfor bli referert relativt utførlig.

Jens Rathke konstaterer ved flere anledninger at det tradisjonelle norske kystfisket er i tilbakegang, og han mener å kunne påvise flere årsaker til dette. En av disse er overbevisning: "Fiskerne ligner sig overalt næsten fuldkommen i opprindelse, Fremgang og Misbrug: man har fra Begyndelsen fisket saa nær Landet som muligt, taget saa meget man kunde ofte mere end hvad der blev benyttet og ikke skaenget Yngelen da man ansaae Fiskernes stærke Formerelse som regelløs Undtagelse fra det øvrige Dyrriges Love" (Rathke 1907 s. 20). Enda større vekt la han imidlertid på forholdene innenfor omsetning og handel med fiskeproduktene, eller det han kalte "Handelens Usikke": "en Deel af Fiskehandelen beskiæftiger sig blot med Varetusning" (Op.cit.s.28). Rathkes påstand er at den norske fiskeomsetning - på grunn av kortsiktige profitmotiv - har vært lite interessert i å høyne produktenes kvalitet. Bearbeidelsen overlatt til fiskerne selv, og fiskehandlerne har ikke villet investere noe i å holde kvaliteten oppe. Redusert pris på grunn av dårligere kvalitet har en bare forsøkt å kompensere ved økt eksportvolum til mindre viktige markeder. Resultatet var at norske fiskeprodukter er kommet i vanry i utlandet, og dette ser Rathke som en trussel for næringen på lengre sikt.

Et tredje hovedproblem ser Rathke i den nære forbindelse mellom fiske og jordbruk i de norske kystfiskeriene. Denne sammenblandingen ser han som et problem for både fisket og jordbruksk, idet ingen av delene dermed blir drevet på en tidsmessig og moderne måte: "- Bonden som imidlertid for at drive Fiskerie til sidesatte saa ganske sine Pligter som Bonde, at han ofte har ødelaes Landets naturlige Fordeele" (Op.cit.s.30).

Muligheter for forbedringer og en mer framtidsrettet utvikling innen fiskeriene ser Rathke følgelig først og fremst i et mer spesialisert og profesjonelt fiske. Dette er for Rathke en næring som i langt sterke grad er orientert mot havfiske, og som dermed ikke i samme grad som kystfisket er prisgitt sesongmessige og periodiske variasjoner i ressurstilgang. I Rathkes tankegang er det mer et spørsmål om å oppsøke ressursene, som

å sitte og vente på dem: "Det er bekjent at Norge ofte lider Mangel paa Folk til sin Landhuusholdning medens en stor Mængde ved Kysten handler i Liden ørkeslos med Klager over Fiskeriets Mislyghed" (Op.cit.s.14).

I Rathkes spesialiserte fiskerinæring er fiskehandlerne tiltenkt en langt mer aktiv rolle som reddere, enten alene eller gjennom sammenslutninger eller selskaper. Og fiskerne får nærmest status som lønnsarbeidere: "Adskillige traer at Bonden ei bør være Fisker men blot Landbruger: unægtelig er dette Sandhed, hvor Beliggenheden er sådan, at Bonden kan faae en saa stor Strækning Jord, at han kan leve deraf: ligedeles at Kiøbmænd skulde slaae sig sammen i Sælskab og have Almuen i Sold, saaledes nemlig, at de skaffede Fartøie og Redskaber, og Bonden betaltes en vis Dagløn for sit Arbeide. Den Bonde altsaa, hvis Landbrug ei kunde ernære ham, blev Søemand og gik i Kiømændenes Tjeneste. Agerbruget vilde da ei lide som nu ved at afgive i den mest travle Tid alle sine Arbeidere til Fiskeriet." (Op.cit.s.13). Dette synspunktet er forøvrig godt i tråd med myndighetenes oppfatning på dette tidspunkt, som gikk i retning av "at forvandle Norges Fiskerier, idetminste for en stor Deel, fra Bondeting til Kiøpstadmæring" (Sejersted 1978 s.151).

I Rathkes forslag til forbedringer er bedre kvalitet på fiskeproduktene et avgjørende punkt, for "Ingen Foranstaltning til Fiskerienes Opkomst vilde derfor være mere ønskelig end den at betrygge Varenes Rygte" (Op.cit.s.16). Dette mener han letttest kan oppnås ved havfiske med større velutrustede båter med et mannskap på 12-16 mann, og der spesielt utpekt folk (en bødker og en salter) skal stå for vrakning og nedlegging, og såldes være ansvarlig overfor rederiet for produktets kvalitet (Op.cit. s.23).

En forutsetning for et mer spesialisert havfiske med større båter mener Rathke ligger i mer kollektive driftsformer: "Ifald Bønderne og Godseierne i Sølæsterne kunde blive enige i at drive Fiskeriet i Sælskab, saaledes nemlig at flere sløge

sig sammen og hver gav sit Indskud enten i Arbeide eller i Penge og andre Fornødenheder, at saaledes af ethvert passeling stort District blev utrustet maedelig store Fartøier med Dæk og forsynde med alt hvad der udfordredes til Fiskerie, da maate derved kunne spares baade Tid og Folk" (Op.cit.s.14).

Rathke har åpenbart utenlandske forbilder for sine forslag. Han foretok da også i årene 1798-1800 en lengre studiereise i utlandet der han studerte fiskeriene i bl.a. Holland, Frankrike, Portugal, Spania og Madeira. Det var særlig det hollandske havfisket som gjorde inntrykk på Rathke, og som han i stor utstrekning brukte som modell: "Riktige synes derfor de Nationer at have handlet, der fastsatte Grænsen mellem Fiskerie og Landbrug og gjorde det næsten umuligt for enkelt Mand at drive begge Næringsveje. Dette bevirkes især ved de større Fiskerie Udrustninger. Hollænderne tog kyndige Søefolk i Tieneste og drev Havfiskeriet som Hovedsaug. - Havfiskeriet blev den bedste Planteskole for deres Søefart, Handel og Flaade." (Op.cit.s.19). Han kan da også vise til at hollandske fiskeprodukter oppnådde adskillig høyere prisser på det europeiske marked enn de norske, på grunn av bedre kvalitet.

Rathke har tydeligvis ikke store forventninger til at den ønskede utvikling innen norske fiskerier vil komme av seg selv. Et moderne havfiske forutsetter nemlig satning og investeringer, og "saalænge Kystfiskeriet lykkes faaer Handelen Varende uden Vove" (Op.cit.s.74). Utviklingen av et tidmessig fiske kan derfor etter Rathkes mening bare skje gjennom offentlig premierung eller belønnning, "for de der først udrustede de større Fartøie, og ved Fiskeriets Slutning beviste at have fisket mest og best virket Fiskevarerne." Han henviser her til at "saaværd ieg veed allevegne har været nødt at opmuntre Hav-fiskeriet i ordentlige Fartøie ved Præmier" (Op.cit.s.21, 74).

I denne sammenheng viser Rathke til statens engasjement i fiskerinstittuttet i Farsund som et godt eksempel: "den Maade

hvormed Regieringen understøttede Forsøget med Fiskerfartøie fra Farsund efter Hollands Maade gav mig Bevis i Hænde hvad endog den meest kostbare Indretning af Dæksfartøie angik" (Op.cit.s.29). Det statlige engasjement i Farsund var altså vellykket. Men dette skyldes ikke bare den rent statlige innsats. En like viktig forutsetning var det lokale initiativ, i dette tilfællet handelshuset Lund i Farsund.

Handelshuset Lund

Handelshuset Lund ble etablert så tidlig som i 1718 ved at Jonas Eilertsøn Lund startet med kornhandel med Farsund som utgangspunkt (Lund 1950 s.14). Virksomheten eksplanderte utover på 1700-tallet til å omfatte stadig nye typer handels- og forretningsvirksomhet, og ved at en rekke kompanier ble etablert gjennom knopskyting av Jonas Eilertsøns etterkommere og nære slektninger.

Handelshusets, og dermed Farsund bys, glansperiode var nok den såkalte "Jochumstiden" (1780-1800), da Jochum Brinch Lund (1743-1807) var handeldynastiets fremste eksponent og kjent over hele Norden for sin dristige foretaksomhet (Helland 1903 s.448, Seland 1967 s.34). Handelshusets virksomhet var da et av landets mest betydelige og mangfoldige. Virksomheten omfattet skipsrederi, havaribedrift, havfiske, fiske- og hummer-eksport, skipsværft, mælledrift, bergverksdrift, fargestofffabrikasjon, pottaske- og tobaksfabrikk, ja endog plantasje-drift i Vest-India (Lund 1903 XII s.173, Seland 1967 s.34).

Lund-familiens flåte var omkring 1800 på 42 skip (Lund 1950 s.21). Virksomheten var i stor grad basert på selvforsyning-prinsippet, slik at man laget seg sin egen reperbane for å holde seg med tauverk til egne skip og eget fiskeri, eget garnbinderi og fiskekrok- og tønnekrok, eget seilmakeri og blokkmakerverksted, egne sagbruk, spikerfabrikk o.l. (Lund 1903 XII s.173, Lund 1950 s.41).

Handelshuset Lunds virksomhet var i alle år sterkt orientert mot de utenlandske markeder. Det hadde kontorer eller korrespondenter i Memel, Stettin, Svinemünde, Marseille, Livorno, London og Amsterdam (Seland 1967 s.34). På fiskeriets og fiskeriomsetningens område var det særlig impulser fra Holland som preget handelshusets idéer og virksomhet. Dette springer forsiktig naturlig ut av en meget gammel kontakt mellom Holland og sørlandsksysten. Så tidlig som omkring 1530 begynte hollenderne å ta norske matroser på skipene sine, og i de følgende hundreår (fram til ca. 1750) utløste dette en ikke uventet utflytting fra Sørlandet til Holland (Seland 1967 s.20).

På fiskeriets område ble denne kontakt ytterligere styrket fra slutten av 1600-tallet av, da hollenderne begynte med systematisk oppkjøp av hummer på Sørlandskysten. De kom til kysten med spesialbygde brønnfartyr - "hummerbusser" - for transport av levende hummer tilbake til Holland. Vest-Agder og Lista kom til å bli et nøkkelområde i denne virksomheten, og den kom i stor grad til å sette sitt preg på både næringsvirksomhet og folkeliv i distriktet. Saledes skriver foged Tostrup i 1743: "Bønder ved Søekanten ere meget tilbøyelige til Søfart med Skibe, og særdeles til den hollanske Nations Levermaader der medfører et meget fritt Levned og Magelighed; de elsker Fiskerie og derved søger sit mestre Brød; Søen er deres virkelige Inklination, saa at om de end kunde fortiene mere ved Landarbeide, udvelger de dog heller til Søes om det end skulde være med større Møye og Fare..." (Seland 1967 s.19).

Gjennom disse nære relasjoner til Holland har de observante og framsynte forretningsmenn i Lund-familien tydeligvis fått god innsikt i det hollandske havfisket, og latt seg inspirere til selv å forsøke med denne type virksomhet. Allerede i 1740-årene gjorde grunneggeren Jonas Eilertsen Lund de første forsøk med torskefiske så langt avgårdede som oppunder Island og Grønland. Han forsøkte seg også med eksport av levende fisk til utlandet med brønnskip, og deltok også i hummereksporten til Holland og England (Lund 1950 s.14).

Da en så i 1760-årene opplevde rike innsig av både sild og torsk, fikk kompaniet anledning til å anvende de hollandske metodene i stor skala (Berge 1926 s.385). Fisken ble sortert etter størrelse, og ble pakket nøyaktig i skikkelige tønner. Tønnene ble stemplet med garantimerke for vektinnhold. For å påse at fiskeproduktene ble ordentlig bearbeidet og pakket, hendte det ofte at kompaniets sjefer selv var med ute på fiskefeltene. Og resultatet lot ikke vente på seg. Kompaniet fikk rask avsetning på sine produkter til stabile og gode priser i Østersjølandene. Det hadde store forjenester på virksomheten, og dette la i vesentlig grad grunnlaget for kompaniets rikdommer (Lund 1903 XXI s.172).

Omkring 1770 hadde kompaniet hver sommer en fiskeflåte på sildefiske ved Orkenøyene og på torskefiske ved Island (Thordarson 1927 s.122). Det var vanlig at av kompaniets 12 fiskekip ble 5 sendt på drivgarnsfiske etter sild ved Orkenøyene, 3 på torskefiske ved Island, og 3 på Revet eller Doggerbank. Fra Revfisket hentet kompaniets egne brønnskip levende fisk til Holland eller London (Lund 1903 XXI s.173). Ellers ble silden ganet og saltet i tønner, mens torsken delvis ble saltet i tønner og delvis tilvirket til klippfisk (Seland 1967 s.40). Klippfisk-tilvirkningen skjedde etter den såkalte newfoundlandskes metoden, og kompaniet hadde skaffet seg to portugisiske eksperter på denne metoden. Det ble i Farsund bygget spesielle tørkehus for tilvirkningen av klippfisken etter denne metoden (Seland 1967 s.38).

Fiskerne på kompaniets skuter fikk god hyre. På sildefisket fikk de 9 riksdaaler i måneden, foruten en fjerding sild verdiberegnet til 3 rdl. I tillegg hadde de anledning til å fiske torsk i fritiden, og på dette kunne de gjøre opp til 6 rdl. i måneden. I heldige tilfeller kunne en flittig fisker altså gjøre opptil 18 rdl. i måneden, og "hans kaar er ulige bedre end kystfiskernes" (Seland 1967 s.40).

Kompaniet benyttet i starten hovedsakelig jyder og helgolendinger som mannskap, spesielliserte fiskere som dels hadde

seilt for hollendere og dels for det store statlige danske Altona-kompaniet. Men innimellom utlendingene plasserte man også endel nordmann, slik at de kunne få opplæring i de nye metodene. På denne måten var det kompaniets hensikt å utdanne en spesialisert norsk fiskerstand (Lund 1903 XXII s.173).

I 1798 førte krigen mellom Holland og England til en uventet ytterligere styrking av det hollandske innslag i fiskerimiljøet i Farsund. Jens Kraft forteller hvordan dette gikk til: "Aar 1798 inndkom til Farsund 18 Hollandske Fiskefartøier, som ikke igjen turde forlade Stedet af Frygt for engelske Krydsere. Af sammes Mandskab engagerede foranførte J.B. Lund endeeel dueelige Fiskere til i det Store at drive Sildefiskeriet under Shetlands Øerne og deri at opære norske Søefolk, hvortil betydelige og kostbare Anlæg og Udrustninger gjordes" (Kraft 1826 s. 429). På J.B. Lunds ansøkning ble de 114 hollandske fiskere og deres familiær ved en kongelig resolusjon av 29. august 1798 gitt fritak fra inrullningsplikt og andre borgplikter. Men dette kan ikke ha vært tilstrekkelig som motivasjon til å bli værende, for 6 år senere forteller Christen Pram at det bare er 3 familiær tilbake. Disse er imidlertid blitt værende for godt, og har bidratt til at "man har her fuldkommen lært Kunsten at tilberede Sild paa den flamske Maade" (Pram 1964 s.212).

Både den kongelige resolusjon i 1798 og andre eksempler viser at kompaniet Lund i Farsund hadde myndighetenes oppmerksomhet og interesse. I likhet med endel andre foretak innvilges kompaniet en spesiell premie på 10 rdl. pr. kommerselest for sild- og torskefisket (en premierung kompaniet tidligere hadde fått for dets hvalfangst). Kompaniet ble også innvilget tollfrihet på det importerte salt til fiskeribedriften (Seland 1976 s.39). De danske embetsmenns interesse gikk endog så langt at grev Heinrich Carl Schimmelmann (1724-82), rikets skattmester og hovedarkitekten bak den økonomiske politikk i Danmark/Norge i 1770-årene, selv gikk inn med en ikke ubetydelig personlig kapitalinnsats i det nye havfiskeriet (Lund 1903 XXII s.174).

Satsningen fra familien Lund og det offentliges side ga resultater. Allerede i 1780-årene ble kompaniets klippfisk, tilberedt etter den newfoundlandske metode, betalt med opp til 40% høyere priser enn den øvrige norske eksportvare på markedene i Barcelona og Marsille. Tilsvarende var prisoverlegenheten på saltet torsk i tonner, mens kompaniet kunne få 40-70% bedre priser på saltet sild nedlagt etter hollandsk mønster enn den øvrige norske eksportsild (Seland 1967 s.44). Disse varene var i stand til å konkurrere selv på det innenlandske hollandske marked.

Eksportvolumen ble etter hvert betydelig. I de beste år kunne det komme opp i 13.000 tonner sild og et tilsvarende kvantum saltet torsk. I 1803 eksporterte kompaniet Lund like mye saltet torsk som hele Bergen by tilsammen, men til 30% høyere priser (Lund 1905 XXII s. 175).

I samtidens handels-encyklopedier benevnes Farsund som et av verdens største fiskemarkeder. For noen fiskeprodukter var nok dette også riktig. Det gjelder kvalitetssild, hvor Farsund var det eneste marked i Danmark/Norge ved siden av Altona. Og det gjelder newfoundlandsk klippfisk, hvor det var det eneste. I sin bransje hadde altså kompaniet Lund utviklet seg til et verdensfirma (Seland 1967 s.41). Matth. Thordarson har følgende generelle karakteristikk av kompaniets innsats og betydning:

" - et firma eller Handelshus, der ved sin kraftige Indsats i Fiskeriets Tjeneste gik i Spidsen for alt, der var udført i denne Tid paa Fiskeriets Omraade, hvilket havde stor Indflydelse baade for Danmarks og Norges Vedkommende. - Dette foretagssomme Firma synes fra sin første Begyndelse at have betrættet det som en Købmandsforretnings Pligt ikke udelukkende at tjene Penge, men bruge disse til nye udvidede Virksomheder...." (Thordarson 1927 s. 122).

Disse prinsipper for forretningsdrift, ved siden av kompaniets generelle initiativrikhet og framsynhet, er nok viktige årsaker til at den dansk/norske stat velger å engasjere seg direkte i fiskerivirksomheten i Farsund.

"Kongelige Fahrsunds Fiskerie Institut"

Det direkte statlige engasjement i fiskerivirksomheten i Fahrsund startet i 1804, da det såkalte "Kongelige Fahrsunds Fiskerie Institut" ble etablert. Instituttet var resultatet av et tosidig samarbeid mellom staten og familien Lund. Instituttets grunnskapital ble fastsatt til 120.540 rdl. Av dette dekket staten 60.270 rdl. altså 50%. Familien Lund ydet resten, i form av 8 skip, skipsverft, vindmølle og garnbinderi (til sterkt reduserte priser). I de påfølgende år ble også familiens tønnefabrikk og fiskerelperbane overført til instituttet, ved siden av betydelig kapital (Lund 1903 XII s. 175).



Fiskeriinstituttets segl

Instituttets hensikt var delvis å drive forretningsvirksomhet gjennom regningssvarende fiskeri, og delvis å fungere som et fiskeripolitisk virkemiddel gjennom utvikling og utprøving av nye metoder og gjennom organisert opplæring av norske fiskere i de nye metodene. Om instituttets viktigste innsatsområder forteller Christen Pram i sin rapport fra Farsund i 1805:

"Foruden de forhen bekendte og eene af Holländerne benyttede Grunde, hvor Torsk fiskes, vil man nærmere Norges Kyst, og nordligere kun en 20 til 30 Mile/Vest og nordvest ud fra Sogn-dal og Jederen have opdaget forhen ubesøgte Banker, der skal være lige saa rige paa Torsk, som det jyske Rif eller Dogger-bankerne. Dersom altsaa ikke Freden engang sætter hollænderne, der endnu stedse have Afsætningen i deres Hænder, i Stand til at spærre os Afsætningen, saa er der paa disse Banker for vore Fiskere en vis og varig Rigidomskilde, især dersom det bekräftes hvad der siges om de for os saa meget beleilige liggende Ban-ker, som vore Fiskere kan søge hen til paa en eneste Dag, naar Veirrigtet er fordeelagtigt, intet voves, og ingen Tid spildes ved unyttig Venten. - Fiskerinstitutet vil saaledes, foruden sit første Hovedformaal det shethlandske Sildefiskerie i disse tvende Torskefiskerier, kunne vente sig en varig og stedse løn-nende Sysselsættelse. - Vedbliver imidlertid Tilgangen af Sild i Stavangers Fiordene, saa vil det uden Tvivl være næsten ufor-svarligt, om ej Institutet tog deri nogen virksom Andeel, ej blot fordi Vindingen der blev stor og vis, men fordi denne dets Deeltagen maatte blive Middel til at bibringe de øvrige der Fiskende ein bedre Behandlingsmaade med Silden. Jeg har der-talt med de Vedkommende i Farsund, og naar ir: Realis: Commission ej har noget derimod, vil dertil formodentlig næste Aar tages de fornødne Messurer." (Pram 1964 s. 214).

Instituttets skip var etter den tids mål forholdsvis store. I en oversikt over Farsunds handelsflåte fra 1807 er følgende

skip oppført som tilhørende fiskeriinstituttet, med type, navn og dretkighet (Dannevig 1967 s.81):

Skonnert	Det gode Budskab	40 kommerslester
Hukkert	Lindersnæs	30 "
Hukkert	Farsund	27½ "
Skonnert	Norges Haab	26 "
Hukkert	Grev Schimmelman	20 "
Slupp	Nynholm	15 "
Kutter	Paqueten	15 "
Kutter	Nøysomhed	11½ "

Det må presises at den oppgitte dretkighet er nettomål utenom ferskfiskbrønn. For det største skipet representerte brønnen 20 kommerslester, slik at det i realiteten var på 60 kl., en ikke ubetydelig størrelse. Ut fra det som tidligere er nevnt om den danske skattmesters nære forbindelser med Farsund-miljøet er det ikke overraskende at "Grev Schimmelman" figurerer på skipslisten.

Når det gjelder instituttets anlegg på land, forteller Pram i 1805 at reperbanen har vært svært kostbar å anlegge: "Dens An-læg har været meget kostbart, da der ingen anden plan Grund var end en Strimmel langs den nordøstre Fiord, hvor uhyre Mængde store Stene maatte bortskaffes. Den der er, muret paa den eene, men med temmelig brøstfærdigt Tømmerværk paa den anden Side, er kun circa 200 Alen lang, men der er planeret udenfor endnu circa 100 Alen, hvorved den er brugelig ogsaa til at slæae svære Ankertouge. -Den er dog ej tilstrækkelig til hvad Sildfiskeriinstitutet behøver; ligesom den ej heller eene tilhører den i dette Institut interesserede Jochum B. Lund, men ogsaa det samme uvedkommende Firma Jonas & Søren Lund. - Institutet behøver derfor en ny Bane, hvortil en Plads er planeret; der dog skjøndt tilstrækkelig for Instituttets Behov, neppe bliver over 150 Alen lang. Planeringen og Grundlægget hertil er alt færdig, ej endnu Bygningen selv." (Pram 1964 s.211).

I instituttets bokker ble sildetønnene laget på hollandsk vis. Det var eiketønner av beste kvalitet. Til å forestå denne produksjonen hadde man engasjert en anerkjent bokker fra Altona. Tønnene ble laget i fire størrelser (1/1, 1/4, 1/8, 1/16), som ble solgt for fra 1 rdl. til 22 sh. stykket (Lund 1903 XXII s. 177).

Instituttets vindmølle var av hollandsk type, men bygget av møllebygger Petersen fra Stavanger. Den drev 4 kverner og 1 sigtemaskin (Pram 1964 s.212).

Ved instituttets etablering var et garnbinderi en del av Jochum Lunds innsats. Lederen for dette binderi var en av de før nevnte hollenderne som ble fastboende i Farsund, Paulus van der Waal. Han var "Commandeur for Sildfiskningen og alt hvad din enhører," og tydeligvis en meget sentral person i instituttets virksomhet. På grunn av utvidelse av virksomheten var en nødt til å bygge nytt garnbinderi. I 1805 forteller Pram at dette nettopp er ferdig, "hvor det fornødne Antal Børn (:) kan være i bestandig arbeide med at binde Sildegarn" (Pram 1964 s.213).

Egen fiskekrokfabrikk hørte etter hvert også til virksomheten på land. To av virksomhetens smeder, italienerne Guiseppe og Domenico Marone, hadde nemlig oppfunnet en type fiskekrok "som sigeres at have Fortrin for alle andre, i Styrke, Varighed og Beqvemhet" (Pram 1964 s.222).

Innovativ innsats

Satsningen på større, dekkede båter var som nevnt en viktig side ved instituttets innovative innsats. Når det gjelder større fiskefartøy, var de hollandske typene mønstre, slik Jens Rathke uttrykker det i sin rapport fra Farsund: "I Henseende til Fartøernes Indretning, da er uden Tvivl de af hollandsk Bygning det beste Mønster, de ere deels de fleste bekjendt, deels kunde det om det forlangtes forskaffes Modelle deraf

fra Farsund. Hovedfordelerne lader sig maaske ogsaa opnaae i mindre bekostelige Fartøie, da nemlig Hovedsagen blev at de med Dæk og forneden Last maatte kunne føre Seil og frie sig for den indstyrtende Søe, ligedeles at da det er en Hovedsag ved ethvert Fiskerie, men især ved Sildefiskeriet at varene tilvirkes io før io hellere, at der altsaa er Rum til Tilvirkning inden Borde, nemlig til at gane og bringe hvad der fiskes strax i Salt samt til at flække og salte i de Fartøie, der anvendes til Cabliau eller Torskefiskeriet. De Steder av den norske Kyst hvor Fiskeriene, deels ere blevne periodiske, deels for nærværende ere aldeles aftagne, hvortil kan regnes en stor Deel af det sydlige Norges Kyststegne behøve uden Tvivl deslige Fartøie til Fiskerie paa Havbankerne." (Rathke 1907 s. 30). Det er interessant å merke seg at Farsund-miljøet var i stand til å stille fartøys-modeller til disposisjon for interesserte.

Christen Pram har en beskrivelse av de såkalte silde-busser som ble benyttet av instituttet: "Jeg saae et Par af Sildebusserne, far at have seet et saadant Skibs Indretning. Det er naturligt, at jeg derved ej blev i stand til at bedømme, hvorvidt de ere gode eller slette af deres Art. At et med Brønd forsynet Skib maa være kostbare end de som ej har denne Indretning er nok tydeligt. Virkelig forekom disse mig meget solide og vel forseete, som gode stærke Skibe, og den Værdie til hvilken de i Conventionen ere anslagne endog meget ringe, nemlig med Skibs- og Fiskerie-Inventarium til 12.000 rd da de efter Casqvens Størrelse, uden Brønd, vilde have været Skibe paa 50-60 Læster, og Fiskeriinventariet eller Flethet alene anslaaes til 3.000 rd og mere." (Pram 1964 s. 213).

Sildefartøyene var utrustet på følgende måte: "Hvert skib hadde 2 net. Nettets længde var i forhold til sit skibs drægtighed. Det største havde en længde af 2 km., som skibet duvende drog efter sig i sjøen, 7 favne under vand-fladen indtil 14 favners dybde, men også grundere efter sildens gang under vandskopen. Et saadant garn kostede alene 2.000 rdl." (Lund 1903 XXII s. 176).

Ellers var instituttet også aktivt på redskapsfronten. Instituttets før nevnte utvikling og produksjon av nye forbedrede fiskekroktyper er eksempel på dette. Bedre varekvalitet gjennom forbedrede tilvirknings- og nedleggingsmetoder var hele tiden en hovedsak for instituttet. I tråd med kompaniet Lunds gode erfaringer på dette feltet arbeidet instituttet videre med å utvikle og utbre kjennskapet til de hollandskinspirerte metoder. Fangsten ble sortert og nedsaltet øyeblikkelig, og ble merket som 1. døgn og 2. døgn fisk. Den sild som man ikke rakk å legge ned innen 48 timer, ble ikke eksportert, men ble tilvirket som nøkkesild. For kontrollens skyld ble fangstdato og skipets navn merket på tønnene, sammen med garantert vektlinnhold, instituttets navn og hjemsted, og med den kongelige krone over (Lund 1903 XXII s. 177).

For å kunne garantere god kvalitet benyttes instituttet bare eiketønner til nedlegging, framstilt på hollandsk vis. Instituttets eget bøkkerverksted forsynte som nevnt virksomheten med den nødvendige kvalitets-emballasje.

Disse bestrebelsene på å oppnå mer effektiv og rasjonell fiskemetoder og kvalitetsmessig bedre produkter ga umiddelbare resultater. Instituttets produkter oppnådde priser f. eks. på feitsild i heltnønner som gjennomgående lå 80-100% over prisnivået på landets øvrige eksport, en prisoverlegenhet som altså var enda større enn det kompaniet Lund selv hadde oppnådd. Enda større var prisutbyttet når denne silden ble pakket i småtønner eller dunker. Og den nye spekesilden, som med jagere ble fraktet direkte fra fangstområdene til markedene i Østersjøen, Hamburg og Holland, oppnådde priser opp til 5 ganger høyere enn den tradisjonelle feitsild (Lund 1903 XXII s. 177).

Dette prisutbyttet var årsaken til at virksomheten balanserte for perioden 1804-06, selv om sesongene 1804 og 1805 var meget dårlige hva ressurstilgang angår. Tiden var vanskelig også på andre områder. Napoleonskrigene hadde begynt å få konsekvenser også for Norden, og samarbeidende kompanier i Marseille og

Danzig hadde gått konkurs. Når instituttet under slike omstendigheter kan legge fram et regnskap som balanserer, viser dette bare hvor effektiv og rasjonell denne næringsvirksomheten var blitt (Lund 1903 XII s.177). I tillegg må en også ta med den betydelige sysselsettingseffekten av instituttets mange-sidede virksomhet, hvorved "en stor del af befolkningen paa stedet og i det omliggende distrikt fik beskjæftigelse" (Helland 1903 s.449).

Endelig må nevnes de innovative effekter av instituttets organiserte opplæringsvirksomhet. Deltagelsen på instituttets fiskefartøyer og samarbeidet med utenlandske eksperter i det meget kosmopolittiske Farsund-miljøet har uten tvil hatt en viktig oppdragende og impulsgivende funksjon for de norske fiskere som fikk anledning til å delta, og gjennom disse videre ringvirkninger i det norske fiskerimiljø (Berge 1926 s.385). Vi har altså her å gjøre med en regulær fiskeriskole (Lund 1950 s.44).

Christen Pram sier da også i sin beskrivelse av virksomheten fra 1805 at uansett hvordan utfallet av dette eksperimentet måtte bli, så fortjener tiltaket på grunn av sine ringvirkninger all den oppmerksomhet og støtte det har fått fra statens side: "Men i Resultat af hvad jeg lærte at kiende til samtlige disse Anlæg, troer jeg mig forpligtet til den Ytring, at Jochum Brink Lund ved hans hæderlige og forstandige Virksamhed, ved Vigtigheden og Gavnligheden af hans Anlæg og Planer qualificerer sig efter min Formeening, aldeles til den Opmærksomhed og Understøttelelse, som Collegium har bevirket ham, om endog disse Anlæg ved de i alle menneskelige Anliggender og end mere i det aldrig fuldt sikkre Fiskerievæsen uafværgelige Vanheld, ej alle skulde falde saa lykkeligen ud, som de beregnes." (Pram 1964 s.215).

Jens Rathke framhever i sin vurdering også de innovative ringvirkningers selvstendige verdi, uavhengig av instituttets egen

skjebne: "Forsøget fra Farsund blev ved enkelte Umstændigheder og som Begyndelse noget bekosteliger end dets Efterligning nu, da det vigtigste Skridt er skeet vil blive for andre Steder." (Rathke 1907 s.29).

Krig og stillstand

Krigsutbruddet i 1807 satte en stopper for instituttets videre virksomhet. Fra august 1807 til våren 1814 ble det på grunn av krigstilstanden med England ikke sendt et eneste fiskefartøy ut på åpent hav. Instituttets fiskeflåte ble liggende i opplag i Oftefjorden ved Farsund. Når denne tiden virket så ødeleggende på de norske eksportfiskerier, samtidig som trelasthandel og skipsfart opplevde høykonjunktur, har dette sin naturige forklaring i at England hadde behov for tømmer og ga derfor lisenser til trelastimport fra Norge. Den norske fiskeeksporten hadde derimot sine markeder på kontinentet, i land kontrollert av Napoleon (Mykland 1978 s.204).

Denne situasjonen virket naturlig nok oppløsende på instituttet. Jochum Lunds sønner, som hadde overtatt familieinteressene under firmavnet Gabriel & Ebbe Lund, var nødt til å satse på kapperfart i stedet for havfiske. Statens interesse i føretaket kjølnet naturlig nok også under disse forhold, og det endte med at staten solgte sin andel i instituttet til Gabriel & Ebbe Lund for 48.293 rdl., eller for under 1/3 av dets takstverdi (Lund 1903 XII s.178, Lund 1950 s.61).

Denne krisesituasjonen tydeliggjorde også meget klart det som hadde vært hovedsvakhetene i instituttets oppbygning og virksomhet, og som enkelte observatører allerede tidlig hadde påpekt. Således hadde Christen Pram allerede i 1805 gjort oppmerksom på at instituttets reserver var for små i forhold til virksomhetens omfang: "Ved alt dette kan det ikke nægtes at Instituttet, med de Fonds, det nu har at sysselsætte, ikke er betrygget for slet Balance, eller, som saavel den Kongelige

Befuldmaætigede, Hr. Ahrenzen som J.B.Lund selv paastaae, synes det herved mindre betrygget, end om det ved større Fond kunde sætte flere Fiskeriefartøyer, saavel paa det Hetlandske Sildefangst, som på Torskefiskeriet i Drift. - Sender det nu et Par Sildebuyser ud, der mister deres Fleth, saa er Aarets gode Fangst ej stort mere end blot stoppes. - Saaledes naar den øvrige Fangst med et Fartøy eller een af Fiskeriegrenene slaae feil, saa er alting for det Aar tabt. Magaziner, Værksteder, Foranstaltninger her hjemme koste imidlertid omtrædet samme, enten der er faae eller mange Fartøyer i Drift. - Dette viser især de to sidste Aars Erfaring, da Sildefiskeriet det første, Torskefiskeriet det andet Aar, var misligt. Begge Aar havde man balancedet langt bedre, om man havde bedre kunnet benytte det ej mislignede. Formodentlig foranlediger dette Institutets Bestyrere at giøre Forslag om Fonds til Driftens Udvidelse" (Præm 1964 s. 214).

Antall fiskerifartøyer var altså ikke stort nok til å kunne muliggjøre en effektiv balansering av fluktuasjonene i ressurs-tilgang, og til å sikre den nødvendige utnyttelse av de kostbare anlegg på land.

Videre er det tydelig at statens engasjement i fiskerivirksomheten i Farsund også hadde sine negative sider. Det ser ut til at eksterne interesser inntræden i foretaket har virket splitrende innad i familien Lund: "Dette var for øvrigt til skade, ti det blev aarsag til utskifting og splitelse i det gamle familie-kompanis interesser, som før havde vært samlet om et fælles maal, hvori enhver efter sin uddannelse lagde sin mon..." (Lund 1903 XXII s.175).

Instituttets ledelse var åpenbart klar over disse svakhetene i dets drift, og allerede i 1806 var forhandlinger i gang for å utvide instituttets fiskeflåte (Lund 1903 XXII s.178). Men krigsutbruddet satte en stopper for dette.

Forsøk på reetablering

Da krigen tok slut, og Norge hadde løsrevet seg fra Danmark i 1814 forsøkte familien Lund å ta opp igjen havfisket. Men det gamle handelshusets medlemmer var nå splittet opp i flere kompanier som opererte hver for seg. Således hadde ett år Gabriel & Ebbe Lund 4 skip og Søren & Jonas Jenssen og John Ellerson Lund 3 skip på torskefiske ved Island, mens Jonas Jenssen og John Jørgensen Lund hadde 1 skip hver ved Grønland (Lund 1903 XXII s.313). Men fisket ga liten avkastning og ble drevet under vansklige forhold. Danmarks annexering av Island og utesengning av norske fiskere fra deres gamle fiskefelter der forverret situasjonen ytterligere (Seland 1967 s.149). Og fraværet av statlig støtte var merkbart.

Ikke desto mindre forsøkte man i 1817 på å få virksomheten igang igjen i stor skala gjennom ny frisk satsing. Denne gang var engelske interesser inne i bildet. Firmaet James Saunders i Billingeate og London hadde i et par mannsaldre vært Lund-familiens kommisjonærer i hummer- og fiskehandel, og var blitt meget imponert av eksperimentet med havfiske fra Farsund. Det samme var en person som tradisjonen omtaler som jarlen av Chester, en tidligere offiser i den britiske flåte som gjentatte ganger hadde vært i Farsund og inspirert virksomheten der. Disse var begge interessert i å sette penger i en ny etablering. Forhandlinger i 1816 førte til enighet om at grunnkapitalet denne gang skulle være 200.000 spd., hvorav den ene halvdel på 100.000 spd. skulle deles mellom de engelske interessenter og firmaet August Konow i Bergen. Og fiskeflåten skulle være på hele 30 fartøyer! (Lund 1903 XXII s.312).

Men også denne gang så man seg avhengig av statlig støtte for å få prosjektet realisert, og derfor dro Gabriel Lund - deportert til Riksforeningen på Eidsvoll i 1814 og medlem av komitéen som skulle få orden på rikets finansier - i 1817 til Kristiania med anmodning om statlig engasjement på linje med det som hadde vært ydet tretten år tidligere (Lund 1950 s.95).

Fornyet initiativ

Grev Wedel, finansdepartementets sjef, gir anmodningen sin fulle støtte, og allerede den 3. august 1817 foreligger det en kongelig resolusjon som gir selskapet fritak for utførseltoll. Søknadens øvrige to punkter, som gjelder tollfrihet for import av salt og fiskepremie, må imidlertid legges fram for Stortinget. I søknaden heter det: "Fiskerne i rum sjø har til alle tider og hos alle natioener nydt opmuntringer, fordi det, drevet i det store, giver mange folk næring og sysselsettelse, og fartrinlig er i stand til at danne duelige sjømænd; saaledes har det og her i landet stedse været begunstiget."

Under henvisning til tidligere praksis med statlig fiskepræmie heter det videre: "Paa grund heraf, ansøger vi underdanigst, at Stortinget naadigst ville fremdeles forunde os told-frihed af det salt, som bruges til fiskerne i rum sjø; og da det af os fortsatte sild-fiskeri under Hetland paa hollandsk maade er af megen vigtighed, i særdeleshed til at bibringe den rigtige idé om, hvorledes silden best skal behandles og forældes for at kunne konkurrere med hollænderne ved de udenlandske markeder, og dette af os drevne silde-fiskeri kan ansees for en skole for hele landet; saa ansøge vi underdanigst, at en sådan præmie som den før krigen betaltes, maa fremdeles betales pr. commerce-lest af de skibe, som vi employere ved silde-fisket under Hetland" (Lund 1903 XXII s.312).

Søknaden ble av Stortinget den 28. mars 1818 oversendt til Odelistingen, som i et møte den 30. mars avviste den med følgende formulering: "Sagen henlægges til mulig afbryttelse." Det finnes ikke referat fra debatten, som etter tradisjonen skal ha vært het. Men flertallets begrunnelse var at "andragendet ville indeholde en begunstigelse, som ikke vilde være i overensstemmelse med forfatningens grund-prinsipper" (Lund 1903 XXII s.313). Det nye norske Storting er altså preget av en helt annen økonomisk tenkning enn den som gjorde seg gjeldende i København ved hundreårsskiftet. Og med denne negative holdning fra den nye norske statsrådelsens side ble det ikke noe av forsøket på å reetablere fiskeriinstituttet i Farsund.

Så sent som i 1830 ble det fra familien Lunds side gjort et nytt forsøk på å utnytte den innsikt og kompetanse som var bygget opp i Farsund gjennom fiskeriinstituttets virksomhet til fordel for norske fiskerier. Det skjedde gjennom at Gabriel Lund som medlem av Stortinget fremmet forslag om "at der i 3 budget-aar skulle bevilges 600 spd. aarlig for at sende en del av de med den hollandske fiske-tilvirkning bekjendte skipere og fiskere nordover til Romsdalen og Namdalen i fedsild-fiske-tiden for at lære fiskerne at behandle silden paa den hollandske maade og samtidig af fiskere der til fordel for Syd-landet lære at fange brygde." I begrunnelsen for forslaget heter det: "At forældingen af landets produkter er af største vigtighed, fornemmelig i et tidspunkt som nærværende, vil vist enhver erkjenne. Jeg holder det for en pligt at gjøre det høist ærede Storting opmærksom paa en industrien, som kan imodtage og trænger til betydelig forbedring. Det er tilvirkningen af den fede sild, som fornemmelig fiskes i Namdalsfogderi, Romsdals amt og Trondhjems stift. Jeg ved af erfaring, at denne sild er lige saa god som den, der fanges langs den skotske kyst, og som af hollænderne sælges til meget høiere priser end vore fede sild."

Etter å ha gjort oppmerksom på at den norske feitsild er av samme sort som den skotske, hevder Lund: "Forskjellen ligger mere i behandlingsmaaden ved ganningen, saltingen, lagens tilberedning og tøndernes beskaffenhed, hvori den saltes. Dette ved jeg med vished, fordi jeg i forening med min afdøde fader for mange aar siden sendte et fartøi til Trondhjems stift, og der lod nedsalte og behandle den kjøbte sild paa hollandsk maade; - hvilken sild blev i Østersjøen agtet lige med hollandsk og betalt med de samme priser som denne." (Lund 1903 XXII s.314).

Stortingets næringskomité leverte en lang innstilling som konkluderte med at dette var noe som måtte overlates til det private initiativ. Etter en lang og varm debatt i Stortinget

fall Lunds forslag mot 31 stemmer. Dets varmeste forsvare var Grev Wedel, Jonas Anton Hjelm og prost Schytte. Etter dette nederlaget ser det ut for at familien Lund gir opp forsøkene på å få til en fiskerivirksomhet og fiskeripolitikk i tråd med de idealer de i alle år hadde arbeidet etter (Lund 1903 XXII s.315).

Fra merkantilisme til liberalisme

Familien Lunds bestrebelsel på å få reetablert fiskeriinstituttet i Farsund kolliderer med en helt ny økonomisk tenke-måte som i mellomtiden har utviklet seg, og som slår tydelig gjennom i det norske Storting i 1818. Fiskeriinstituttets skjebne illustrerer således overgangen fra en aktiv og stimulerings-orientert merkantilisme til en mer passiv næringsliberalisme der mer skulle overlates til det private initiativ.

I Stortingets begrunnelse for å avslå søknaden fra familien Lund i 1818 "udvikledes allerede den sætning, som senere spillede saa stor rolle, at det berettigede nok ville komme af sig selv, og at naar det ikke kom var det, fordi den bestaaende driftsmaade var den ene levedygtige." (Hjort 1905 s.408).

Når denne oppfatning får anledning til å befeste seg på det fiskeripolitiske felt, har dette sansynligvis også sammenheng med at de tradisjonelle kystfiskerne i disse årene opplever rik og regelmessig ressurstilgang. Tankene om et mer spesialisert havfiske blir dermed mindre aktuelle fordi behovet blir mindre presserende. Man applever en vekst i de tradisjonelle norske kystfiskerier, men det er en vekst i kvantitet og ikke i kvalitet. Ekspansjonen kommer uten noen foranstaltning (Sejersted 1978 s. 152).

Fr. Macody Lund er ikke nådig i sin karakteristikk av det han oppfatter som den offisielle norske ignorans og unnlatenhet overfor bestrebelsene mot et mer tidmessig og framtidsrettet havfiske: "Staten ble styret efter almindelige principper,

som skulle gjennemføres for deres egen skyld, selv om det bestaaendes enkelte levende dele derved skulle kvæles, og maskineriet ble vidflørtig og tungvint. - Den ensidige og ukritiske dyrkelse af det nye princip havde efter 1814 det uhård at næres ved følelsen af national frigjortheid og frygt for den nye union-fælle. Det nye princip blev derved en heligdom, hvil ufeilbarheds ikke maatte bringes i fare ved den ringeste kritik, som blev banlyst som den unationaleste blasfemi" (Lund 1903 XXII s.310).

"Saaledes lykkedes det et nytt princip, "ideernes frie sving" og liberalismen for dens egen skyld at tilintetgjøre en gammel virksomheds erfaring, som det havde kostet et enkelt firma og den dansk/norske stat mange penge at erobre for landet. - Norges fiske-handel fortsatte i det gamle spor som den havde havt i middelalderen. Det vilde være faafængt at regne ud, hvad Norge har tabt ved denne doktrinære politik" (Op.cit.s.315).

Den mer nøkterne og nyanserte Johan Hjort påpeker til dette at Lund overser de bestrebelsel som tross alt ble gjort, både fra næringsens og det offentliges side, på å stimulere utviklingen av et tidsmessig norsk havfiske på 1800-tallet, og den utvikling som faktisk skjedde. Men han sier seg enig med Lund i at "der i vort offentlige liv har været megen passivitet fremkaldt af den tro, at altting lavede sig selv, at maalet for de offentlige bestrebelsel alene omfattede begrænsningen mellem enkelte klassers eller personers magtforhold og rettigheder, istedet for at interessen var rettet mod reale, saglige arbeider og maal. Og man har herunder forbiseet, at selv om en bedrift kunde vokse op - tilsyneladende af sig selv- gjennem aarhunder, saa er dermed dog den mulighed ikke udelukket, at man ved forsømmelighed i aarhundredreder har været uopmerksom paa, at man i sin midte havde udviklingsmuligheder, som man aldeles har forsømt."

Derfor mener Hjort "at man udifra det synspunkt kunde have forsvarat at støtte et foretagende som fiskeriinstituttet i Farsund,

eftersom det maa ansees at være af største betydning at skaffe kundskab om, hvorvidt en slig bedrift kunde drives med fordel fra Norge. Og at det var dette, den tids mænd tilsligtede med sine forslag om statsunderstøttelse, det ser man bl.a. af Rathkes forslag (afsnitt III) om statsunderstøttelse til forsøg paa havfiske i Nordsjøen, "indtil Erfaring havde overbevist de Handlende om Fordelene af dette slags Fiskerie Udrustning" (Hjort 1905 s.415).

Når det liberalistisk begrunnde avslag på støtte til fiskeriiinstituttet i Farsund og lignende restriktive avgjørelser tydeligvis har haft en lammende effekt på bestrebelsene på å utvikle et norsk havfiske i en lang periode på 1800-tallet, synes dette å bekrefte Francis Sejersteds synspunkt om en slags dødvanns- eller bakevje-tilstand i norsk næringsliv ved overgangen fra mercantilisme til liberalisme. Den gamle beskyttelses- og privileiepolitikk med direkte virkemidler ble nemlig avviklet før den framvoksende industri var sterkt nok til å kunne utvikle seg i konkurransen på et fritt marked. Derfor ble industrien lenge liggende i en bavevje (Sejersted 1978 s. 216). Dette synes også å være tilfellet for det mer spesialiserte og kapitalkrevende fiskeri som f.eks. havfiskeriet.

Statens rolle overfor fiskerinæringen i Norge var i resten av hundreåret preget av viljen til å opprettholde det eksisterende bosettingsmønster og den eksisterende hovedstruktur innenfor fiskerne. Myndighetenes interesse for større fangstkvantum og høyere inntekter i næringen medførte således på ingen måte akseptering av innovasjoner som ville bryte opp den eksisterende struktur i fiskerne. Derfor ser vi gjennom århundret en rekke eksempler på at Stortinget tar parti for de fattige småfiskerne i konkurransen med moderne stordriftstiltak (Berg et al. 1983 s.92).

Virkninger på lengre sikt

Selv om fiskeriiinstituttet i Farsund ble et heller kortvarig eksperiment, kom det likevel til å få betydelige konsekvenser og ringvirkninger, både i Norge, i øvrige nordiske land og ikke minst i England og Skottland. Således konstaterer Matth. Thordarson at instituttet og kompaniet Lund "der ved sin kraftige Indsats i Fiskeriets Tjeneste gik i Spidsen for alt, der var udført i denne Tid paa Fiskeriets Omraade, hvilket havde en stor Indflydelse baade for Danmarks og Norges Vedkommende" (Thordarson 1927 s.122).

"For første Gang i Norden og England ser man de nye metoder med Saltfisktilvirkning ført ud i Livet efter den Tids moderne Principper, og dette skyldtes firmaet Lund. Det udviklede sig videre med sterke Skridt, gav Gevinst og Tab og blev et af de største Verdensfirmaer, men efter Napoleons-Krigene opløstes det og gik til Grunde. Men hele Driften og Virksomheden havde uanede Virkninger for Eftertiden; det havde bragt Kundskab og Erfaring og Penge til Befolkingen samt Arbejde og Velstand, og udfra dette Firma skabtes andre i Norge, og England tog det som forbillede, og derfra kan man godt regne Begyndelsen til Klipfisktilvirkning paa Island og Fiskeri med dækkede Fartøjer, som dog sparsomt tiltog, men aldrig helt uddøde, og senere med Oplysning og forøgede Midler og Handel tiltog i Omfang og blev, hvad det nu er blevet til" (Op.cit.s.124).

Da forsøket på å retablere fiskeriiinstituttet mislyktes, gikk familien Lunds engelske samarbeidspartner, James Saunders og jarlen av Chester, i gang med å bygge opp et fiskeriforetak etter direkte modell fra Farsund. De lyktes så godt i dette at deres virksomhet ble retningsgivende for alle senere fiskeriselskaps-estableringer i England (Op.cit.s.83). De fikk utvirket at den engelske havfiskepremien ble øket til 50 sh.pr.tonn (altså 25 rdl.pr.kommerselест, mot 10 som den hadde vært i Danmark/Norge). Men etter bare 10 år med denne type stimulering hadde det engelsk-skotske havfisket tatt seg slik opp at fiskepremien var overflødigjort. Dette fikk også konsekvenser

på eksportmarkedet. Ser vi på forholdet mellom skotsk og norsk sildeeksport til Stettin, utviklet dette seg på følgende måte (angitt i antall tonnere):

	skotsk	norsk
1830	33.866	29.137
1849	147.103	26.962
1850	116.538	12.507

I følge den engelske konsul i Stettin er det den skotske silds langt bedre kvalitet i forhold til den norske som er årsak til denne utvikling (Lund 1903 XXI s.380). Vi får altså den paroksale situasjon at norsk eksportvare blir utkonkurrert av et engelsk eksportfiskeri bygget opp etter norsk modell.

På lengre sikt får imidlertid eksperimentet i Farsund - gjennom de kunnskaper og de erfaringer som da ble skaffet til veie på områder som fartøy og redskaper, produktbehandling, tilberedelse og omsetning - også konsekvenser for utviklingen av moderne norsk havfiske. Men det skjer først på slutten av 1800-tallet (Olisen 1984).

LITTERATUR

- Berg, Trond et al.: Norge fra u-land til i-land. Vekst og utviklingslinjer 1830-1980 Oslo 1983.
- Berge,A.: Lista. Tønsberg 1926.
- Dannevig, Birger: Farsunds Sjøfartshistorie. Farsund 1967.
- Helland, Amund: Topografisk-statistisk beskrivelse over Lister og Mandals Amt. Del.2. Kristiania 1903.
- Hjort, Johan: Udsigt over havfisks udviklingshistorie. Norsk havfiske 1. del. Norges Fiskerier. Bergen 1905.
- Hodne, Fritz: Norges økonomiske historie 1815-1970. Oslo 1981.
- Kraft, Jens: Topografisk-statistisk Beskrivelse over Kongeriget Norge. 3. del. Kristiania 1826.
- Lund, Fr. Macody: Fisk, Penge, kultur og politikk. Kringsjaa Bind XXI & XXII. Kristiania 1903.
- Lund, Gabriel: Farsund-Lundene. Oslo 1950.

Mykland, Knut: Kampen om Norge 1784-1814. Norges historie b.9. Oslo 1978.

Olsen, Harald: Makrellfiskets utvikling på den norske Skagerrak-kysten på 1800-tallet. En indikasjon på den moderne fiskerinarings framvekst i Norge. Kattégat/Skagerrak-prosjektet. Medd.nr.6. Aalborg 1984.

Pram, Christen: Kopibøker fra reiser i Norge 1804-06. Oslo 1964.

Rathke, Jens: Afhandling om de norske fiskerier og beretninger om reiser i aarene 1795-1802 for at studere fiskeriforhold m.v. Bergen 1907.

Sejersted, Francis: Den vanskelige frihet 1814-1851. Norges historie, b.10. Oslo 1978.

Seland, Johannes: En by og en bank. Kristiansand 1967.

Solhaug, Trygve: De norske fiskeriers historie 1815-1880. Bind I, Oslo 1976.

Thordarson, Matth.: Havets riddomme og deres udnyttelse. København 1927.

VÄSTKUSSFISKET I FÖRÄNDRING

Denna artikel redovisar en del av arbetet inom projektet KONTAKTER OCH SAMHÄLLSUTVECKLING. Syftet är att belysa den omvandlingsprocess och expansion som kännetecknar västkustfisket under senare delen av 1800-talet, en tidspériod då Sverige drabbades av den stora migrationen västerut och en tid med stor omflyttning från landsbygd till stad och industrialisering, en tidspériod då ny fångstteknik sprids och börjar accepteras av fiskarna på svenska västkusten. Det är ett initialskede i en omvandlingsprocess, som fortsätter under hela 1900-talet. Slutet av 1800-talet är en tid då nya fiskarsamhällen växer fram utanför den etablerade fiskelägesbygden. Av väsentlig vikt är att se utvecklingen i kustsamhällena i ett större rumsligt nationellt och internationellt perspektiv.

Krokfisket domininerar fisket vid 1800-talets mitt

Storfisket även kallat bankfisket, storbackefisket eller stor-sjöfisket var det dominerande fisket under mitten av 1800-talet. Fisket bedrevs av bohusläningar vår och sommar ute på bankarna i Skagerrak och på Jederens grund i Nordsjön 20-30 mil nordväst om Lindesnäs (Fig. 1). Som fångstredskap nyttjades backor. En backa bestod av en lång grov lina med tafsar på bohuslänska kallad känsor och på varje känsa en krok. Backan "ängdes" (agnades), sattes ut och halades in efter ett antal timmar.¹

Fisket var framför allt inriktat på stor torsk och långa. De båtar som nyttjades var däckade bankskutor och sjöbåtar. I detta utsjöfiske deltog vid mitten av 1800-talet fiskarna från Åstol söder om Tjörn upp till Hunnebostrand på Sotenäset. Fångsten bereddes på hemorten genom salting och/eller torkning till

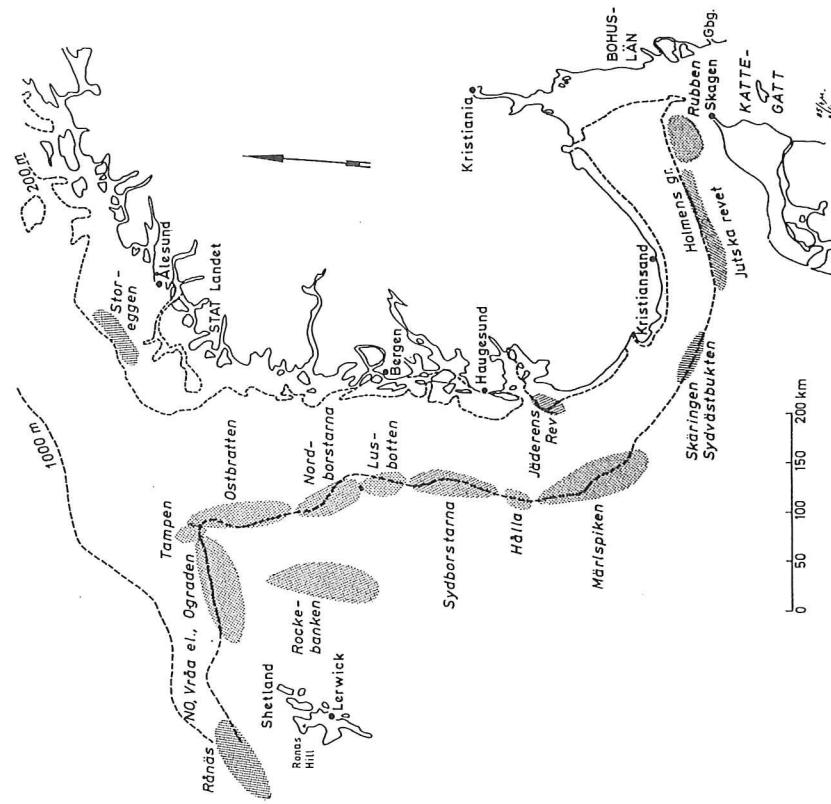


Fig. 1. Fångstplatser där bohusläningarna bedrev bankfiske under senare hälften av 1800-talet.

Källa: Uppgifter från Erik Westerström Rör och Käringön 1885-06-03, Kort nr VIII i verket Norges fiskerier ved Johan Hjort Bergen 1905, Bilagan Mollösunds fiskaren Axel Bergströms fiske- och fraktresor 1880-1925 i O. Hasslöf 1949 och på uppgifter i berättelser öfver fiskenhet 1855-1900 i Handlingar resp Quartalskrift åren 1856-1901.

produkter som kunde förvaras och transporteras. Enligt "Tablå över Bohusläns havsfiske" svarade storfisket för 60 procent av det totala fångstvärdet.²

Till det egentliga storfisket kom vinterfisket som svarade för 15 procent av fiskets totala redovisade avkastning. Vinterfisket, även detta ett backefiske, bedrevs med mindre båtar nära kusten, enligt de statistiska uppgifterna av samma antal fiskare som vårfisket ute till havs. Fångsterna från vinterfisket avsattes i färskt tillstånd inom närliggande inland. I de ärliga rapporterna under 1860-talet svarade storfisket för mellan 50 och 60 procent av det i fiskeristatistiken redovisade totala fångstvärdet.³ Det egentliga storfisketts andel av det totala fisket är i rapporterna för hög då avkastningen av det backefiske som bedrevs från Göteborgsskärgården ute i Kattegatt liksom kustfisket från norra Bohuslän bärge med inriktning på färskfiskmarknaden ej redovisas alls.⁴

Fiskarna som självständiga yrkesutövare, kontra Göteborgs-intressenter med bolagsfiske

Genomgående har fisket på västkusten bedrivits av självständiga utövare som samarbetat i lag; fiskelag, båtlag och vadlag. Ett antal försök har gjorts från utomstående framför allt från Göteborgsintressenter att etablera fiske i bolagsform och med hjälp av anställt folk.

Storfisket bedrevs liksom övriga fisken i Bohuslän, under demokratiska och kooperativa former. Fiskarna på en skuta utgjorde ett fiskelag. Varje erfaren fiskare fick en lika stor lott i fångstresultatet. Båten ägdes av i fiskelaget aktiva fiskare. Delägarna, kallade reare (redare), bildade båtlaget (skutelaget). I de större båtarna, som nyttjades vid storfisket, var som regel ägandet fördelat på de flesta fiskarna inom fiskelaget. Bankskutorna från Mollösund ägdes av 8 eller 10 man.⁵ Båtlaget erhöll vid delning av fångströrelsen tilltak enligt de uppgifter som står till förfogande, två mannslotter är 1873.

Storsjöfisket var, genom sin omfattning och genom att produkterna från fisket kunde förvaras och exporteras, det fiske som under mitten av 1800-talet tilldrog sig myndigheternas intresse. Detta intresse kanaliserades via länsstyrelsen och hushållnings-sällskapet i Göteborgs och Bohus län. De från år 1856 tillslatta fiskeridirektörerna försökte bland andra åtgärder förmå fiskarna att rensa och torrsalta fisken direkt efter fångsten i stället för att föra den oberedd till hemorten. Det sistnämnda förarings-sättet hade med allt mer utsträckta fångstresor lett till att salterna ofta fick en skämd råvara.⁶

Enligt fiskeridirektentens uppgift som ett led i försöken att åstadkomma en bättre fångsthantering bildade Göteborgsintressenter år 1858 två bolag med inriktning på storsjöfiske. Göteborgs Aktiebolag för Storsjöfiske, skulle utrusta båtar för att köpa upp fångsten av fiskarna ute till havs, sjösalta den och vidareföra den vid en anläggning på Kläverön vid Marstrand. Till salteriet på Kläverön skulle även fiskare kunna leverera fångster. Fiskarnas intresse av att lämna fisken till bolagets båtar var mycket begränsad. Bolagets fartyg Victoria utrustades därför för fiske. Under fiskessäsongen är 1861 hade dock 15 fiskebåtar kontraktats för leverans till salteriet på Kläverön av sjösaltat längna.⁷

Det andra bolaget, Göteborgs och Bohusläns Aktiebolag, bedrev regelrätt backefiske med två båtar. Detta bolag hade inget eget salteri utan anlitade O Lundgren på Röpekulen, Rönnäng för vindare förädling av varan, syftet med detta bolag var att utgöra ett föredöme för fiskarna. Ombord på de bågge båtarna tillämpades inte den rekommenderade torrsaltningsmetoden utan den traditionella laksaltningen. De båda bolagen fick en kort varaktighet och verksamheten avvecklades helt, det först nämnda bolaget är 1862, det andra är 1864. Ett lika kortlivat försök med bolagsfiske bedrevs åren 1860 och 1861 av en göteborgsköpmann J P A Schmidt som ägde sommarrestaurang på Vargön vid Styrsö.⁹ År 1876 försökte bolaget "Wiking" i Göteborg att med två skonarter bedriva backefiske. År 1888-1890 gjordes ett annat

försök med en ångare "Flygarn" ägt av AB Winga i Göteborg och med manskap från Käringön.¹⁰ Alla försök med inhyst folk och i bolagsform att bedriva backefiske misslyckades.

I fiskeristatistiken rapporterat fiske år 1859

För 1859 rapporterar fiskerintendenter regelbundet omfattningen av de olika fiskerna och deras avkastning. Dessa rapporter har behandlats i den vetenskapliga litteraturen av en mängd forskare, här kan nämnas Dalén och Hasslöf. Hasslöf har mer ingående och initierat beskrivit fisket som sådant.

Tämligen klart är att de tidiga rapporterna som är detaljerade vad beträffar det egentliga storfisket, är mycket ofullständiga vad gäller de fångstmängder som direkt avsättes till konsumtionsrapporterna. Storfisks avkastning kunde statistikinsamlarna däremot lättare få uppgift om. Efter hand blev fiskeriintendenten uppmärksam på det betydande backefisket i Kattegatt och ute på Skagens rev, som fiskarna från Göteborgsskärgården bedrev och som helt saknas i rapporterna från åren 1859–1874. Kustfisket med backor i Norra Bohuslän kommer med i rapporterna för vinterfisket år 1866 och från år 1888 under den särskilda rubriken "Strandfisket". I rapporten för år 1866 nämns export av torsk till Kristiania med segelkump. Två år senare uppges att handeln med levande fisk pågår i ökande skala på Norge. Både svenska och norska uppköpare deltar. Transporten sker både med segelskumpp (en typ av kvass) och släpskumpp.

Förutom storfisket ute till havs så rapporterar intendenten för år 1859 försäljningsvärdet för vinterfisket, sillfiske med garn och vadar, makrillfisket, hummerfisket och ostronfisket. Vinterfisket var backefisket nära kusten med mindre båtar. Data redovisas bara för de distrikts som redovisar storfiske. I de bågge fiskerna storfisket under våren och sommaren liksom vinterfisket deltog 1118 man, 339 från Tjörn, 459 man från Morlanda (Orust), och 308 man från Soten- och Stångenäset. Storfisket bedrevs enligt rapporten från 35 fiskelägen och

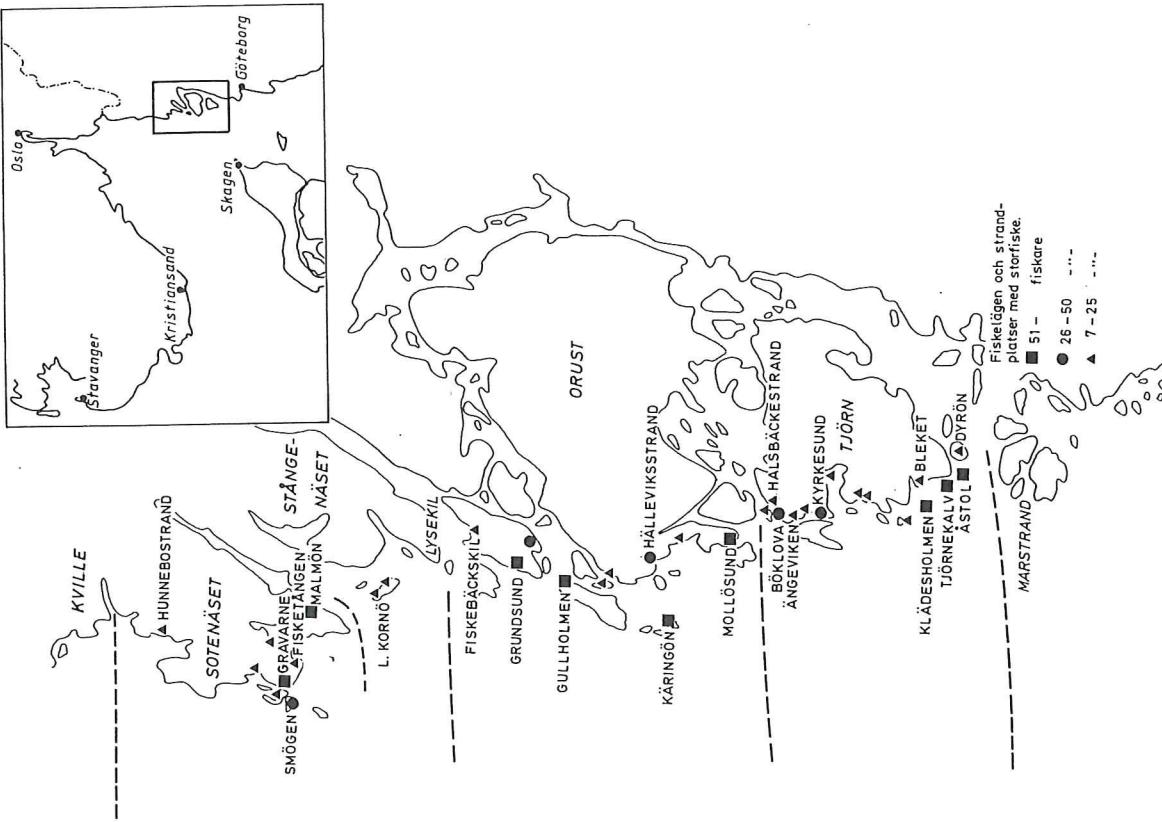


Fig.2. Fiskelägen och strandplatser från vilka bedrevs "Starfisket" år 1859" enligt fiskeriintendentens tabell.

Källa: Göteborgs och Bohus läns hushållningssällskaps handlingar år 1860.

strandplatser från ovan nämnda häraden. Flest deltagare i fisket rapporteras från Gulholmen 102, Möllösund 96, Grundsund och Tjörnekälv 77, Kärnön och Gravarne 72 (fig. 2).

Fiskebåtarna från Orust uppges vara enbart större fartyg, 41 till antal med 12 mans besättning sk bänkskutor, från det norr därom belägna (Sote- och Stångöarna) mindre fartyg med som regel 8 mans besättning sk sjöbåtar. Tjörnflottan bestod av 11 större och 30 mindre fartyg. De mindre hade 6-8 mans besättning. Fångstens försäljningsvärdet utgjorde genomsnittligt 239 Rdr Rmt per fiskare. Sotenäsfiskarna med sina mindre båtar redovisar ett genomsnitt på 284 medan tjörnfisharna bara nådde upp till 198 Rdr Rmt. Orustfiskarna ligger nära genomsnittet för hela fiskarkategorien med 236.

Ser man på fångstresultaten som de gestaltar sig för de enskilda fiskelägena så speglar dessa de stora variationerna mellan fångstlagen. De relativt små samhällena med vardera två mindre fartyg, L Kornö väster om Lysekil och Fisketången på Sotenäset, redovisas de högsta siffrorna 474 resp 417 Rdr Riksmynt per man. Fiskebäckskil på Skäftön, vid denna tid en betydande rederiort för längseglande fartyg, utgör andra ytterligheten. Samhällets enda fiskefartyg redovisas ett försäljningsvärdet på 59 Rdr Rmt per man. Under 100 Rdr Rmt per man ligger också Hallsbäckestrand och Galpeviken (nu Bleket) på Tjörn med 76 resp 91.

Vinterfisket redovisas mera summariskt än vårfisket, avkastningen uppskattades till mellan 55 och 90 Rdr Rmt per man. Högsta avkastningen anges för Åstol och Dyrön längst i söder. Detta har sannolikt att göra med närheten till Göteborgsmarknaden.

Makrillfisket kommer liksom hummerfisket näst efter vinterfisket i storleksklass om vardera 9 procent av totala fångstvärdet. De redovisade fångstvärdena vad beträffar makrillfisket fördelar sig på Öckerö 30 procent, Sotenäset 39 procent, Kvillé 6 och nordligaste Bohuslän, Tanums och Vette häradet 16 procent, medan fisket från Orust och Tjörn var obetydligt eller endast 8 procent sammantaget. Makrillfisket bedrevs merendels med dörj, i norra Bohuslän med landvadar och från Smögen med drivgarn.

Hummerfisket hänfördes i första hand till det nordligaste redivisningsdistriktet från Havstensund till norska gränsen. Detta kustdistrikt svarar för 45 procent av detta fiske. Resten var fördelat över kusten söder ut.

Sillfiskets fångstvärde anges till 5 procent av det totala fångstvärdet. Största avkastningen noteras för Tjörndistrikten från Åstol till Ängeviken norr om Kyrkesund med 10 000 Rdr riksmynt. På Sotenäset uppgår det till 4 200, i Kvillé till 4 000 Rdr Rmt resp 46, 19 och 18 procent. Sillfisket bedrevs med vadar och i Öckerö skärgård och från Kalvön vid Fjällbacka med sättgarn.

Fiskets omfattning är 1859 i de fyra för projektet utvalda lokalsamhällena: VÄRÖ/ ÖCKERÖ/ MORLANDA/ KVILLE

Totalt sett svarar Öckeröfiskarna för blott 14 300 Rdr Rmt eller drygt 3 procent, av hela länetts redovisade fångstvärde. Kvillé svarar för knappt 3 procent, medan Orustfiskarna svarar för 33 procent. För Värö i Halland finns inga Statistiska uppgifter men Lövgren (1977) har visat på att fisket vid denna tidpunkt var ett strand- och kustfiske för eget hushållsbehov och för en begränsad lokal marknad.

Förutom det begränsade fisket av makrill, sill och hummer uppgavs att från Öckerö hade 20 båtlag gjort 305 resor till Danska kusten för uppköp av fisk till avsättning i Göteborg. Egen fångst av torsk, kolja etc för avsättning i Göteborg näms inte alls även om det sammanlagda fångstvärdet sannolikt har varit mellan 60 000 och 100 000 Rdr Rmt (Olsson 1984). Dessa beräkningar är gjorda på material från 1856 års försäljning på Göteborgs fisketorg. De år 1859 uppgivna fångsterna av makrill är blott en fjärdedel av försäljningen 1856. Bouppteckningsmaterialet från Öckerö socken år 1859-61 redovisar ett antal bon med större båtar och med utrustning för backefiske från Öckerö socken. De verkliga relationerna mellan de fyra lokalsamhällena (områdenas), fångstresultat synes således ha varit annorlunda än de fiskeristats-tiken uppgir.

* = Riksdales Riksmynt

Bohuslän i ett större rumsligt perspektiv

Det syns mig viktigt att sätta marknadsläget i Bohuslän och dess fiskarsamhällen i ett större nationellt perspektiv för tiden 1815–1900. Vilka förutsättningar fanns för en ökad avsättning av fisk och fiskprodukter från Bohuslän och däri genom ett utvidgat fiske? Vad betyder den regionala resp den nationella marknaden? Hur påverkar industriutvecklingen i Europa och USA efterfrågan på svenska fiskprodukter? Vilken konkurrens möter bohusländningarnas fångster? Jag begränsar mig här till att beskriva den nationella och regionala befolknings- och marknads situationen under 1800-talet.

Sverige ett agrarland

Sverige var under 1800-talets första hälft ännu ett utpräglat agrarland, ett land med en starkt ökande befolkning. Mellan åren 1815 och 1860 växte befolkningen med 85 procent. 11 Stadstillväxten var länge begränsad och den växande befolkningen stannade i hög grad kvar inom jordbrukskulturen. Detta innebar till stor del en tillväxt av jordbruksunderklasser torpare, backstugesittare och statare. 12 Folkökningen är proportionellt fördelad på stad och land. Först under perioden 1840–1850 började städernas befolkning att öka i något högre grad än landsbygdens. Ännu är 1850 var landsbygdens andel 90 procent av rikets befolkning.

Befolkningsstillväxten på landsbygden ledde till att alla de odlingsbara resurserna mobiliseras. Inägomarken utvidgades på utmarkernas bekostnad, sjöar och mossar utdikades. Skifteslägens inägor och utägor delades på de enskilda brukningsdelarna. Nya torp etablerades framförallt på de tidigare samfälliga utmarkerna. Nagra jordar kunde utnyttjas genom att odla potatis. Potatisen slog igenom och blev basföda under tidigt 1800-tal.¹³ Vallodling och växelbruk slog igenom med ökad total avkastning som följd. Det ekonomiska tillståndet i landet gjorde att efter-

frågan på fiskets produkter inom landet var begränsat. Torkade och/eller saltade produkter var vad som såldes i stora delar av Sverige.

Migration och urbanisering

Under perioden 1850–1870 stagnerar befolkningen i södra och mellansta Sveriges agrarbygder. Försörjningskapaciteten i relation till naturresurserna och den därför jordbrukskunskapen var nyttjad optimalt. Det prekära försörjningsläget på den svenska landsbygden blir särskilt påtagligt i samband med skördekatastroferna under slutet av 1860-talet. Redan då hade den stora befolkningssörflytten över havet mot USA satt igång. Mer än 1 milj. människor lämnar Sverige i första hand med resmål i USA. Både Danmark och Norge får motta ett stort antal svenska emigranter. Vad häträffar Norge så kommer svenskena i hög grad från Bohuslän, Dalsland och Värmland (de Geer 1959). Förutom en omfattande migration så sökte ett stort antal säsongsarbetare årligen sin utkomst i Norge och Danmark (Bråstad K 1984, Finstad H 1984).

Den andra stora flyttarströmmen gick från landsbygden till städerna. Denna ström, som länge bara kompenserade den svaga reproduktionen i städerna, ökar i styrka under 1800-talets senare del. Stadsbefolkingens andel av rikets växer från 10 procent år 1850 till 21,5 procent år 1900. Dessutom sker en omflyttning inom landsbygden från agrardominerade regioner till växande nya industriorter. Befolkningsinomrden glesbygd minskar i södra och mellersta Sverige efter år 1870, i några områden redan efter år 1860.¹⁴

Den regionala marknaden

Marknaden för fisk och fiskprodukter växer genom den ökade urbaniseringen. I och med flyttningen till städerna kan inte längre stora grupper själva fiska för eget hushållsbehov, utan är

beroende av tillförsel utifrån. För fiskarna på västkusten och i synnerhet Göteborgstrakten växer marknaden genom att regionens största stad Göteborg, har en starkt växande befolkning. Under tidsperioden 1800–1850 fördubblas befolkningen i Göteborg (Karl Johans församling då förort medräknat). Den är 1805 18 000 invånare, stiger till 34 000 år 1850. Från år 1840 ökar tillväxttakten. Mellan 1850 och 1875 fördubblas befolkningen och från 1875 till sekelskiftet sker ytterligare en fördubbling.¹⁴

Befolkningen är vid sekelskiftet 130 000. Göteborg som redan på 1850-talet var en betydande marknad vad beträffar färskfisk får allt större betydelse för bohusfisket. Till den regionala marknaden kommer den nationella som efterhand öppnas tack vare tillkomsten av järnvägsnätet. Dess stora betydelse för fisktransporten till den nationella marknaden kommer först då lämpliga godsvagnar anskaffats och isning av fisken har slagit igenom.¹⁵

Befolkningsutveckling i lokalsamhällena

Hur var befolkningsutvecklingen inom lokalsamhällena längs västkusten under senare delen av 1800-talet? Som framgår av min artikel i Medd.6 Kattegat-Skagerrak-projektet, Ett ösamfund under 1800-talet, vände den nedåtgående befolkningstrenden under 1830-talet för Öckerö. En liknande befolkningsutveckling kan registreras för ett flertal kustkommuner. Här visar Kungshamn en annars snabbare befolkningsökning än Öckerö. I mellersta Bohuslän varierar befolkningsställväxten. Speciellt markant är skillnaderna på Skäftöns, Fiskebäckskils kommun, där man redan under tidigt 1800-tal gick över från storsjöfiske till segelfraktfart, har en sjunkande befolkning under 1800-talet medan närliggna Grundsunds kommun ökade mer än genomsnittet för riket.¹⁶

I mottats till inlandsområden där Dalsland och Svältorna i Västergötland har de högsta migrationstalen är emigrationen från kustkommunerna mycket begränsad. Detta gäller i synnerhet kustkommunerna från Sotenässet ner till Göteborg. Nettoutvandrings-

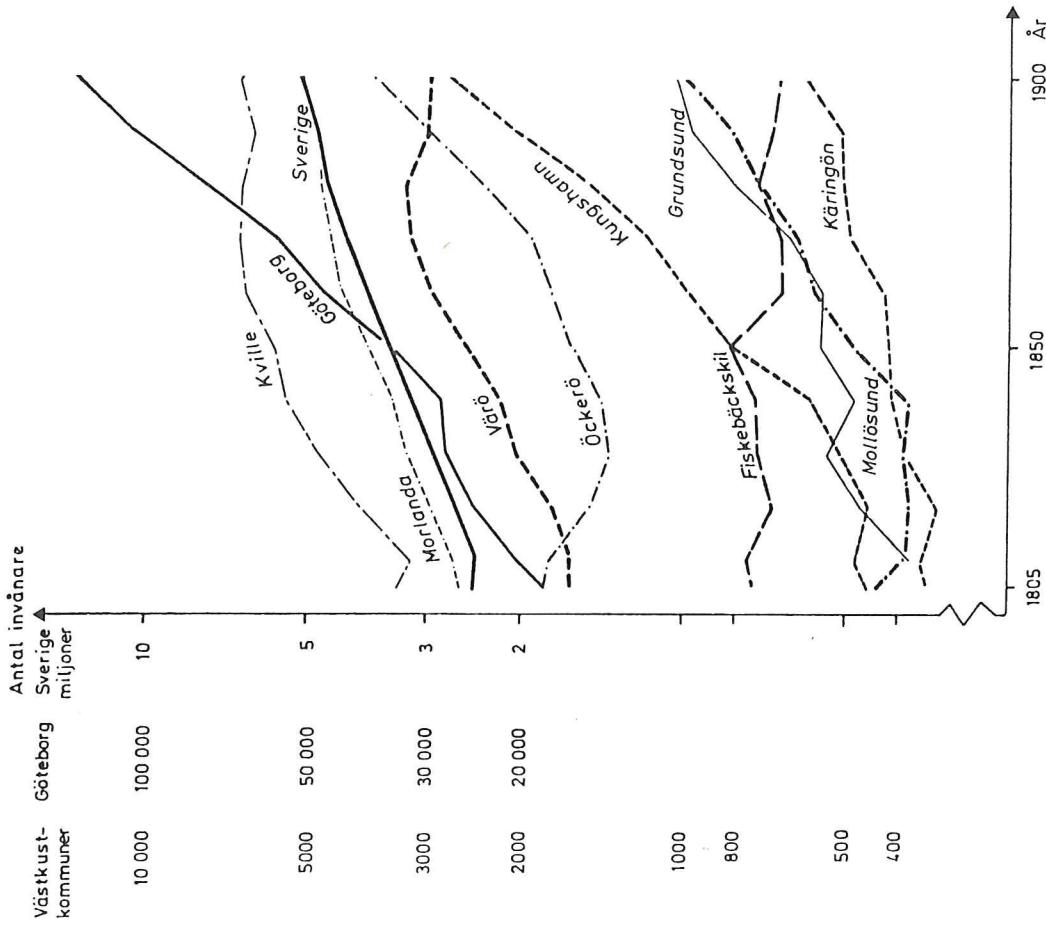


Fig.3. Den relativt befolkningsutvecklingen i några aktuella kust-kommuner jämfört i ett sammansatt log-jin diagram med befolkningsutvecklingen i Göteborg och Sverige.

Källa: SCB Bidrag till SOS A Befolkningsstatistik 1851-1900. SCB Historisk statistik I.

talet 1880/1900 är som regel 1 å 2% mot 15/30% i stora delar av Dalsland (de Geer 1959). Det inrikes flyttningsnätet är vad beträffar flera skärgårdskommuner positivt eller i mycket begränsad grad negativt under hela 1800-talet. Flyttningsförsluster till städerna och då i första hand till Göteborg blir inte påtagliga förrän under perioden 1910-20. Denna utflyttning drabbar i första hand samhällen inom den centrala storsjöfiskebygden från Kyrkesund till Skäfön.

UTVECKLINGEN INOM FISKERINÄRINGEN FRÅN ÅR 1860

Storfisket expanderas

De översjöiska kontakterna ökar i både omfattning och intensitet. De ökade och utvidgade kontakterna med Norge är i sitt första skede förknippade med att fångstfältet för storbackefiskarna vidgas. Från Jederens bank sökte fiskarna år 1861 upp Storegengens bank. Denna fiskeplats är som framgår av fig.1 belägen i Norsk havet utanför Ålesund på Söndmörekusten. Hasslöf uppger att de första som bedrev backefisket där var Olof och Anders Berntsson från Klädesholmen. 17 Han uppger att ytterligare en båt deltog i detta premiärfiske. Fiskerintendenten uppger att de första båtarna var Göteborgs och Bohusläns aktiebolags båtar "Dagern" och "Jederen" och att Anders Berntsson med den nybyggda båten "Storegengen" följde därefter. Huvuddeelen av fångsterna från Storegengens fisket avsattes i Ålesund. Antalet båtar från Bohuslän som besökte Storegengen ökade snabbt. År 1862 var där 14 båtar och på följande år 22.

Bohusläningarnas sätt att bedriva fisket med backor och stora däckade farkoster, som kunde hålla sjön i dagar och veckor, visade sig betydligt överläget söndmöringarnas. Dessa idkade sitt fiske med handspire och garn i små öppna båtar. Fiskhandlarna i Ålesund, som köpte fångsten av svenskarna, tog därför onmedelbart i tu med att utrusta egna däcksfarkoster för bankfiske. En del köptes från Bohuslän. Andra byggdes efter dem som mänster. Men visade sig svårt att i Norge få kunniga besättningar, varför bohusläningarna anställdes som lärömnästare. Redan 1864 hade 50 svenska tagit anställning och två år senare fiskade och un-

dervisade 95 bohusläningar på norska kolar. Det visade sig att upptäckten av Storegengens bank inte bara gav bohusläningarna nya möjligheter för deras urgamla långefiske, såsom storbackefisket också kallades, eftersom längan var dess främsta fångstobjekt, närmast följt av torsk. En del av dess utövare, särskilt de från Orusts nordligaste fiskeägen och framför allt från Sotenäset hade redan tidigare med en viss förkärlek hållit sig till de fiskeplatser, som gav rikligare torskfångster, av vilka de beredde kabeljo. Dessa tog nu sin chans att ytterligare utvida detta fiske och gav sig hemifrån redan i januari eller i början av februari för att slå följe med normännen i deras skrejfiske, längre in under land. (Hasslöf 1949 s 70)

Förluster i människoliv och båtar varo många i samband med storfisket. Företaget att mitt under vintern ge sig av längs Norges västkust var mycket vansktigt och detta blev uppenbart år 1868.

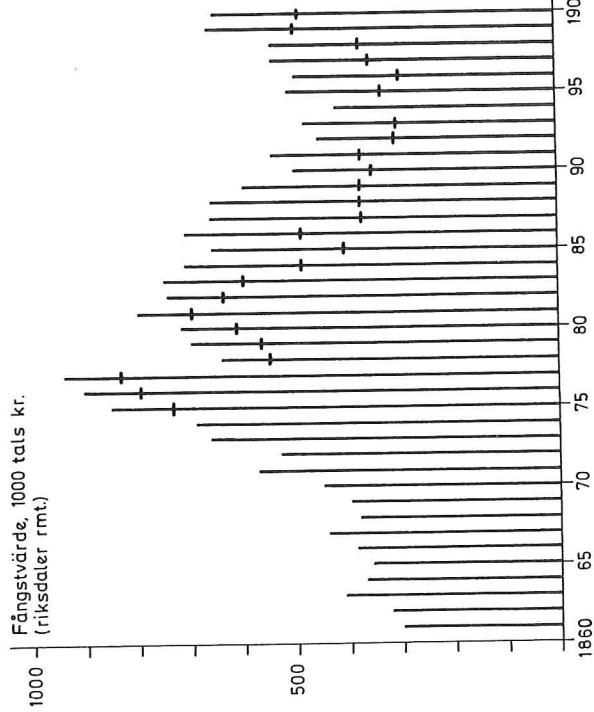
I februari månad detta år drabbades Sotenäsfiskarna av en svårolycka vid Stadlandet på väg till skrejfiske vid Ålesund, 52 man omkom. (skrej = lekmogen torsk)

De svenska myndigheterna var positiva till havsfisket i allmänhet och fiske på tidigare oprövade vatten i synnerhet och ställdes från år 1865 ett örlogsfartyg till fiskarnas assistans ute på dessa avlägsna vatten. År 1869 förbjöd norska inrikesdepartementet fiske på norskt vatten. I och med detta var bohusläningar avstängda från skrejfiskevattnen och hävnisade till backefisket på utsjöbanken.

I expeditionerna till Storeggen deltog fiskare från storsjöfiskebygdens perifera delar från Tjörns sydligare fiskeägen och från Sote- och Stångenäsen. Det rörde sig om bankskutor med 12-15 mans besättning från Klädesholmen, Tjörnekalv och Åstol samt mindre båtar med 8 mans besättning från framför allt Sotenäset. År 1864 deltog fiskare från åtta fiskeägen, år 1875 från sex.

Fiskarna från Orust och nordvästra Tjörn fortsatte däremot att fiska på Jederens bank under 1860- och 1870-talen.

Antalet deltagare i Storeggen når ett maximum år 1875, då 28 båtar besökte fiskeplatsen. Under åren 1876-1879 är antalet båtar som fiskar på Storeggen mellan nio och trettton, under 1880-talet försämrar det ekonomiska utbytet och bohusläningarna överger Stor-eggenfisket. År 1884 gick endast en båt till Storeggen.



Figur 4. Det bohuslänska storfiskets avkastning åren 1861-1900.

Den del av stapeln som är över tvärstrecket avser det från år 1875 rapporterade Kattegatfisket som bedrevs av fiskarna från Göteborgskärgården. Från år 1893 deltar de sistnämnda fiskarna även i Nordsjöfisket.

Källa: Göteborgs och Bohus läns hushållningssällskaps handlingar och quartalskrift 1862-1901.

I skreifisket deltog ännu år 1863, 25 fartyg, utfallet detta är var däligt och nästa år deltog bara två bohuslänska båtar. Den största betydelsen fick Storeggenäventyret för norskt fiske. Efter svenska mönster tog söndermöringarna upp backefisket till havs och det innebär upptakten till framväxten av Norges moderna och storartade havsfiske.

Under år 1864 och 1865 genomförde fiskarna från Klädesholmen expeditioner till Finnmarks kusten och dess rika fiskebankar. År 1865 besöktes fiskevattnen vid Shetland av dels en båt från Käringön dels en från Klädesholmen. Vid dessa bågge fiskeförsök vid Shetland blev resultaten klent.

År 1877 nådde storbackefisket sin kulmen för att därefter snabbt avta i betydelse (se fig.4). Sillen kom änyo in i den bohuslänska skärgården och sillfisket blir det fiske som ger den högsta avkastningen under perioden 1880-1900 (se fig.6).

Med undantag av åren 1860-1862, då en bankskuta med hemort på Hälso och det tidigare nämnda av J P A Schmidt från Vargö utrustade fartyget redovisas, så noteras inget storfiskerintendenten att befolkningen i Öckerö socken bedriver ett ej obetydligt "Småbacke" fiske varav fångsten säljes färsk i Göteborg. Först är 1875 förs detta fiske in i de statistiska tabellerna och då under storfisket. Fångstplatsen uppges vara Kattegatt. Fiskarna från Göteborgs skärgård svarar för en betydande del av storfiskets avkastning under de följande årtiondena vilket framgår av figur 4. Vid sekelskiftet deltar fiskare från Fotö och Hönö i det egentliga bankfisket ute i ytter Skagerrak.

Den goda tillsättningen på sill medför sjunkande priser på storfiskets produkter. Storfiskarna kortade av fångstsäsongen och gick från slutet av 1880-talet under sensommaren över till makrillfiske med dörj på Nordsjön. Ett alternativ till backefisket blev makrillgarnsfisket både i samhällena på Sotenäset och i Göteborgs skärgård.

År 1885 hade Oscar Dickson inköpt en engelsk kutter "Astrea" och under storfiskesäsongen detta år disponerade ett fiskelag från Grundsund båten. De fiskade med gott resultat vid Shetland. Nästa år besökte Shetland av 4 båtar och år 1888 av 15 skutor. Uppköparna i Lerwick var enligt fiskarna redbara. Shetlandsfisket var lönsmannare än Nordsjöfisket. Fisket där ökar i betydelse och fiskevattnen vid Shetland blir under 1890-talet det egentliga storfiskets viktigaste fångstplats. Endast Kattegattfisket har fler deltagande båtar. Antalet deltagande båtar i Shetlandsfisket 1894-98 varierar mellan 52 och 62 och uppgår år 1899 till 86. Enstaka båtar försökte bedriva backefiske vid Orkney (år 1889) och vid Island.

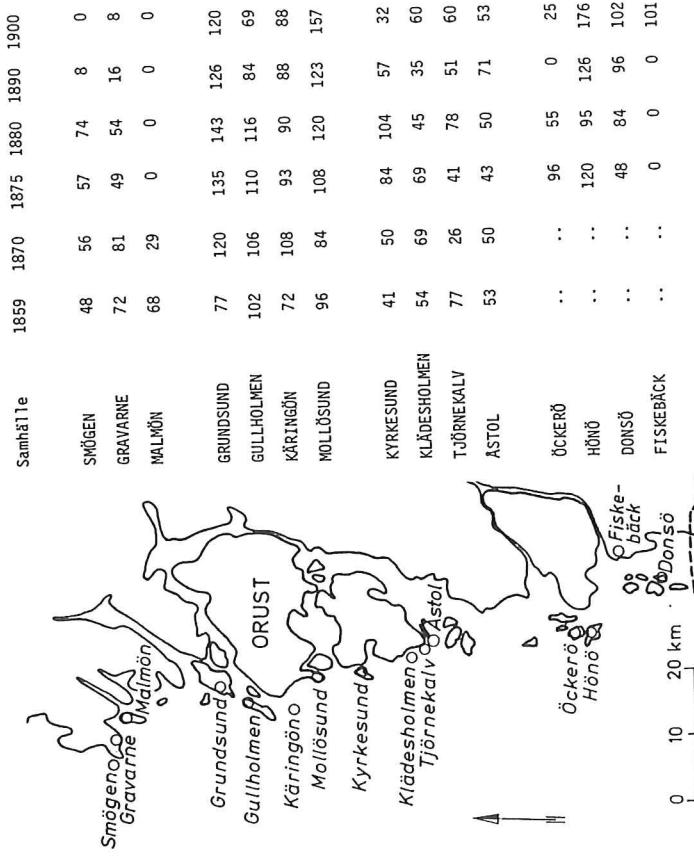


Fig.5. Antalet deltagare i storfisket (bankfisket) från de större fiskarsamhällena vissa år 1859-1900. Höör, Öckerö och Donsbornas backefiske i Kattegatt redovisas i statistiken först år 1875.
Källa: Göteborgs och Bohus läns hushållningssällskaps handlingar 1860; dito quartalskrift 1866-1901.

Sill och makrillfiskarna

Den stora tillväxten inom svenska fiske under senare delen av 1800-talet har att göra med utvecklingen av sill och makrillfiskarna. Sillfisket hade under hela 1800-talet bedrivits men med begränsade fångstresultat. Efter ett uppehåll på 80 år kom storsillen år 1877 in i skärgården i större mängder. En om än kortvarig, sillperiod inträffar. Under 1880- och 90-talen bedrivs ett omfattande fiske. Sillen är det dominerande fångst-

objektet åren 1888-1898. År 1890 svarar sillen för 60 procent av fångstvärdet inom bohusfisket, åren 1891, 1894 och 1895 för 65, 63 resp 66 procent.

I ett tidigt stadium av sillperioden lanseras en helt ny typ av vad, en snörvad. Denna vad, som konstruerats i New England, USA, kunde i motsats till landvaden nyttjas utomskärs. Norrmän nyttjade snörvad i gränstrakterna till Sverige åren 1879 och 1880 men fångsterna var små. Det första lyckade försöket på svenska vatten genomfördes år 1882. I vadlaget deltog en öckeröfiskare som fiskat med snörvad utanför New Englands kust. Snörvadens nyttjades parallellt med landvaden under sillperioden 1877-1899. Den får sin stora betydelse när sillfisket vid sekelskifftet flyttas utomskärs och när råoljemotorn installerats i fiskebåtarna. 20

Samtidigt med vadfisket bedrevs fiske med garn. Sillgarn nyttjades dels i form av sättgarn ("stålarn"), dels som drivgarn. Stålgarn (bohuslänska "stagarn"), dvs uppankrade garn har nyttjats under tidigare sillperioder. Garnen fick under sillperioden på 1700-talet begränsad användning. Även under perioden efter sillfisket nyttjades landvadar förestädesvis. Sättgarn användes av fiskare på Öckeröarna från slutet av 1840-talet. Detta gäller även enstaka fiskare från norra Bohuslän, t ex från Kalvö utanför Fjällbacka år 1859. Åren 1861-1865 nyttjades 150 sättgarn i Öckerö skärgård. Under sillperiodens mest intensiva är användes sättgarn i mycket stor utsträckning då de var billiga att anskaffa än vadarna och inte krävde samma stora lagorganisation som vadfisket. Antalet sättgarnsfiskare var som regel fler än vadfiskarna. Fångstresultatet mätt i hl var många gånger större vid vadfisket än vid garnfisket, men garnsillen betalandes betydligt bättre än vadsillen. Enstaka år 1889 och 1891 översteg sättgarnsfiskets fångstvärde vadfiskets. År 1889 var fångstvärdena 709 000 resp 546 000 kronor. När sillen vid sekelskifftet ej längre kom in i skärgården förlorade sättgarnsfisket helt sin betydelse. Antalet deltagare i vinterns sillfiske med vadar och sättgarn översteg under perioden 5000 man några år 6000 man.

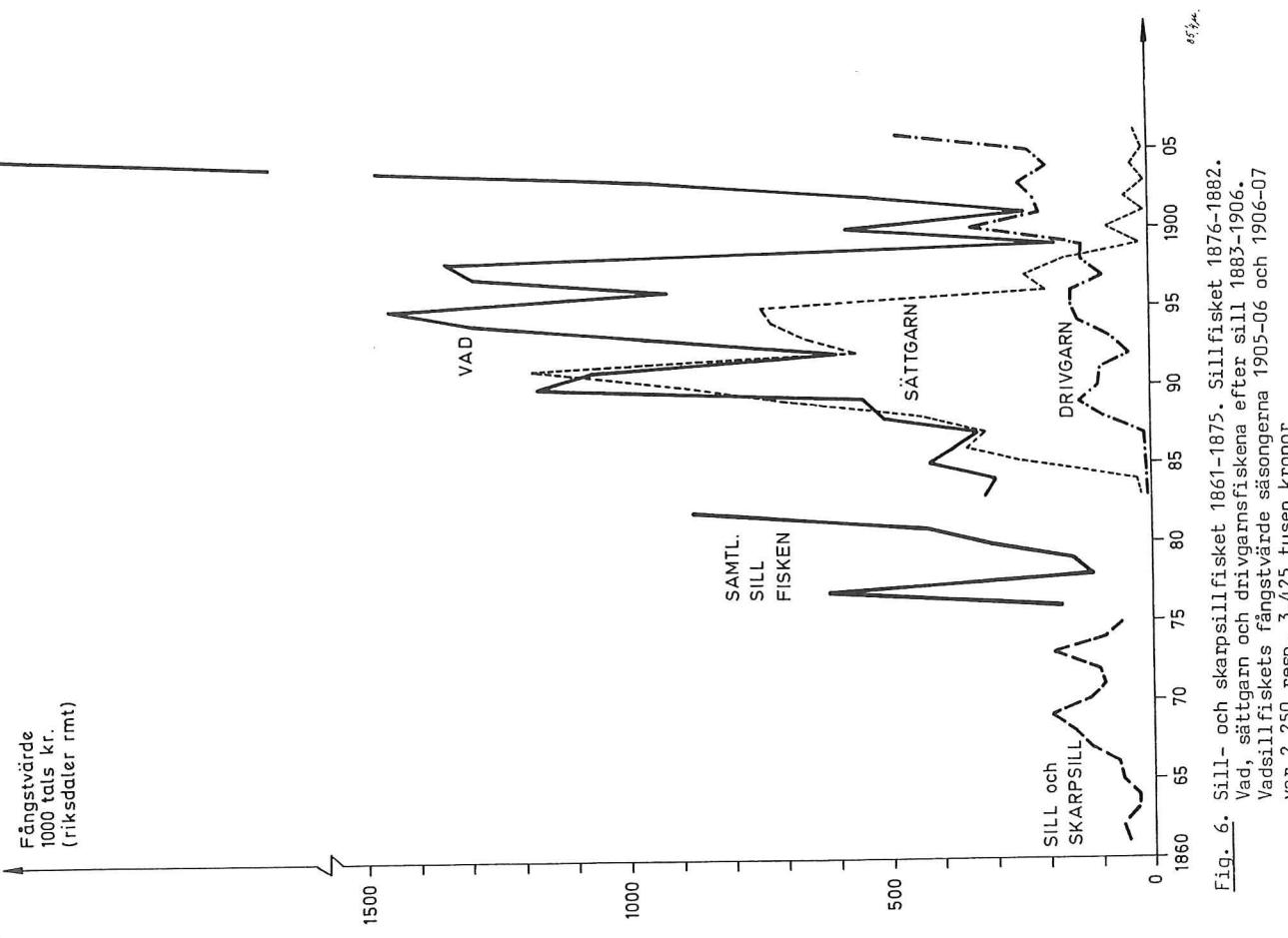


Fig. 6. Sill- och skarpsillfisket 1861-1875. Sillfisket 1876-1882.
Vad, sättgarn och drivgarnsfisket efter sill 1883-1906.
Vadsillfiskets fångstvärde säsongerna 1905-06 och 1906-07
var 2.250 resp. 3.425 tusen kronor

Källa: Göteborgs och Bohus läns hushållningssällskaps
handlingar och quartalskift 1861-1907.

Drivgarnsfisket bedrevs till havs i mottsatts till vad och sättgarnsfiskena. Drivgarnsfisket hade sin säsong under augusti till oktober månad. Fisket pågick tills sillen kom inomskärs och vadsillfisket började. Redan på 1810-talet hade myndigheterna gjort propaganda för ett drivgarnsfiske efter holländskt eller engelskt mönster. De för fisket aktuella fiskarna hade då endast öppna båtar som var olämpliga för detta fiske. Hösten 1872 genomfördes försök i norra Skagerrak med drivgarn. Medel till anskaffningen hade grosshandlare Aron Andersson ställt till förfogande. Nya forsök gjordes under slutet av 1870-talet och under perioden 1880-1884 kom drivgarnsfisket igång. De första deltagarna kom från Halland och Göteborgsskärgården. Avkastningen av detta fiske steg snabbt under senare delen av 1880-talet men höstgarnsfisket fick inte under sillperioden samma omfang som de bågge andra sillfiskena. Deltagarna kom i första hand från de tidigare nämnda distrikten Halland och Göteborgsskärgården och i andra hand från södra Tjörn och Kungshamnsdistriktet. Omfattningen av fångsterna redovisas i figur 6.

Drivgarnsfisket fortsatte även efter sillperioden. Det utgjorde ett av flera säsongsfisken med garn och vadar som fiskarna i Göteborgsskärgården och på Soteväset växlaade emellan under året. Drivgarnsfisket avvecklades först efter andra världskriget.

Makrillfisket har traditionellt bedrivits med dörj och i norra Bohuslän med vad. På 1840-talet började Smögenfiskare med drivgarn. Angående makrillfisket är 1866 skriver fiskerihyndenten:

"Garnfisket i norra delen av länet vinner allt flera anhängare, och sedan där boende fiskare redan i Maj månad uppsöka fisken utanför Norges vestkust, hålla ut med först garn- och sedan dörjfisket tills inenot Augusti och sälja sin fångst till Engelsmän uti norska hamnar mot hög betalning, samt drifva sitt fiske med sådane båtar och garn, som dessa män, så kan man sega, att detta fiske skötes väl och med utmärkta redskap; det är också ganska lönande."

De bästa seglare i södra skärgården har haft med lycka deltagit i denna längväga bedrift, och makrillfisket, som nu redan är näst storfisket det viktigaste i länet, kommer tvifvelsutan att mycket utvidgas."

Garnfisket bedrevs under vår och försommar ute i Kattegat och Skagerrak, vissa perioder ute i Nordsjön. År 1870 uppges att garnbåtar finns uti alla trakter af skärgården till och med i den södra. Hushållningsälskapspet har ställt räntefria lån till förfogande för anskaffning av garn.

År 1871 var ett år med mycket bra makrillfiske. Saltad makrill och rom* exporteras till Norge. Man började lägga in makrill på burk. År 1877 försökte man sälja i Stockholm men det lyckades ej. Garnmakrill avsattes däremot isad både till Norge, Danmark och Tyskland. Makrillen från Bohuslän var uppskattad både i Kristiania och Köpenhamn medan Stockholmskonsumerna hade kvar gamla fördommar om denna utmärkta fisk vilket gjorde att avsättningen där gick trögt. Förutom till konsumtion användes isad makrill som agn vid bankfisket.

Under 1880-talet började storsjöfiskarna att dörrja makrill under sensommaren och hösten i ytter Skagerrak och på Nordsjön. Makrillen saltas och avsätts på den amerikanska marknaden. Norska handlare på Sörlandskulosten svarar för huvuddelen av exporten.

Fångstmängden varierade år från år medan genomsnittsfångsten steg under hela perioden 1860-1900. Under 1860-talet låg fångsterna på drygt 1 milj makrillar, under 1890-talet på drygt 2 milj. Efter sekelskiftet steg både fångstmängd och fångstvärde snabbt. Fram till 1898 svarar garnfisket för de största intäkterna... Efter detta år betyder nordsjödörjet mest. Från år 1886 deltog som regel 2000 man i makrillfisket, vissa år upp till 2500 man.

Nya fiskeredskap - ny fångstteknik - snurrevaden

Kunskapen om nya fångstredskap kom dels via direktkontakt med yrkeskolleger dels via informanter som ex fiskerintendenten. I fråga om snurrevaden har kunskaper förmeldats vid direktinformation. Detta redskap är en utveckling av kalvevaden, en landvad med fångstpåse som nyttjades för bottnefiske från stranden efter plattfisk framför allt rödspärra. Snurrevaden konstruerades av

* = rogn

en fiskare vid Limfjorden vid namn Jens Waever enligt uppgift år 1848.²¹ Snurrevaden innebar att rödspättefisket frikopplades från stranden. Utgångspunkten för fisket blev en uppankrad boj. Under 1870-talet accepterades detta redskap av fiskarna längs Jyllands östkust från Hals vid Limfjordsmyningen till Sæby och Frederikshamn. Omkring år 1880 accepterades snurrevaden i Skagen.

Redan på 1870-talet började fiskare från Göteborgstrakten snurreadvadefiske under det danska landet. Spridningen till Göteborgsskärgården var den naturliga då fiskarna däriifrån dels bedrev backefiske under Jylland och vid oväder sökte nödhamn i Fredrikshamn, dels köpte upp fisk för Göteborgsförsväljning i framför allt Skagen. Enligt Odenvik (1957 s 256) inleddes snurrevadsfisket år 1875 av A Andreasson från Hööö Röd och Olof Larsson från Öckerö. "Höööfiskare havia tillägnat sig den danska flundrevaden och lyckats bra med densamma. Ett slags trål men enklare och mindre", meddelar fiskerirendenten i sin rapport över fisket år 1877. Två år senare bedrev 36 däcksbåtar detta fiske med skädddevad. Efter den första innovationsvägen upphörde det svenska snurrevadsfisket några år. Danskarne hade klagat över att svenska fiskarna gjorde intrång på deras nära kusten belägna fiskevatten.

År 1893 kom snurrevadsfisket igång igen från svenska sidan. En kvass, dvs en båt med inbyggd sump inköptes från Sæby i Danmark till Styrstötången. Detta möjliggjorde ett rationellt snurrevadefiske efter rödspärra. År 1896 hade 14 kvassar införskaffats till Göteborgsskärgården, Sex hörde hemma på Styrsö, sex på Öckerö.²² Snurrevadsfisket med kvass bedrevs från svensk sida fram till första världskriget. Sumpning var en lämplig metod att förvara fångsten när objektet var rödspärra. Förhållandena förändrades när snurrevadsfiskarna från grundområdena i Kattegatt sökte sig ut på djupare fiskevatten i Skagerrak. Det huvudsakliga fångstobjektet blev nu inte rödspärra utan en annan plattfisk, rödtunga. Denna fisk är inte sumpbar utan måste renas och isas. Kvassen är då direkt olämplig och man övergår till vanliga fiskbåtar med lastrum vid snurrevadsfiske.

Snurrevadefisket bedrevs före och under första världskriget i Kattegat och Skagerrak. Med start 1921 tas på några få år Nordsjön och angränsande vatten i anspråk av bohusfiskarna. Snurrevadsfisket med avsättning i England blir lösningen för strukturproblemen efter första världskriget, då den tyska marknaden med dess tidigare stora efterfrågan på sill kollapsat. När röd-spättebeståndet i Nordsjön började svikta, inriktaas fisket på kolja, även den en eftersökt fisk på fiskmarknaden. För fisket efter kolja konstrueras en ny typ av snurrevad av betydligt större omfang än de tidigare skädddevadarna.²³

Trålen

Trålens etablering inom svenskt fiske har ett annorlunda innovationsförlopp än snurrevadens. Kunskap om trålen förmedlas sannlikt via dåvarande fiskeridirektören, som blivit uppmärksam på dess betydelse för det engelska Nordsjöfisket. Under perioden 1850–1880 bedriver engelsmänna trålfisket med seglande kuttrar. Intendendenten skriver en mycket positiv artikel om trålfisket i Göteborgs och Bohusläns hushållningssällskaps Qvarntalsskrift år 1866.

Trålen som redskap betraktat är till sin princip känd ända sedan medeltiden. Redskapet är en vad med strut (kalv) som släpas efter en båt i rörelse. Trålfisket praktiseras runt Englands och Irlands kuster. Från omkring år 1850 bedrevs ett omfattande trålfiske ute i Nordsjön. Trålfisket svarade år 1866 för huvuddelen av tillförseln till den engelska marknaden av plattfisk, torsk och kolja medan backefiske endast enligt fiskeridirektörens svarade för några få procent. När man inom det engelska trålfisket gick över till ångtrålare, köps de seglande kuttrarna upp av de svenska storjöfiskarna för användning vid backefiske och för makrilldörje samt sjöfart.

Den trål som von Yhlen rekommenderar är en bomtrål. Vid en dylik hålls trålöppningen öppen av två byglar och en emellan dessa i

överkanten fast bom. Den trål som betydligt senare slår igenom inom svenska fiske är en så kallad uttertrål. Ett träbord kopplat i trålens respektive armar styr ut trålen. Fiskeridirektören gjorde redan 1867 ett försök att tråla och även andra personer engagerades i försöksverksamheten. Försöken lyckades ej särskilt väl och utländska inte minst tyska trålare framfart i Kattegat och Skagerrak medverkade till att trålning uppfattades som ett destruktivt sätt att fiska.

Trålen accepteras först av öarnas fiskare i och med att tändkulemotorn installerats i fiskebåtarna. Detta sker under åren 1900–1907.²⁴ Redan år 1900 hade ett fiskelag från Hovenäset på Sotenäslandet byggt en båt och utrustat den med ångmaskin för att bedriva trålfiske. Detta företag hade finansierats genom ett förmånligt lån från hushållningssällskapet. Motorn fungerade dock ej tillfyllest och även detta trålförslök misslyckades. År 1900 sändes tio bohusfiskare med hjälp av medel från staten och från hushållningssällskapet till Grimsby för att under ett par månader praktisera inom engelskt trålfiske.

År 1900 görs ett nytt försök av Göteborgsintressenter att etablera ett bolagsfiske. De tidigare försöken hade gjorts inom storfisket. En Göteborgsbryggare köpte en ångtrålare från England. Antalet ångtrålare ökar snabbt. År 1907 var antalet 12 och år 1909 17. Trålredrierna är det mest långlivade och mest framgångsrika svenska försöket av andra än yrkesfiskare att etablera sig inom näringen.

Fiskets omfattning och inriktnings i de fyra lokalsamhällen vid sekelskifftet

Hallandsfisket är fortfarande vid sekelskifftet 1800/1900 av begränsad omfattning i relation till bohusfisket. Fiskarna från Värö (Bua och Biskopshagen) har utvidgat fisket från den nära kusten till Kattegat. Drivgarns- och havshummerfiskena är bågge etablerade under 1880- och 90-talen. Ett begränsat

backefiske och laxfiske bedrivs. Fiskare från bågge orterna deltager i sillfisket med sättgarn i Bohuslän under sillperioden. De redovisade intäkterna rör sig sammanlagt om runt 25 000 kronor. Detta motsvarar mindre än en procent av Bohusfiskets avkastning under åren runt sekelskiftet.²⁵

Öckeröfiskarna har i hög grad kunnat dra nytta av den växande Göteborgsmarknaden. Kattegattfisket med backor bedrevs med god lönsamhet. Under 1890-talet deltog fiskare från Fotö, Hönö och Öckerö i bankfisket i yttrre Skagerrak. De säsongsvisa garn och vadfiskena efter sill och makrill dominerar ekonomin. Snurrevadfisket kommer igång på allvar under 1890-talet. År 1900 svarade Öckeröfiskarna för femton procent av bonufiskets totala avkastning, år 1898, ett år med givande vadsillfiske, för 24 procent. Antalet fiskare var drygt 500.²⁶

Morlandafiskarna från Möllösund i söder till Grundsund i norr, satsade fortfarande på de traditionella storfisket även om makrilldörjet på Nordsjön under höstarna blivit ett komplement.ungefärl 600 man deltog i fisket och området svarade år 1900 för nitton procent av bohus fiskets fångstvärde. Runt sekelskiftet varierar andelen mellan 17 och 21 procent.

I Kvillé härad domineras fraktfarten över fisket som näring. Sillfisket är under 80- och 90-talen det mest betydande fisket. Hummerfisket är som regel nummer två. År 1900 överstiger fångstvärdet för hummerfisket sillfisket. Distriktsiets andel av bohusfiskets fångstvärde är år 1900 sex procent. Andelen varierar mellan fyra och nio procent åren 1895–1905.²⁸

Sammanfattning

Krokfiskets betydelse avtar under senare delen av 1800-talet. Garn- och vadfiskena dominerar fisket under perioden 1880–1900. Detta förhållandet har till stor del att göra med den goda silltillgången inomskärs, men även med att marknaden för fiskeprodukter har vidgats. Förbättrade transportmöjligheter har möjliggjort detta.

Bohuslännings kontakter under 1800-talet med både Danmark men framför allt Norge ökar i både omfattning och intensitet. De ökade och utvidgade kontakterna med Norge har att göra med att fångstfältet för storbackefisket vidgas temporärt ända upp till Norskeshavet. Ålesund var under perioden 1861–1883 en mycket viktig hamn för fiskarna från Bohuslän.

Fiskarna har fått kunskap om nya fiskeredskaper och fångstmetoder, dels genom direkt kontakt med utländska kolleger, i första hand danska dels via informanter. Som sådana spelar fiskerintendenterna en viktig roll. Sjömän från bygden har deltagit i engelskt nordsjöfiske. Fiskare har deltagit i fiske utanför New Englands kust och tagit med sig kunskap om snörvadens hem nära de återvände till Öckerö.

I motsats till kontakterna med danska fiskare så påverkar de norska kontakterna, om man ser de långsiktiga effekterna, i begränsad grad föryelsen av det svenska fisket. Norrmänna däremot tar från Söndmörskusten (Ålesundstrakten) upp utsjöfisket efter mönster av svenskar. Sörlandskustens hamnar spelar en stor roll under senare delen av 1800-talet och början av 1900-talet för landningarna av saltmakrill. Samtidigt har bohusfiskarna inspirerats till drivgarnsfiske efter makrill av Sörlandskustens fiskare.

Den nya fångsttekniken har som regel slagit igenom på öarna i Göteborgs skärgård. Detta gäller såväl snörvad som snurrevad. Även vad beträffar trålen kommer Öckeröarna att bli ett viktigt innovationscentrum.

NOTER

1. Storbacker nyttjades vid bankfiske och vid fiske på större djup. De var som regel försedda med flå (flöten). Småbacker även kallade koljebacker nyttjades nära kusten och inomskärs. Vad beträffar redskap och teknik inom backfisket se Hasslöf 1949 s 29 ff.
2. Handlingar (0-1-län) Göteborgs- och Bohus läns hushållningsrälskap år 1860.
3. Handlingar (0-1-län) 1861-1865. Quartalsskrift 1866-1870.
4. Quartalsskrift 1866-1876 och Olsson (1984).
5. Bouppeteckningar från Mollösunds socken (Orust och Tjörns härad F II:11-26) redovisar under åren 1825-1838 18 och under åren 1843-1844 två åttodelar samt under åren 1843-1874 29 tioodelar i fiskeskutor. Antalet fiskare i fiskelagen på Mollösund var under perioden 1859-1874 som regel 12 man undantagandes 10 eller 11 man.
6. Handlingar (0-1-län) 1858 Årsberättelse för 1857, s 18 f, 1860 Berättelse..... 1859 s 4.
7. Handlingar (0-1-län) 1861 Bil.3, Berättelse om Bohus län Hafsfiske år 1860 s 38 ff.
8. Handlingar (0-1-län) 1860 Bil.2 Berättelse.... 1859 s 4 ff, 1863 Bil.2 Berättelse.... 1862 s 47 ff. 1965 Bil.6. Fisket på Bohuslänska kusten under 1864 s 110. Fisket (0-län) 1861 Bil.3 Berättelse.... 1860, s 39 1888 Berättelse.... 1887-1888 s 3, 1889 Berättelse.... 1888-1889 s 3 f. 1890 Berättelse 1889-1890 s 2, 1891 Berättelse 1890-1891 s 2. Danbratt och Odenvik s 578.
10. Quartalsskrift 1877 Berättelse öfver Göteborgs och Bohus läns hafsfiske är 1876 s 2.
11. Historisk statistik I, och SCB Bidrag till SOS. A Befolkningsstatistik 1851-1860.
12. Emigrationsutredningen Bil IX
13. Gadd C-J 1984 s 108 ff.
14. Historisk statistik I, SCB Bidrag till SOS. A Befolkningsstatistik 1851-1900.
15. Redan i en artikel i Quartalsskrift Jan. 1867 s 36-51 med titeln Isens rätta användning, tar fiskeriintendenten G.J. von Yhlen upp frågan.
16. Både Fiskebäckskils och Grundsunds kommuner omfattar endast resp samhällen.
17. Olof Berntsson hade tydligan på ett tidigt stadium kommit i kontakt med Göteborgs Aktiebolags för storsjöfiskets verksamhet på Klöverön. Han utträdde tydliga bankskutan Storeggen för fiske på banken Storeggen år 1862 men deltog sannolikt ej själv i fisket. Vid den enligt Handl. 1865 Bil.6 s 108 f, är 1864 företagna expeditionen till Finnmarken var han ej heller skeppare. Olof Berntsson anges i

- mantalslängderna 1858 och 1859 som fiskare i 1860 års längd som fiskehandlare. (Häradsskriften i Orust och Tjörns fägderier vol. 55-58). Samma gäller i husförhörslängden för 1861-1871 (Klädesholmen A I:6). Den 18/10 1869 flyttar O Berntsson till Marstrand där titulerad salteridkare där år 1879, 55 år gammal. Bouppeteckningen (Marstrand. F III:16 s 259). Brodern Anders Berntsson var under hela aktuella tiden fiskare på Klädesholmen.
18. Skrejfisket=fisket av lekmogen torsk nära land. Katastrofen finns omtalat i Quartalsskrift år 1869 i Berättelse öfver Bohus läns hafsfiske är 1868 s 1 ff. och hos Hasslöf 1949 s 70 f.
 19. Se Hasslöf 1949 s 177ff. Quartalsskrift 1880 Berättelse... 1879 s 5f. Dito 1881 Berättelse... 1880 s 6, Dito 1883 Berättelse... 1882 s 5.
 20. Kapitlet om sill och makrillfiskerna bygger i första hand på de årliga Berättelsenas över Göteborgs och Bohus läns hafsfiske som ingår i Quartalsskrift men även finns separat. I denna uppsats har fångstvärdena redovisats i löpande kronor och ingen hänsyn tagits till den om än begrändade inflationen.
 21. Michelsen 1968 s 21 ff.
 22. Quartalsskrift 1894 och följande år Berättelse.... 1893 ff Flundrefisket.
 23. Hasslöf 1949 s 218 ff.
 24. Här kan nämnas bröderna Albin och August Sörensen Hömö, som år 1902 lät installera en motor för framdrivning av sin fiskebåt. Dessa Hömöbröder är de första vad beträffar flera nyheter inom fisket bland annat de första att med motordriven fiskebåt träla. Detta sker 1906 och året därpå deltog 20 motorträlar i fisket.
 25. Handlingar i Hallands län, kongl. hushållningssällskaps-handlingar 1896-1901 och Lövgren 1977 s 58 ff. Data för Biskopshagen redovisade till sammans med flera strandstäljen i Vendelsjördalen.
 26. Quartalsskrift 1899 Berättelse 1898-1899 och 1901, Berättelse 1900-1901. Antal fiskare beräknat efter deltagande i de olika fiskerna. Mantalslängden för år 1901 upptar 516 fiskare.
 27. Uppgifter från Allan Olsson Kiddön Hamburgsund. A 0 är redaktör för hembygdsboken för Kvillé Härad och arbetar med en avhandling om segelsjöfarten från Hamburgsundstrakten.
 28. Distriktet omfattar förutom Kvillé Härad södra delen av Tanums härad. Den huvudsakliga delen av distrikts fiskefaller synbarligen på Kvillé härad.

KÄLLOR OCH LITTERATUR

Otryckta källor

Landsarkivet Göteborg (GLA)

Häradskrivaren i Orust och Tjörns fögderi vol 55-58, 82 och 286.

Häradskrivaren i Göteborgs fögderi Mantalslängd F Ia 433 och 440.

Klädestholmen A I:16.

Marstrand F II:16.

Orust och Tjörns härad F III:11-26.

Tryckta källor och litteratur

Bertelsen J. och Sekkelund K.: Fra kyst- til havfiskeri. Skagen 1870-1910. AUC-Historie, 1985.

Brattö O (red): Morlanda hembygdsbok I-II Uddevalla 1978-1981.

Brattö O.: Motorn i båten f.f.g. Vikarvet Årsbok 1976-1977.

Bråstad K.: Svensk invandring till Arendalsområdet på 1800-talet. Medd. nr 7, 1984.

Dalén L.: Den bohusländska fiskelägesbygden Göteborg 1941.

Danbratt F. och Odenvik N.: Styrso socken Göteborg 1966.

De Geer E.: Emigrationen i Västsvrige i slutet av 1800-talet. Ymer 1959:4.

Drechsel C.F.: Oversikt over vore Saltvandfiskerier i Nordsøen indenfor Skagen, København 1890.

Emigrationsutredningen: Betänkande och Bilaga 1-20, Stockholm 1908-1913.

Femårsberättelser: Kungl. Majts: s Befolkningshavare öfver Göteborgs och Bohus län 1822-1900, 1823-1901.

Finstad H.: Svensker i Telemark og Kragerø. Med särlig vekt på invandring ca 1865-1900. Medd. nr 7, 1984.

Gadd C-J: Järn och potatis. Jordbruk, teknisk och social omväntling i Skaraborgs län 1750-1860. Göteborg 1983.

Handlingar: Göteborgs o Bohusläns Hushållningssällskap 1856-1865.

Handlingar: Hallands läns kongl. hushållningssällskap 1896-1901.

Hasslöf O.: Lägbildning och företagsorganisation genom tusen år. Stockholm 1980.

Hasslöf O.: Sotenäs gränsbygd vid havet. Munkedal 1984.

Hasslöf O.: Svenska Västkustfiskarne. Stockholm 1949.

Hjort J. (red): Norges fiskerier, Bergen 1905.

Hörman E.: Det svenska makrillfisket i Nordsjön. Göteborg 1913.

Löfgren O.: Fångstmän i industriksamhället. Lund 1977.

Lönnroth E. (red): Bohusläns historia. Uppsala 1963.

Michelson A.: Fiskeriet i det nordlige Jylland genom tiderne. Frederiks havn 1968.

Olsson, R.: Ett ösamfund under 1800-talet. Öckerö efter det stora bohuslänska sillfisket. Medd. nr 6, 1984.

Odenvik, N.: Några anteckningar om Öckerö socken. Hönön (Stockholm) 1950.

Odenvik, N.: Öckerö socken. Göteborg 1957.

Qvarthalsskrift: Göteborgs och Bohusläns hushållningssällskap 1866-1901.

SCB: Bidrag till SOS. A Befolkningsstatistik 1851-1900.

SCB: Historisk statistik I Befolking. Stockholm 1955.

Tornblad, L.: Möllösund. Ur ett gammalt fiskeläges historia. Göteborg 1971.

Willerslev, R.: Den glemte indvandring. Den svenska indvandring til Danmark. Copenhagen 1983.

Jan Bertelsen og Kaj Sekkelund:

KUTTERFISKERIETS UDVIKLING FRA SKAGEN

De første forsøg

Det første forsøg med kutterfiskeri var foretaget med D.G. Monrad i 1862, der kan ses som et varsel om den udvikling, der var på vej. Direkte inspireret af svenskerne succesrige bakkefiskeri i Norskehavet og Nordsøen og med politisk og økonomisk opbakning blev dette forløberen for en ny tid i fiskeriet på Skagen.

Denne artikel omhandler det tidligste kutterfiskeri, drevet af skagboere, fra det første forsøg i 1862 til 1907, hvor Skagens havn blev færdigbygget. Skagens kutterfiskeri foregik på dette tidspunkt fra Frederikshavns havn, der sammen med Esbjerg var center for det søgående kutterfiskeris udvikling, og det var således tæt sammenknyttet med udviklingen i det fredrikshavnske fiskeri.

Kutterfiskeriet var begrænset til sommerhalvåret, men det er den del af skagensfiskeriet som udvikles og ekspanderer. Parallelt fandtes der stadigvæk et betydningsfuldt kystfiskeri, hvor især rødspættefiskeriet med landdragningsvod fra Skagens strand i vinterhalvåret spillede en stor rolle helt op til årene 1903-07 (havnebyggeriet). Landvoddet var det vigtigste fangstredskab i Skagen indtil omkring 1880, hvor snurrevoddet som teknisk innovation løste op for det kystbundne rødspættefiskeri. I forlængelse heraf deltog en del skagboere i rødspætteeventyret ved Løkken i årene 1885, 86 og 87 med snurrevod og joller.

Det var et stort opbrud i skagensfiskeriet (ernærede 60-70% af byens befolkning), som skete i denne periode, som vi kan kalde den tidligste industrialisering. Kystfiskerne var organiseret i partsfiskerlag, d.v.s. fangstudbyttet deltes ligeligt efter indsatsets af arbejde og/eller kapital. Formålet med denne artikel er at belyse partsfiskerlagenes dynamik i havfiskeriets udvikling udfra spørgsmålet: Hvorvidt fiskerlagene selv var i stand til at investere i den mere kapitalintensive fiskeri-kutterflåden, og i hvor høj grad var kapitalejere/reddere m.v. involverede?

Eksemplet D.G. Monrad er næsten klassisk i sin kombination af økonomiske interesser og politisk indflydelse. Rigsrådsmedlemmet F. Tutein af København får i Rigsdagen udvirket, at både anskaffes på Indenrigsministeriets regning. Samme år 1861 køber han af Skagens kommune et areal øst for byen, "som han agter at anvende til et Etablissement for Tillberedning af Fisk efter en større Maalestok efter Ideer fra Norge og Sverrig." 1

D.G. Monrad bliver bygget i Sverige og koster 2900 Kr. 2, som skal afdrages af fiskerne, der selv skal holde sig med redskaber. 1 Men forsøget bliver ikke nogen stor succes. Den første sæson i 1862 med 12-mandsbesætning, Jens Chr. Jensen som skipper og en svensk som "kjøndsmann" på Jyske Rev, bliver resultatet dårligt og ikke lønnende. 3 De få fisk, der fanges, sælges til Tuteins Fiskesalteri.

Næste sæson bliver ikke stort bedre. Lars Kruse er nu skipper, 4 og de forsøger vest for Norge, i de 4-5 måneder rejsen varer så- ger de for 1600 Rdl. i Aalesund. Og ved hjemkomsten er nettofortjenesten pr. mand på kun 50-60 Rdl. 3

Et andet forsøg på bakkefiskeri med en statsunderstøttet lejet svensks båd af 6 vesterby-fiskere samme år i Skagerrak varer også kun to sæsoner. 3

Større succes ser ud til at have tilfaldet det tredje forsøg dæksbåden "Lykkens Prøve" på 2 1/2 læsts drægtighed, hvorfald påmonstrer det mandskab i årene 1863-71 med Jens Peter Fage Petersen som skipper i hele perioden. 5 Men alligevel er det ikke så stor en succes, at andre finder den efterlignelsesværdig.

Først i 1876 bliver der igen gjort forsøg på torskfiskeri fra dæksbåd med anskaffelse af kutterne "Forsøget" og "Norden",⁶ men også disse forsøg varer kun kort. "Forsøget" bliver solgt i 1881 og "Norden" omdannes til rødspættefiskeri, hvilket den fortsætter med indtil 1888 med L. Chr. Thomsen som skipper, hvor den sælges til Hirtshals.⁷

Trods forsøgene lykkes det ikke at efterligne bohuslenernes sågående bakkefiskeri⁸ i nogen nævneværdig grad. Traditionelt er begrundelsen for dette mangel på agn, ingen havn og storm, dårligt fiskevejr m.v.. Bortset fra Bohuslens gode naturhavne på skær-gårdskysten, hvor skagboerne må til Frederikshavn, er vilkårene samme, hvorfor andre årsager også må have spillet ind.

Havfiskeriet stiller andre og større krav til sømandsegenskaber end kystfiskeri, hvilket har været en barriere, som skulle overvindes. Dette sammen med Skagens for kystfiskeri bedre geografiske nærhed af de rigt fiskevandede, har gjort skagboerne mindre motiverede i at involvere sig i det mere risikofyldte og krævende kutterfiskeri. Men på den anden side viser forsøgene netop en vilje til udvikling, som også tager form med de nødvendige tekniske innovationer.

Kutterflådens udvikling

I 1880 bygges der i Frederikshavn endnu et par kuttere til skagboere i første omgang beregnet til torsk/bakkefiskeri, men ret hurtigt bliver de omdannet - forsynet med dam til rødspættefiskeri med surrevod,⁹ som bliver den teknologi, hvormed der for alvor kommer skub i ekspansionen af kutterflåden. De sidste forsøg med torskfiskeri ved Island av kutterne "Helene" og "Larsens Plads" i 80'erne bliver også opgivet p.gr.a. ulønsomhed.¹⁰

I udviklingen af det sågående fiskeri kommer surrevoddet til at spille den afgørende rolle for Skagen. Som fangstredskab løser stigningen i 1885, 86 og 87, hvor det overordentlig gode rødspættefiskeri med joller ved Løkkem viste sig mere lønsomt.

rødspætten på havet ved siden af bakke og garnfiskeriet efter torsk mm.. I skagensfiskeriet udgør rødspættefangsten over halvdelen såvel i mængde som værdi, hvorfor surrevoddet (i denne fase) får større betydning her end på Vestkysten, hvor fiskeriet i højere grad er indrettet på torsk/bakkefiskeri. Men i 1880-90'erne er specialiseringen ikke drevet videre end, at de først efter århundredeskiftet.¹¹

p.gr.a. rødspættens fordærvelighed er surrevoddskutterne indrettet med dam, hvor fangsten kan gå levende til den landes. Dette gør kutterne for tunge til at trække på land, og et andet element i processen bliver de nødvendige havnefaciliteter. Frederikshavns havn bliver som den nærmeste udgangspunkt for skagboernes kutterflåde, indtil de får deres egen havn i 1903-07. De to byers udvikling i perioden er således tæt sammenknyttede i flere hen- seender m.h.t. erhverv og handel.

Skagen er på baggrund heraf i skyggen af Frederikshavn, hvor kutterfiskeriet tiltrækker den mest arbejdsdygtige del af den mandlige befolkning - med markante konsekvenser for både lokalsam-fundet og familielivet.

Men her vil vi i første omgang koncentrere os om udviklingen af kutterflåden, som føres af skagboere helt eller delvis. Der er stadigvæk tale om sejkuttere afhængige af årsacyklen. Skagboerne drager til Frederikshavn om foråret og rigger fartejerne til og rigger af om efteråret.

På trods af mangelen på havn vokser kutterflåden meget hurtigt i 80'erne og 90'erne.

I 1882 er Skagen i besiddelse af 4 større fiskefartøjer til flynderfiskeri til en værdi af 19.000 Kr.¹² De følgende år bliver der anskaffet en eller to nye kuttere om året med en midlertidig stagnation i 1885, 86 og 87, hvor det overordentlig gode rødspættefiskeri med joller ved Løkkem viste sig mere lønsomt.

I denne korte periode var fiskernes interesse henvendt på Vendsyssels vestkyst omkring Løkken. Sejlutterne i Frederikshavn egnede sig (endnu) ikke til Nordsø-fiskeri bl.a. p.gr.a. besværet med at krydse Grenen, og det blev jollefiskerne, der fik gevinsten af den store rødspætteforekomst. Resultatet er, som det meddeles dec. 1885, at to fiskekuttere sælges, og der forhandles om salg af flere allerede i vinteren 1885/86, fordi fiskeriet med disse ikke kan lønne sig i Kattegat.¹³

Løkkens fiskeriet betegner kun et mindre brud i væksten, der viser, hvor afhængigt fiskeriet stadigvæk er af små økologiske forandringer, som fiskenes fra år til år forskellige træk ved kysterne. Løkkens fiskeriet varede ikke ved, og allerede 1887/88 er den generelle tendens igen dominerende, nærmest eksplosiv.

Ved Skagen toldested er 21. feb. 1888 hjemmehørende følgende fartøjer over 4 tons drægtighed:

- " 1 Fartøj paa 124 1/2 Tons,
- 1 paa 66 1/2 Tons,
- 4 Fartøjer af en Drægtighed mellem 4-30 Tons."¹⁴

Disse 6 kuttere er Nordstjernen, Kamilla, Maries Minde, Gunild Margrete, Norden (siden solgt til Hirtshals) og Pernille (siden solgt til Sæby).

I sommeren 1888 bliver fiskeriet drevet af 14 kuttere de 4 fornævnte og 10 nyanskaffede: Fyn, Nordlyset, Nora, Nordjylland, Ida, Nordseen, Nordstrand, Gadus, Bethania og Elsie Marie.¹⁵ Udviklingen fortsætter, sommeren 1889 meddeles kutterflåden at være på henimod en snes stykker. I en fiskeriberetning fra december samme år opgives 9 nye fiskefartøjer for tiden at være under bygning til skagboere. 200-300 af byens fiskere (af en samlet mandlig fiskerbefolkning på ca. 380 pers.¹⁶) drager på kutterfiskeri mellem marts og november, medførende klager over nedsgang i byens omsætning.¹⁸

Fiskeriberetningen for 1890-91 opregner 26 kutterfartøjer hjemhørende i Skagen.¹⁹ Sammenlignet med de 25 der er opregnet i fiskeriberetningen for 1891-92, ses en mindre stagnation.²⁰ Dette kan skyldes, at nogle kuttere tidligere registreret under Skagen er blevet registreret under Frederikshavn, hvilket ikke kan ses af beretningerne.

En sandsynlig forklaring på opbremsningen i anskaffelsen af nye kuttere er, at de fleste kuttere i 1890-91 får installeret damp- eller petroleumsspil til afløsning af de gamle håndspil til indhivning af snurrevoddet på dette tidspunkt. Af Frederikshavns og Skagens 98 kuttere får de 70 dette hjælpemiddel i 1890 til en pris af mellem 1500-2400 Kr. 21 Denne sum oven i en anskaffelsespris på 8000 Kr. for en almindelig 30 tons kutter er en væsentlig forhøjelse af den nødvendige kapital til investering.

Tallene afspejler ikke nogen opbremsning i eksansionen, men blot at den investerede kapital for en periode bliver brugt til dampspil og ikke til anskaffelse af nye kuttere, og er således heller ikke udtryk for nedadgående konjunkturer. Som de følgende år vil vise fortsætter udviklingen på et nyt mere kapitalintensivt niveau.

Dampspillet en en lettelse i fiskernes arbejde, idet det fjerner det hårdt slid med håndspillene. Og det representerer en effektivisering af fiskeriet, det vil sige større fangstmængder med en mindre inddats af arbejdskraft.

Et andet forhold i 1890 er inddannelsen af jernbaner mellem Skagen og Frederikshavn, som styrker forbindelsen mellem de to byer. Jernbanen har betydning ikke bare i forbindelse med fiskehandelen men også i.f.m. skagkutterne, idet den forbedrede transportmulighed gör springet fra kystfiskeri til havfiskeri mindre, forstået på den måde at fiskernes følelse af afstand fra hjemmet og familien bliver mindre. Muligvis har jernbanen på den måde medvirket til at nedbryde en barriere i kutterfiskeriets udvikling for Skagen.

I 1890'erne foregår anskaffelsen af kuttere i nogenlunde samme tempo som i 80'erne.

Med skagboernes ca. 30 kuttere 22 af Frederikshavns ca. 90 i 1894 accentueres spørgsmålet om havnefaciliteter ved Skagen mere og mere. I diskussionen om dette spiller Skagen Fiskeri-forening en afgørende rolle. Skagboer og vestkyst-fiskere stridte om, hvem der har mest brug for en havn. I denne forbindelse opgør formanden for Skagens Fiskeri forening - konsul Fabricius på et møde i Dansk Fiskeri forening i 1898 skagens-fiskeriet således:

"Udbyttet af Fiskeriet fra Skagen medaabne Baade ud-gjorde - ja, for sidste Aar have vi ingen Statistik - men det udgør efter paalidelig Opgørelse af stedlige Mænd 276.200 Kr."

"Desuden have vi med vore 40 Kuttere fra Skagen, som kun drive Fiskeri det halve Aar, fisket for 196.800 Kr."²³

Skagens kutterflåde er således ved havnebyggeriets påbegyndelse i 1903 af en betydelig størrelse set i relation til byens erhvervsgendrag. Flåden er opbygget på godt 25 år, og samtidig bliver kutterne i perioden mere sødygtige og af en gennemsnitlig højere tonnage. Fra situationen i 1885, hvor nogle kuttere sælges, fordi de er uegnede til fiskeri i Nordsøen, er situationen i 1895 den, at de fleste fisker melleml Vorupør og Løkken.²⁴ Men det er først efter motorenens tilkomst ved århundredeskiftet at havfiskeriet efterhånden udvikles til en helårsbeskæftigelse.

Med motoren ændres billedet af skagensfiskeriets struktur igen radikalt. Fabricius' tale fra 1898²⁵ betegner en foreløbig kulmination i kutterfiskeriets ekspansion. Det bliver ikke direkte urentabelt, men motorjolle-fiskeriet er en effektivisering, der over større tiltækning på skagboerne p.gr.a. den besværlige rejse til Frederikshavn, og det bliver i motorjoller skagboernes investeringer sker indtil havnen står færdig i 1907.. Derefter overtager kutterne igen dominansen med en helt ny fartøjstype ("hajerne"). En oversigt over fordelingen kan kart illustrere udviklingstendenserne.

Skagensflåden

år	antal kuttere	antal motorbåde/joller
1898	34	34 a)
1899	34	
1900	36	
1901	31	
1902	29	46 c)
1903	29	?
1904	?	73
1905	24	83
1906	24 + 3 mindre b)	87
1907	22 + 7 -	89
1908	20 + 9 -	90
1909	20 + 10 -	27)

(Derudover er der fiskere, der stadig fisker med sejljoller.)
a) Store kuttere mellem 30-40 BRT og 6-15 Hk motorer og 5-6 mands besætning.
b) Mindre kuttere mellem 10-20 BRT og 8-25 Hk motorer og 4 mands besætning ("hajer").
c) Motorjoller mellem 3-11 BRT og 3-11 Hk motorer og 2-3 mands besætning.

Kutterne som skagboerne anska fede sig i 80-90'erne viger for motorjoller efter 1900, og da muligheden for kutterfiskeri fra egen havn kommer, sker udviklingen på mindre kuttere med større motorkraft. De gamle kuttere var udstyret med snurrevod, garn og bakker efter rødspætter og torsk, de nye er udstyret med snurrevod efter rødspætter og drivgarn efter sild og makrel, hvilket er endnu en nyudvikling i skagensfiskeriet.

Et fiskeri, som senere får stor betydning for Skagen, er sild- og makrelfiskeriet. I det traditionelle kystfiskeri fanges disse med dybsvød, men var ikke det der gav hovedindtægten. Sild og makrel er stimefisk med meget ustabile træk langs kysten fra år til år, betydningen af dette forhold mindskes med den sogående flåde, og efter 1900 bliver de første skagenskuttere udstyret med drivgarn. Et andet eksempel på regional udveksling af fisketeknologi er snurpenoten.

Svenskernes snurpenot-fiskeri er på det tidspunkt veludviklet, og da det med havnen bliver muligt, lander de en stor del af silden i Skagen. Maj 1907 danner det første snurpenot-lag af 12 skagensfiskere, som foruden kutterne "Chr. Møller" og "Prøven" vil bruge en på Hönö nyindkøbt dæksbåd "Lejonet".²⁸ Noten bliver også købt i Bohuslen i Smögen med støtte af statsskassen på 2000 kr.²⁹ Prisen er 5700 kr.³⁰ I de to første sæsoner, vintrene 1907/08 og 1908/09 deltager 2-3 svenske som vejledere. Vin- teren 1908/09 består not-laget af 4 fartøjer med den nyindkøbte "Frithof" og i alt 18 mands besætning.³¹ Rapporterne om fiskeriets udfald er svigende, og noten sælges i 1913. Under sildeeventyret 1915-17 fanges hovedparten af svenskerne,³² der p.g.a. krigen og bedre priser lander den i Skaguen.

Skagen løber med sejren i havnestriden, og får den første havn på den jyske kyst mellem Frederikshavn og Esbjerg. Det kan derfor være relevant at vurdere kutterflåden i landsperspektiv, hvilket kan gøres v.h.j.a. Fiskeriberetningen for 1891-92:

"Af de 521 danske Nordøstfiske Fartøjer vare

- 140 fra Thisted,
- 104 fra Frederikshavn,
- 72 fra Lemvig,
- 61 fra Ringkøbings,
- 46 fra Esbjergs,
- 41 fra Vardes og
- 25 fra Skagens Registrerings Distrikt."³⁴

Esbjerg og Frederikshavn er som havnebyer centre for fiskeri- hvertvedts udvikling. Når Thisted, Lemvig og Ringkøbing ligger så højt skyldes det, at distrikterne dækker meget store kystområder. Desværre indeholder opgørelsen ingen tonnageangivelse eller andet, der herudaf kan muliggøre en vurdering af karakteren af de forskellige distrikters kutterflåde.

M.h.t. Frederikshavn som fiskerihavn og forholdet til Skagen er det vigtigt at huske, at de to byer har en meget forskellig erhvervsstruktur. De to byers fiskerbefolknings udgør henholdsvis ca. 10% i Frederikshavn og ca. 60% i Skagen. Frederikshavns rolle som fiskerihavn ændres radikalt med havnen i Skagen.

For at afrunde afsnittet vil vi illustrere udviklingen efter havnebyggeriet med nogle tal, selvom det ligger udenfor artiklens rammer, og trække tråden op til vores dages moderne fiskeri.

Skagens kutterflåde udvalgte år:

år	100 tons	50 tons	15-50 tons	5-15 tons	-5 tons
1919			36	48	13
1923			53	33	21
1929			94	24	
1935			118	38	19
1946			194	71	33
1955	4	246	76	17	
1960	29	290	68	15	
1965	40	292	50	17	
1970	64	29	206	25	6
1979	59	30	125	26	1

Ejerskab og finansiering af kutterflåden

Det foregående afsnit har opnudset udviklingen numerisk og kronologisk. En udvikling der forandrer dansk fiskeri fra en institutionalt perspektiv til bagstændende position til en frontstilling. F.eks. køber flere svenske fra 1893 snurrevød og kvasser i Danmark.³⁵

Men hvad er den økonomiske baggrund for den kapitalisering af det søgående fiskeri, som finder sted? Og hvilke konsekvenser har det for den traditionelle lagsstruktur? Vi har ikke kilder til at lave en fuldstændig statistisk opgørelse over finansieringsformerne, hvorfor afsnittet vil blive baseret på oplysninger hovedsagelig fra Dansk Fiskeritidende.

Investeringskapitalen stammer fra tre forskellige kanaler: Statsstøtte, fiskerne organiseret som intressent/aktie-selskaber og udefra kommende kapitalhavere købmænd/fiskehandlere, rederier etc.

Som vi ser med D.G.Monrad, er staten på et meget tidligt tidspunkt (1861) involveret som långiver og igangsætter. Men eksempet er i højere grad udtryk for en enkelt politisk indflydelsesrig persons økonomske interesser end en generel statslig interesse i at opnå hjælp til erhvervet og en til tider delvis forarmet befolkningsgruppe. Medens den statslige politik er opmærksom på landbruget og dets problemer, er der intet, der tyder på at den har haft øjnene åbne for de muligheder, der lå i en intensiveret udnyttelse af havets fiske/foderressourcer, som kunne have skaffet en del af tidens forarmede landarbejdere et levebrød, i hvert fald er eksemplerne på statsstøtte eller lån sporadiske.

I de første år med snurrevod 1880-81 bliver flere af de i Frederikshavn byggede kuttere til bl.a. skagboer støttet med halvdelen af anskaffelsessummen,³⁶ hvilket f.eks. "Familien" ført af Lars Kruse, bemandedt væsentligst af hans slægt, nyder godt af.³⁷

De eneste oplysninger, udover de fornævnte, om statsstøtte er i 1890, hvor kutterne får damp-, petroleumsspil, for nogle i form af billige lån og andre ved bevilling af halvdelen af anskaffelsessummen, som er omkring 2000 kr., blandt disse er skagenskutteren "Alma".³⁸

Først i 1904 får man en samlet statslig politik for fiskeriets udvikling med "Lov om Fiskerilaan." Der er 150.000 kr. i finansiering til videre udlån til køb af fiskefartøjer og redskaber. Loven støttede fiskernes partssorganisering, idet lån kun kunne gives, hvis alle parthavere var fiskere.⁴¹

En samlet vurdering af statens rolle i havfiskeriets udvikling viser, at den ikke har været afgørende. Staten har til tider gjort det økonomisk muligt for nogle fiskere at anskaffe forbedrede produktionsmidler, men der er ikke tale om en høj grad af statsstøtte til udpræget forsøgsfiskeri eller andet, der ikke er garanti for rentabilitet af. I 1904 er udviklingen mod havfiskeri forlængst angivet.

Fiskernes økonomske strategi ved finansieringen af kutterne er dannelsen af de såkalde interesserstskaber med anparter/aktier, hvorved hovedparten af Skagens kutterflåde stadig er fiskernes ejendom ved havnebyggeriet. Omend det er en anden mere socialt differentieret fiskerbefolkningsgruppe.

I begyndelsen af 1880'erne, hvor de første kuttere udvikles til flynder/snurrevodsfiskeri i Kattegat, ligger prisen pr. fartøj på 5500-6000 kr.. Af de 5 fartøjer fra Skagen er bemandingen 8 hver, med en netto-indtægt pr. fartøj på 5000 til 9000 kr.⁴² Dette giver et indtryk af den rentabilitet, som danner baggrund for opbygningen af kutterflåden.

Det er meget lidt vi kan sige om ejendomsforholdet til de første kuttere. Den mest præcise oplysning, vi har er "Haabet", lidt over 20 tons drægtig til en pris av 6000 kr., som ejes af 8 skagensfiskere, og søsættes 5. april 1883 på skibsbygmester H.V. Buhls Værft i Frederikshavn.⁴³

For årene 1885, 86 og 87 hvor anskaffelsen af kuttere oplever et mindre tilligeslag (jvnf. Løkkensfiskeriet), har vi ingen præcise oplysninger. I 1888,⁴⁴ hvor flåden vokser fra 6 til 14 stkr., er H.V. Buhls Værft igen i centrum, her søsættes i februar "Nordjylland" bygget for nogle skagensfiskere, sejlmager Jørgensen og købmand P.Schou, Frederikshavn.⁴⁵ Det oplyses ikke, hvordan partsfordelingen har været mellem dem.

Efteråret 1888 meddeles, at skagensfiskere har købt halvdelen, af en 32 tons drægtig kutter bygget på Buhls Værft, Buhl beholder selv den anden halvdelen. Samt at der på N.Olsens værft i Frederikshavn bygges en kutter til skagensfiskere.⁴⁶

Det er de første underretninger, vi har om ikke-fiskere som direkte investorer i kutterfartøjer, men stadigvæk er finansieringen på partsbasis. Både H.V.Buhl og P.Schou er på dette tidspunkt betyldende erhvervsfolk i Frederikshavn med økonomiske interesser også i andre dele af byens industrialisering. Begge er inddirekte

tilknyttet fiskeriet, H.V.Buhl som skibssygmester for en stor del af kutterflåden, P.Schou som korrespondenterende reder, hvilket vi vender tilbage til senere.

Den store udvidelse af flåden er sket med en mobilisering af hele fiskerbefolningens overskydende midler. Hvilket illustreres af den samme meddelelse, hvor det siges, at alle fiskere i Skagen der har mulighed for det, har til hensigt at købe aktie i fartøj.

For de 9 kuttere, der bygges til skagboere i vinteren 1889/90, angives prisen at være 7-8000 kr. pr. stk.⁴⁷ og ofte er der redskaber i hvert fartøj til 12-1500 kr.⁴⁸ Hvis et mandskab, der som regel er på 7 mand,⁴⁹ selv skal investere i fartøjet, bliver antatte ca. 1000 kr. til 1350 kr., hvilket er en meget høj sum at udrede i almindelig fiskerhusstand og bevirker en selektion af fiskere, der er i stand til at anskaffe de forbedrede produktionsmidler.

Men trods dette er det alligevel den investeringsform, der præger de efterretninger, vi har. Således "Julie" ca. 29 tons drægtig, bygget af skibbygger Christoffersen, Frederikshavn og sattes 8. aug. 1889, der er bygget for et intercessentskab af fiskere fra Skagen.⁵⁰ Og "Kattegat" fra H.V.Buhls Værft ca. 40 tons drægtig søsættes 10. feb. 1891, der er bygget for et intercessentskab i Skagen og Frederikshavn og skal føres af M.K.Nielsen, Skagen.⁵¹

Fra 1893 har vi underretning om følgende: "Elene" fra N.Olsens skibsværft, Frederikshavn, ca. 31 bruttotons og bygget for regning af Jens Peter Thomsen m.fl. af Skagen, der har kostet ca. 8000 kr. foruden dampspil.⁵² Samt to nye fra H.V.Buhls Værft d. 20. april, "Boreas" ca. 30 tons drægtig med dampspil bygget for regning af forskellige skagboere og frederikshavnere, og "Bethesda" ca. 35 tons drægtig med petroleumsmotor ligedeles bygget for regning af forskellige skagboere og frederikshavnere.⁵³

Skitssregistreringsjournalen giver ved en række opmålinger i årene 1895, 96 og 97 et mere præcist billede af ejendomsforholdene og

dets koncentration. Journalen indeholder 11 fartøjer af størrelse, som vi regner for kuttere, det vil sige ca. 1/3 af den samlede kutterflåde.

De 11 fartøjer, vi taler om, er de i journalen over Tonnage efter Regel 2.00 registreret før 1900 med hjemsted i Skagen, og fordelingen efter antal ejere/kutterparter er:

ejes af 1 person	5
" " 2 personer	1
" " 3 "	1
" " 4 "	0
" " 5 "	1
" " 6 "	2
" " 7 "	1

Registreringen viser en relativ stor koncentration af ejendom på få hænder. Af de 5 ene-ejere er de 4 angivet som fiskere og 1 som fiskehandler, hvilket fastslår, at allerede kutterfiskeriets forstørte år har udskilt en gruppe af succesrige og formuende skippere, der formodentlig er større i 90'erne end i 80'erne. Fiskehandleren tilhører højt sandsynlig også denne kategori. Størsteparten af de små og mellemstore fiskehandlere, som opstår i perioden er rekrutteret fra fiskeriet, mange driver en kombination af begge dele.⁵⁴

De sidste 6 kuttere ejes på parter (fra 1/2 ned til 1/8 parter), hvor alle parter ejes af fiskere bortset fra 2, som ejes af enker (sandsynligvis arv), så egentlige kapitalinteresser kan ikke spores i registreringen.

Alle de registrerede kuttere ejes af fiskere, men da registreringen ikke er fuldstændig og jævnfør oplysningerne om H.V.Buhl og P.Schou som parthavere, kan konklusionen kun blive, at kutterne hovedsagelig er ejet af fiskerne selv. Men det er et fiskeri-erhverv, der meget hurtigt har udkrystalliseret en gruppe af kutterbesiddende fiskekippere, med egen social og økonomisk betydning i lokalsamfundet, det vil sige et i produktionsforholdene fundetet klasseskæl mellem ejere og ikke-ejere og dermed forskellige økonomiske interesser, men måske nok ikke det skel, der er umiddelbart mest fremtrædende.

Men trods dette er parts-finansieringen stadig en væsentlig økonomisk strategi. Skibsregisteringen giver en antydning af ejendomsstrukturen efter motorernes installering ved århundredeskiftet i og omkring årene for havnebyggeriet, desværre er registreringen ikke særlig omfattende.

Af fartøjer i skibsregisterings-journalen over 15 BRT, registreret efter 1900 men bygget før 1911 med hjemsted i Skagen, ser ejendomsforholdet således ud:

ejes af 1 person	2
" " 2 personer	
el. flere 5	56)

Tendensen er den samme som for de mindre både, at ejendomssstrukturen er mindre koncentreret for fartøjerne registreret efter 1900. 7 af fartøjerne ejes af fiskere 100%, og antallet af skipere der ejer kutteren alene er 2 (ud af 9) mod 5 (ud af 11) før 1900. Tendensen kan kun forklares med det opbrud, der sker i forbindelse med motor-installeringen.

At motorjolle-fiskeriet bliver attraktivt i konkurrence med kutterfiskeriet, kan muligvis have bevirket, at det især er de ene-jede kuttere, der bliver solgt, jævnfør faldet i kutterantallet, og omvendt at det bliver mindre attraktivt at være ene om at investere i et fartøj. Hvordan det præcist har forholdt sig, er umuligt at afgøre ved hjælp af journalen.

Men motorinstalleringen er en kapitalinvestering af fiskeriet, hvor parts-ejerskab/finansiering igen viser sig anvendelig, som en mulig måde at anskaffe forbedrede produktionsmidler på. Den nødvendige kapital er skaffet tilveje ved at danne nye partnerskaber, hvilket også Tordenskjold/Grenen er et eksempel på.⁵⁷

Det traditionelle partsfiskeri har i en tilpasset form vist sig dynamisk også i et mere kapitaliseret erhverv. L.Holst anslår

1906-08 fordelingen af finansieringen på denne måde:

"Der er fortiden nok anbragt ca. 400.000 Kr. i Kuttene og Baade; Halvdelen af denne Kapital er vel nok skaffet tilveje i Skagen, den Resten er af udentysboende anbragt i Kutteraktier og Skibsparter."⁵⁸

Aret 1907 repræsenterer ikke blot havneindvielsen med også det første rent kommercielt/kapitalistiske fiskeri med hyrede skagbo-skipere. Vi vil ikke nærmere undersøge hvilke interesser og personer, der står bag "Havfiskeriselskabet Tordenskjold A.s.", men blot konstatere, at selskabet er opgivet med hjemsted i Københavns Havn. De to kuttere "Nordsøen" og "Væagen" er bygget i Esbjerg, hvor også målebrevene er udstede, men hjemstedet er Skagen.⁵⁹ Hvordan aflønningsformen har været på dem, ved vi desværre ikke.

Motoren som drivkraft i snurrevdfiskeriet gør efterhånden havfiskeriet til en helårs-beskæftigelse og udvider den geografiske aktionsradius. Vi har tidlige nævnt svenskerne køb af snurrevod i Danmark i 90'erne, i 1920'erne er det skotterne, der overtager og anvender snurrevoddet. Direkte igangsat af en dansk fiskerflåde, som i 1918 slår sig ned i Grimsby, hvortil flere skotter drager, driver en voksende del af den skotske flåde snurrevds-fiskeri de kommende årtier især byerne Lossiemouth og Buckie.⁶⁰ På trods af den mangeårig engelsk/skotske erfaring med trawl.

Udbytte/partsdeling og de korresponderende redere

Det er for de første årtier af kutterflådens eksistens i Skagen tydeligt, at kutterne stadig i hovedsagen er ejet af fiskere - folk der selv udøver erhvervet, og at kapitalistisk organiseret industri-virksomhed først viser sig i 1907. I forlængelse heraf drives havfiskeriet i perioden som parts/lagfiskeri i en tilpasset form i modsætning til (som kendt fra England 61) forhyret besætning.

O. Hasslöf har nogle påpegninger i forbindelse med snurrevodataene i Bohuslen, som sikkert også er gældende for Skagen. F.eks. ordet "ansat" forekommer ikke blandt fiskere, det heder "være med" eller "være i lag", og skipperne betragtes ikke som arbejdsgivere eller befalende, ligesom skriftlige hyrekontrakter sjældent forekommer.⁶² Vi har ingen kendskab til hyrekontrakter i Skagen, den eneste registrering, vi har kunnet finde, er toldvæsenets monst-

rings-protokol, der kun nævner: Dato for påmønstring og fartøjet samt skipperens navn men ikke de påmønstredes navne.⁶³

Det er ligeledes meget sparsomt, hvad vi har kunnen finde af nedskrevne lagsordninger. Fra 1889 har vi et eksempel, der ikke er specielt tilknyttet Skagen, men som sandsynligvis også er dækkende for skagens-kutterne. Det drejer sig om, det privat/statslig understøttede fartøj "Silden" til forsøg med sildfiskeri langs skatske kyst, besætningen er 4 mand og 2 lærlinge. Her deles overskuddet i 8 lodder - 1/1 lod pr. mand, 1/2 pr. lærling og 3 x 1/1 lod til fartøj og redskaber.⁶⁴

I skagenskutteren "Jens Krogh's regnskab fra 1899 er skibets part opgivet til 11/24. Udbyttet af fangsten i dette driftsår er 5.666,55 Kr., hvoraf skibsparten udgør 2.597,17 Kr. + godtgørelse fra engelsk trawler 91,10 Kr.= 2.688,27 Kr. Af dette beløb skal kutteren betale sine udgifter til bl.a. forsikring/assurance, værftsmed, vodbringning, petroleum og tjære for "Jens Krogh" - 1899 opgivet til 1053,62 Kr., aktieselskabets uddytte bliver således 2.688,27 Kr. minus 1.053,62 Kr. = 1.624,65 Kr. Tilbage til deling mellem mandskabet (formodentlig 6 mand) bliver der 3.069,38 Kr.⁶⁵

I eksemplerne er det især to ting, der skal bemærkes. Den ene ting er den højere båd/redskabspart i forhold til de traditionelle lag, hvilket stemmer meget godt overens med og illustrerer den kapital-intensivering, der er sket.⁶⁶ Det andet er i forbindelse med den øgede sociale differentiering, hvor det ses, at skippernes ofte højere sociale position er skabt af ejerskab til både. En skippers lod i fangstudbyttet er ikke højere end andre fuldbefarne fiskere, men derimod er det at være skipper ofte sammenknyttet med ejerskab.

Inden 1907 har vi ingen eksempler på fartøjer, hvor aktive fiskere har ejet mindre end 1/2-delen. Den nødvendige kapitalmobilisering har foregået ved hjælp af kooperativt lignende interesserntskaber

i højere grad inspireret af landbrugets andelsorganisering i samme periode end de decideret kapitalistisk drevne industri-spørgsmålet, hvorfor kapitalinteresser ikke er mere direkte involveret i den eksansion, som skete i fiskeriet.

Et forhold, der kan have betydning, er den relative ustadighed, der kendtegner fiskeriets afkast/fangst, i nogle grene mere udpræget end andre.⁶⁷ Arbejdsindsatsen – antallet af arbejdstimer – står sjældent i noget proportionalt forhold til afkastet. Selvom fiskerne udvikler en evne eller fornemmelse af fiskenes vaner og træk, er der alligevel et vist element af held f.eks. gode og dårlige dage, som gør det vanskeligt at etablere et lønarbejder-forhold.

Hertil kommer, at det for en udenforstående – købmand eller lignende – vil være meget vanskelig eller umulig at hyre de dygtigste skipere, sålænge disse selv har økonomisk mulighed for at erhverve en kutter, hvilket vi har set, er en realistisk mulighed på dette tidspunkt – alene eller på part.

Dette leder direkte over i den måske vigtigste faktor – fiskernes ideologiske modstand. I blåland fiskere er status og øre tæt bundet til det, at være en dygtig fisker med en stærk identitetsdannelse i forhold til f.eks. landbrugere og andre, der ikke bruger søen. Det er svært at vurdere, hvad dette har betydet, men sikkert har det gjort det besværligt for folk uden sømandsstatus at etablere sig og hyre fiskere på et tidspunkt, hvor lags-strukturen har vist sig dynamisk i tilpasningen til nye omstændigheder.

Selvom kutterflåden i høj grad har været kollektivt ejet af fiskerne, er der ingen tegn på forsøg med fiskeaffæstning via andelsorganisering med forbillede i landbrugets andelsmejerier m.v. i Skagen.⁶⁸ Skagenskutterne har haft tilknyttet såkaldt korrespondende redere, oftest købmand, der tog sig af regnskaberne og ofte forestod kontakten til fiskeopkøbere såvel som værft og vadbindere og leverede provianten.

Af skagenskøbmænd er Jens Winther, Lars Holst⁶⁹ og Chr.J.Fabri-⁷⁰
cius korrespondende redere. Af de kuttere vi har kendskab til,
er Jens Winther for kutterne "Agnes" og "Andrea" (1895) 71 og
"Jens Winther" (1908).⁷² Lars Holst for "Julie" (1895) 71 og "Jens
Krogh" (1899).⁷³ Chr.J.Fabricius for "Pella" og "Bethesda" (1895),
begge overtaget fra frederikshavnernes-købmænden P.Schou. Det frem-
går af Dansk Fiskeritidende, at P.Schou har betydelige interesser
i fiskeri-erhvervets udvikling, foruden part i kutteren "Nord-
jylland" (1888)⁷⁴ og han korresponderende reder for "Kattegat"
(1891),⁷⁵ "Bethesda" (1893)⁷⁶ og "Pella" (1894).⁷⁷

P.Schou er i 1891 kutterredes for 22 frederikshavnske kuttere,
derudover er han også involveret i dele af byens øvrige industri-
elle udvikling.⁷⁸

Indtjeningen for købmændene ved denne virksomhed har mest været
ved provianteringen. I "Jens Krogh's regnskaber" (1899) kan man
i specifikationen af kutterens udgifter se et eksempel på hvilke
driftsomkostninger, der kan være tale om. Udgifterne på ialt
1053,62 Kr. fordeler sig på 113,44 Kr. til værft, motorværksted
og smed, 43,50 Kr. til vodbinder, 42 Kr. til hyre af skibsdræng,
341,93 Kr. til assurance og indskud. Af indkøbt hos købmand er
den største samlede post 373,74 Kr. for petroleum m.m. hos P.Schou,
hos kutterens egen reder L.Holst er der købt tjære m.m. for 17,43 kr.
L.Holsts betaling for tjenesteydelsen er sikkert indholdt i posten
andre udgifter på 68,50 Kr., men om den har været beregnet som
fast honorar eller procenter af fangsten, ved vi ikke. Det må her
bemærkes, at det er en frederikshavnernes-købmand, der har den stors-
te forsyning til kutteren - jvnf. havnefaciliteter.

M.h.t. kutteren "Jens Winther" kan vi se, at købmand Jens Winther
har ejet 1/13 part af skibet som bestyrrende reder (1908) men kun
i nogle få måneder, 80 hvorefter betalingen må have foregået på
en anden måde.

At købmænd og andre har tjent godt på at forsyne kutterne illus-
tereres af den diskussion, der tager form i Dansk Fiskeriforening

efter 1900 omkring andels-organisering 84 m.h.t. fiskeaftæring
men også m.h.t. indkøbsforeninger for redskaber, petroleum etc.
Andelssalg af fisk finder ingen grabund i Skagen, men i 1910
dannes "Skagensfiskernes Andelsindkøbsforening" til fællesind-
køb af petroleum, olie, tove etc. med 14 indmeldte bådelslag fra
startenaf, fvh. fisker detailhandler Jesper Justesen bliver ansat
som uddeler.⁸²

En foreløbig konklusion må blive, at købmændenes involvering i
de tidlige faser overvejende er afgrænset til en rolle i for-
længelse af deres traditionelle erhverv-handel - og kun i be-
grænset omfang, som direkte inddraget i finansieringen. Produk-
tionsmidlerne er stadig overvejende fiskernes ejendom, muliggjort
af en lagsstruktur, der har kunnet tilpasses andre økonomiske
betingelser.

Islandsfiskeriet

Islandsfiskeriet er en del af det søgående fiskeri, der består i
for Danmarks vedkommende langfarter til Nordhavet i sommerhalvåret.
Det adskiller sig fra det øvrige fiskeri ved at foregå med meget
store fartøjer og er fra første færd rent kompagni-drevet. Fiske-
riet har sin basis i havnebyerne Esbjerg og Frederikshavn, og
har kun betydning for Skagen ved at skagboerne, som enkeltperso-
ner hyres til fiskeriet. Vi vil ikke udførlig behandle dette fis-
keri, men kun beskæftige os med det, der direkte berører Skagen,
d.v.s. især fra Frederikshavn.

De rederi-drevne islandske kuttere "Alma", "Dyrefjord", "Ilsafjord"
og "Patricksfjord" fra Esbjerg (1884) er blandt de tidligste
eksempler på kapitalistisk stordrifts-fiskeri i Danmark. I kutter-
nes "lønnings-Reglement" kan man se en kommando-struktur magen
til handelsflådens og soværnets, der er meget forskellig fra
partsfiskeriets kollektive arbejdsprocess og ligé udbyttedeling.
Lønnen er gradueret efter status.Eks:

Kaptajn	80	Kr.pr.måned	og	4-5	Øre pr.	Måltorsk
Styrmand	65	"	"	4-5	"	"
Matros	40	"	"	2-2½	"	"
Letmatros	32	"	"	2-4	"	"
Jungmand	25	"	"	2-2½	"	"
4 ekstra fiskere	20	"	"	"	4-5	"
8 ekstra fiskere	15	"	"	"	4-5	"

pr. 100 pund levende rødspætter.

De førnævnte 4 kuttere er i mange år spydspidsen i det danske islandsfiskeri med liner/bakker. Frederikshavn er i 1892 basis for 5 islandskuttere, heriblandt "Prinsesse Marie" hvis betalingsform er efter samme princip, som førnævntes: Hver mand får 45 Kr. i fast månedlig hyre og 25 Øre pr. t.d. saltede rødspætter og 8 Øre pr. 100 pund levende rødspætter.

Betydningen af islandsfiskeriet er for Skagen de enkeltpersoner, der hyres, i hovedsagen unge der sjældent betragtede det som en livsstilling, 85 men håbede ved et heldigt fiskeri at skaffe penge til køb af eget fartøj eller part. Dette håb er ofte blevet knust, bl.a. fordi islandsfiskeriet er farefuldt med mange forliste kuttere, således forliste 3 ud af 8 i 1900, 86 men også fordi udbyttet ikke altid levede op til forventningerne.

I 1901 afgår fra Frederikshavn 6 kuttere, hvorf af 4 drives af "Damptrawl-Aktieselskabet Dan af København." 87 For at sikre mandskab må selskabet garantere en minimumsbetaling pr. rødspætte. I 1902 er der også afgået 6 kuttere til Island, for D.-A.-D.'s 4 kuttere mener resultatet at være underskud p.gr.a. minimumsbetalingen. 88 Det resulterer i, at der i 1904 ikke udrustes islandskuttere, og fiskeriet overlades nordmændene, der har større erfaring på dette felt.

Nogle skagensfiskere deltaget i 1905 og 1906 i det norske islandsfiskeri. I 1906 er 3 unge skagensfiskere med Stavanger-kuttere på torske/sildefiskeri, og 1 er på hvalfangst med norsk dampær i Nordhavet. 4 andre unge fra Skagen deltager i havunder-søgelsesdampæren "Thor's (Esbjerg) sommertogt til Island. 90

Som en passende afslutning kan nævnes Chr.Thomsen Sørig, Skagen, der sammen med sine sønner Frederik og Thomas i 1910 for 13. sommer er på jollefiskeri med garn og vod i de islandske fjorde. 91 Udbyttet varierer fra år til år, og nogle er med statstilskud andre ikke.

Umiddelbare sociale konsekvenser

Forandringerne af Skagen som lokalsamfund såvel som fiskernes liv/livsform i perioden sker på alle planer - økonomisk/social og ideologisk/bevidsthedsmæssig. Men her vil vi blot opnåde de umiddelbare konsekvenser af den foran beskrevne udvikling for at afgrense artiklen.

Ved en sammenligning af folketællingerne 1870, 80, 90 og 1901 er der især to markante tendenser. Den ene er fremvæksten af fiskerhandler-erhvervet fra ingen registrerede i 1870, til 2 i 1880 og 3 i 1890, til 19 i 1901. Den anden er antallet af tjenestekarle/drenge i fiskerhusstandene tilsammen, som falder fra 49 i 1870, til 24 i 1880 og 1 i 1890 og slet ingen i 1901. De tilsvarende tal for tjenestepigerne er 1870: 36, 1880: 27, 1890: 16 og 1901: 13. 92

Begge dele er udtryk for den sociale differenciering, der sker i fiskerbefolknings. Havfiskeriet danner grundlag for en fiskerhandlerklasse rekrutteret af fiskernes egne rækker, 92 ligesom de unge mænd rekrutteres til kutterne istedet for den traditionelle tjenestedrengs rolle.

Vi har nævnt ejerskab af både og redskaber som væsentlige sociale skillelinjer. Men i 90'erne er det skellet mellem kyst- og hav-fiskerne, der kommer tydeligst til udtryk nærmest bataljeagtig. Bag overskriftten "Lidt om Rødspættefiskeriet ved Skagen" 93 gemmer sig en beskrivelse af bitter strid mellem de to grupper om fiskeressourcerne.

Artiklens forfatter starter med at sige: "At Kyst og Kutter-fiskeriets Interesser her på Stedet længe have staaet skarpt imod hinanden". Og han fortsætter med at sige, at kystfiskerne kunne have haft store fortjenester, hvis ikke kutterne går så tæt under kysten med dampspil og snurrevad, og håber, lovgivningsmagten vil give ind med bestemmelser herom. Hvilket forsvares med, at kyst-fiskerne er ældre og dårligere stillede familieforsørgerne, og at kutterne kan have større fortjeneste på dybet.

I oktober har ca. 10 kuttere fisket indtil 1000 favne fra land mellem Højen fyr og et stykke ind i Ålbæk-bugten, hvor det udarbejdede sig til korporaligheder. Handlingsforløbet er beskrevet således: "Kystfiskerne utsatte en Dag, Side om Side, 3 Landdragningsvaad, der alle var tydeligt markede med Bøjer; men en af vore Kutterbesætninger generede sig ikke for at kaste deres Snurrevaad indenfor Landdragningsvaadene, for derefter med Dampspillet at hive ud til Kutteren, hvad Kystfiskerne i deres stile Tanker glædede sig til at skulle fåa i Uddyte for deres Arbejde. Dette fandt Kystfiskerne var lovligt meget af det gode og skar derfor Kuttervaadetsene Drageline over. En anden Kutterbesætning, som havde kastet sit Vaad ovenpaa et Landdragningsvaad, gik det ikke bedre. Kystfiskernes Landdragningsvaad var udsat med 250 Favne, og Følgen ved denne Lejlighed blev, at Kyst-fiskerne trak Kuttervaadet ind paa Stranden og satte det fast der ved en af Redningsvæsenets Telefonpæle i Strandkitten. Flere end de nævnte Tilfælde kunne paavisnes som Bevis for, at Kystfiskerne bliver generede i deres Drift."

Artiklen slutter med, "...ved fortsat Brug af Dampspil paa disse Steder, vil Følgen blive, at ingen omend nok saa stræbsom Kyst-fisker vil kunne ernære sig." Eftertiden viser, at det kun ville have været en kortsigtet løsning - hvis løsning overhoved, selvom motoren giver kystfiskeriet en ny frist. På et eller andet tidspunkt må fiskeren forn sin teknologi, hvis han vil have det som levevej. I denne periode er kystfiskeriet ved Skagen marginaliseret, en proces der fortsætter, dens fremtid er som supplering for andre hovednæringer. Fiskerierhvervets fremtid ligger i havfiskeriet. I 1898 er det engelske og tyske trawlere, der gives som årsag til det dårlige kystfiskeri i Skagen.⁹⁵ Hvilket bliver et nyt problem de følgende år. I 1899 anholder den danske fiskeriinspectktion 8 engelske og 7 tyske trawlere på fiskeri i territoriet ved Skagen,

som har fået en beskyttelse på 3 Kv.mil, og bøddestraffen ønskes skærpet. Hermed er linjen trukket op til vore dages nationale stridigheder i EF om fiskeressourcerne.

Opsamling

I udviklingen af havfiskeriet fra Skagen har mange faktorer gjort sig gældende. Af påvirkning udefra kan nævnes svenskerne fiskeri, der er baggrunden for forsøget med "D.G. Monrad" i 1862, og senere i 1907 bliver det forbillede for skagboernes forsøg med snurpenot efter sild. "D.G. Monrad" og snurpenoten er eksempler på forsøg, som ikke i første omgang blev vellykkede, men alligevel kan de ses som forløbere for en udvikling, der tager form efterhånden som betingelserne forandres. Således blev snurrevoddet den afgørende tekniske innovation i skagensfiskeriet.

M.h.t. vort hovedspørgsmål - så er købmænd og andre ikke-fiskere investorer i Skagens kutterfiskeri, men de er ikke dominerende, og det er ikke i et omfang, der påvirker partsfisker-lagene som den almindeligste organisationsform. I hovedsagen er kutterfiskeriet i denne tidligste periode en fortsættelse af det traditionelle partsfiskeri, med partsdeling efter indsats af arbejde og/eller kapital - som det bærende princip. Det nye består i, at det med kutteranskaffelsen er meget større pengesummer, som skal udredes. Delvis med hjælp fra stat og kommune er fiskelagene dynamiske i tilpasningen til nye omstændigheder.

Vi har refereret konflikten mellem kyst- og havfiskere i Skagen i 1890'erne. Også på andre områder medfører kutterfiskeriet forandringer. Det tidlige kystfiskeri er en familieintegreret produktion, hvor kvindernes arbejdskraft ved redskabsfremstillingen (spindearbejde), fiskekonservering og agning af kroge m.v. er vigtigt. Denne arbejdsdeling brydes op i perioden, redskabsfremstillingen overtages fra 1860 efterhånden af håndværkere, fiskekonserveringen begrænses af øget fersk-fiskehandel med kvaser, og bakkekrogefiskeriet marginaliseres af andre fiskemetoder. Til forskel fra kystfiskerlagene bliver kutterlagene i højere grad afhængige af kapitalforrentningen.

BILAG I

Uddrag fra Skibsregistrerings-journal.

Fiskefartøjer over Tonnage efter Regel 2.00. Registreret før 1900, med hjemstad i Skagen:

- ejes af 1 person.

1. "Caroline"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.29
ejes af Mads Jensen, fiskehandler i Skagen.

2. "Kai"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.10
ejes af fisker Chr. Christoffersen. Sk.

3. "Rebekka"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.27
ejes af Christen Velle, fisker i Skagen.

4. "Brilliant"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.39
ejes af Niels Sørensen Bødker, fisker i Skagen

5. "Den første"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.24
ejes af Lars Chr. Bruun, Fisker i Skagen.

- ejes af 2 personer.

6. "Lykkens Prøve"

fiskeri med snurrevod og bakker
besætning 4 mand. T.ef.R. 2.00
ejes af to fiskere i Sk. på 50/100 part.

- ejes af 3 personer.

7. "Nordstjernen"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.31
ejes af 2 fiskere og 1 enke Sk. på 1/3 part hver.

- ejes af 5 personer.

8. "Kontra"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 6 mand. T.ef.R. 2.42
ejes af 5 fisker på 20/100 part hver.

- ejes af 6 personer.

9. "Lykkens Haab"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 6 mand. T.ef.R. 2.27
ejes af 5 fiskere og 1 enke på 1/6 part hver.

- ejes af 6 personer.

10. "Lars"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 6 mand T.ef.R. 2.44
ejes af 6 fiskere på 1/6 part hver.

- ejes af 7 personer.

11. "Den første"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.33
ejes af 5 fiskere på 2½/16 part og 2 fiskere på 3/16.

- ejes af 1 person

BILAG II

Uddrag fra Skibsregistrerings-journal.

Fiskefartøjer over Bruttoregister Tons 15.00. Registreret efter 1900 og bygget før 1911 med hjemsted Skagen.

- ejes af 1 person

1. "C.S. Møller"

-fiskeri med snurrevod. BRT 18.10
besætning 4 mand.
ejes af Christoffer Dalsgaard, fisker i Skagen, 100/100

- ejes af 1 person

2. "Tordenskjold"

fiskefartøj BRT 11,07
ejes af Anders Bruun, fisker i Skagen
"Grenen"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

3. "Maja"

fiskeri med snurrevod. BRT 18.83 Besætning 4 mand.
"Maja"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

4. "Sejanett"

fiskeri med snurrevod. BRT 16.87 Besætning 4 mand.
"Sejanett"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

5. "Nordstjernen"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.31
ejes af 2 fiskere og 1 enke Sk. på 1/3 part hver.

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

6. "Maja"

fiskeri med snurrevod. BRT 18.83 Besætning 4 mand.
"Maja"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

7. "Sejanett"

fiskeri med snurrevod. BRT 16.87 Besætning 4 mand.
"Sejanett"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

8. "Nordstjernen"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.31
ejes af 2 fiskere og 1 enke Sk. på 1/3 part hver.

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

9. "Maja"

fiskeri med snurrevod. BRT 18.83 Besætning 4 mand.
"Maja"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

10. "Sejanett"

fiskeri med snurrevod. BRT 16.87 Besætning 4 mand.
"Sejanett"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

11. "Nordstjernen"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.31
ejes af 2 fiskere og 1 enke Sk. på 1/3 part hver.

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

12. "Maja"

fiskeri med snurrevod. BRT 18.83 Besætning 4 mand.
"Maja"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

13. "Sejanett"

fiskeri med snurrevod. BRT 16.87 Besætning 4 mand.
"Sejanett"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

14. "Nordstjernen"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.31
ejes af 2 fiskere og 1 enke Sk. på 1/3 part hver.

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

15. "Maja"

fiskeri med snurrevod. BRT 18.83 Besætning 4 mand.
"Maja"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

16. "Sejanett"

fiskeri med snurrevod. BRT 16.87 Besætning 4 mand.
"Sejanett"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

17. "Nordstjernen"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.31
ejes af 2 fiskere og 1 enke Sk. på 1/3 part hver.

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

18. "Maja"

fiskeri med snurrevod. BRT 18.83 Besætning 4 mand.
"Maja"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

19. "Sejanett"

fiskeri med snurrevod. BRT 16.87 Besætning 4 mand.
"Sejanett"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

20. "Nordstjernen"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.31
ejes af 2 fiskere og 1 enke Sk. på 1/3 part hver.

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

21. "Maja"

fiskeri med snurrevod. BRT 18.83 Besætning 4 mand.
"Maja"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

22. "Sejanett"

fiskeri med snurrevod. BRT 16.87 Besætning 4 mand.
"Sejanett"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

23. "Nordstjernen"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.31
ejes af 2 fiskere og 1 enke Sk. på 1/3 part hver.

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

24. "Maja"

fiskeri med snurrevod. BRT 18.83 Besætning 4 mand.
"Maja"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

25. "Sejanett"

fiskeri med snurrevod. BRT 16.87 Besætning 4 mand.
"Sejanett"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

26. "Nordstjernen"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.31
ejes af 2 fiskere og 1 enke Sk. på 1/3 part hver.

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

27. "Maja"

fiskeri med snurrevod. BRT 18.83 Besætning 4 mand.
"Maja"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

28. "Sejanett"

fiskeri med snurrevod. BRT 16.87 Besætning 4 mand.
"Sejanett"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

29. "Nordstjernen"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.31
ejes af 2 fiskere og 1 enke Sk. på 1/3 part hver.

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

30. "Maja"

fiskeri med snurrevod. BRT 18.83 Besætning 4 mand.
"Maja"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

31. "Sejanett"

fiskeri med snurrevod. BRT 16.87 Besætning 4 mand.
"Sejanett"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

32. "Nordstjernen"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.31
ejes af 2 fiskere og 1 enke Sk. på 1/3 part hver.

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

33. "Maja"

fiskeri med snurrevod. BRT 18.83 Besætning 4 mand.
"Maja"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

34. "Sejanett"

fiskeri med snurrevod. BRT 16.87 Besætning 4 mand.
"Sejanett"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

35. "Nordstjernen"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.31
ejes af 2 fiskere og 1 enke Sk. på 1/3 part hver.

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

36. "Maja"

fiskeri med snurrevod. BRT 18.83 Besætning 4 mand.
"Maja"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

37. "Sejanett"

fiskeri med snurrevod. BRT 16.87 Besætning 4 mand.
"Sejanett"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

38. "Nordstjernen"

fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.31
ejes af 2 fiskere og 1 enke Sk. på 1/3 part hver.

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

39. "Maja"

fiskeri med snurrevod. BRT 18.83 Besætning 4 mand.
"Maja"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

40. "Sejanett"

fiskeri med snurrevod. BRT 16.87 Besætning 4 mand.
"Sejanett"

- ejes af 2 eller flere personer. (alle er fiskere)

- 94.
5. "Norden" fiskeri med snurrevad. BRT 19.15 Besætning 4 mand. 25.maj 1909 1909
 6. "Frank" fiskeri med snurrevad. BRT 19.98 Besætning 4 mand. 25.nov.1915 ukendt
 7. "Jens Winther" fiskeri med snurrevad. BRT 19.41 Besætning 4 mand. 13.mar.1908 1908
føjes af 12 fiskere på 1/12. Køgm. Jens Winther har tidligere ejet 1/13 som bestyrrende redér.
- rederi-drevne.
 8. "Nordsøen" fiskeri i Kattegat/Nordsøen. BRT 19.09. 23.sep.1907 1907
føjes af "Havfiskeriselskabet Tordenskjold A.s. Kbhn." føres af Thorvald Peter Neist, Skagen.
 9. "Vaagen" fiskefartøj. BRT 18.92 3.okt.1907 1907
føjes af "Havfiskeriselskabet Tordenskjold A.s. Kbhn." føres af P.Bech Johansen, Skagen.

12. Dansk Fiskeritidende, årg. 1882. "Skagen, den 17de Novbr.s.390.
13. samme. årg. 1885. "december" s. 466.
14. samme. årg. 1888. s. 63.
15. samme. årg. 1888. s. 325-326.
16. samme. årg. 1889. "Sk. 24.juli" s.253.
17. Folketaelling. Skagen Købstad og Sogn. 1.feb.1890.
18. Dansk Fiskeritidende. årg. 1889. "Sk. 3.dec." s. 398.
19. Dansk Fiskerforenings Medlemsblad. årg. 1892. s.84.
20. samme. årg. 1893. s. 48-49.
21. samme. årg. 1892. s. 84.
22. samme. årg. 1894. s. 120.
"Frhvn, 2.apr."
23. samme. årg. 1898. s. 207-88.
24. samme. årg. 1895.
"Frhvn.24.apr." s.221.
25. Kutterantallet 40 stemmer ikke overens med de øvrige tal, vi har fundet.
26. Dansk Fiskeritidende. årg. 1904. s.69.
27. samme. årg. 1904. s.40, 1905, s.85, 1906, s.124,
1907, s.30, 1908, s.14, 1909, s.26, 1910, s.41.
28. samme. årg. 1907. s. 170-171.
29. samme. årg. 1907, s. 103.
30. samme. årg. 1908, s.7.
31. samme. årg. 1909, s. 221-222.
32. Hans Nielsen: Skagen Fiskerforening. 1879-1979, s.14.
33. Vi vil ikke her nærmere behandle dette, som er et kompleks af økonomiske og politiske interesser og naturgeografiske betingelser for havnebyggeri.
34. Dansk Fiskerforenings Medlemsblad, årg.1893, s.48-49.
35. Olof Hasslöff: Svenska Västkustfiskarna, 1949, s.226.
36. Dansk Fiskeritidende. årg. 1890, s.254-255.
37. Lars Holst: op.cit. s.249.
38. Dansk Fiskeritidende. årg.1890, s.254-255.
39. Hans Nielsen: op. cit. s.5.
40. Dansk Fiskeritidende, årg. 1904, s.190.
41. samme. årg. 1904, s.98-100 og 390.
42. samme. årg. 1882, s. 359.
43. samme. årg. 1883, s. 134.
44. I sommersæsonen 1888 antages at være tjent 4-500 Kr.pr. mands
- Dk.F.tid. årg. 1888. "Skagen 26.sept." s.326.
- se bilag I og II.

NOTER

1. Fædrelandet 8/8 1861 "Om Fiskeriet paa Skagen."
2. Chr. Thagaard: Blaade af Skagens Historie, 1967, s. 147.
3. Lars Holst: Minder fra Skagen. i: Samlinger til jydsk historie og Topografi. 1906-08, s.248.
4. Jens Chr. Jensen og 3 andre af DGM's besætning omkom med redningsbåden 27.dec. 1862, ved den meget omtalte Daphnes' strandning.
5. B.318, Skagen Toldarkiv, Nr.8, 1857-1907, Mønstringsprotokol.
på: Landsarkivet i Viborg.
6. Lars Holst: op.cit. s 248.
7. Dansk Fiskeritidende, årg. 1888, s.325.
8. På Shetland drives kommercielt torske/bakke-fiskeri med 1-mastede sejlbåde "smacks", der på sit højdepunkt i 1860'erne beskæftigede omkring 1000 mand.
- Paul Thompson, Tony Wainley & Trevor Lummis: Living the Fishing. 1983, s.315.
9. Lars Holst: op.cit. s.249.
10. Lars Holst: op.cit. s.
11. Skibsregisterings-journal v. Frederikshavn tolddistrikt.
- se bilag I og II.

45. Dansk Fiskeritidende, årg. 1888, s.58, "Frhvn 14. feb."
46. samme. årg. 1888, "Skagen d.8.økt." s.347.
47. samme. årg. 1889, "Skagen d.3.dec." s.398
48. samme. årg. 1890, "Forsikringsforening for fiskeredskaber." s.323.
49. samme. årg. 1890, "Skagen d.8.apr." s.127.
50. samme. årg. 1889, s.268.
51. samme. årg. 1891, s.62.
52. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad, årg. 1893, "Frhvn d.23.mar." s. 97.
53. samme. årg. 1893. "Frhvn d.20.apr." s.129.
54. Skibsregistrerings-journal v. Frederikshavns tolldistrikts - se Bilag.I.
55. Folketællingerne. Skagen Købstad og Sogn. 1. feb.1870, -80,-90 og 1901.
56. Skibsregistrerings-journal v. Frederikshavns tolldistrikts. - se bilag II.
57. - se Bilag II.
58. Lars Holst: op.cit. s.250.
59. Skibsregistrengs-journal v. Frederikshavns tolldistrikts.
60. Paul Thompson, m.fl.: op.cit. s.44.
61. - aflønning som fast grundsats og evt % af fangsten. P.Thompson m.fl.: Living the Fishing.
62. Olaf Hasslöf: op.cit. s.261.
63. B.318 Skagen Toldarkiv. Nr.8 1857-1907 Mønstringsprotokol. - på Landsarivet i Viborg.
64. Dansk Fiskeritidende, årg. 1889, s. 153-154.
65. Regnskab for Fiskekutter Jens Krogh 1899 - Sk.19.jan.1900, L.Holst. -på: Lokalsamlingen Skagen.
66. I landdragningsvoldlagene omkring 1873 beregnes både/redskabs- parten til 1/3.
67. F.eks. i England hvor det mere ustadiige sildefiskeri blev på fiskernes hænder, mens andre sektorer kapitaliseredes. P.Thompson m.fl.: Living the Fishing.
68. Andels-org. i fiskeafsætningen er kun kendt fra Vorupør på dette tidlige tidspunkt, herom: A.Hjorth Rasmussen: Vorupør Fiskekompani. Et indremissionsk kollektiv omkring århundredeskiftet. i: Folk og Klutur, 1972, s. 65-84.
69. nævnt i litteraturlisten.
70. Formand for Skagens Fiskeriforening det meste af perioden.
71. Aarbog for den danske Fiskerflaade 1895.II Aargang.
72. Skibsregistrerings-journal v. Frederikshavns tolldistrikts.
73. Regnskab for Fiskekutter Jens Krogh. på: Lokalsamli. Skagen.
74. Dansk Fiskeritidende, årg. 1888, s. 58.
75. samme. årg. 1891, s. 62.
76. samme. årg. 1893, s. 129.
77. Aarbog for den danske Fiskerflaade 1894, I Aargang.
78. Erik Christensen og Jan Larsen: Dannelsen af Arbejderkvarterer under industrialiseringen af Frederikshavn. 1870-1916.(Upubl. speciale) AUC-1984, s.54.
79. Regnskab for fiskekutter Jens Krogh, 1899.
80. Skibsregistrerings-journal v. Frederikshavns tolldistrikts.
81. I DFF. tilspidses uenighederne mellem en gruppe af fiskere og fiskehandlere i perioden 1900-10. I 1906 stemmes 2 fiskehandlere ud af DFF's bestyrelse, siden er det blevet kald vendepunkt og systemskifte, andre udtryk som blev brugt var socialistisk opposition og separatistiske ægerrigheder. -Dk.F.t., årg. 1906, s. 177-78, 204-05 og 262. - På DFF's generalforsamling 1907 får fiskerne for første gang flertal i bestyrelsen (7 mod 4) bl.a. Chr. Fabricius, Sk. bliver stemt ud. "Socialdemokraten" kalder generalforsamlingen salongfiskernes dommedag. - Dk.F.t. årg. 1907, s. 275-77. Polemikken fortsætter s. 290-93 og s. 308-13.
82. Dansk Fiskeritidende. årg. 1918. s. 83-84 og 96.
83. samme. årg. 1884, s. 10-11.
84. Stephan Bratby: Frederikshavn som fiskerby. 1980, s.29.
85. Derfor har vi heller ikke v.h.j.a. mønstringssprotokoller gjort det store arbejde, det er at kvantificere dette.
86. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad. årg. 1901, s.156.
87. samme. årg. 1901, s.201-02. og 317.
88. samme. årg. 1902, s.186 og 396.
89. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad. årg. 1904, s.186.
90. samme. årg. 1906, s. 125-126.
91. samme. årg. 1910, s. 195.
92. Folketællingerne Skagen Købstad og Sogn. 1. feb.1870, 80,90 og 1901.
93. Dansk Fiskerifirenings Medlemsblad. årg. 1895. "19 dec." s. 593-595.
94. kun anmærket som "n".
95. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad. årg. 1898, "Sk. i Jan." s.20.
- i: Viljen til Hanstholm, 1981, s. 44-47.
96. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad. årg. 1901, s.338.
- "Fiskeriberetning for Finansaaret 1899-1900."

FRA SALTSILD TIL TOMTØNNER OG SÅLELÆR

Sildefisket ved Flekkefjord 1826 – 1837

Før sildefisket satte inn var Flekkefjord et ubetydelig og temmelig "hæringsløst Ladested"¹, skrev sørnskriver Garmann i 1840. I 1829 rapporterte borgerrepresentant Jens Henrik Beer til amtmannen at bare noen få av Flekkefjords handelsmenn hadde i de foregående år vært beskjeftiget med sildehandel på "Bergenes Led", og bare noen få skuter hadde gått i fraktfart mellom Bergen og Østersjøen. Med unntak av enkelte ladninger bark, steinmose*og hummer, "gjordes ingen Udskipning" fra Flekkefjord.² Innsiget av sild fra 1826 og fremover endret plutselig dette bildet av et tilsynelatende døsig og næringsfattig sted. "Flekkefjord steg som et skjønt Meteor med forbausende Hurrighed i Vei", het det i en presentasjon av Flekkefjord i Christianssandposten.³ Allerede etter at sildefisket hadde slått til to år på rad, mente den samme Jens Henrik Beer at Flekkefjord hadde iboende muligheter til å bli et av landets mest blomstrende småsteder.⁴

Flekkefjord kan ikke ha stått helt uforberedt da det store sildeinnsiget kom i 1826. Årene før kunne man observere at det skjedde en gradvis forskyvning sørover av tyngdepunktet for sildeinnsgene. I 1819 merket man for første gang sildeinnsgig sør for Skudenes: på strekningen Kvitsøy, Tananger, Rott. I 1823 var det sildestimer som trakk sørover forbi Jæren, og fra 1825 ble det fisket utenfor Egersund. I 1825 skrev Jens Kraft i sin topografiske beskrivelse at det fra Mandal, Farsund og Flekkefjord tolldistrikter ble utrustet 70-80 småfartøyer årlig for å kjøpe opp sild ved Skudenes. Det ble utført 9.520 tonner sild fra Flekkefjord i 1821, 11.471 i 1823 og 8.127 tonner i 1824.⁶ Flekkefjords kjøpmenn kan altså ha vært satt i et visst beredskap for å motta de store sildeinnsgene som skulle komme.

Da silda i 1826 trakk inn i Flekkefjordsdistriktet, var det i så eventyrlige mengder at få eller ingen kunne ha forespeilet seg omfanget på forhånd. På kort tid erobret stedet position som landets sildemetropol. Ved begynnelsen av 1820-årene kontrollerte sildetiden. I likhet med tønneproduksjonen lå en vesentlig forutsetning for eksporten innen garveridriften i de mu-

* = stenlav (bot.)

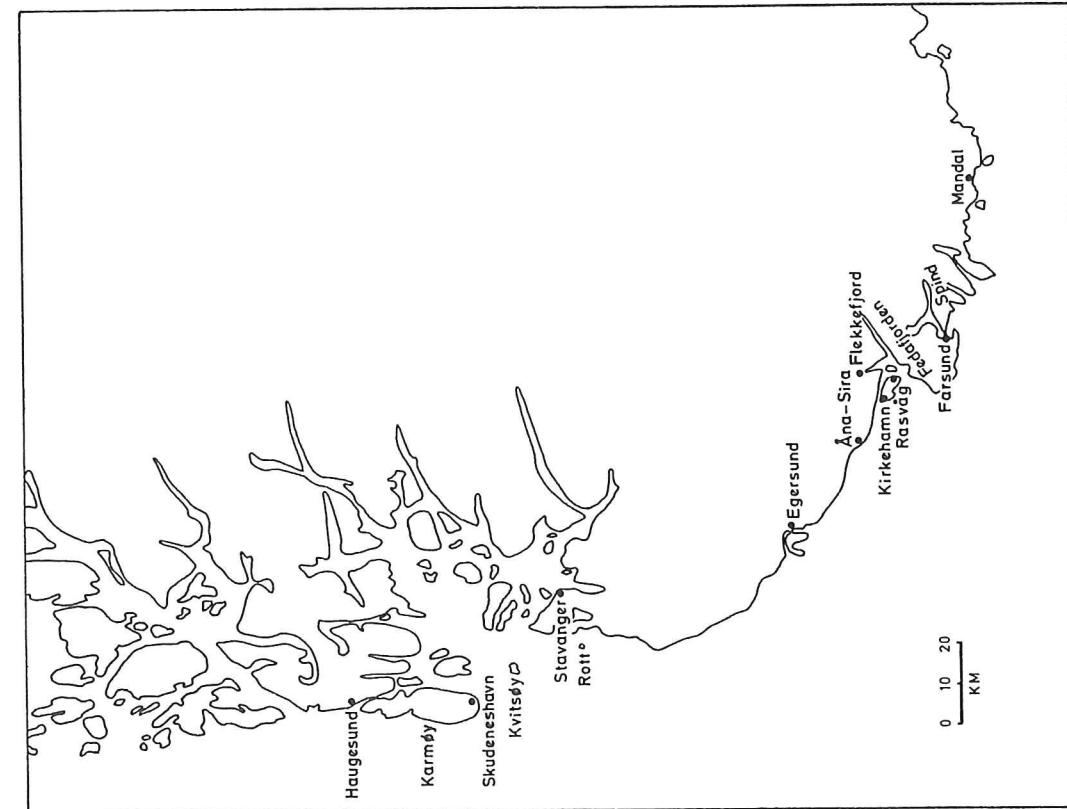
I årene 1826 til 1837 var fjordene og kystområdet ved Flekkefjord hovedinnsgområdet for vårsilda. Ladestedet erobret på kort tid posisjon som landets sildemetropol. Stedets folke- mengde økte fra 928 innbyggere i 1825 til 1446 i 1835. Flekkefjord fikk kjøpstadsrettigheter i 1842, blant annet fordi stedet i løpet av 1830-årene hadde nådd "saa stor Betydenhed". Byens velstand hvulte på én scyle, eksport av saltsild, men da Flekkefjord skulle løse byfunksjonen, var dette økonometiske fundament revet bort i og med at sildeinnsgene hadde opphørt. Det skulle gå 60 år før silda igjen trakk inn mot Flekkefjord.

– Emnet for denne artikkelen er å undersøke hvordan "fiskeribyen" Flekkefjord klarte seg når fangsten i de nære farvann som på en eller annen måte hadde sin forutsetning i fisket. Noen fortsatte fiskeriene lengre unna. Andre overlevde ved at byens flåte begynte med internasjonal fraktfart. Stavangers redning ble hermetikkindustrien. Haugesund gikk inn i en rik oppgangstid etter at vårsilda sviktet ved å kombinere alle tre løsningene. – Vi skal forfølge tre av de løsningene som ble forsøkt i Flekkefjord.

1. Fiske i fjernere farvann, som gav små resultater.

2. Tilvirkning og utskiping av tønner, som gav en sikker, men besjeden inntekt inntil sildefisket ved Båhuslenkysten åpnet for en mer betydelig produksjon.

3. Garveriindustrien, som ble byens klart viktigste økonomiske fundament, og som hadde sitt opphav i kapital akkumulert i sildetiden. I likhet med tønneproduksjonen lå en vesentlig forutsetning for eksporten innen garveridriften i de mu-



lerte Bergen og Stavanger 80% av landets saltsildutførsel. I 1829 var andelen redusert til 67,7%. Da hadde Mandal, Farsund, Flekkefjord, Sogndal og Egersund fått hånd om 24,4%, nær 1/4 av eksporten. "Flekkefjord var den farligste konkurrenten med hele 10,6%" (Trygve Solhaug). I 1835 eksporterte Flekkefjord 107.322 tonner saltsild, og da hadde Flekkefjord passert Stavanger som sildby. Året etter var Flekkefjord landets viktigste silddeeksporthavn med 134.952 tonner, eller 30,9% av landets samlede utførsel.⁷

Sildefisket kulminerte i 1837. Fisket var da rekordartet, med en utførsel på 146.196 tonner. I tillegg ble saltsild solgt på det innenlandske marked: I 1836 34.703 tonner og i 1837 46.027 tonner.⁸ Det totale kvantumet sild som ble utskipet fra Flekkefjord i kronåret 1837 utgjorde således nær 200.000 tonner, "hvoraaf henved det Halve for Flekkefjords og nærmeste Omegns Regning".⁹

- Men Flekkefjords andel av den samlede eksport ble redusert til 21,4%. Årsaken var at silden var begynt å trekke nordover. Innsigene virket igjen til fordel for Stavanger og Bergen. I 1838 sviktet innsiget i Flekkefjordsområdet, og byens utførsel sank til 33.575 tonner sild. - At Flekkefjord opplevde en midlertidig storhetstid på 1830-tallet, kan illustreres ved å sammenholde byens andel av saltsildseksporten i en senere periode, årene 1846–1850. Da var byens andel redusert til 2,3%.¹⁰

Den store saltsildeksporten blei tillegg begunstiget med en del store og hele ferdelaktig prisutvikling. Den internasjonale nedgangskonjunkturen i årene 1823–1826 hadde drevet prisene på saltsild nedover, men året 1827, omtrent på den tid Flekkefjord for alvor begynte å ta del i utførselen, ble et vendepunkt. Mens en tonne vårsild i 1826 ble notert med gjennomsnittlig 152 solvsilling, kom den nå opp i 285 skilling. I 1828 ble prisene presset nedover igjen på grunn av rekordutførsel på landsbasis, for igjen å stige i 1829–30. Etter et prisfall i 1831–32, var det med unntak av året 1837, hvort år frem til 1841 stigende priser. Mens Flekkefjord for eksempel i årene 1834–35 hadde synkende utførsel, var eksportvolumet for landet som helhet synkende.¹¹ Redusert utførsel førte til stigende priser. Dermed fikk saltsildeeksportørene i Flekkefjord både i pose og sekk.

Sør-Vestkysten av Norge

Krisen som fulgte da silda forsvant

Samtiden var selvfølgelig klar over sildefiskets periodiske karakter. Silda hadde også tidligere gjestet kysten utenfor Flekkefjord, for så helt å forsvinne igjen. Allerede i 1832-33 begynte frykten å bre seg. Ifølge gamle sagn skulle sildas besøkelsestid da være over.¹² I sin økonomiske beretning for tidsrommet 1830-35 gledet amtmannen seg over den stadig til-takende velstand sildefisket skapte i Farsund og Flekkefjord. Men han kunne ikke skjule sin bekymring for den nære fremtid. Velstanden var alene skapt av sildefisket. Annen eksporthandel enn utskipning av saltsild, var det "fortiden lidens Anledning til". Skulle det ulykkelige tilfelle inntrafфе at sildefisket opphørte, ville ikke bare eksporthandelen bli lammet, import-handelen ville også "betydeligen dale".¹³ Flekkefjord og Farsund var med andre ord i likhet med flere norske byer på den tid ensidig avhengig av en enkelt utførselsvare. De var sår-bare først og fremst overfor tilgangen på råvarer. Erfaring til-sa at sviktet råvaretilgangen – skulle silda bli borte – fulgte stagnasjon og krise i kjølvannet. Så tidlig som i 1827 skrev Jens Henrik Beer at stedets "vanlige Recurser" var så ubetyde-lige, at bare 1/3 av handelsmennene ville kunne opprettholde sin virksomhet dersom dersom sildefisket skulle opphøre.¹⁴

I 1837 kom varslene om at de gode år nærmet seg sluttens. Det skyldtes som nevnt ikke at fisket avtok. Fisket hadde aldri "været saa betydeligt som i dette Aar".¹⁵ Symptomen på at noe var galt fatt, kunne leses i en plutselig økning i antallet vekselprotester. I 1836 hadde ingen vekselprotester funnet sted, mens året etter beløp de seg til 11, i 1838 til 19, og i 1839 til 23.¹⁶ Forklaringen på at stagnasjon meldte seg mens fis-ket ennå var på sitt høyeste, må blant annet søkes i de vik-tigste formidlere av varekreditt, handelshusene i Hamburg.

Sommeren 1837 henvendte kjøpmann Jacob Stange fra Flekkefjord seg til Conrad Hinrich Donner i Altona og ba om å bli tilstått kreditt på penger og varer, samt Donners samtykke i å innlede handelsforbindelser.¹⁷ Jacob Stange var 26 år, hadde fått

borgerbrev året før, og var således nyttablert som kjøpmann og saltsildeksportør. Han eksporterte sild til flere Østersjøhav-ner, og importerte først og fremst kolonialvarer, kaffe og suk-ker, og tekstiler. Fra det engelske grossistfirma Andrew Israel & Co (Birmingham & Sheffield Warehouse) kjøpte han i 1836 for i alt 1003 mark hamburgers banco på kreditt.¹⁸ Selv om Andrew Israel var et engelsk firma, ble varene omsatt og utskipet fra Hamburg. Hamburg var frihandelsby med reeksport som en viktig gren av handelen. Særlig gode var forbindelsene mellom Hamburg og England, slik at det var lettere for en norsk importør å få varer fra Hamburg enn fra England.¹⁹ I tillegg til at Hamburg, eller rettere tvillingbyene Hamburg og Altona, var det viktigste sentrum for formidling av kolonialvarer fra oversjøiske land og manufakturvarer fra forskjellige europeiske land, kunne byens handelshus også tilby et smidigt system for varekreditt og kon-vertering av valuta. - Det var derfor ikke noe særsyn da den unge flekkefjordskjøpmannen Jacob Stange henvendte seg til Donner i Altona, et av de mest betydningsfulle handelshusene. Etter at Stange hadde fått sin far til å garantere "i alle dele for Op-fyldelsen af hvad hans Søn Jacob Stange i Handelsforbindelse med Conrad Hinrich Donner maatte indgaae", ble dørene til Hamburgs handelshus åpnet for ham. Niels Stange kausjonerte også for sør-nens tilsvarende avtalor med de to tyske handelshusene Kölner & Harssen og Georg Behre & Co.²⁰

Jacob Stanges fremstøt kan tjene som eksempel på at for nye kjøpmenn og opkomlinger, de som startet forretningsvirksomhet på bar bakke, var grunnleggingen av virksomheten langt på vei avhengig av om de fikk varekreditt i Hamburg. Hamburg hadde i flere år spilt en helt spesiell rolle for fremveksten av den moderne norske handelststanden, men særlig i 1820- og 1830-årene, etter at byen var blitt sentrum for reeksport av kolonial- og manufakturvarer, ble Hamburg helt dominerende.²¹ Da markeds-mulighetene i Norge i 1830-årene utviklet seg i gunstig retning, utnyttet hamburgershusene situasjonen. Det ble drevet aktiv mar-kedsføring, ved at agenter, såkalte "probenreutere" ble sendt til Norge med en meget gunstig kredittordning, såkalt blanco-kreditt. Den gav låntakeren rett til å trekke innstilt et visst

beløp uten at det overhodet ble stilt noen garanti.²² Derved fikk nye kjøpmenn som Jacob Stange en sjanse, og han fikk følge av flere: "8 á 10 nye Kjøpmænd havde i løbet af noget over et Aar etableret sig i Flekkefjord. Skjøndt uden noget Fond at begynde an Handel med, men allene byggende paa den almindelige Credit, som indtil det Utrolige dengang i Hamburg ydedes hvilken som helst fra Flekkefjord, og stolende paa at de foregaaende betydelige Vareomsetninger og fordeelagtige Handelsconjunctioner fremdeles skulde vedblive".²³ Fra utlandet ble det i 1836 innkjøpt til Flekkefjord manufaktur- og kolonialvarer for omrent 400.000 mark hambuger banco, bort imot det firedobbelte av hva som ble importert av samme varer året før. Importørene var "i Særdelshed a f de Yngre".²⁴

I mars 1838 måtte Jacob Stange gjøre oppbud og innstille sine betalinger. Året før hadde han utskipet 4.500 tonner saltsild, men tapte 3000 spesiedaler på handelen. Tapet var så stort at det alene var nær å lamme virksomheten. Da sildefisket mislyktes i 1838, og de tyske kreditorenes fordringer "var af den Natur, at de maa opfyldes øieblikkeligen", var fallitten et ugjendrigtlig faktum.

Sildefisket hadde som nevnt aldri slått så rikt til som i 1837, men samtidig var silda begynt å trekke nedover. Konsekvensen ble at den samlede sildeeksport gjorde et betydelig hopp oppover, men dermed ble prisene drevet nedover.²⁵ Året etter var det en voldsom prisstigning igjen og fortsatt oppgang i 1839, men da var sildeeventyret over for Flekkefjords del.

Sildeeksportørene i Flekkefjord hadde åpenbart kalkulert med at den prisoppgang som hadde funnet sted i de foregående år, skulle fortsette i 1837. Den store fortjenesten på sildeeksport og fordelaktig fraktfart, ført som nevnt til innkjøp av enorme mengder manufaktur- og kolonialvarer. For å lette avsetningen ble en stor del av varemengden solgt på kreditt. For å få inn en del av det uteslående beløp, så kjøpmennene seg nødt til å kjøpe opp størparten av det kvantum sild som ble fisket i distriktet. For å sikre seg mot at utenbys konkurrenter fikk hånd om silda, kjøpte

de til "særdelers høie priser", sansynligvis i forventning om fortsatt prisstigning. Da skjedde det uheldssvangre at store sildeinnsig igjen nådde kysten i Stavanger amt og Bergens stift.²⁶ Trolig har innsigstidspunktet kommet noe senere i dette området, slik at flekkefjordskjøpmennene ikke har kunnet overskue prisutviklingen. I alle fall resulterte det påfølgende prisfall i betydelige tap for Flekkefjords sildeeksport. Tapet ble anslått til gjennomsnittlig 1 spesiedaler pr. tonne. I kjølvannet fulgte en rekke konkursar. Sørensriver Garmann skrev i 1841 at det var utlendinger, som sålengen fiskeriene vedvarte "crediterede en stor Deel af de Handlende betydelige Summer", som nå inndrev sine fordringer ved søksmål.²⁷

De uheldige virkningene av hamburgerkreditt og enorme vareinnkjøp, kombinert først med prisfall, og deretter med at sildeinnsigene opphørte, rammet ikke bare sildeeksportørene og kjøpmennene i Flekkefjord. På samme måte som en del av kjøpmennene i Hamburg på kreditt i forventning om at sildefisket skulle sikre de nødvendige inntekter til å dekke gjelden, ble omsetningen lokalt også nesten uteLUkkende basert på kreditt. Det ble nærmest satt i system at de penger "den fiskende Almue" tjente hvert år først og fremst gikk med til å dekke forrige års gjeld. Nye varer ble igjen kjøpt på kreditt hos kjøpmannen. Det avhengighetsforhold den enkelte bonde og fisker dermed kom i til sin kjøpmann, var ikke ulikt det forhold som eksisterte mellom kjøpmennene og handelshusene i Hamburg. Christianssandposten skrev i 1840 at kreditten hos kjøpmannen stod åpen for alle og enhver, "– man opbar et heelt Aar i Forveien paa Forventningen om næste Aars Fiskeri". Ikke nok med det, "...selv uconfirmerede Drenges skal have havt deres egen Conto og blank Credit".²⁸

Da kreditorene i Hamburg begynte å drive inn sine fordringer, så kjøpmennene seg nødt til å gå frem med samme "Strenght mod deres Debitorer i Landdistrictet". Stor pengemangel resulterte imidlertid i at kjøpmennene fikk store vansker med å få inn det de hadde uteslående.²⁹ For sildefisket hadde bonden vært

"fattig, dog almindelig Gjeldfri", men han hadde satt sine inntekter fra fisket inn i redskaper og utstyr og "erholdt en endnu langt skadeligere Credit" enn den kjøpmennene selv fikk i Hamburg, og følgelig befandt han seg nå "i en bundløs Gjeld".³¹ Da folk fra omliggende distrikter i 1839 søkte til Flekkefjord i håp om nye sildeinnsig, måtte "hundredre af alle aldre besøges tilbake til sine hjemsteder".³² Krisen rammet ikke bare befolkningen i Flekkefjords prestegjeld, men allmuen "langs hele Søkysten endog i Mandals Fogderi".³³

På lengere sikt ble konsekvensen av et utarmet omland begrenset omsetning i Flekkefjord. Når byen skulle tilpassa seg en ny virkelighet, der blant annet samhandel med landdistrikten skulle utgjøre en del av byens eksistensgrunnlag, viste det seg at landdistrikten hadde svært få varer å avsette. Det dreide seg bare om små mengder bark, trelast og tønnestav, m.a.o. produkter som også tidligere bare hadde gitt grunnlag for ubetydelig utførsel. Ekstra lammende for omsetningen var det at "Distrikts Indbyggere i Almindelighet" ikke hadde penger "... till at indkjøbe andre Varer fra Byen end hvad de høist nødvendig behøver".³⁴ Sildessvikten falt sammen med misvekst i jordbruksret.

Tabel 1. Hjemmehørende fartøyer i Flekkefjord tolldistrikt 1823-1850.

År	Antall skip	Drektighet	Gjennomsnittlig drektighet
1823	21	488½ cl	23 1/4 cl
1828	27	646 cl	24 cl
1835	69	1719 cl	25 cl
1840	43	1334 cl	31 cl
1845	33	701 cl	21 1/4 cl
1850	37	406½ cl	11 cl

Kilde: Amtmannens 5-årsberetninger

Østersjøhavnene med korn, samt en del bøkestav fra Syd-Sverige. Mange av dem seilte innom havner som Altona og København, og brakte med seg kolonial-, manufaktur- og krambodvarer. De større skipene på omkring 50 kommerslester seilte også med saltsild til Østersjøen, men tok ofte frakt til vest- og sydeuropeiske havner, særlig til Spania og Portugal hvor de hentet salt til sildesaltingen.³⁵ Skipene var med andre ord satt inn i en gunstig trekantshandel, slik at rederne unngikk tapsbringende seilaser ved at skipene måtte gå i ballast.

Virksomhet knyttet til sildefisket

I 1835 var det i alt 166 skipsavganger fra Flekkefjord til utenlandske havner. 88 av disse hadde Sverige som bestemmellessessted.³⁶ 52 av de 166 fartøyene var hjemmehørende i Flekkefjord, og 23 av disse seilte til havner i Sverige. Men selv om Flekkefjords fraktfart var betydelig og flåten relativt stor, var den alene basert på en enkelt utførselsvare, saltsild. I sildefarst var det ikke påkrevet med store skip og selv om gjennomsnittsstørrelsen på fartøyene i 1840 var kommet opp i 31 kommerslester, var de lite egnet til annen fart enn sildefrakt. Følgelig var skipsfarten dobbelt sårbar: Skulle silda forsvinne, ville ikke bare flåten være opprådd for utførselsvarer, den ville også være vanskelig å sette inn i annen fraktfart.

Da silda forsvant, forsvant derfor også grunnlaget for skipsfarten. Så seinst som i 1845 rapporterte magistraten at skipsfarten var ubetydelig fordi "...Stedet kun faar faa varer til Udførsel".³⁷ I og med at sildeeksporten stanset opp, stanset også automatisk importen av de varer som var nødvendige for tilvirkingen. I 1835 ble det importert 21.840 tønner salt. Tre år senere var importen redusert til det halve, 10.225 tønner. Mens bare Bergen overgikk Flekkefjord i innførsel av stav og tønnebånd i 1835, da det ble importert henholdsvis 612.150 og 1 350.823 stykker, var det ingen innførsel av stav og kun 316.685 tonnebånd i 1838.³⁸ - Fra 1835 til 1840 ble derfor flatt i Flekkefjord tolldistrikt redusert fra 69 til 43 skip, og i 1850 var den kommet under det nivå den hadde da sildfisket satte inn. Det som skjedde var at de mindre "til Frægtfart uskikede Fartøier", som hovedsaklig var anskaffet til "Brug ved Sildehandelen", ble solgt eller gikk i opplag.³⁹ Rederivirkosmheten var som nevnt integrert i handelsnæringen, og da flere av handelsborgerne enten måtte gjøre oppbud eller slet med store gjeldsforpliktelser, så de seg nødt til å selge sine fartøyer.⁴⁰

Flekkefjords økonomi hadde hvilt på fiskehandel og skipsfart. Svikten i saltsildeeksporten kom til å forplantte seg gjennom alle ledd fra eksportører til saltere, fraktere, fiskere, bøkkere, ganejenter, sjauere og videre til dem som leverte utrustning og til alle kjøpmenn som solgte dagligvarer. Sildesalting og sildespekulasjon var ikke forbeholdt kjøpmennene alene. Skipper, håndverkere, bønder, alle som kunne skaffe seg tønner og salt og oppdrive nødvendige kontanter til innkjøp, soltet og spekulerte. Skal vi tro formannskapet i Flekkefjord, lot bøndene jordbruksfelalle for å investere i fiskeutstyr og saltbuer. Nå truet "Hungersnød" byen og distriktet: "Allerede er Ladestedet, hvor for 2 Aar siden Betlerie næsten var ukjendt, overfyldt med Betlere, allerede driver sulten utallige af Bondealmuen til Stedet for at sage faa Hungeren tilfredsstillet... næsten enhver er Trængende".⁴¹ - Tilsvarende kjedreaksjoner ble utløst innen skipsfarten. Redere og partshavere merket vanskene først, der neste sjøfolkene, seilmakere, verftsarbeidere og igjen i sistе instans leverandører av dødliges forbruksvarer. I begynnelsen

av 1800-tallet hadde skipsbygging vært den "viktigste industri, som drives i Flekkefjord",⁴² og i årene 1825-35 ble det også drevet "livligt skipsbyggeri".⁴³ I perioden 1835-1840 ble ikke et eneste fartøy over 3 kommersellester bygget.⁴⁴ Dessuten ble det en tapsakkumulerende sammenvevning ved at den enkelte kjøpmann samlet flere virksomheter på én hånd. En mann som før nevnte Jacob Strange var ikke bare engasjert i eksportleddet, men også i leveransen og utrustning til fiskerne. Han drev importhandel i korn og salt, kolonial og manufaktur med videreformidling en detalie. Han hadde egen slupp til frakt av saltsild, og hadde part i andre skuter. Hele virksomheten var bygget opp i løpet av et par år, og stod og falt med sildeinnsgene.⁴⁵

Veier ut av krisen

De ytre forutsetninger for byens hovednæring endret seg dramatisk ved at silden trakk nordover, derfor vil vi undersøke hvordan næringen "svarte" på endringene i de ytre muligheter. Ifølge Fritz Hodne lå det i sildas uregelmessige innsig og forflytning langs kysten et tildriv til innovasjon. Den som hadde opplevd sildeeventyret utenfor stuedøren, og senere skuffelsen da silda forsvarant, måtte finne på noe nyt for å opprettholde sitt nye forbruksnivå. Gjennom hele 1800-tallet kan man i kystdistrikter som opplevde sildas lunefullhet, iaktta en nær kopling mellom krise og innovasjon, ledsgjet av en psykologisk uvilje mot et fall i tillvant levestandard. For folk fra Egersund og Flekkefjord bestod innovasjonen i at de dro til Stavanger- Haugesunds- kanten med båtlag og redskap, uaktet de måtte arbeide mer enn før samme inntekt.⁴⁶ Amtmann Manthey var, som embetsmann flest, sterkt bekymret over at allmuen fortsatte å sette sin lit og sit håp til vårsildfisket ved å dra til Stavanger- og Bergenhus amt, i stedet for å dyrke jorda. Han beskrev den "psykologiske uvilje slike: "Denne Næringsgren (sildedefisket) er derhos, skjønt stemmen de med Almuens Lyst, der mere er rettet paa det Erhverv, som er holdes tilfældigen og ved Hazard, end paa det, der vindes ved stadig Flid og vedholdende Arbeide, mindre fordelagtig, forsaar- vidt den virker skadelig paa Moraliteten."⁴⁷

Forsøkene på å kompensere svikten i det hjemlige naturgrunnlag ved silddefiske i fjernere farvann, var et fremstøt innenfor et virksomhetsområde firmaer i Flekkefjord var blitt fortrolig med. Det var en virksomhet som ble forsøkt holdt ved like helt til silda på ny trakk inn til Flekkefjord, i 1909, men som aldri tilnærmedesvis fikk samme betydning som sildfisket i 1830-årene hadde hatt.

Silddefisket ved Karmøy

Hvor mange som omstilte seg til ny aktivitet, som møtte utfordringen med å dra nordover da vårsilda sviktet på feltet utenfor Flekkefjord, kan vi ikke anslå med sikkerhet. Amtmannsberettningene gir inntrykk av at det var en betydelig folkemengde som dro. For perioden 1840-45 het det at "et ikke ubetydeligt Antal af Almuen især fra Stederne og Søkysten", deltok i det store winterfisket i Stavanger amt og Søndre Bergenhus. De deltok dels som fiskere, dels som befrauktere mellom fiskeplassene og salteriene. I 1841 ble det i Haugesund saltet 30.300 tonner sild, men bare ca. 31% av det falt på haugesundsredere. Resten tilhørte "utensogningen", først og fremst folk fra Kirkehavn på Hidra og fra Spind ved Farsund, samt borgere fra Bergen, Stavanger, Sogndal, Flekkefjord og Arendal.⁴⁸

Mange nøyde seg ikke med å besøke Karmøy i sesongen. Til Haugesund, byen som ble skapt av sildfisket, kom det i 1840-årene "påfallende mange innflyttere" fra Dalane, Lista og Mandalskanten. Saarlig påfallande var det at de fleste innflytterne kom fra selve byene, Mandal, Farsund, Flekkefjord og Egersund, og strøkene nærmest omkring.⁴⁹ Innflytterne ble innovatører innen alle ledd av selve fisket og fiskeomsetningen. Brødrene Tønnes og Ludolf Eide, som kom fra henholdsvis Flekkefjord og Farsund, Christian Olsens Ersdal og Bernt Sandmark fra Bakke ved Flekkefjord, slo seg opp på saltsildeseksport og var med å skape det lokale næringsliv. Da Haugesund bygget opp sin flåte, måtte skipperne hentes utenfra, særlig fra Flekkefjord, Farsund og Spind.⁵⁰

Utbyttet skal ha vært dårlig de første sesongene, vinteren 1844-45 vendte mange hjem med tap.⁵¹ Små notiser i Kristiansandsavisene peker i samme retning. I 1842 ble det meldt fra Flekkefjord at "vore faa Fiskere" var vendt tilbake fra Karmøy med et utbytte på 20-30 spesiedaler pr. mann.⁵² Året etter er meldingene enda mer mistrostige. De fleste av byens og omegnens fiskere hadde "ikke stor Mere med sig Hjem, end da de reiste til Fisket, og Somme have blot sat Penge til". Byens kjøpmenn hadde nærmest gjort bomtur. De hadde bare fått et ubetydelig antall tønner i salt på grunn av "de usædvanlig høje priser".⁵³ Mens amtmannen var skeptisk til at vestegder dro nordover etter silda de første årene, må han i 1850 innrømme at dette fisket er av "Vigtighed" for "en stor Deel af Distictets Beboere". Nå het det også at fiskerne vendte tilbake med "en somoftest god og under-tiden rigelig Fortjeneste".⁵⁴ Flere hundre båter ble utrustet hvert år, og skulle det fisket opphøre, ville det ha en "stærk Indflydelse paa en stor Deel af dette Amt, især Kyststrækningen vestenfor Lindesnæs", net det i amtmannsberetningen 5 år senere.⁵⁵

For året 1868, få år før sildeeventyret tok slutt, finnes en oppfattende og relativt pålitelig telling av deltagerne i vårsildfisket. Fra kystherredene og byene i Lister og Mandals amt ble det utrustet over 500 garnbåter, 33 sildeførende fartøyer og 189 losjifartøyer. Fra Mandals fogderi deltok 627 garnfiskere, eller 4,3% av alle menn mellom 15 og 60 år, mens fra Lister fogderi var deltagerkantallet 1.629 eller 21,5% av alle voksne menn på bygdene. Flekkefjords nabobygder, Nes og Hidra, sendte nesten annen hver mann på vårsildfisket, 48,1%. Noen slo seg til ro på sørafeltet fra Skudenes og nordover til Espevær, men av de 550 garnfiskerne fra Vanse og Farsund, seilte de aller fleste videre nordover til nordafeltet, helt opp under Stad. Det samme gjorde de fleste fra Herad og et par hundre fra Nes og Hidra.⁵⁶

Flekkefjords kjøpmenn engasjerte seg også i sildesalting og silddefrakt med utgangspunkt i Karmøydistriktet. I årene 1841-45 var sild fortsettet byens "viktigste Export".⁵⁷ Men sammenliknet med foregående år var utførselen beskjeden, og utbyttet var variabelt. 14 kjøpmenn eksporterte 10.395 tonner saltsild i 1845.

Tre kjøpmenn stod for 40% av saltsildeksporten, ⁵⁸ det var ikke mer enn hva oppkomlingen Jacob Stange alene hadde utskipet i 1837. Mens smitten brente seg blant fiskerbefolkingen i nabodistrikten ved at stadig flere dro nordover, gikk det tilbake med kjøpmennenes engasjement. (Se tabell 2) I første halvdel av 1860-årene ble det eksportert knappe 3.000 tonner årlig fra Flekkefjord, likevel var saltsild fremdeles byens viktigste eksportvare. ⁵⁹ Som eksportanhavn var Flekkefjord med andre ord uten betydning, og det direkte engasjement i sildesaltingen etter 1839 bar mer preg av avvikling enn innovasjon.

Tabell 2. Utførsel av saltsild fra Flekkefjord 1841-1865.

År	Gjennomsittlig årlig utførsel
1841-1845	17.062 tonner
1846-1850	14.000 "
1851-1855	12.602 "
1856-1860	4.231 "
1861-1865	2.911 "

Kilde: Amtmannens 5-årsberetninger

På den annen side var ikke byen uberoart av kystbefolkingens engasjement i sildefisket. Det ble ikke lagt skjul på at kjøpmennene hadde god fortjeneste når fiskerflåten skulle utrustes. Varer og utstyr ble solgt på kreditt som da silda trakk inn i Listerfjorden. Fiskerne på Hidra ble berømmet som gode kunder: "Beboerne af Hitterøe Sogn ere i Almindelighed anseede som de mest flittige og vindskibelige her i Omegnen, der have siden Fiskeriets Ophør her, stadigen deeltaget i Fiskeriet paa Nordlandet, og næppe en eneste arbeidsfør Mand blandt Sognets Indvanere har holdt sig borte derfra... (De har) jenvilgen fortjent et betydeligt Udbytte ved dette Fiskeri, ...og det hører til Sjeldenhederne at Baadlag derfra med en Besætning af 3 á 4 Mand have bragt hjem med sig et mindre Udbytte end 2 á 300 Spd... I Flekkefjord findes mellem 30 og 40 Handlende, der alle beskjæftiger sig med Udsalg af det Slags Varer, som Hitterøe Boerne tiltrenger til deres Bedrift." ⁶⁰

Eksport av iset makrell og laks

Makrell fikk et gjennombrudd som en ny norsk eksportartikkel i 1860. Ved hjelp av isetmakrellen vant man et nytt marked i England. Makrelleksporten var så å si en videreutvikling av gamle forbinderelser mellom Sørlandet og England, etablert gjennom eksport av hummer. Nettet av agenter på Sørlandet ble utnyttet for å lette innkjøpene, og til å sette opp ishus. Engelsmennene stod også for markedsføring.- Det samme gjaldt fersklaks-eksporten, som faktisk la markedet til rette for makrellen. Reduksjon i den skotske laksebestanden var den egentlige årsak til at oppkjøpere kastet blikket på Norge.- Makrellforretningen ble koncentreret om Kristiansand, Farsund, Mandal og Kysten til Stavanger, som stod for omtrent 100% av fangstmengden, med Farsund som den klart største utskipningshavn. ⁶¹ Fra Flekkefjord tollsted ble det ikke eksportert makrell før i 1863.

1862 var på mange måter et bunnår med tanke på eksport av fiskvarer. Ved siden av saltsilda ble det bare utskipet 2½ tonne saltet laks til Hamburg. ⁶² For årene 1863, 1864 og 1866 ble imidlertid eksporten av makrell og laks ansett som "ikke ubetydelig". Årlig ble det da utskipet makrell til en verdi av 11.000 á 14.000 spesiedaler, mens verdien av laksen varierete fra 1.200 til 3.400 spesiedaler i året. ⁶³ Selv om iset makrell og laks ble en viktig eksportartikkel, og selv om makrellfisket ruvet sterkt i distriket, var byens kjøpmenn lite engasjert i eksportvirksomheten. I førstningens skyldtes det at engelskmenn hadde hånd om oppkjøp og eksport, men utover i 1870-årene ble virksomheten overtatt av nordmenn. På denne tiden ble det fisket "ikke ubetydeligt Lax", både i nærheten av byen og i Kvinnnesdal. Men fordi det ikke fantes oppkjøpere i Flekkefjord, ble laksen lagt i is og videresendt med dampskip til oppkjøpere andre steder, og eksportert derfra. Amtmannen mente årsaken til at denne eksportvaren glapp ut av hendene på flekkefjordskjøpmennene, var at byen var i ferd med å miste grepet på området. Gjennom en liberalistisk næringspolitikk, som fikk vind i seilene fra midten av århundret,

hadde det grodd frem livskraftige tettsteder og handelsplasser som kunne konkurrere med de tidligere privilegerte kjøpmennene i Flekkefjord. Det var en utvikling Flekkefjord hadde forsøkt å bekjempe gjennom en defensiv strategi, som gikk ut på å motarbeide etablering av landhandlere i byens oppland, og en offensiv strategi som gikk ut på å knytte opplandet fastere til byen ved å utbygge og forbedre kommunikasjonsnettet til byen. Flekkefjord klarte ikke å forhindre at landhandlerne fikk etablere seg, og de farligste konkurrentene ble å finne på Faret i Kvinnedal og på Hidra. Landhandleren på Faret overtok blant annet oppkjøp og utskiping av tønnestaver som ble tilvirket i Fjotland og Kvinnedal, en forretning kjøpmennene i Flekkefjord tidligere hadde hatt hånd om.⁶⁵ Den offensive strategien førte frem til en foreløpig seier da Jærbanen ble ført frem til Flekkefjord i 1904, og som med ett slag medvirket til at byen ble vestfylkets viktigste trafikk-knutepunkt.

På den annen side overskygget kampen for å sikre byen inntektene fra garveriene, som alle var lokalisert like utenfor byens grenser og som opplevde florisante tider i begynnelsen av 1870-årene, alle andre hensyn. En ny lov om utskipingsrett for landdistriktsene var da på trappene, og byen fryktet at den ville tape skatteinntekter fra garveriene. Det ble blant annet gjort fremstøt for å utvide byens grenser for å innlemme garveriene, et fremstøt som ikke førte frem. I den anledning uttalte formannskapet i én sammenheng at utskiping av enkelte varer burde være fri, det gjaldt: "Alle Slags levende Fisk og Fisk nedlagt i Iis, samt Iis i Blokke. Risicoen for dem, der driver Forretninger med levende Fisk og Fisk nedlagt i Iis, er så stor at enhver Hindring for en hurtig Expedition saavel med Hensyn til den Udskibningsberettigede som til Toldvæsenet bør rydes afveien. Et lidet Ophold kan ofte være Aarsag i at et Fartøi ikke nær Bestemmelser-stedet til Markedsdagen og dermed maa finde sig i en betydelig lavere Preis for sin Last og endog ved indtræffende Still paa den siste Deel af Reisen bevirke at Ladningen i mer eller mindre Grad kan blive bedervet."⁶⁶ Flekkefjords generøsitet viser ikke utskiperne utenfor byen, og dermed egen reservasjon mot å kaste seg inn i eksport av ferskfisk, synes så å si ligge i byens

geografiske plassering. Til Sørlandsby å være, ligger Flekkefjord relativt dypt inne i landet, slik at byen ble oppfattet som uegnet til omsetningsentral for fersk eller iset fisk. Men kort tid etter ble det slått frempå med at eksport av makrell og laks ville få økende betydning for byen, "naar hensees til det Opsvng Udskibning af Fiskefprodukte i de senere Aar har taget". Ble utskipingsretten for fersk og iset fisk fri, ville det "øve et ikke ubetydeligt Tryk på Stedets Skatteevne", lød de nye toner fra formannskapet.⁶⁷ - Denne vakting hos byens folkevalgte, må sees på bakgrunn av at garveridriften og eksporten av sålelær, som hadde ført byen ut av døvannet etter det store sildekrakket, møtte store vansker. Etter en voldsom boom mot slutten av 1860-og første halvdel av 1870-årene, inntraff en like voldsom krise der flere av bedriftene måtte innstille virksomheten. (Se nedenfor) Det kan forklares hvorfor utskiping av iset fisk først nærmest ble negligeret, og kort etter ble sett på som en mulig redningsplanke. I alle fall synes vi å kunne registrere at byens kjøpmenn i starten viste liten interesse for den nye eksportartikkel, og at det omkring 1880 kom en nyorientering i retning av ny satsning på fiske.

I årene 1870 til 1875 ble det eksportert makrell for en gjennomsnittlig årlig verdi av 24.403 kroner fra Flekkefjord tollsted. Den viktigste utskipingshavn var ikke Flekkefjord, men Kirkehavn på Hidra. Fiskerne bygget selv isbu, med skipsreder Hans E. Jansen som disponent.⁶⁸ utskiping av makrell skal hovedsakelig ha "foregået for et i Landdistriket boende Compagnies Regning". I 1878 ble "Compagniet" tilført kapital fra O. Rasmussen i Flekkefjord, og fra 1879 ble dette firma under navnet "O. Rasmussen & Co." distrikts viktigste eksportør.⁷⁰ - I begynnelsen av 1870-årene skal tallet på båter som deltok fra Lista, Flekkefjorden og Hidra ha lagt på over 200, med 900 manns besetning og 14-15.000 garn, mens 12 engelske kuttere gikk i fart over Nordsjøen. I 1875 deltok i alt 477 skyter og båter i fisket.⁷¹ - Omkring 1885 utrustet man fra Rasvåg "islandsfiskeren kutter "Jemima" til makrell-dorging på Doggeren". Det innvarslet en ny fase i makrelfisket. Fartøy, for det meste "kystfare", skulle ha blitt leidt fra Mandal og Kristiansandskanten. "Man rigget ut 3 spiret fra hver

side, og på hver av disse 3 dørger, og på hver dørg 3 tømmer med krog og heite.... Fra hakkebrettet akter hadde man også to dørger.⁷² Dorgemakrellen ble flekket og saltet ombord. På ettersommeren ble makrellen solgt i Kristiansand, hvor den ble sortert og omsaltet. Den beste ble eksportert til USA. Det store makrelleventyret "var definitivt til ende" i 1894. (J.Seland) Dorgefisket tok slutt omkring 1910. (L.Erikson)

Når et fiskeeeventyr tok slutt, ble det alltid jaktet på syndebukker. Da silda forsvant for godt i 1839 fikk Lista fyr skylden: "Menig Mand tilskriver Lister Fyr Ulykken, fordi det er et Blik-Fyr, om hvilket man troer, at det kan skremme hvalen."⁷³ Da dorgefisket etter makrell ikke bar seg lenger, fikk svenske fiskere ansvaret for de dårlige tider. Fisket sluttet "noe på grunn av at makrellen minket og falt små, men mest fordi svenske fiskere bragte inn store mengder fra Skagen, dårligere varer, så prisene falt og det ikke lønnet sig mer med dorging etter makrell." (L.Erikson) Det er imidlertid interessant å registrere at samtidig som svensk konkurransen vakte forbittelse, ble svenske fiskere anerkjent som innovatører da makrellfisket nådde nye og større høyder i 1920-årene. No malurt måtte likevel hellas i begeret: I tidligere tider leverte drivgarnsfiskerne "noen store og fete "branner" av makrell, ikke som de kleine "pinnesyler" av makrell man får nu. Før i tiden (1880-årene) brukte man storbindte garn. Nu har svenske lært oss til å bruke sildegarnsband etter makrell, så at den store 1ste klassens makrell faller av og blir til føde for havets åtseletere."⁷⁴ (L.Erikson)

Selv om Flekkefjords kjøpmenn omkring 1880 på ny fattet interesse for fisket, ble hovedtyngden av fiskeomsetningen liggende på Hidra og Åna-Sira. De som etablerte seg som fiskeeeksportører i Flekkefjord rundt århundreskifte, var før eksempel innflytttere fra Hidra og Åna-Sira. En av de mest betydelige eksportørene, Sivert Larsen Bakken, drev landhandel og eksport av makrell i Åna-Sira før han i 1883 etablerte fiskeeeksportforretning i Flekkefjord. Før makrellen ble en interessant eksportartikkel, hadde han delatt i vårsildfisket ved Haugesund, og drevet såkalt "sommerfiske". Man seilte sine skøyter med tønner med salt til

bergenskanten, kjøpte og saltet brisling og feitsild, som ble fraktet til småbyene på østlandet og solgt i smått ved bryggene.⁷⁴ En annen betydelig fiskeeksportør, som slo seg ned i Flekkefjord i 1906, var Chr. Larsen Berrefjord. Han kom fra Hidra. De ble begge storeksportører av iset sild, da sildefisket slo til ved Flekkefjord i 1909.⁷⁵ Det var naturlig at fersk vårsild ble pakket med is i kasser, liksom laks og makrell, og sendt til forbruksmarkedene i England og Tyskland.

En del av de etablerte kjøpmenn i Flekkefjord satset derimot betydelig kapital på sildefisket ved Island. Av sørlandsbyene var Mandal tidligst ute med å sende sildefartøy til Island. Albert Jacobsen hadde i flere år seilt til Island med trelast og kjøpmannsvarer. I 1867 lastet han en galeas med tønner, salt og sildegarn, og siden ekspedisjonen ble vellykket, ble det året etter dannet et "Mandal's Fiskeriselskab". Selskapet rustet ut en skonnert og en jakt for islandsfiske. Til tross for høyst varabelt utbytte, tydet alt på at det ved Island var store ubruktesressurser.⁷⁶ Islandsfisket representerte ikke noen utvikling i retning av havfiske.⁷⁷ När det fra Flekkefjord i 1881 ble utrustet en galeas og tre jakter for å fiske og salte sild ved Island, innebar det på sett og vis ikke annet enn at man fortsatte å strekke seg etter silda. Forskjellen lå i at den lange ekspedisjonen krevde samarbeid og større konsentrasjon av kapitalinveseringene. Et "Islandskskompagnie" ble stiftet. De som hadde "sluttet seg sammen" om foretagendet, hadde ikke hatt "liden Bekostning med den betydelige Udrustning".⁷⁹ Foretagendet ble imidlertid tapsbringende. Fangsten var dårlig, 80 og jakten "Elvensire" forliste på hjemturen. Etter to sesonger ble "Islandskskompagniet" opplost.

Islandsspekulasjonen markerte både en oppblussing av og en endelig stans i Flekkefjords jakt på sild i fjernere farvann. Den hadde pågått mer eller mindre kontinuerlig siden 1839, men stadig avtatt i betydning. Derimot skulle en virksomhet som utviklet seg da vånsilda slo til ved Flekkefjord i 1830-årene, tilvirking av tønner, appleve et kraftig oppsving frem mot århundreskifte.

Tønneproduksjon

Sildfisket i 1830-årene skapte, som vi antydet, grunnlag for en virksomhet som skulle få stor økonomisk betydning for byen og distriktsene omkring: Produksjon av stav og sildetønner. Bøndene i Bakke, Gyland og Fjotland "erhvervet Livsopphold ved at forarbeide Tønder" om sommeren, og ved å delta i fisket i vintersesongen. Hvert år så lenge sildefisket varte, fraktet de ca. 150.000 ferdiggjorte Tønder til Flekkefjord.⁸¹ I de første årene maktet bøndene ikke bare å etterkomme det lokale behov. Også de som kom fra andre steder for å salte sild kjøpte tønner av distriktsbønder.⁸² Den stigende etterspørselen etter tønner kunne selv sagt ikke dekkes av lokale tilvirkere. De godt og vel 600.000 stykker tønnestav som ble importert til Flekkefjord i 1835, kom i all hovedsak fra Sverige. Mellom Sverige og Norge eksisterte det et handelssamkvem på denne tiden, der tønner så å si ble byttet mot sild.⁸³ De fleste av fartøyene som gikk fra Flekkefjord til Sverige med saltsild, returnerte med bøkestav.

Mens amtmannen i sine femårsberetninger startet sett gave nedslående rapporter om de ulike næringsveiene i Flekkefjord etter at sildfisket tok slutt, øyet han muligheter for fortsatt tønneproduksjon. Selv om avsetningen var blitt innskrenket og utbyttet mindre, "kan den dag ikke antages aldeles at vilde ophøre, da en Deel af de forfærdige Tønder sandsynligvis vil kunne afsættes i Stavanger Amt".⁸⁴ I Vest-Agder hadde dessuten bygdene omkring Flekkefjord vært ute konkurransen i 1830- og begynnelsen av 1840-årene, da denne næringsgrenen var nesten ukjent i den øvrige del av fylket.⁸⁵ Distriktet hadde erobret posisjonen som den betydeligste tønneleverandør, noe som gav grunnlag for fortsatt virksomhet. Sildetønnene var i tillegg engangsemballasje, og så lenge det ble fisket sild på Vestlandet, var det støtt etterspørsel etter nye. Tønner og stav var i tillegg den viktigste artikkel et karrig oppland kunne tilby kjøpmennene i Flekkefjord.

Tønnestaven ble omsatt på det innenlandske marked, i "de Districter, hvor Vaarsilden fiskes".⁸⁶ Det er uråd å si hvor store kvantiteter som ble skipet til Vestlandet, men inntrykket er at produksjonen tiltok år for år. I 1870 ble det sendt hele 57 skipslaster med stav fra Flekkefjord, 40 av dem var bestemt for Haugesund. Fartøyene som fraktet stav var små, med en gjennomsnittlig drelighet på 10,3 kommersellester. Noen lukrativ fraktfart var det neppe. P. Netland fra Flekkefjord rakk 4 turer til Haugesund med "Foreningen", en jakt på 7½ kommersellester. Han seilte hver gang tillbake til Flekkefjord med "Steenballast". Brorparten av stavfrakterne klarte ikke å oppdrive returlast.⁸⁷

Når stavnen kom fram til Haugesund, ble den tatt hånd om av sambygginner. Flekkefjordsdistriket hadde eksportert faglig eksperiment til Haugesund da byen overtok Flekkefjords posisjon som sildemetropoli. Folketellingen av 1865 viser at 40% av bøkkerne var kommet fra Lister fogderi, og at en tredjedel var fra Bakke prestegjeld ved Flekkefjord.⁸⁸ En stor del av bøkkene hadde flyttet nordover med silda for å tilby sine ferdigheter og søke et levebrød. Et av Haugesunds største bøkkerversteder ble drevet av den tidligere omtalte handelsmann og flekkefjæringer Tønnes Eide.⁸⁹

Da silda forlot Vestlandet, så så si til førdel for Østfold og Sveriges vestkyst, overtok Båhuslen Haugesunds posisjon som markedsleder for Flekkefjords tønner og som importør av faglig eksperiment fra bygdene omkring Flekkefjord. I Båhuslenfiskets første fase har det åpenbart oppstått akutt mangl på emballasje. Fra Flekkefjord ble det utskippt en anseelig mengde tonner i annen halvdel av 1870-årene. Samtidig ble det anlagt flere tønnefabrikker i Båhuslen, med den følge at tønnene fra Flekkefjord i første omgang gradvis ble priset ut av det svenske markedet.⁹⁰ I 1880 var det tre svenske skuter i Flekkefjord og lastet "tomme Tønder", men de oppgav alle tre Hvaler som bestemmellessesset.⁹¹ På ny var Haugesund største mottaker av tønner, fordi flåten som drev sildefiske ved Island var samlet der. Frem til 1889 var det stans i tønneeksporten til Sverige.

De nyanlagte tonnenefabrikkene i Båhuslen engasjerte imidlertid norske bøkkere.⁹² I flekkefjordsavisene ble det avertet etter bøkkere, og fra Gylland, Bakke og Nes skal en hær av bøkkere ha dradd til Båhuslen.⁹³ Hvor mange som dro er det uråd å si, fordi bøkkerne var pendlere i den forstand at de vendte hjem igjen når sesongen var over. Foreløpige undersøkelsjer på svensk side, (Ragnar Olson), viser at det ikke fant sted tilflytting fra flekkefjordsdistriktet til Båhuslen.

En av Flekkefjords kjøpmenn, O.C.Axelsen, møtte konkurransen fra de svenske tonnenefabrikkene ved å etablere bøkkerverksteder i Lysekil og Fjällbacka. Gjennom flere år skal han hver vår ha utstyrt bøkkere og arbeidere som dro til Båhuslen og tillivirket tønner.⁹⁴ Lokalt bidro også Axelsen til at tønneproduksjonen endret karakter. Mens bøndene tidligere selv hadde bøkret tønne rundt om på gavlene, etablerte Axelsen omkring år 1880 bøkkerversted og tilsatte profesjonelle bøkkere til å arbeide tønner. Da etterspørselen etter tønner i Båhuslen igjen meldte seg med full tyngde, stod Axelsen for det meste av utførselen.

I januar 1889 vakte det oppsikt da damperen "I.A.Gripenstedt" av Göteborg ankrete opp i Flekkefjord og lastet 5.000 tonner. Få dager etter lastet stavangerdamperen "Ulir" 2.000 tonner, "alt fra Hr. O.C.Axelsen, hvis Tøndefabrikation er storartet".⁹⁵ Begge skipene satte kursen for Lysekil. Samtidig kunne lokalavisene melde om stor mangel på tønner i Båhuslen, noe som ble bekreftet ved rekordarbetet utført av tønner og stav fra Flekkefjord. I 1889 ble det eksportert 29.715 tonner og 1.263 kubikk-meter stav. Alt ble avsatt på det svenske marked. I tillegg fant fortsett tønner og stav avsetning innenlands.

I alt var det 86 fartøy som i 1889 seilte ut fra Flekkefjord, lastet med stav og tønner. 55 av dem hadde havner på Båhuslen-kysten som bestemmellessessted. Lysekil overtok Haugesunds posisjon som det viktigste marked for Flekkefjords tønner. Følgende bestemmellessessteder i Sverige er oppgitt i skipssjournalen ved Flekkefjord tollsted:

Lysekil	24	Hunnebostrand	2
Fjällbacka	6	Bovallstrand	1
Smögen	5	Uddevalla	1
Strömstad	4	Hamburgsund	1
Marstrand	2	Göteborg	1
Grebbestad	2	Sverige *	6
Gravarna	1		

* Bestemmellessesstedet er ikke nærmere angitt.

10 svenske jakter og dekkskøyter på fra 14 til 19 tonn, rakk i alt 27 turer til Flekkefjord i 1889. Samtlige ankom Flekkefjord med ballast.⁹⁶ At tyngdpunktet for Flekkefjords tønneutsending var flyttet østover, bekreftes ytterligere ved at Hvaler var den betydeligste norske mottaker av stav og tønner. 13 skuter lastet med stav og tønner seilte til Hvaler i 1889.

Fra 1889 og frem til 1895 ble det gjennomsnittlig utført til Sverige 10.310 tønner hvert år.⁹⁷ I den samme perioden var utførselen av stav 942 kubikmeter årlig. 98 I tillegg til virket Axelsen som nevnt tønner i Båhuslen, men omfanget av denne produksjonen kjänner vi ikke til.

Flekkefjords eksport av tønner og stav til Båhuslen, samt det direkte engasjement i tønnetilvirking i Lysekil og Fjällbacka, var selvsagt bestemt av sildas vandringer. Da vårsilda svikta, på det sørlige feltet av Vestlandet i begynnelsen av 1870-årene, og det tradisjonelle markedet for tønner og stav gikkapt, møtte man utfordringen ved å dra til Båhuslen. Det var med andre ord et utslag av det samme handlingsmønster vi aktockda silda forlot kysten utenfor Flekkefjord mot slutten av 1830-årene. Som i Haugesund var det i Båhuslen høy etterspørsel etter de produkter og tjenester som ble utviklet da Flekkefjord lå i sentrum for sildeinnsigene: tønner og bøkkring. På den annen side var ikke "arbeidsvandringen" til Båhuslen i samme grad resultat av kriseliknende tilstander på hjemstadet. Flekkefjords økonomi hvilte nå på flere søyler, der garveriindustrien var den bærende.

Garveriindustrien

Flekkefjorddistriktets tønneprodusenter og eksportører møtta på samme måte som tønneproduksjonen ble garveridriften i Flekkefjord båret opp av høy etterspørsel i Sverige, frem til fellesmarkedet opphørte i 1897. Tapet av det svenske markedet ruvet i lokal sammenheng, men også nasjonalt fordi hovedtyngden av norsk garveriproduksjon var konsentrert i Flekkefjorddistriket. I likhet med tønneproduksjonen førte utesengningen fra det svenske marked til vridning til nytt marked og omlegging til nye produkter, og konsekvensen av omstillingss prosessen ble også for gavlene og kunne levere tonner til en annen. Kapital ble investert i et større bokkerversted i Flekkefjord, samtidig som O.C. Axelsen reddet seg inn på markedet ved å opprette "datterbedriften" i Sverige. Vilkåret for å overleve var med andre ord å finne på noe nytt. Dette kom enda klarere til syne da tonneksporten til Båhuslen stanset helt opp da det svenske markedet ble stengt gjennom opphevelsen av Mellomriksloven i 1897. Innovasjon og vridning til et nytt marked ble løsningen for O.C. Axelsen for å sikre avkastning på den kunnskapskapital og realkapital han rådde over.

I 1898 kjøpte Axelsen Sælfossen ved Drangeid, tre kilometer utenfor Flekkefjord. Der anla han en moderne tønnefabrikk med sagbruk, og produserte ikke bare sildetønner, men meieridunker og margarinemballasje. Bøndene i landkommunene fortsatte å leve stav, men betydelige mengder bøkestav måtte importeres fra Danmark og Sverige. I 1920-årene kom produksjonskapasiteten for sildetønner opp i 1.000 stykk pr. 8 timers arbeidsdag. Arbeidsstyrken utgjorde fra 50 til 100 mann, og det er interessant å registrere at bøndene i distriktskene omkring fortsatte å holde bokkerprofesjonen i hevd. De representerte en arbeidskrafttreserve som ble tilkalt når ettersporselen etter tønner var høy, og som vendte tilbake til småbrukene når tidene ble roligere.¹⁰⁰ Island ble med tiden det klart viktigste markedet.

Flekkemønster opprettet i Flekkefjord som stod for attåtnæringer, og solgt til kjøpmenn i Flekkefjord som stod for videre avsetning og eksport. Da det svenske markedet strammet seg til, trolig fordi svenske tønnefabrikker dekket etterspørselen og kunne levere tonner til lavere priser, ble kjøpmannens rolle i tønneproduksjonen en annen. Kapital ble investert i et større bokkerversted i Flekkefjord, samtidig som O.C. Axelsen reddet seg inn på markedet ved å opprette "datterbedriften" i Sverige. Vilkåret for å overleve var med andre ord å finne på noe nytt. Dette kom enda klarere til syne da tonneksporten til Båhuslen stanset helt opp da det svenske markedet ble stengt gjennom opphevelsen av Mellomriksloven i 1897. Innovasjon og vridning til et nytt marked ble løsningen for O.C. Axelsen for å sikre avkastning på den kunnskapskapital og realkapital han rådde over.

Fremvæksten av det første garveriet i Flekkefjord er et eksempel på at stansen i sildefisket og at avhengigheten av Hamburg ikke bare skapte krise, selv om det skulle gå en del år før garveridriften for alvor begynte å kaste av seg. Mer etablerte kjøpmenn, som brødrene Anders og Jens Henrik Beer akkumulerte betydelig kapital gjennom saltsildsdekporten. De ble begge innovatører, i den forstand at de satset kapitalet på et knippe av fortak for å kompensere tapet av silda. Jens Henrik Beer hadde allerede i 1832 investert i et gardsbruk i bunnen av Fedafjorden. Han innførte rasjonelt jordbruk i denne delen av landet, med vekselsbruk og velstelt økle, med korn og rotfrukter. Ekspertise til å lede oppryddingen og driften av garden ble hentet fra Skottland. Omkring 1840 opprettet han brenneri og ølbryggeri i tilknytning til garden, samtidig som han fortsatte med krambuhandel og skipsfart. Det hele gikk imidlertid over styr da mange av hamburghusene i 1850-årene mistet sitt hegemoni og måtte innstille sine betalinger. Jens Henrik Beer måtte selge alle sine faste eiendomme, varer og løsøre, da Donner i Hamburg uten varsel oppsa hans kreditt og beslagla barken "Ellida". 101 Brøren Anders Beer, plasserte gevinsten fra saltsildeksporten i flere industrikkende foretak: mølle, oljefabrikk, tobakksfabrikk, bakeri og garveri. Garveriet ble etter kort tid hovedbedriften. Anders Beer utnyttet også hambugrkreditten, og havnet i likhet

med bron i vanskeligheter mot slutten av 1850-årene. Men det hadde skjedd knoppskyting fra Beers garveriforetak, og lokale konkurrenter som var blitt mektigere, stod klare til å overta Beers fabrikkanlegg.

I starten var garveriet for en håndverksbedrift å regne. Først etter en forsøksperiode som viste at forretningen var lønnsom, kom fabrikkmessig produksjon i gang. Det skjedde under medvirkning av skotske fagfolk. Tre garvemestre ble hentet fra Skottland, en for sålerå og to for beredte saker. 102 Fagfolk på vandring var da også den vanligste spredningsmåte for teknologi i 1800-årene.¹⁰³ For å skape et "nytt" salgsprodukt ble eikebark benyttet som garvestoff i stedet for bjørkebark, mens huder ble importert fra Argentina. I 1845 var 10 mann sysselsatt i Beers garveri, og årsproduksjonen lå på 25.000 pund baraket lær og 6.000 pund garvet lær.¹⁰⁴

Fortjenestemulighetene lokket sansynligvis flere til å etterligne Anders Beer. I løpet av 1850-årene ble ytterligere tre garverier etablert: Aarenes Interessentskab i 1853, Dalens Interessentskab i 1857 og Flekkefjords Garveri i 1859. I 1866 så enda et garveri dagens lys, Fossens Garveri. Både Aarenes og Dalens var opprinnelig bedrifter med flere produksjonsgrener, der garveridrift nærmest var tenkt som en bivirksomhet. På kort tid ble garveriene de dominerende, og de andre grenene, mel- og oljemøller ble avviklet. Aarenes læproduksjon var f.eks. i 1854 beskjedne 500 sider, for neste år å komme opp i 3.000. Årsaken var stigende etterspørsel skapt av Krimkrigen.

Utover i 1860- og 1870-årene var Flekkefjord i ferd med å innta en like sentral posisjon som garveriby, som stedet hadde hatt som sildebyp i 1830-årene. I 1876 stod Flekkefjord for 50% av landets import og tilvirking av saltede huder. (Se tabell 3) Fra 1864 ble brorparten av huddene fraktet fra Argentina på eget skip.

Tabell 3. Tilvirket sålerå av importerte saltede huder:

År	I Flekkefjord	I landets øvrige garverier	Tilsammen
1859	3.534 pd.	600.282 pd.	605.616 pd.
1861	276.334 "	939.090 "	1.215.424 "
1866	398.536 "	1.150.658 "	1.549.194 "
1871	450.182 "	542.934 "	993.116 "
1876	1.011.468 "	1.039.182 "	2.050.650 "
1879	0 "	514.786 "	514.786 "

Kilde: Sth. Prp. No. 5 Bilag XI 1881.

Flekkefjords garveri og Dalens Interessentskap sendte briggen "Flora" til Buenos Aires, og skipperen fikk fullmakt til "at antage Commissionair efter billigste Betingelser".¹⁰⁷ I 1874 lot de to største garveriene, Dalens og Aarenes bygge skonnerten "La Plata" som ble satt inn i fart på Syd-Amerika, for å frakte "villhuder" til Flekkefjord. Tidligere hadde flekkefjordsgarveriene, ifølge F.A. Otto, kjøpt Rio Grande-huder, som ble innført til Bergen. Ved å "selv kunde gaa til kilden", regnet man med å "indvinde mellemhåndlernes fordel. Dette var saa meget ønskeligere som den vare, som kunde erholdes i Bergen, som paa den tid var det eneste sted i landet som hadde direkte indførsel af huder, var af en daarligere slags, de saakaldte Rio Grande-huder. Konkurranceb paa større markeder gjorde det nødvendig, dersom den heldige skulde kunde utholdes, at skaffe huder af bedste slags. Disse kunde faaes fra et andet sted i Sydamerika som heter Buenos Aires. Saadanne huder kunde være meget dyreste end paa produktionsstedet, da kjøpmændene, som indførte dem, ogsaa vilde ha fordel."

Ved direkte import af huder på egne skip kombinerte garveriene "fordelen ved den direkte indførsel med den at faa det bedste materiel. Det at sende skibe til et saa fjernet land som Sydamerika for at hente huder var etter en ny bedrift som var kaldt tillive."¹⁰⁸ Eikebarken fra de sørlandske skoger, som tidligere ble eksportert til England, havnet nå i Flekkefjord. I 1866 kjøpte garveriene

eikebark for en verdi av 35- 40.000 spesiedaler. Gjennomsnittsprisen på eikebarken var da 4 spd. pr. skippund.¹⁰⁹

Den første ekspansive fasen 1860-1876 var båret av høy innenlandsk etterspørsel etter fleskefjordsgarveriene produkter. Sålelæret fra Fleskefjords garverier var etterspurt hos forbrukerne fordi det kom godt ut både i pris og kvalitet. (F.A.Otto) Markedet for eikebarkgarvet lær fortsatte til 1877-78 da metning inntrådte. I 1879 stanset tilvirkingen helt opp, (se tabell 3), og de to minste garveriene, Fleskefjords- og Fossens garveri måtte innstille virksomheten for godt. (Anders Beers garveri ble i 1871 kjøpt av Dalens interessentskap.) Årsaken var at det norske og europeiske marked ble oversvømmet av det amerikanske hemlocklæret. Hemlockbarken var billig og bearbeidning avhudene ble redusert til "det mindst mulige; Garvningen utføres i uforholds-mæssigt kort tid".¹¹⁰ Garveriene i Fleskefjord ble dermed presset ut av markedet.

Skulle garveriene overleve, måtte de finne på noe nytt. En utsettelse lå i beskyttelse, og norske garverier ba således om tollbeskyttelse.¹¹¹ Men i første omgang fikk de ikke gjennomslag for sitt krav om revision av tollatsene. Løsningen skulle vise seg å ligge i det svenske marked. En del av sålelæret hadde også tiligere funnet veien til det svenske marked, men utforselen ble i det store hele ansett som "ubetydelig".¹¹² Men garveriene hadde likevel lenge vært oppmerksom på betydningen av det svenske marked. Den raske produktivitetsøkningen utover i 1860-årene, skapt blant annet av rekken av nyetableringer, drev åpenbart en tid priser og profitmarginer nedover. I den anledning skrev f.eks. Fleskefjords garveri til sin agent i Göteborg, C. Bachmann:

"Da Concurransen i Saalelæder stedse er stigende blandt herværende Garveri, som følge af de betydelige Qvanta her tilvirkes, og Enhver vil selvfølgelig se sine Producter omsatte saa confortabelt som mulig, har jeg tænkt mig at anholde Dem om De for enkelte Kunders Vedkommende ikke maatte være villig til at renoncere lidt paa Deres Prøvision for Salget."¹¹³ De andre garveriene hadde stjållet kunder i Sverige fra Fleskefjords garveri, ved å tilby sålelær til lavere pris.

Etter hjemmemarkedet gikk tapt, gikk så godt som hele produksjonen til Sverige. Sålelæret ble solgt i store partier til grosserer i Göteborg og Stockholm. Læret ble utskipet i månedene juni-oktober i "mindre seilskipsladninger av ca. 100.000 kr. værdi ad gangen."¹¹⁴ I 1881 ble det f.eks. eksportert 122.990 kg. sålelær fra Fleskefjord. Det utgjorde 63% av landets samlede sålelærekspорт, og representerte en verdi av ca. 380.000 kroner.¹¹⁵ I 1880-årene var den gjennomsnittlige årlige utførsel

på sett og vis var den erstatning garveriene fant ved å selge på det svenske marked, også en utsettelse. Da mellomriksloven gikk over styr i 1897 stanset eksporten til Sverige fullstendig, og påny stod garveriene overfor utfordringen fra det amerikanske hemlock-læret. "Farmand" skrev i 1903 om den nye markedstilspasningen: "Man blev derved nødt til for at gjenerobre det indenlandske marked, at omlægge Bedriften til fabrikation af Læder, som var lettere at sælge, og som bedre passede for det indenlandske Behov end det tidligere Produkt, som faldt dyrt paa Grund af den langvarige Garveprocess. Man indførte ved Hjælp af indkaldte tyske Fagfolk hurtigere Garvemетодer." Vitsen var å skaffe et lær "som passer for Massen af Folket."¹¹⁶ Kort fortalt forlot både Aarenes og Dalens eikebarkgarvingen, og importerte oversjøisk garvestoff, quebracho-treet, for å få en hurtigere garveprocess. Maskinparken ble fornyet, og da tyske garverier hadde tatt opp konkurransen med amerikanerne ved å redusere garvetiden fra 12 til 3-4 måneder, ble eksperitise hentet derfra. Under omstillingss prosessen nøt garveriene også godt av tollbeskyttelse, slik at omkring århundreskif tet produserte de to garveriene "mere sålelær end samtlige 5 gjorde den gang da disse drift omkring 1870 var paa det høieste."¹¹⁷

Slutning

Med utgangspunkt i krisen som rammet Fleskefjord etter at silda forsvant i slutten av 1830-årene, har vi i grove trekk skissert Fleskefjords utvikling fra fiskeriby til industriby. Hovedvekten er lagt på omstillingss prosesser, der vi har søkt svar på hvordan

det lokale næringsliv først reagerte på tapet av hjemlig råvaretilgang, vårsilda. Deretter hvordan byens nye økonomiske fundament, garverindustrien, som grodde frem som svar på utviklingen av et hjemmemarked, møtte den markedsmetning som inntraff i midten av 1870-årene. I perioder var det svenske marked hovedmottaker av de produkter Flekkefjord hadde å eksportere. Under sildetiden i 1830-årene gikk brorparten av saltsilda til Sverige. Da vårsilda sviktet trakk folk fra Flekkefjord og nabodistrikte nordover, men sildas vandringer førte Flekkefjord så å tilbake til Sverige. Under båhuslenfisket var det et betydelig engasjement fra Flekkefjordsdistriktet. Den direkte deltagelse i selve fisket var neppe av større betydning, men sildefisket ved Båhuslen gav, som vi har sett, støtet til at tønnetillvirkingen i Flekkefjord utviklet seg fra "husflid" til organisert og profesjonalisert håndverk, og endelig til industriell masseproduksjon.

Samtidig med at Båhuslen ble et betydelig marked for Flekkefjords tonner, og i tillegg arbeidsplass for en stor del av distrikets bøkkere, ble Sverige enemottaker av Flekkefjords samlede produksjon av sålelær. Da amerikanerne begynte å selge sitt hemlock-lær også i Norge, fant de garveriene i Flekkefjord som overlevde, erstatning ved å selge i Sverige. Det gav et sårt tiltrent pusterrøm for den omlegging av produksjonen som måtte komme dersom Flekkefjords hjørnestearinsbedrifter skulle overleve i fremtiden. For å illustrere hvilken betydning garveriene hadde for byen, og dermed hvor viktig det svenske marked var, kan nevnes at i 1870-årene kom ca. 50% av byens skatteinntekter fra garveriene alene.

Fra slutten av 1870-årene og frem til opphevelsen av Mellomriksloven, var det økonomiske samkvem mellom Flekkefjord og Sveriges vestkyst på sitt høyeste og av så stor betydning, at tapet av det svenske marked ruvet i lokal sammenheng. Men selv om utesettningen fra det svenske marked gav økonomisk tilbakeslag, ble den som antydet et incitament til innovasjon, med vridning til nye markeder og omlegging til nye produkter. - Hvor nære forbindelser det var mellom flekkefjordsdistriket og Båhuslen i denne perioden, har vi knapt gitt svar på. Det gjenstår å undersøke.

NOTER

1. Amtm. 5-årsberetn. 1836-40 s. 125.
2. Borgerrep.'s 10-årsberetn. (Borgerprotokoll 1819-1838, Kom.arkiv. Fl.f.)
3. Chpp.nr. 34 27.4.1840.
4. Borgerrep.'s bereth. op.cit.
5. Trygve Solhaug: "De norske fiskeriers historie" II s. 348 (1976).
6. Jens Kraft: "Topographisk Beskrivelse over Kongeriget Norge". Utg. 1820-35.
7. Solhaug op.cit. s. 641.
8. Jens Kraft: "Historisk-topographisk Haandbog over Kongeriget Norge. s. 378 (1845-1848).
9. Form.skp. kopib. 1837-51, fol. 14 b. (Kom.arkiv. Fl.f.)
10. Solhaug op.cit. s. 641.
11. Ibid. s. 646.
12. Amtm. 5-årsberetn. 1830-35, s. 156.
13. Ibid. s. 162.
14. Borgerprotokoll 1819-1838 op.cit.
15. Amtm. 5-årsberetn. 1836-40 s. 125.
16. Ibid.
17. Flekkefjord - Skifte 1842 Pakke III, Statssarkivet Kr.S.
18. Ibid.
19. Stein Tveite: "Hamburg og norsk møringsliv 1814-1860" s. 212 (HT.1963).
20. Skifte 1842 op.cit.
21. Francis Sejersted: "Den vanskelige frihet. 1814-1851" s. 228-231. (1978)
22. Tveite op. cit.
23. Fl.f. form skp. kopibok 1837-51 op. cit.
24. Amtm. 5-årsberetn. 1836-40 s. 125.
25. Solhaug op.cit. s.646.
26. Amtm. 5-årsberetn. 1836-40 s. 125.

27. Sørensksr.'s beretn. i forb. m. amtm.'s beretn. 1836-40. (Statsarkivet Kr.S.)
28. Amtm. 5-årsberetn. 1836-40 s. 126.
29. Chrnp. nr. 34 27.4.1840.
30. Amtm. 5-årsberetn. 1836-40.
31. Fl.f. form. skp. kopibok 1837-51 op.cit. fol.14.
32. Johannes Beer: "Om familien Beer i Norge" s.27.
33. Amtm. beretn. 1836-40 s.116.
34. Sørensksr.'s beretn. i forb. m. amtm.'s 5-årsberetn. 1841-45. (Statsarkivet Kr.S.)
35. Borgerreps.'s beretn. 1829 op.cit.
36. Statistiske Tabeller for Kongeriget Norge. 3. Række. Norges Handel og Skibs fart i 1835.
37. Magistratens beretn. 1841-45 (i forb. m. amtm.'s beretn) Statsarkivet Kr.S.
38. Handels- og skipsfartstatistikk op.cit. 1835 & 1838 (5. Række).
39. Amtm. 5-årsberetn. 1836-40 s. 126.
40. Amtm. 5-årsberetn. 1841-45 s. 108.
41. Fl. f. form. skp. kopibok 1837-51, fol.15 & 16.
42. Chr.Prams Optegnelser om Flekkefjord 1805. (Publisert i "Flekkefjords Budstikke" 1877).
43. Anund Helland: "Topografisk-statistisk beskrivelse over Lister og Mandals Amt" II s.62 (1903).
44. Amtm. 5-årsberetn. 1836-40 s.126.
45. Flekkefjord Skifter III 1842 op.cit..
46. Fritz Hodne: "Norges økonomiske historie. 1815-1970" s. 112-115. (1981)
47. Amtm. 5-årsberetn. 1841-45.
48. Reidar Østensjø: "Haugesund 1835-95" B.I s. 56 (1958).
49. Ibid. s. 55.
50. Ibid. s. 59-60 & 162.
51. Amtm. 5-årsberetn. 1841-45.
52. Chr. Stiftsavis nr. 28.2.1842.
53. Chr. Stiftsavis nr 15 20.2.1843.
54. Amtm. 5-årsberetn. 1846-50.
55. Amtm. 5-årsberetn. 1851-55.
56. Solhaug op.cit. s. 370-371 & 749.
57. Magistratsberetn. 1841-45 i forb. m. amtm. 5-årsberetn (Statsarkivet Kr.S.).
58. Fortegn. over varer eksportert fra Flekkefjord 1845-46. (Pakke likningsv. 1845, kom.arkiv. Fl.f.).
59. Amtm. 5-årsberetn. 1861-65 s. 16.
60. Fl.f. form.skp. kopibok 1851-66, fol. 8-9.
61. Harald Olsen: "Makrellfiskets utvikling på den norske Skagerrakkysten på 1800-tallet" s.97-98 (Meddelelser nr.6).
62. Fl.f. tollkontor, 2.7.1862. Oppgave, amtm. 5-årsberetn. 1861-65. (Statsarkivet Kr.S.).
63. Amtm. 5-årsberetn. 1861-65 s. 10.
64. Amtm. 5-årsberetn. 1871-76 s. 8.
65. Ibid.
66. Dokument. vdr. form.skp. 1878, konsept 24.8.1878 (Kom.arkiv. Fl.f.).
67. Ibid. Udatert konsept.
68. Amtm. 5-årsberetn. 1871-76 s. 8.
69. Laurits Erikson: "Makrellfiske før og nu". ("Agder" nr. 81, 13.7.1931).
70. Konsept 24.8.1878 op. cit.
71. Johannes Seland: "Bygdebok for Nes herred" s. 290 (1983).
72. Erikson op.cit.
73. Chr. Stiftsavis nr. 17, 28.2.1842.
74. "Fra Flekkefjord og omliggende distrikters næringsliv. 1914." s.37.
75. Ibid. s. 47.
76. Kari Shetelig Hovland: "Norske seilskuter på islandsfiske" s.12-18. (1980).
77. Solhaug op.cit. s.417.
78. "Agder" nr. 49, 24.6.1882.
79. Ibid.
80. "Agder" nr. 82, 18.10.1881.
81. Fl.f. form.skp. kopibok 1837-51, fol. 14 & 16.

82. Borgerrep.'s innberethn. 1829 op.cit.
83. Lasse Cornell: "Handel och Sjöfart i Kattegatt-Skagerrack-området i ljun av ekonomisk integration och disintegration 1800-1880." s. 63 (Hirtshals-symposiet 1984).
84. Amtm. 5-årsberethn. 1836-40 s. 117.
85. Gabriel Øidne: "Stavindustriens i Vest-Agder" s. 270-272. ("Vest-Agder fylke. Heimbygdkunnskap." 1955).
86. Amtm. 5-årsberethn. 1866-70 s. 7.
87. Fl.f. tollsted, skipsjournal 1870-1875. (Statsarkivet Kr.S.).
88. Østensjø op. cit. s.177.
89. Ibid.
90. Amtm. 5-årsberethn. 1876-80 s. 44.
91. Fl.f. tollsted, skipsjournal 1880-1883. (Statsarkivet Kr.S.).
92. Amtm. 5-årsberethn. 1876-80, s. 1/4.
93. Lars Fr.Nuland: "Bygdebok for Gyland" s. 78 (1960).
94. "Julehilsen fra Flekkefjord" 1952, s. 23.
Forretningsarkivet etter O.C.Axelsen er gått tapt. Men bedriftens nævneværende disponent, H. Chr. Sunde, kan bekrefte at O.C.Axelsen hadde et betydelig engasjement i Båhuslen.
95. "Agder" nr.5, 18.1.1889.
96. Fl.f. tollsted skipsjournal 1887-1889 (Statsarkivet Kr.S.).
97. Tabeller vedk. Norges Handel, 1880-1900.
98. Amtm. 5-årsberethn. 1886-1890, s.11 og 1891-95, s.11.
99. "Fra Flekkefjord og omiggende distrikters næringsliv. 1914" s.4 & 20.
100. Illustrert norsk næringsleksikon", B. II. s.707. Red. E.Hoffstad. (1939)
101. Johannes Beer: "Om familien Beer i Norge", s. 36-39.
102. Morten Ringard: "Av lærrets saga. A/S Aarene Interessentskab. 1853 - 27. juni - 1933." s. 33 (1953).
103. Hodne op.cit. s. 325.
104. Ringard op. cit.
105. Innberethn. fra Lister fogderi, amt. 5-årsberethn. 1841-45 (Statsarkiv. Kr.S.).
106. Ringard op.cit. s. 45.

107. B.L.Søyland (Flekkefjords garveri) kopib. 1864-1867 fol.67 (Arkiv firma B.L.Søyland).

108. F.A.Otto: "Garveridriften i Flekkefjord" ("Folkevennen" 1875).

109. Sørenschr. Garmann til stiftamt. Vogt, 10.1.1867, Amtm. 5-årsberethn. 1861-65 (Statsarkiv. Kr.S.).

110. A.Tønnesen: "Nogle Oplysninger vedrørende Saalelæderfabrikationen." (St. Prp. No.5 Bilag XI, 1881, s. 129.

111. Ibid.

112. Amtm. 5-årsberethn. 1866-70, s.7.

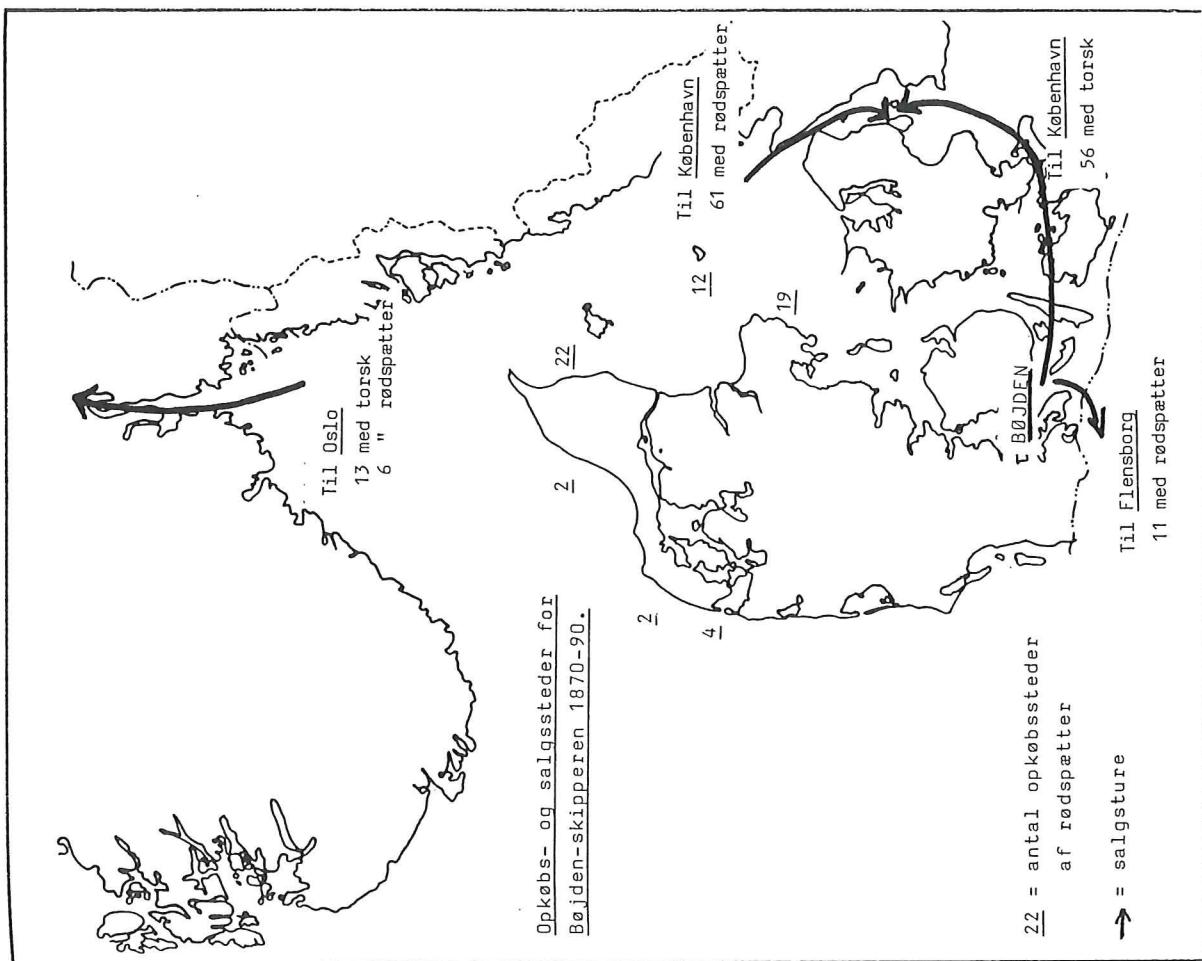
113. B.L.Søyland kopib. op. cit. fol. 62.

114. "Fra Flekkefjord og omiggende distrikters næringsliv 1914" s.13.

115. Tabeller vedk. Norges Handel 1881.

116. Sitert etter Hodne op.cit. s. 311.

117. D.Koren: "Umkring Lindesnes" s. 184 (1914).



Kilde: Holger Rasmussen 1975

Horst Meesenburg:

MED FISK I DAMMEN – KVASEFART I KATTEGAT OG SKAGERRAK

Som Poul Holms afsnit (s.172) om kvasefarten viser, er der en lang tradition for handel med fisk på tværs af Skagerrak-Kattegat – blandt andet med Skagen, København, Gøteborg og Oslo Fjord som vigtige tyngdepunkter for omsætningen. Mens tør- og saltfisk siden middelalder dominerer europæisk fiskehandel, kan transport af levende havdyr i handelskvaser med dam spores tilbage til omkring 1600, idet hollandske kvaser tidligt drev opkøb af hummer langs områdets kyster. Mens handel med tørfladfisk fra Skagen til Gøteborg – på overvejende svensk køl – ligedeles går langt tilbage, bliver en omfattende sejlads med levende torsk først realiseret i 1700-tallet, med levende rødspætter først i 1800-tallet.

Holger Rasmussen giver i sin bog "Kvaseskipper fra Bøjden" en oversigt over danske fiskekvasers udvikling og historie, lige fra de første spredte kilder fra Christian IV's København, over opblomstringen af kvasesejladserne omkring Frederikshavn efter havnens anlæg i 1833. I talmaterialet for Frederikshavns besejling af handelskvaser i perioden 1832-36 dominerer de bornholmske fortsat, Frederikshavns egne kvaser ligger på en klar andenplads, mens sydfynske endnu er få. Ligesom for den øvrige indenrigs småskibs fart er København det absolut dominerende mål for fiskekvaserne, mens havne som Kristiania og Kiel – samt for nordjyske kvaser, Aalborg – optræder mere sporadisk.

"Kvaseskipper fra Bøjden" har kvaseskipper Søren Peter Nielsens dagbøger som sit væsentligste indhold. Her beskrives

blandt andet 153 rejser med torsk og rødspætter i årene 1871 til 1890. Holger Rasmussen analyserer ikke dagbøgernes indhold om sæsonens fangster og ruter, hvilket de meget detaljerede notater giver god mulighed for. Dette har jeg forsøgt at gøre!

De 153 rejser, som Bøjden-skipperens dagbøger beskriver, fordeles sig efter følgende mønster:

Allé 72 rejser med torsk udgår fra Bøjden, deraf	
56 til København	
13 til Kristiania	
3 diverse	
Af 80 rejser med rødspætter som last har	
61 København som mål	
6 Kristiania og	
11 Flensborg	

1871/72 Vinter	4 x Bøjden-København retur	
1872 Sommer	1 x Bøjden-Flensborg R	
1872/73 Vinter	1 x Bøjden-København R	
1873 Sommer	1 x Bøjden-København-Oslo-Skagen	
1873/74 Vinter	2 x Bøjden-København	
	1 x Bøjden-Ødense Fj.(minus fisk) R	
1874 Sommer	1 x Bøjden-Skagen-København	
	2 x Kbh.-Anholt-Skagen-Kbh.-Bøjden	
1874/75 Vinter	2 x Bøjden-København R	
	1 x Bøjden-Oslo-Frederikshavn	
1875 Sommer	1 x Frederikshavn-Grenå-København	
	1 x København-Skagen R	
	1 x Kbh.-Grenå-Anholt-Gjerrild-Kbh.	

Bøjden-skipperens 153 rejser fra 1871 til 1890 (R = retur)

1875/76 Vinter	2 x Bøjden-København R	
	1 x Bøjden-København-Oslo-Frederikshavn	
1876 Sommer	1 x Frederikshavn-Skagen-København-Bøjden	
1876/77 Vinter	2 x Bøjden-København R	
	1 x Bøjden-Kiel R	
	1 x Bøjden-Ødense Fj.-Grenå-København	
1877 Sommer	1 x København-Skagen-København-Bøjden	
	2 x Bøjden-Heiligenhafen-Flensborg	
1877/78 Vinter	4 x Bøjden-København R	
	1 x Bøjden-Skagen-Flensborg-Bøjden	
1878 Sommer	1 x Bøjden-Skagen-København-Bøjden	
	1 x Bøjden-Heiligenhafen-København-Bøjden	
1878/79 Vinter	2 x Bøjden-København R	
	1 x Bøjden-Ødense Fj.-København-Bøjden	
1879 Sommer	1 x Skagen-Flensborg-Bøjden	
	1 x Bøjden-Skagen-København-Bøjden	
1879/80 Vinter	4 x Bøjden-København R	
1880 Sommer	5 x København-Anholt R	
	1 x København-Gjerrild Bugt R	
	1 x København-Hals R	
1880/81 Vinter	2 x Bøjden-Grenå-Flensborg-Bøjden	
	1 x København-Skagen R	
1881 Sommer	1 x Skagen-København	
	5 x København-Anholt R	
1881/82 Vinter	4 x Bøjden-København R	
1882 Sommer	1 x Bøjden-Oslo-Albæk	
	1 x Albæk-København-Bøjden	
	2 x Bøjden-Flensborg R	
	1 x Bøjden-Tangen-København-Bøjden	
1882/83 Vinter	4 x Bøjden-København R	
	1 x Bøjden-Anholt-København	
1883 Sommer	1 x Skagen-Anholt-København	
	1 x København-Anholt R	
	1 x København-Tangen R	
1883/84 Vinter	3 x Bøjden-København-Tremølle-Bøjden	
	1 x Bøjden-Oslo-Skagen	

1875/76 Vinter	2 x Bøjden-København R	
	1 x Bøjden-København-Oslo-Frederikshavn	
1876 Sommer	1 x Frederikshavn-Skagen-København-Bøjden	
1876/77 Vinter	2 x Bøjden-København R	
	1 x Bøjden-Kiel R	
	1 x Bøjden-Ødense Fj.-Grenå-København	
1877 Sommer	1 x København-Skagen-København-Bøjden	
	2 x Bøjden-Heiligenhafen-Flensborg	
1877/78 Vinter	4 x Bøjden-København R	
	1 x Bøjden-Skagen-Flensborg-Bøjden	
1878 Sommer	1 x Bøjden-Skagen-København-Bøjden	
	1 x Bøjden-Heiligenhafen-København-Bøjden	
1878/79 Vinter	2 x Bøjden-København R	
	1 x Bøjden-Ødense Fj.-København-Bøjden	
1879 Sommer	1 x Skagen-Flensborg-Bøjden	
	1 x Bøjden-Skagen-København-Bøjden	
1879/80 Vinter	4 x Bøjden-København R	
1880 Sommer	5 x København-Anholt R	
	1 x København-Gjerrild Bugt R	
	1 x København-Hals R	
1880/81 Vinter	2 x Bøjden-Grenå-Flensborg-Bøjden	
	1 x København-Skagen R	
1881 Sommer	1 x Skagen-København	
	5 x København-Anholt R	
1881/82 Vinter	4 x Bøjden-København R	
1882 Sommer	1 x Bøjden-Oslo-Albæk	
	1 x Albæk-København-Bøjden	
	2 x Bøjden-Flensborg R	
	1 x Bøjden-Tangen-København-Bøjden	
1882/83 Vinter	4 x Bøjden-København R	
	1 x Bøjden-Anholt-København	
1883 Sommer	1 x Skagen-Anholt-København	
	1 x København-Anholt R	
	1 x København-Tangen R	
1883/84 Vinter	3 x Bøjden-København-Tremølle-Bøjden	
	1 x Bøjden-Oslo-Skagen	

1884	Sommer	2 x Skagen-København R 3 x Skagen-Oslo R
1884/85	Vinter	1 x Bøjden-København R
1885	Sommer	4 x Bøjden-Løkken 1 x Løkken-København R 1 x København-Ålborg Bugt R 1 x København-Gjerrild B. R 2 x København-Tangen R
1885/86	Vinter	1 x Bøjden-København R 1 x Bøjden-Oslo-Hanstholm
1886	Sommer	1 x Hanstholm-København 1 x København-Limfjord-Vorupør R 1 x København-Gjerrild Bugt R 1 x København-Bøjden
1886/87	Vinter	2 x Bøjden-København R 2 x Bøjden-Oslo R
1887	Sommer	1 x Oslo-Thyborøn-København 1 x København-Jammerbugt R 1 x Helsingør-Flenborg 1 x København-Grenå R 1 x Anholt-Oslo
1887/88	Vinter	1 x Uddyhøj-København-Bøjden
1888	Sommer	3 x Bøjden-Fænø-København R 3 x København-Thyborøn R 1 x København-Nakskov F. j. R
1888/89	Vinter	1 x København-Tangen R 3 x Bøjden-Fænø-København R 2 x Bøjden-Middelfart/tog) R 1 x Bøjden-Oslo-Jammerbugt
1889	Sommer	1 x Jammerbugt-København 1 x København-Frederikshavn R 1 x København-Grenå R 1 x København-Frederikshavn-Oslo-Skagen 1 x Skagen-Oslo
1889/90	Vinter	1 x Oslo-Sallingsund-København-Bøjden 4 x Bøjden-København R 1 x Bøjden-København-Oslo-Bøjden

Nu har en sydfynsk kvaeskipper måske ikke umiddelbart større relation til Skagerrak-Kattegat - og dog! Halvdelen af hans rejser (72) går med torsk fisket i Lillebælt og Det sydfynske Øhav i perioden fra september til april, deraf de 56 med København som mål. Imidlertid er de københavnske priser af og til så små, at kvasen sejler videre til Kristiania, og efterhånden bliver der tradition for, at årets sidste rejse med torsk omkring april går direkte fra Bøjden til Oslo. Fra Oslo sejles derpå til Skagen, hvor årets første last af levende rødspætter opkøbes og sejles til København. Fra København går sommersens rejser derpå op til Kattegats havne og fangstpladser, idet flertallet af kvasens rejser frem til august går direkte mellem fiskepladser og København. Mønsteret i disse sejlads varierer dog. Nogle somre går turen fra København til de nærliggende fangstpladser omkring Anholt, hvor især svenske fiskere forsyner kvaserne med rødspætter. I sommeren 1880 gennemføres således fire Anholt-rejser i løbet af en måned.

Af 80 rødspætte-rejser går de 12 til Anholt, mens 19 får fisk fra Grenå eller kysten ved Tremølle, Gjerrild Bugt og Tangen ved Djurslands nordkyst. Ofte går kvasen direkte fra København til Grenå. Måske får man last i havnen, men hvis køen af ventende kvaser er for lang, sejler man videre til fiskepladserne. Det samme gælder de 22 rejser til kysten mellem Hirtsholmene og Skagen. Her går man ligeført nogle gange til Frederikshavn for at vente på last, eller til Hirtsholmene for derfa at sejle videre til fangstpladserne. Da fiskeriet med snurrevod i årene 1885-86 får et nyt tyngdepunkt ud for Løkken og siden ved Thy, op søger Bøjden-skipperen prompte de nye pladser - uden frygt for Skagerrak og Vesterhav! Da han under sine første sommerrejser i 1886 brakker masten udfor Hals, må han gå til Ålborg efter en ny. Herved "opdager" han Limfjorden og går via Thyborøn videre til Vorupør og får ladning her. I sommeren 1888 går han tre gange fra København gennem Limfjorden til Thyborøn efter rødspætter.

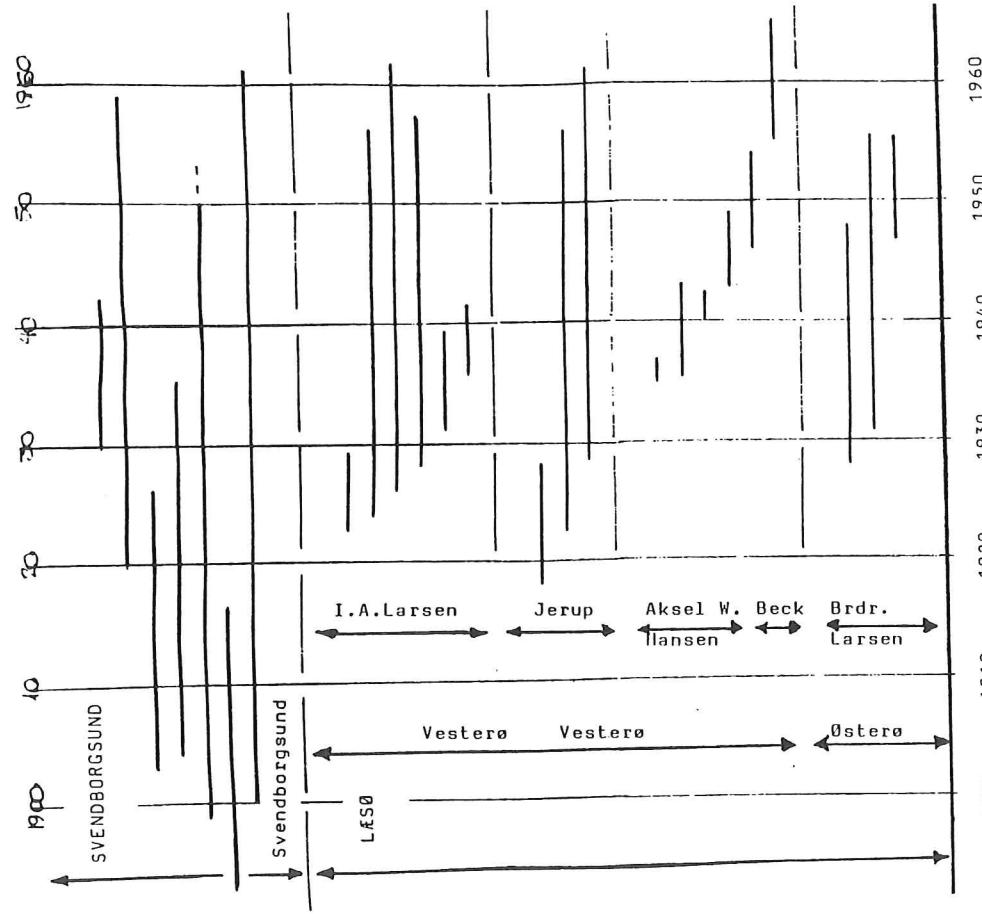
Mens vinterens sejlads med torsk har et meget fast mønster - med egent fiskeri eller lokalt opkøb af torsk ved Lillebælt, hvorfra

turen går til København eller Kristiania – virker sommerens rødspætte-rejser langt mere varierede. Ganske vist går 63 af 80 rejser til København og kun 6 fra Skagen til Oslo, 11 fra lokale Østersøhavne til Flensborg, men opkøbspladserne er langt mere spredte end torskens. Kvaseskipperne synes i nogle tilfælde søgende at begive sig fra København op gennem Kattegat, i andre tilfælde mere målbevidst at sejle mod en bestemt lokalitet. Noget stramt mønster er det dog svært at påvise. Yderpunktene er de korte rejser mellem svenske fiskere ved Anholt og det københavnske marked, og de meget lange rejser til Løkken og Thyborøn. På hjemvejen fra forårets sidste torsketur til Oslo lægges turen over det nære Skagen og derfra til København. 1884 er det sidste år for Skagens-rejser, og i de følgende år kombineres ture til Løkken, Vorupør og Thyborøn med rejser til de traditionelle fiskepladser ved Grenå. Antagelig har Frederikshavn omkring 1885 opbygget et afsætningssystem baseret på damkuttere og jernbane.

Læsø's fiskeri og kvasefart

Ligesom den fynske kvasefart udsprang også Læsø's af behovet for afsætning af de lokale fangster – kombineret med tradition for søfart. Ligesom på Fanø var landbruget overladt kvinderne, fiskeriet de gamle mænd, der "var gået i land". Mens alle mænd "i den produktive alder" var søfolk. Ligesom på Fanø holdt denne tradition sig sejlskibstiden ud, og fiskeriet tjente næsten udelukkende selvforsyning. Men mod 1800-tallets slutning nedtrappes søfarten, samtidig med at det stadigt mere intensive bundgarns- og snurrevdfiskeri i Skagen og Frederikshavn smitter Læsø-boerne. Vestero havn anlægges i 1872, Østerby havn i 1903-05 og betinger anskaffelsen af dæksbåde og kuttere, og i årene efter 1. Verdenskrig får Læsø sine første kvaser. I 1918 starter Christoffer Jerup fiskehandel i Vestero med kvassen "Marie" (bygget Assens 1878), siden suppleret af P. Jerup og sonner, der kombinerer fiskeri og kvasefart på et par "kutterbyggede" kvaser frem til 1970'erne. Det er dog fiskehandlere fra hhv. Frederikshavn og København, der virkelig sætter gang

Læsø's og Sydfyns kvasefart efter 1900.



Hver vandret streng repræsenterer en kvase.

Svendborgkvaseerne skyldes 5 skippere – tre brødre og to halvbrødre – der omkring år 1900 startede kvasefart ved Svendborgsund med "fælles kasse", én for alle og alle for én! To sonner fortsætter som 2. generation.

På Læsø starter kvasefarten først omkring 1920. I.A. Larsen og Jerup oparbejder kvasefarten fra Vestero, Brdr. Larsen fra Østerby. Aksel W. Hansen er købennavn, hans 4 kvaser af kortere levetid.

Fælles for Svendborgsund og Læsø er kvasefartens ophør mellem 1950 og 1960.

Kilde: Fiskeri- og Søfartsmuseets maritime skrifter 9-10, Esbjerg 1985.

i Læsø's kvæsefart. I flere tilfælde bliver de lokale småkværer sendt på tørské-opkøb i de indre danske farvande, mens de to større firmaer - I.A.Larsen, Frederiksnavn og Aksel W. Hansen, København - dominerer den egentlige afsætning til København, Oslo og Göteborg. Men som diagrammet viser, betjener selv et firma som Aksel W.Hansen sig sig af gamle småkuttere bygget til fiskeri, og kun I.A.Larsen ejer to kværer, der virkelig er bygget til formålet. Men alt i alt udmærker kvæseflåden sig ved mangel på specialisering, og kværne synes i talrige tilfælde at være kutttere, der har tilbragt op mod de 50 år indenfor fiskeri, før de går på "kvæse-pension."

Diagrammet illustrerer Læsø-kværernes vækst i antal i 1920'erne og 30'erne. I.A.Larsens tre "flagskibe" W.Klitgård, Clausens Minde og Hans Larsen, anskaffes i 1920'erne, mens 30'ernes til-vækst overvejende består af mindre og ældre skibe. Aksel W. Hansen er senest på færd, hans småkværer specialiseret på sejads på København. I.A.Larsen derimod har Oslo som hovedmarked for vinterens torsk, mens sejladsen på København er begrænset til 3-4 måneders sejlads med nordjyske rødspætter. Endelig har I.A.Larsen en væsentlig indtægt på 3 uger hektisk omplantning af rødspætte-tyngel for staten omkring 1. maj - nok til at dække vedligeholdelsen af firmaets tre store kværer. Mens de små fiskehandlere med deres ene kvæse tydeligt viderefører kystkulturens alsidighed med kvæsehandelen som en af mange nicher, sætter de større firmaer sig på handelen med såvel leverandører som aftagere. Det er også typisk, at netop I.A.Larsen "vinder licitationen" på omplantning af rødspætter i årene 1936-42. Anska-felserne af egentlige kværer med stor maskinkraft er også et særkende for I.A.Larsen.

Begge verdenskrige bringer uorden i de traditionelle fiskerier og markeder. Tyskland afløser Norge som vigtigste aftager, og Læsø-kværne må efter 1945 genopbygge deres norske marked. En række af de mindre samme I.A.Larsens tre store kværer er dog

fuldt beskæftiget med vinterhalvårets traditionelle torskesej-lads langt ind i 1950'erne, og først salget af "W.Klitgård" i 1956, af "Hans Larsen" i 1957 indvarsler ophøret af sejlads med levende fisk. Kun ålekværne overlever - trods indskræn-ninger - ind i 1985.

Kvæsefartens geografi

Kvæsefartens geografi var bestemt af fiskepladser, fiskemarkeder og farvande. Før sejladsen med levende fisk for alvor tog fart fra slutningen af 1700-tallet og op gennem 1800-tallet, udgjorde tør- og saltfisk hovedparten af fiskehandelen - med sild og torsk som de absolut dominerende arter. Gennem århundreder havde afsætningen sine tyngdepunkter i det tætbefolkede bælte, der fra Østengland og Flandern strakte sig videre langs de nordtyske kyster, hvor handelen med klipfisk og saltsild havde gammel tradition. De store sildefiskerier var op gennem vort årtusind bundet til de lokaliteter, hvor silden havde sine gydepladser, sit "innsig", og selv om torskefangsten var knap så præcis i sin lokalisering, havde også den sine traditionelle tyngdepunkter. Ikke blot i fastetiden, men året rundt, var klipfisk og saltsild hverdagsspise for almuen såvel i by som på land, og ligesom nutidens store fødevarekoncerner var englændernes, nederländernes og hænsestæders handelsimperier og bystater afhængige af fisketilførsel og -omsætning.

I modsætning til denne stærke koncentration omkring sæsonbefolkede fiskerlejer og store handelskompanier stod den mere permanent bosatte fiskerbefolknings lokale og ydmyge omsætning, der overvejende var baseret på det nære oplands efter-spørgsel. Omkring Skagerrak og Kattegat var de mindre købstæder ofte vigtigere for fiskeriets daglige omsætning end fjerne metropoler, og handeln foregik mere en detalj end engros. Først i 1700-tallets sidste halvdel skabte den florissante opblomstring en vækst i produktion og handel, der ikke

mindst stimulerede byvæksten, og som i hvert fald er en af forklaringerne på den bornholmske kvasefarts opkomst med København som marked. Landets andet tyngdepunkt for handel med fisk i 1700-tallet var Skagen, Fladstrand og Læsø med Göteborg som hovedaftager, men her dominerede fortsat tørrede og saltede flyndere.

Som det fremgår af Poul Holms artikel, udvikler kvasefart med levende fisk sig først og fremmest som et mere udbredt fænomen i 1800-tallet. Som tallene viser, samler kvasefarten sig dog fortsat om nogle tyngdepunkter med tradition for fiskeri og småskibsfart. Det nærejyske rødspættefiskeri betinger udviklingen af et nordjysk center for handel med levende fisk, og på lignende måde – men antagelig snarere med udspring i den traditionelle småskibsfart på København – udvikler de sydfynske kvarer i lighed med de bornholmske deres fragt af levende torsk til København.

København og Oslo

Bortset fra den århundredsgamle handel med tørrede og saltede flynder mellem Skagen og Göteborg er det påfaldende i hvor høj grad afsætningen af fisk er centreret om København og Oslo (Kristiania). Bøjden-skipperens dagbog viser som nævnt en klar overvægt af Københavner-ture, idet Oslo kun indgår enten som forårets sidste torsketur – med hjemtur over Skagen efter rødspætter – eller som en sidste udvej for at opnå rimelige priser for torsken. Men forudsat at Bøjden-skipperens rejser kan betragtes som representative for perioden 1870-90, er rejser til Oslo samt Flensborg undtagelser fra reglen. Målet er København!

Det synes klart, at 1700-tallets København-vendte skudefart (jf. A. Monrad Möller, 1981) fortsætter ind i 1800-tallet, og at København først for alvor får konkurrence i "den danske lokalhandel" mod 1800-tallet slutning. I dagbøger fra sydfynske kvaseskippere fra 1890'erne er Kristiania og København på vej

til at være jævnyrdige. Spørgsmålet er så om dette skyldes en voksende efterspørgsel efter levende torsk på det norske marked – eller en svigten i efterspørgselen på det københavnske.

Karakteristisk er det, at I.A.Larsens kvasehandel fra Læsø med levende torsk i mellemkrigsårene helt dominerede af Oslo som afdager, mens København fortsat er så godt som ene-marked for sommers sejrs med fladfisk – indtil sejladsen med levende fisk gradvis må opgives med havnens tiltagende forurening i løbet af 1950'erne. Mens rødspætterne overvejende blev fanget med snurrevod, fiskedes hovedparten af kvaserne torsk i russer og bundgarn. De faststående redskaber skadede ikke fangsten og ophører af handelen med levende fisk skyldtes måske i første række overgangen fra skånsomme redskaber som snurrevod, garn, ruser og bundgarn til de store trawl, der i timelange træk hales efter kutteren, og hvor fisken sammenpakkes til tonsstunge løft, der næsten uomgåeligt resulterer i indre og ydre kvæstelser hos den fangne fisk. Trawl er uforeneligt med fangst af levende fisk! Men også havnens tiltagende forurening op gennem efterkrigsårene, samt den levende fisks aflöser, filéten, – kombineret med fiskehandlens almindelige bliven-opslugt af supermarkederne fødekæder spiller ind. Den giver ikke plads for noget så u-industrielt som en levende organisme – højest et hvidkålshoved! Kun hos de indre danske farvandes fiskehantere overlever traditionen om, at kun levende fisk er god fisk – og så selvfølgelig hos den menige fisker, hvor fisken stadig har den korteste vej til stegepanden.

At netop Oslo og København er ene aftagere for kvaserne levende fisk, er ikke så mærkeligt. Op gennem 1900-tallet var de næsten ene om deres nationers industrielle tilvækst, og hverken Øresunds eller Oslo Fjords fiskere var i stand til at dække hovedstädernes efterspørgsel på levende fisk. Derimod havde den norske og danske gennemsnits-købstad som regel rimelig lokal dækning for sit behov, idet fiskerne ligesom håndværkere og handlende helt tilbage i middelalderen udgjorde en del af "købstads-organismen".

Tyngdepunkterne i kvasefarten kendtegnes ved en specialisering i fangst og årsrytme. Som nævnt udmærkede den bornholmske og sydfynske kvasefart på København sig ved at være begrænset til vinterhalvåret med start i september og slut omkring april. Dels var dette den traditionelle fangsttid for torsk, dels kneb det at holde torsken levende i sommerens varme overfladevand, hvis langsomme cirkulation i kvasens dam yderligere nedsatte torskens levedygtighed. Torskens foretrækker temperaturer under 15° og op søger i varme somre dybereliggende og kolde vandlag. Fladfisk tåler i langt højere grad sommerens varme vand - særlig så lange fiskekvassen var i bevægelse, så dammens vand stadtig blev fornyet. Så snart kvasen måtte ligge stille, blev fisken skyndsomt øst over i de hyttefade, man altid havde med på dækket. Hyttefadene blev sørsat, fiskene øst over i dem. Så snart der påny kom vind, blev fisken igen øst fra hyttefadene over i dammen. På dage med skiftende vindstyrke var man tvunget til at foretage sådanne flytninger flere gange dagligt.

Fiskekvasons årsrytme var altså bestemt dels af fiskeriets egen rytmе - torskefangst i vinterhalvåret, rødspættefangst i sommerhalvåret -, dels af fiskens tålsonhed overfor årstidens temperaturer. Markedet måtte så i sin efterspørgsel tilpasse sig udbuddet. Mens salt- og tørfisk kunne gemmes og lagerføres året rundt, måtte den levende fisk omsættes her og nu. Og endda var risikoen for død og ødelæggelse stor - og øgedes med hver time afsætningen forsinkedes. Alligevel undres man gang på gang over, hvor lang tid der kunne gå fra kvasen fik sin dampfyldt med fisk til den sidste fisk var solgt. Med uheldigt vejr varede turen fra Sydfyn til det københavnske marked måske en uge, et marked der med alt for små priser fristede skipperen til måske endnu en uges sejlads til Oslo, hvor han måske med lidt held kunne redde et par øre per kilo. Men med en stadig risiko for, at torsken var død, inden han nåede frem. Til andre tider var vind og vejr med, rejsen kort, prisen god.

Kvassernes sejladts med levende fisk var én blandt mange af kystkulturers talrige niches, og som så mange andre af denne kulturs elementer karakteriseret ved alsidighed. Bøjden-skipperen drev

selv fiskeri - især før septembers første tur til København. Desuden var han skipper på eget fartøj, samt den der købte og solgte. Eventuelt gik han i kompagni med andre kvaseskipperne samt traf hver sæson faste aftaler med egnens fiskere om mængde og pris på torsken. Alt i alt minder kvaseskipperen i sin alsidighed om bondeskifferen, der på sin egen "pæreskude" eller "høkerbøtte" fragtede egne og andres varer på eget skib, for egen regning og risiko.

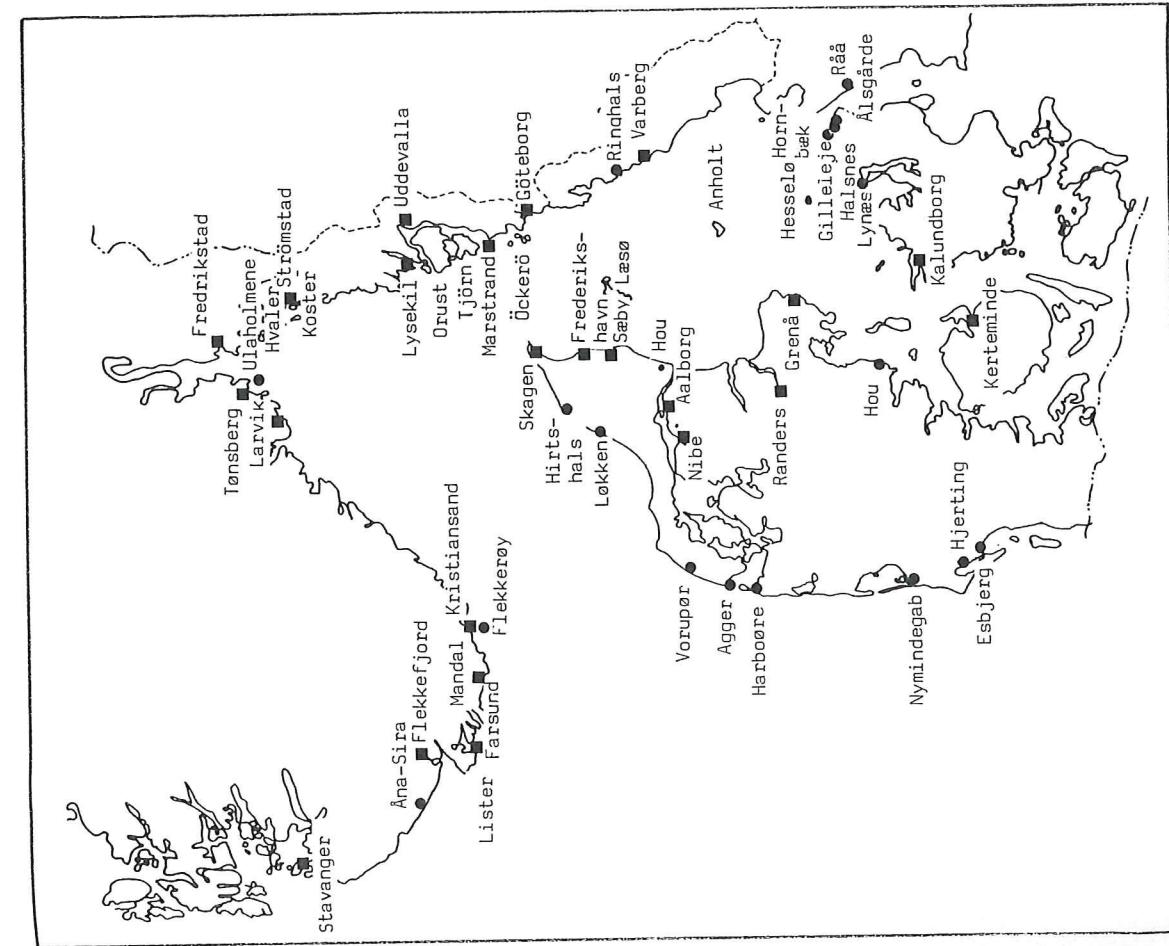
Kvaseskipperen udviste således kystkulturens traditionelle alsidighed, hans handel og omsætning var på trods af sin markedsorientering baseret på selvforsyning gennem næsten alle led - en vertikal organisation. Kvaseskipperens selvstændighed synes dog at reduceres med indgangen i vort århundrede. For eksempel bliver hovedparten af den nordjyske kvaseflåde omkring 1. Verdenskrig samlet hos fiskeeksportør I.A.Larsen, Frederikshavn, men flytter samtidig til Læsø, hvor kvasen fortsat kan konkurrere med jernbanen. Samtidig bliver kvaseskipperen funktionær, fiskeri og transport adskilt. Derimod bevarer det sydfynske "Clausen-dynasti" en god portion af sin individualitet helt ind i efterkrigstiden, selv om en del af den sydfynske kvaseflåde samles hos nogle få familier. En dækkende forklaring på, hvorfor fiskekvaserne netop overlever længst omkring Læsø og Det sydfynske Øhav, er det vanskeligt at give, men trafikal isolations samt især i det sydfynske en spredning af fiskere og skipere langs en indskåret og ø-rig kyst er måske vigtige faktorer.

LITTERATUR

Arne Stoklund: Kvaser og Kvæsfart fra Læsø, Fiskerimuseets maritime skrifter nr.9, Esbjerg 1985

Thorvald Markert: Kvaser og Kvæsfart fra Det sydfynske Øhav, Fiskerimuseets maritime skrifter nr. 10, Esbjerg 1985.

Holger Rasmussen: Kvaseskipper fra Bøjden, Odense 1975



FISKERNES KONTAKTER OVER KATTEGAT OG SKAGERRAK

- EN SKITSE

Kystboerne har altid ernæret sig ved mange slags beskæftigelse, de har bedrevet kombinationsnærings eller mangesyssler. Selv i det industrialiserede samfund finder vi igen og igen eksempler på, at en højtspecialiseret erhvervsaktivitet kan kombineres med aktiviteter, som mere eller mindre falder uden for økonomien og dermed som regel også udenfor statistikken. I langt højere grad gjaldt dette forhold for blot 2-3 generationer siden. Ved de vestjyske og vestsvenske kyster kombineredes typisk landbrug og fiskeri i hvert fald fra 1500-tallet. Ved de nordjyske kyster (bortset især fra Skagen) og på det norske Sørland kombineredes landbruget typisk med søfartshandel; først i anden halvdel af 1800-tallet begyndte fiskeriet at spille en større rolle for befolkningen disse egne. Det var dæksbåden og motoren, der for alvor muliggjorde et egentligt havfiskeriherhverv på hele årsbasis kunne praktiseres. Netop i den periode, hvor det havgående fiskeri slog igennem - godt sagt i tiden mellem 1860 og 1940 - udviklede der sig nogle kontaktmønstre over Kattegat og Skagerrak, som gör det rimeligt at sige, at de to have knyttede fiskerbefolningerne sammen. En del af indholdet i disse kontakter var spredningen af erhvervsdygtighed - kendskab til fangstpladser, bådtyper, redskaber og erfaring - og kontakterne bragte kendskab i mange isolerede småsamfund til mere fremstående fiskerier. Det var dog typisk, at spreddeningen fortinsvis lykkedes i de tilfælde, hvor den nye indsigt ikke fordrade afgørende brud med den hidtidige livsmåde, for selv velbegrunde og storstillede forsøg kunne så fejl, hvis ikke motivationen for det nye var til stede hos modtagerne.

De middelalderlige fiskerier, som nogle steder overlevede til 1800-tallets slutning, foregik start set uden for Kattegat og Skagerrak, og de fik næppe nogen regional betydning i vores for-

stand. Det gjaldt således sæsonbetonede fiskerier i Vestjylland, på Vestlandet og i Øresund. Typisk for dem var det midlertidige ophold ved kysten i simple hytter eller boder. Det fiskeri, som fik betydning for Kattegats og Skagerraks fiskere, udfoldede sig derimod overvejende fra permanente fiskerlejer ved kysten. Denne slags fiskerlejer kan næppe dateres længere tilbage end 1500-tallet.

Det er klart, at nærheden til fangstpladserne var afgørende for, hvilke fiskesorter det enkelte leje specialiserede sig på. Da hver fisk måtte fanges med specielle redskaber, som var meget forskellige mht. krav til arbejdslagets og evt. bådens størrelse, fik det enkelte leje en særlig social struktur, som kunne skille det fra nabolejet, men parallelisere det med fjernere lejer, som havde samme specialisering. Endvidere var det betydningsfuldt, i hvilken grad bånderne drev eget fiskeri, om de udruste storbåde, som det f. eks. skete ved de store sildeeventyr, eller om de drev et beskedenet husbehovsfiskeri som med hestevoddet i Nordjylland. Nogle steder gik fisken tæt ved land og kunne fanges med landvod eller stænde redskaber. Andre steder måtte der udvikles et havgående fiskeri, som f. eks. omkring torskefiskeriet på Jyske Rev, der blev bedrevet såvel af thyboer som af bohusleninger. De første kunne nøjes med store åbne både, de sidste havde moderskibe, bankskutor, hvor jollens fiskere kunne søge ly. Endelig lå nogle lejer tæt ved et sultent og købedygtigt marked som de store byer, og fiskerne kunne finde en stabil afsætning for penge. Det skabte f. eks. tidligt helårsfiskere omkring Kristiania, Göteborg og København. Andre lå fjernt fra byer og storopkøbere og praktiserede landshandel med oplandets børder eller tørrede og saltede en vis del af fangsten til langvejstransport. Det gjaldt både vestjyder og midt- og nordbohuslenere. Også disse afsætningsforhold afhæng naturligvis igen af efterspørgslen på de fangede sorter. Al og hummer kunne lettere finde langevigs afsætning.

Disse forhold er komplekse, og det er derfor vanskeligt at bevare overblikket, uden at spille materialet op. Selv om intet fiskerleje nogensinde specialiserede sig alene på en fiskeorts, kan det derfor være gavnligt at følge udviklingen i de enkelte typer

fiskeri hver for sig. Først og fremmest giver en sådan fremgangsmåde mulighed for at følge de forhold, som her især må interessere, nemlig udviklingen og spredningen af kunnen og redskaber. Fremstillingen er derfor først koncentreret om de fire store fiskearter i vores området, sild, torsk, makrel og flynder, derefter behandler jeg de mindre, men værdifulde spcialartikler, og afslutter med nogle almene forhold. Selv om jeg bestemt ikke vil gøre krav på fuldstændighed i denne inventering af den eksistende viden, tror jeg dog med tilstrækkelig tydelighed at kunne påvise, at Kattegat og Skagerrak virkelig var en meningsfuld regional enhed for fiskeriet i anden halvdel af det 19. og begyndelsen af det 20. århundrede.

1. Sildefiskeriet

Medens nutidens havgående fartøjer er i stand til at fiske silden overalt under dens vandringer, var det kystnære fiskeri helt afhængigt af de tilsyneladende tilfældige træk op under den ene eller anden kyst. Specielt skabte de lejlighedsvisse forekomster (innsig) ud for Norges og Bohuslens kyst tidvis store fiskerier. I Bohuslen var der stort fiskeri i anden halvdel af 1500-tallet og igen mellem 1756 og 1808, hvorefter silden om ikke forsvandt så dog viste sig sjældent og beskedent indtil årene 1877-99, hvor der igen var sildeeventyr. I storsildens perioder overskyggede dette fiskeri alt andet, selv om der især i den sidste periode var en stærke tendens til at fastholde andet fiskeri. Lignende sildeeventyr var der ved den vestnorske kyst, men silden kom kun ind på Skagerrakkysten omkring Flekkefjord mellem 1827 og 1838. Til gengæld skabte den da så store indtægter ved salg til hele Europa, at fiskerbønderne fra Listeregenen derefter år efter år udrustede stadig større både for at drive fangst længere op langs Norgesystemet. Det svenske og norske fiskeri fik sit særpræget stemt af lykketræffet. Snart skabte silden store rigdomme, snart blev den helt væk for den befolkning, som havde satset på den. Netop derfor blev sildefiskeriet - hvor stort det end var til tider - ikke grundlaget for en varig fiskerbefolknings, men forblev snarere en sæsonmæssig indsats, drevet fra kysten med landnot.

I Limfjorden var fiskeriet mere konstant, men til gengæld var kvaliteten ikke konkurrencedygtig i forhold til f. eks. den bøhuslenske storsild. Silddeeventyr i Bohuslen udkonkurrerede derfor limfjordssilden. I 1500-tallet gav det dansk-norske fællesrig mulighed for mange købmænd til at opslå deres egne boder i Bohuslen, f. eks. købmænd fra Fredrikstad, Oslo, Malmö, Flensborg og Aalborg (Holmberg 1963, 169-70). Disse boders tilknytning til den forbipående sildetursh understreges af, at boderne ikke dannede grundlag for varige bosættelser, som en del skærgårdsbosættelser i denne periode ellers gjorde (Pettersson 1953).

Under nedgangstiden for dette fiskeri søgte til gengæld mange små svenske fartøjer tidlig om foråret til Aalborg. Denne trafik kendes fra 1700-tallet, hvor ellers mange handelskontakter over Kattegat blev afbrudt af den svenske stat (Holm 1985). Det var værsilden fra Limfjorden, som hvert år førte til ca. 100 anløb af sønderhållandske og nordskånske fartøjer i ballast. I andel af Aalborgs totale anløb i kommersielæster udgjorde de kun 8-9%, men i andel af skibsanløb udgjorde hele 16,5% af byens total (Monrad Møller 1981, 116). Disse opkøbere, som må være kommet fra Viken og Råå, fulgte det samme spor, som deres nord-sjællandske naboer, der op til o. 1830 opkøbte sild i Limfjorden.

I anden halvdel af 1700-tallet kunne Bohuslen igen forsyne det svenske marked og udvikle en stor eksport især til de tyske østersøbyer (Nilsson 1863, 296). I Aalborg blev de nye forsyninger en så alvorlig konkurrent til limfjordssilden, at købmændene solgte deres både og faste bundgarnsstader til fjordfiskerne. Udskipningen af sild fra Aalborg faldt fra 20.000 tønder/år for et gennemsnit 1720-30 til 8.300 tønder 1754-63 (Yde-Andersen 1964, 17-8). Et toppunkt for den svenske handel i Aalborg og Randers synes at være nået i 1790erne (Monrad Møller 1983, 44) ligesom i Sæby (Ørberg 1970, 89).

Efter nedgangen for bohusfiskeriet efter 1808 rettede især Nibes sildeeksport sig op til en sidste glansperiode for byen, indtil gennembrydningen af Agger Tange ødelagde fjordens sildefangst i slutningen af 1820erne. Denne katastrofe for sildefiske-

riet afsluttede ikke kun vekselvirkningen Limfjorden-Böhuslen, men medførte også, at de nordsjællandske fartøjer, der tidligere forsynde københavnerne med limfjordssild, måtte lægge op (Smidh 1864, 20). Endnu i 1833 forsøgte de at erstatte sig ved opkøb hos bundgarnsfiskere i Hau, der fiskede i Kattegat ud for fjordens munding (Møller 1833, 11), men da Gilleleje oplevede et kort sildeeventyr 1835-9 nær kysten, blev de store både lagt op og kom ikke i brug senere til trods for dårligt fiskeri. (Smidh 1864, 21). Det gamle opkøbsnet for sild i Kattegat var dermed næsten ophört, men endnu i 1859 opkøbte nogle svenske fra østjyske bundgarnsfiskere i Hou, Århus amt (Smidh 1859, 43). Sandsynligtvis var disse bundgarnsfiskere ligesom andre, Smidh mødte i de østjyske fjorde (1859, 41), udvandret fra det omstrukturerede Limfjordsfiskeri. A.J. Smidh anbefalede i øvrigt som regeringens fiskeriinspektør, at der blev forsøgt anvendt landnoter i Århus-bugten efter norsk model (Smidh 1859, 41).

I 1840erne havde Samsø et kortvarigt sildebundgarnsfiskeri, hvor opkøbet alene blev vareraget af svenske (Smidh 1860, 8-13). Krisetiden, når silden ubelev, inspirerede især købmænd og statsembedsmænd til at iværksætte forsøg med havgående fiskeri efter hollandsk-engelsk mønster. Allerede i 1770 forsøgte handelshuset Lund i Farsund, som på mange punkter var banebrydende, sig med drivgarnsfiskeri efter sild ved Orkney og Island (Dannevig 1975, 94, jf. H.Olsens artikel andetsteds i dette nummer). Efter det endelige sildestop i 1808 forsøgte den svenske stat o. 1810 sig på lignende måde i Skagerrak, men mislykkedes, angiveligt fordi der ikke anvendtes dæksbåde (Olsson andetsteds i dette nummer). Det varede længe før sildedrivgarn kom i anvendelse, men til gengæld blev de makredrivgarn, som kom i anvendelse på Sørlandet i 1820erne til efterårsfiskeri, også anvendt som sættergarn til vårsild (Solhaug 1976, 521).

I Nordsjælland blev en modificeret udgave af Store Bælt hanke-garn anvendt som sildedrivgarn fra 1830erne (Mathiesen 1853, 11), og medens de gamle sildeopkøbere i Gilleleje og Helsingør som sagt måtte lægge op, udviklede fiskerne på Halsnæs ud for Isefjorden et stort nyt, delvis havgående sildefiskeri.

Også på den svenske kyst synes garnfiskeriet at være blevet foret i løbet af de næste par tiår, hvor der ikke forekom nogen innsig af betydning nær kysten. O. 1850 fandtes sildegarn på Öckerö (Olsson 1984, 46-7), sandsynligvis anvendt som sættegarn. Sættegarnet synes at have spredt sig fra Hallandskysten nordpå, hvor det nåede Strömstad-egnen kort før 1860 (Daién 1941, 194). I bunden af Kattegat var Hornbæk-fiskerne udsat for hård konkurrence fra skånske fiskere, især fra Råå, som tilsyneladende satte sig på garnfiskeriet på Sjællandske Rev ud for Øresund og dermed fastholdt Hornbæk i det simple, chancebetonede kystnære fiskeri (Smidh 1864, 23).

Garnfiskeriet havde drevet såvel Halsnæs- som Råå-fiskerne længere ud på Kattegat i de åbne både forbi Hesselø, og det var længere end disse sundbåde, hovedsagelig bygget i Råå, egentlig kunne klare. En storm i 1852 gav forfærdelige forlis (Mathiasen 1853, 69-72), og omkring 1860 udviklede lodsen Ole Jensen, som havde lært bådbyggeri på Lister i Sydvestnorge, en dæksbåd til halsnæsfiskerne, ivrigt støttet af regeringens fiskeriinspektør A.J. Smidh. I realiteten var denne bådtype en noget bredere udgave af den dækkede listerbåd.

Listerbådtypen var blevet udviklet under lignende forhold. Silde-eventyret ved Sydvestnorge o. 1830 frembragte flere åbne både til det kystnære fiskeri som Flekkefjords seksering, den brede sognegren og den smalle, skarpe listerbåd (Dannevig 1975, 131). Listerbåden anvendtes til silde- og makrelfiskeri og blev bygget større i 1840erne, efterhånden som silden søgte længere væk. Netop o. 1860 blev den forsynet med dæk som en såkaldt listerskøyte, og det var tegninger til en sådan båd, lod Ole Jensen bragte til Nordsjælland. I Norge havde udviklingen af dæksfartøjet flere sammenhænge, som skal omtales nedenfor under makrelfiskeriet.

Drivgarnfiskeriet efter sild var som vi har set endnu ikke slået igennem på Sørlandet og i Bohuslen. I 1872 finansierede en svensk grossist et forsøg, og i begyndelsen af fiskerne var fiskeriet anerkendt i Halland (måske påvirket af sjællænderne?) og i Göteborgs skærgård (Löfgren 1974, 8; Olsson nedenfor). I Farsund i

Sydvestnorge reintroducerede tre hollandske smækker drivgarnet i 1883, hvor det Bergenske Fiskeriselskab gav støtte til, at ni listerlændinge kom ombord for at lære (Dannevig 1975, 134). Først i 1897 synes teknikken dog at være slæt igennem, da Flekkerøy-fiskere vistnok uafhængigt begyndte at anvende deres makrelgarn til at fange vintersild. Ålesundfiskere fik samme år statsstøtte til forsøg med drivgarn til høstfiskeri (Feddersen 1903, 297-8; Dannevig 1975, 135). Måske var Ålesund-fiskeriet inspireret af det tidlige fiskeri i Farsund, mens flekkerøy-ingen synes at have udviklet garnfiskeriet som parallel til makrelfiskeriet. I det næste tiår blev Flekkerøys sildefiskeri meget betydningsfuldt, samtidig med at det bahuslenske sildeseventyr igen ophørte.

I slutningen af halvfemserne blev der gjort forsøg med sildegarn i Skagen, men de nærmere omstændigheder er desværre ikke oplyst. En påvirkning fra Flekkerøy synes dog sandsynlig, måske ved kontakt under norsk sommerdørgning efter makrel ved Skagen, men under alle omstændigheder blev garnfiskeriet aldrig stort i Skagen (i 1903 optaltes 21 sildegarn i byen) (Bertelsen & Sekkelund 1985, 72).

Drivgarnfiskeriet vandt således kun langsomt frem, såvel betinget af en vis påvirkning op langs kysterne som af uafhængig lokal innovation og påvirkning fra hollændere. Helt anderledes var det med snurpenotfiskeriet, som efter århundredeskiftet blev en svensk specialitet, som naboerne hurtigt tog ved lære af. Det første forsøg i 1875 foranstaltedes ganske vist af nordmand i Oslofjorden, men mislykkedes (Dannevig 1975, 93). I 1882 gennemførte en fisker fra Öckerö, der havde lært teknikken i USA, et godt forsøg med noten indenskær. I disse år gik silden imidlertid så tæt ved kysten, at den kunne tages med landvod, og da snurpenoten var et dyrt redskab, var der intet incitament til at overtage ideen. Først da silden var forsvundet fra skærgården o. 1899, blev metoden rentabel. I 1903-4 påbegyndtes det store Kattegat-fiskeri mellem Anholt og Skagen med not og store både, der krevde 12 mands deltagelse (Anderesson 1942, 319). Investeringerne krævede, at de bedste fiskere fra et helt fiskerleje gik sammen.

I 1907-8 begyndte skagboer på dette fiskeri med en båd fra Höön, en not fra Smögen og 2-3 svenska kendmænd. Året efter omfattede dette notlag hele 18 mand og fire både, men i 1913 blev noten solgt umiddelbart før verdenskrigen skulle give de svenske notlægen store indtægter (Bertelsen & Sekkelund 1985, 97-8).

I Bohuslen blev notfiskeriet et foregangsfelt for moderniseringen. I 1903-4 fik den første sildebåd motor, selv om der var frygt for, at larmen ville skræmme fisken (Andersson 1942, 315), og i 1909 blev den første notbåd overdækket (samme, 321). Under 1. verdenskrigs højkonjunktur blev dette fiskeri meget udbredt blandt Sørlandets fiskere efter bohuslensk mødel (Dannevig 1975, 93). Også bæltfiskerne begyndte med not og svenske kendmænd, bl. a. fra Kalundborg og Kerteminde, hvor der efter 1913 blev indkøbt syv svenske og en norsk notbåd (Kerteminde Museum, pers. oply.). Selv om vandet omkring Anholt var den bedste fangstplads, fik øen først i 1926 egen not, direkte fra Bohuslen. Mange svenska fiskere lå ved øen hvert år, efter at havnen var blevet bygget i 1902 (Vestergaard 1984). I 1935 var der ca. 100 danske noter (Mortensen & Strubberg 1935, 29). Allerede i slutningen af tyverne var det svenske notfiskeri dog ophört, da silden syntes overfisket. Nu anvendte svenskaerne i stedet trawl, som efter engelsk model var blevet forsøgt i 1903, trukket af en dampbåd. Dampbådene fik en vis udbredelse, men var for dyre i forhold til notbådene. I slutningen af tyverne blev motorbådene imidlertid stærke nok til at trække et trawl, og notfiskeriet i Kattegat blev overladt til danskerne (Andersson 1942, 324, 348-50).

Til sammenfatning kan vi konstatere, at der fra gammel tid foregik en omfattende sildehandel, som især bandt Limfjorden og Bohuslen sammen i et vekselvirkningsforhold. Da Limfjordens sildefiskeri gik tilbage o. 1830, oplostes dette bånd, og også nordsjællandske og hallandsk-skånske opkøbere måtte lægge op. Det gamle opkøbsnet blev o. 1860 kun opretholdt af nogle bohuslenske fartojer, der købte sild i bunden af Kattegat og i Bælthavet; der traf de bl. a. bundgarnsfiskere, som var udvandret fra Limfjorden til de østjyske fjorde. Efter 1830 gik det havgående sildefiskeri frem overalt, især ved spredningen af drivgarn og dæksbåde. Denne udvikling foregik både som følge af kontakt fra kyst til kyst og i kraft af

selvstændige innovationer. I Kattegat blev Halsnæs-fiskerne ledende o. 1860 ved anvendelse af Bælthavets drivgarn og dæksbåde efter norsk model. Fra Halsnæs gik påvirkninger over på den hallandske kyst. På Sørlandet blev dæksbåde også anvendt o. 1860, men endnu dominerede det kystnære fiskeri op langs Vestlandets kyst, og drivgaret vandt derfor ikke frem. Det skete først o. 1900, da Flekkefjord-fiskerne tilsyneladende uafhængigt tog makrelgarn i anwendungse som sildedrivgarn. På dette tidspunkt blev en ny udvikling indledt med snurpenotet, som fra Bohuslen hurtigt og med stor virkning blev spredt til nabolandenes kyster.

2. Torskefiskeriet

I modsætning til silden er torsk blevet fanget på store havdybder i flere århundreder. Den afgørende innovation var udviklingen af bakkefiskeriet, som er kendtegnet ved at en langline forsynes med tavser (korte nedhængende snorer) og agnede kroge, som redes op i et trug eller en bakke. En bakke kan holde flere hundrede kroge, og der blev normalt sat to-fire bakker ud. Det er et temmelig billigt redskab i forhold til landvoddet, men kræver til gengæld gode både og et sammenvejsset bådætag samt fuld arbejdsindsats fra familiedellemmerne på land, som må klargøre 1-2000 kroge om dagen. Til gengæld kan fiskeriet bedrives det meste af året på det åbne hav. Af disse grunde udviklede krogfiskeriet sig især i de fiskelejer, hvor der kun var få muligheder for bibeskæftigelse uden for fiskeriet, og hvor landbruget var beskedent, altså ved den jyske vestkyst og i Thy samt det mellemste Bohuslen. Også de tidligt professionaliserede fiskere ved de store byer og i Skagen havde kroge, men typisk kun som supplement til garnfiskeri. Der skelnes mellem stor- eller torskebakker og små- eller kullerbakker, hvor de første var de største med flere kroge og beregnede til større dybder; de anvendtes derfor især i storsøfiskerlejerne.

Bohusfiskere opsgøgte allerede i anden halvdel af 1500-tallet det Jyske Rev i Skagerrak. Sandsynligvis drev de bakkefiskeri, selv om bakketeknikkens oprindelse er dunkel. Indbudte hollændere synes at have stået bag visse forbedringer i 1600-tallet, men forholdet er

omstridt (Andersson 1942, 335, jf. Hasslöf 1949, 60). Derimod står det fast, at bakkefiskeriet var veludviklet på centrale steder som Lysekil, Gullholmen og Mollösund i begyndelsen af 1700-tallet, og at man fra disse steder i slutningen af århundredet komme foretage 2-3 rejser til Jyske Rev i sommerhalvåret, medens der i dårligere vejrsaønner fiskedes med småbakker i nærmere vande. På dette tidspunkt foregik selve fiskeriet fra små åbne bæde, som om natten søgte ly ved et dæksfartøj, en såkaldt bakkeskude, som typisk rummede 12 mand. Allerede o. midten af århundredet drev købmænd fra Göteborg, Marstrand og Uddevalla redervirksomhed med to hollandske fartøjer, der fiskede på Doggerbanke og ved Shetland. Denne og senere købmandsvirksomhed, som gik i spidsen med vovelige investeringer, er blevet vurderet meget forskelligt. Hasslöf (1949) afviser helt betydningen af den i forhold til fiskernes egen indsats, medens Dalén (1941, 127) mere præcist viser, at dens manglende fremgang skyldtes sildeeventyret fra o.

1756, som dirigerede kapitalen bort fra storsøfiskeriet. Således betød den stigende pris på salt som følge af dens øgede brug til sild også, at saltning ombord på bankskuderne ophørte, for først at blive genindført o. 1870 (Dalén 1941, 127, 200). Bohusfiskeriet må ikke betragtes isoleret fra disse sammenhænge mellem kapitaltilførsler og skiftende konjunkturer for de forskellige fiskerier, som Hasslöf gør. Selv om han utvivlsomt har ret i, at fiskernes egen indsats og motivation er afgørende i sidste instans, må det kapitalistisk organiserede fiskeri også tillægges betydning, først og fremmest som innoverende/introducerende kraft, specielt i tiden før fiskeriets egen modernisering i slutningen af 1800-tallet. Ved den tid blev der opbygget nye kommunikationskanaler mellem fiskerne ved besøg i fremmede havne, som nok gjorde de små selvstændige redere til spidsidene for innovationen.

Bakkefiskeriet nåede altså et højdepunkt o. 1750 og begyndte først at gå frem igen o. 1830. Fiskeriet fra Vestkysten af Jylland og fra Thy var mere simpelt og stabilt. Fiskeriet foregik med store åbne "havskibe" til 6-8 mand, som måtte søge land for natten. Omkring Ringkøbing Fjord vidner den årlige flytning til kystens sommerhytter fra indlandets gårde om en middelalderlig organisationsform,

som bestod helt op til o. 1900. I Thy var der derimod en klarere dominans af de permanente fiskerlejer, som opstod i slutningen af det 17. århundrede, da sandflugt ødelagde agerjorden i en 10 km bræmme (Hjorth-Rasmussen 1972). Thyfiskerne afsatte deres saltede og tørrede torsk til oplandets bønder eller sejlede den om efteråret ind ad Limfjorden til Aalborg (Aagaard 1802, 48-9). Også i Skagen var bakkefiskeriet udbredt, og de største både nåede også ud på det Jyske Rev. Selv den fattigste fisker havde kroge og trug, omend ikke andel i båd (Bertelsen & Sekkelund 1985, 62).

Medens fiskeriet i Thy igennem hele 1800-tallet fortsat var organiseret omkring de store tunge både til krogefiskeriet om vinteren, inden for Grenen var krogefiskeriet mere beskeden og synes først at have vundet indpas sent - i Hornbæk først efter 1800 (Smidh 1864, 23).

Til kystnært torskefiskeri anvendtes bundgarn især i Bælt/havet og i øvrigt overalt sættegarn. Sættegarnet var især anvendt på det norske Vestland, hvor det oprindeligt blev udviklet i Sunnmøre i 1685 (Feddersen 1903, 279). Garnet var helt dominerende for torskefiskeriet ned til Lindesnes langt ind i anden halvdel af 1800-tallet (Dannevig 1975, 38). Den dynamiske købmand Lund i Farsund indrettede imidlertid i 1788 et værksted til fremstilling af kroge til forsyning af sine egne bakkebåde og måske var der en vis lokal afsmitning fra dette initiativ (Dannevig 1975, 33).

Ved 1800-årenes begyndelse var bakkefiskeriet således især udviklet i det mellemste Bohuslen, takket være de overdækkede bankskuder, som muliggjorde egentligt havfiskeri under ugelange togter. Baggrundsen for denne fremstilling var dog netop disse fiskeres store afstand fra et marked for fersk fisk. På grund af afstanden til de store byer var bohuslenerne fra Tjörn og Orust tvunget til at udvikle deres fiskeri på torsk og kutter, som kunne tørres og saltes og derefter transporteret langs vinterspise. Til trods for deres farefulde togter blev disse fiskeres indtjenning altså lav i forhold til hjemmefiskere i nærheden af Göteborg (Olsson 1984, 51). Dette forhold er vigtigt, netop fordi det ofte blev overset i samtiden

af innovationsvrige foretagere uden for fiskeriet, der åbenbart var fascinerede af de lange og eventyreriske fisketogter med helt op til 32 bakker i brug. Storsøfiskeriet gjorde nationen "stor" i udlandets øjne, medens de økonomiske forhold og befolkningens levevilkår var mindre kendte.

Svenskerne var altså praktisk taget alene om revfiskeriet i Skagerrak, og desuden udnyttede de de nærmere banker rundt om Grenen, hvor de konkurrerede stærkt med skagboerne. Deres fiskeri blev følgelig betragtet som en trussel af danskerne, som det bevidnes af en række kongelige reskripter mod svenskerne fiskeri nær land fra 1758 til 1819 (Ludvigsen 1981, 9). Det hyppigt gentagne forbud vidner om dets ringe succes. Bakkefiskerne nåede deres glansperiode i tiden fra ca. 1830 til 1880 – netop medens storstilden var væk fra skærgården. Nytilkomne fiskerlejer på Sotennæset og Stångnæset udviklede en mindre letsejlende type sjøbåtar o. 1830 til Skagerrak-fiskeri, medens Ørnsund- og Thörn-fiskerne beholdt deres bakkeskutor til egentligt revfiskeri (Andersson 1942, 335-6).

Regering og storkøbmænd i Norge og Danmark blev øget til lignende forsøg, medens fiskerbefolknigen viste en bemærkelsesværdig mangl på entusiasme – måske fordi de erkendte, at den farefulde færd ikke stod i forhold til indtjeningsmuligheden. I hvert fald krævede fiskeriet både stor kapital og betydelig sømandskunnen og kendskab til fangstpladserne, og ingen af delene var til stede hos fiskerne selv. Kapitalproblemet kunne nok være løst ved partrederi, som svenskerne gjorde, men mangelen på erfaring måtte være afskrækende. Og endelig: når fisken så ofte var tæt ved land som i Skagen, hvorfor skulle man så vove livet for et ukendt havfiskeri? Ikke desto mindre måtte svenskerne succes virke stadig mere udfordrende.

O. 1816 blev der gjort forsøg fra Kristiansand med dæksfartøjer på det åbne hav (Solhaug 1976, 531). Efter 1840 blev et antal norske dækslupper, som oprindeligt havde gået i fart mellem Thy og Sørlandet, anvendt af thyboerne til sommerfiskeri på det Jyske Rev. Netop thyboerne måtte med deres tradition for krogfiskeri og afstand fra markederne synes oplagte til at kopiere svenskerne. Men

dækslupperne var for besværlige at trække op og sætte ud fra den åbne strand, og omkring 1870 forsvandt den sidste (Hjorth-Rasmussen 1972, 24). Begge disse forsøg kunne synes at have haft deres oprindelse i handelskredse, og helt tydeligt var det tilfældet med den danske statsstøtte, som i 1826 blev givet til en göteborger, som ville starte et salterianlæg på Hirtsholmen efter svensk model. Han kom dog ikke længere end til at udruste to både med bakker (Brinch-Seidelin 1828, 295). De mest vellykkede efterlignere kom fra Tromøya ved Arendal, Svinør og andre steder på Sørlandet, som 1840-80 fiskede med kroglinjer på Revet. Svinørklipfisken blev en velkendt handelsvare, som fremstilledes helt frem til 1940, i de sidste år dog af fisk, der blev landet af svenske bakkeskudere (Dannevig 1975, 61-3). Desværre oplyses det ikke, med hvilke bådtyper dette fiskeri blev drevet, men det synes sandsynligt, at der anvendtes overdækkede Danmarks-lupper.

Omkring 1850 gik svenskerne i deres jagt på nye fangstpladser – måske truet af den begyndende danske og norske aktivitet på revet – forbi Lindesnes og ud i Nordsøen (Andersson 1942, 335). Opmærksomheden skærpedes dermed endnu mere i Norge og Danmark. Den danske fiskeriinspektør fik i 1859 i kommissorium bl.a. at undersøge det svenske fiskeri. Da han rapporterede fra den første af sine fem inspektionsrejser, fandt han, at der var en stærk modvilje i Skagen mod svenskerne, medens han mere konstruktivt forsøgte at tage ved lære ved straks at foretage en studietur til Marstrand. Der besøgte han baron Uggla, som tre år tidligere var blevet udnævnt til Bohuslens første fiskeriintendant. Specielt blev han indvited i ideerne bag to selskaber, som netop var blevet oprettet i 1858, "Göteborgs aktiebolag för storsjöfiske", som særlig ville virke for en forbedring af tilberedningen af fisken gennem opkøbsaftaler og eget salterianlæg, og "Göteborgs och Bohus läns aktiebolag för storfiske", som havde udrustet to monsterfiskskudser (Smidt 1859, 12-3, jf. Dalén 1941, 198-9). Smidt blev stærkt op>taget af disse planer, som i høj grad kom til at præge hans egne forslag til ophøjelning af det nordjyske fiskeri. Han foreslog, at der blev indrettet en fiskerihavn på Hirtsholmene, hvis naturlige anløb lignede den svenske skærgårdens naturhavne. Ejeren af holmene lovede ham at ville oprette et anlæg for saltning og tør-

ring efter svensk mørster, sådan som der havde været planer om tredive år tidligere, samt et røgehus og en fiskegødningsfabrik (Smidh 1859, 17). Aret efter fik han overbevist nogle fiskere i Skagen om storfiskeriets muligheder, og et dæksfartøj blev bestilt på Ørust, som blev afhentet næste forår (Smidh 1864, 3). Ligeledes fik han bygget Danmarks første fiskeriinspektionskib samme sted til stationering i Frederikshavn, hovedsagelig til at holde opsyn med svenske fiskere i dansk territorialfarvand! Alle rede inden Smidhs virksomhed synes en gruppe borgere i Randers også at have forsøgt sig i svensk stil. De havde hentet nogle skabøer til Udbyhøj for at fiske for Randers Saltvands Fiskeforsyningsselskab. Forsøget mislykkedes, sandsynligvis fordi der blev givet fast løn (Smidh 1859, 37). Også ved Halsnæs på Nordsjælland blev der o. 1860 uden held gjort forsøg med en svensk dækssbåd til 8 mand (Hjorth-Rasmussen 1984, 8).

Smidhs ideer syntes oplagte og helt forsvarlige, især eftersom der blev anvendt svenske kendtmænd til det første fiskeri med dækssbåden. Alligevel blev det en fiasco, først og fremmest på grund af de nyet tilstande, som indtraf i 1861 og de næstfølgende år. De samme forhold betød også hurtigt nedgangen for de to svenske initiativer. I 1861 begyndte nemlig de to monstercarfører fra "Göteborgs och Bohus Läns aktiebolag" sammen med en båd fra Klædesholmen at fiske på Storeggen ud for Ålesund på den norske vestkyst. Det rigtige fiskeri på denne banke tiltrak straks en snes svenske både, og i løbet af få år kunne Ålesund afsætte uhørte fangstværdier til England, fordi svenskerne begyndte at afsætte fisken fersk i land. Denne nye udvikling var et dødsstød mod de to aktiebolag, som netop havde satset på bedre saltnings ombord og tilvirkning i Marstrand (Dalen 1941, 199-200). Til gengæld medførte det svenske fiskeri, at mange nordmænd kom i lære, og snart havde Vestlandets fiskere overtaget svenskerne fangstmethode. Frem til o. 1880 havde svenskerne dog endnu et erfaringsmæssigt forspring, og bankskuderne klarede sig ved at søge stadig fjerne fiskebanker op langs norskekysten. Denne storhedsperiode skabte en tæt kontakt mellem Bohuslen og Vestlandet og det sydvestlige Sørland, og byer som Ålesund og Kristiansand blev vigtige markeder og dermed også kontaktscenter for norske og svenske fiskere (Dannevig 1975, 63).

I Nordjylland næde fiskerne aldrig med i denne ekspansion. Det indkøbte dæksfartøj i Skagen havde et par uheldige sæsoner og blev derefter solgt, og selv om der blev indrettet en loddshavn på Hirtsholm tiltrak det ingen storfiskere og blev alene benyttet af øens små åbne både. Det planlagte salteri på øen blev stillet i berø, angiveligt fordi der ikke kunne findes en kyndig mester (Smidh 1864, 44). Der blev dog på lokalt initiativ i Skagen, bl.a. af F. Tutein, som i 1861 havde anlagt et salteri i byen på Smidhs forslag (Ludvigsen 1981, 12), gjort yderligere to større forsøg på bankefiskeri. I årene 1863-71 forsøgte det allerede oplærte mandskab sig med et nyt skib og svenske kendtmænd på Stor-eggen, og igen fra 1876-81 gjordes et forsøg med en lille dækssbåd (Hjorth-Rasmussen 1984, 14-17). Forsøgene viste nok, at stor-bakkefiskeriet var muligt, men ikke så givtigt, at flere fulgte med. Udgangspunktet var i det hele taget for svagt. Skagboerne måtte købe sig til svensk erfaring, og med opdagelsen af de fjerne banker havde Skagen ingen geografisk fordel.

Derimod begyndte en mere indirekte påvirkning fra Sørlandet til Vestjylland i 1872. Hjertingboen Lambert Sørensen havde lært langlinefiskeri i Canada, og da han som sømand sejlede med nordmænd, hørte han de norske dæksbåde blive berømmet. Han købte derfor sin båd i Fredrikstad (altså sandsynligvis en hvaletype, jf. nedenfor om makrelfiskeriet) og introducerede denne båd for vadehavsfiskerne. Besynderlig nok vendte han altså hjem med en typisk silde- og makrelgarnbåd for at drive torskebakkefiskeri. Kombinationen viste sig imidlertid særdeles vellykket. I tiden mellem 1877 og 1887 blev der indkøbt hele 15 nybyggede "bakkebåde" til Hjerting og Esbjerg, hovedsagelig af sørlandsdk (lister-) type (5 fra Mandal, 3 fra Grimstad). En båd vides at være købt i Thisted på kommission hos norske danmarksfarere; båden blev siden leveret i Struer. Fra 1879 byggede Th. Dahl på Fanø både efter norsk model, dog noget fyldigere og med mindre stræk i stævnene (Hjorth-Rasmussen 1981, 4; Sørensen 1973, 9). Bortset fra den markante påvirkning på bådetraditionen fulgte dette esbjergensiske bakkefiskeri i øvrigt sine egne veje på Horns Rev.

Også efter at det svenske storsøfiskeri blev fortrængt fra norskekysten i førstene vedblev svenskerne at virke inspirerende i de naboland. Storgrossererne J. Dickson fra Göteborg finanserede i 1885 nye forsøg ved Shetland med en engelsk smakkebåd. Dette fjerne fiskeri var jo allerede blevet prøvet o. 1750 og igen en enkelt gang i 1866, men denne gang blev det en succes og muliggjorde en ny vækst for Mellembøhuslen i halvfemserne, komineret med makrelldørgning i Nordsøen (Dalen 1941, 200, 237-8).

I samme bevægelse begyndtes der fiskeri ved Island, som især blev fulgt op i Frederikshavn og Esbjerg mellem 1890 og 1908 (Mortensen & Strubberg 1935, 29). Til dette fiskeri anskaffede svenskerne til dels også nordmænd engelske smakker, medens der især i Frederikshavn blev lavet mange egne rybygninger. Den svenske anskaftelse af de udrangerede engelske smakker var måske mere rentabel, for de danske kuttere krævede store kapitaludlæg, som nok overansterengte fiskeriet og var medvirkende til at bakkefiskeriet heller ikke ved denne lejlighed vandt afgørende indpas. Det spillede nok også ind, at medens svenskerne fra bakkeskuderne var vant til store besætninger, hvor de fleste havde part i båden, var danskerne vant til mindre besætninger. Den typiske islandsfarer havde derfor et smalt eller passivt ejerskab og en ung besætning, og indsatsen måtte derfor blive mere sårbar.

Når betydningen af det svenske torskfiskeri for naboernes fiskemonster skal vurderes, er det øjnefaldende, at den svenske model fandt størst og varigst indpas på Vestlandet, altstå uden for Skagerrak-området. Dér var de naturlige fordele ved at indføre dæk-fartøjer og langliner til bankefiskeriet oplagte, og nordmændene overtog da også hurtigt og villigt svenskerne erfaringer. På Sørlandet var fiskeriet i grunden mere lagt an på sild og makrel, og selv om enkelte fulgte svenskerne, og selv om Svínør og Kristiansand blev gode afsætningssteder for svenskerne, fik krogfiskeriet ikke nogen central placering. I Danmark var enkelte driftige mænds øje rettet mod Skagen og Hirtsholmene o. 1860, men disse mænd var ikke selv fiskere, og opdagelsen af Storeggen gjorde Skagens fordele mindre indlysende. Bakkefiskeriet i Nordjylland krævede altid store anstrengelser og afsavn, da udgangspunktet mht. lagsorganisering, kapital, kunne, fartøjer og havn var for dårlig.

Derimod blev Esbjergs fiskeri en succes, netop fordi både havn og fiskebanker var tilgængelige, og måske også fordi der blev anvendt mindre norske både, som kun krævede tre-fire mands besætning. Det svenske bakkefiskeri var altså en højtspecialiseret, højorganiseret fangstform skabt for at overleve temmelig fjernt fra et naturligt oplandsmarked. Denne form lod sig kun kopiere få steder, men igennem hele århundredet stod den som en stadig udfordring for de beundrende naboer.

På trods af de store anstrengelser, der blev lagt i storsøfiskeriet, må det - i hvert fald med baglogskabs øjne - stå klart, at dette fiskeri allerede i anden halvdel af århundredet var ved at blive klient på torskemarkedet. Grunden hertil var de øgede muligheder for transport af fersk fisk til byerne, som gav gode priser for især sprallevende fisk. Denne udvikling begunstigede det kystnære fiskeri, især efterhånden som opkøbsnettet blev effektiviseret. Denne udvikling foregik nogenlunde parallelt i de tre lande og gjaldt ikke kun torsk, men også makrel og flynder, som skal se. Storbakkefiskeriet var imidlertid det eneste, der havde specialiseret sig helt på fangst af dødfisk til konservering, og derfor blev udviklingen hårdest for denne gren.

I 1757 begyndte den første bornholmske kvase at føre levende torsk til København (Mortensen & Strubberg 1935, 22), og bornholmerne begyndte snart at opkøbe fra Bælthavets fiskere. Da Kattegat igen blev sejlbart efter 1814, næde kvaserne helt op til Frederikshavn, og dermed var alle fiskelejer indenfor Grenen med gode anløbs- eller havnepladser integreret i et opkøbssystem, der var indrettet efter priserne på Københavns ferskfiskemarked. Kvaserne opkøbte kun levende fisk, og derfor begunstigede udviklingen en klar todeling af fiskerne: torsk fra Bælthavets bundgarn og rødspætter fra Nordjyllands sætsegarn. Vi finder altså en dybere forklaring på, hvorfor storbakkefiskeriet ikke slog igennem i Nordjylland, i de stigende priser på levende fisk. Det er karakteristisk, at opgørelser over torskebakkernes relative andel af den samlede redskabsværdi i Skagen faldt mellem 1828 og 1884 til klar fordel for rødspætsegarnene (som øgede fra 20 til 60% af totalværdien).

Den samme udvikling medførte også, at de store tunge rorsbåde blev udskiftet med lette sejlbøller (Bertelsen & Sekkelund, 1985, 57-65). Medens kapitalinvesteringerne for det gamle tør/salt-fiskeprodukt steg (hvis det skulle drives rentabelt, krævedes der som vi har set større dæksbåde og anlæg i land), faldt altså investeringskravet for ferskfiskeproduktet (det billige rødspættegarn eller de små kullerbakker), samtidig med at den ferske fisk opnåede hurtigere afsætning og relativt bedre priser.

I Danmark begunstigede kvasefarten Bæltshavets torskefiskeri og Nordjyllands flynderfiskeri, som det tydeligt fremgår af H. Mee-senburgs bidrag. I Norge havde Kristiania som København fra gammel tid en tradition for gode leverancer af ferskfisk fra byens og oplandets fjordfiskere. Denne baggrund begunstigede også kvasefarten. Kristiania blev de danske kvasers andet hovedmarked. Svenskarne synes noget længere at have fastholdt markedet for dødfisk, og netop dette særtræk bevirkede en særlig opblomstring af fiskehändelen over Kattegat i 1800-tallet.

Som vi skal se, overtog svenskerne især den del af rødspættefangsten, som døde inden de blev lagt ned i kvaserne, men de synes også i hvert fald inden den store blomstring for storbakkerfiskeriet efter 1860 at have opkøbt torskefisk. I 1830erne hentede de således kuller fra Ålbæk til Göteborg (Krøyer 1866, 37). I Nordsjælland havde de svenske opkøb et betydende omfang: I Alsøgårdes siges fiskerne o. 1860 at have haft ringe flyndergarn, men gode kullerbakker, og at have solgt dels til landprængere, dels til opkøbere fra Råå (Smidt 1864, 64).

Det kystnære torskefiskeri synes ellers ikke at have afsat sig spor i form af egentlige direkte kontakter mellem fiskerne over havene. I Bohuslen betød den stærke engelske inspiration o. 1900, at staten og husholdningssejlskabet sendte 10 fiskere til Grimsby for at lære at fiske med bomtrawl og damptrawler (Olsson ovenfor), medens et andet trawl blev udviklet i Bæltshavet o. 1907, det så-kaldte skovlov (Mortensen & Strubberg 1935, 29). På det norske Vestland gik udviklingen over det danske snurrevad til rødspættefangst, som o. 1920 blev udviklet til et kullervod (Sund i: Andersson 1942, 483).

Bakkefiskeriet kunne drives som højspecialiseret, næsten enerådende fiskeri eller som supplementsfiskeri. På langt sigt betød den stigende efterspørgsel efter levende fisk, at krogefiskeriet gik tilbage, men først trawlteknikken betød denne fangstforms endelige nederlag o. 2. verdenskrig. I Mellomhuslen overlevede fangstformen lange til trods for, at den blev stadigt mere arbejdskrævende og ulønsum, måske fordi fiskerbefolkningen havde perfektioneret bakkefiskeriet til et så specialiseret stade, at det var vanskeligt at skifte teknik. På den jyske vestkyst oplevede Esbjerg mellem 1872 og 1914 en betydelig fremgang med bakkefiskeriet, men med mindre fartøjer og havde måske derfor nemmere ved at omstille sig til andet fiskeri, da snurrevadet vandt frem. På Thykysten blev torskefiskeriet længe fastholdt i de begrænsninger, som fulgte med de små åbne både. Først o. 1903 blev der udviklet en mindre dæksbåd, som kunne sættes ud fra den åbne strand og kunne bruges til krog- og senere også andet fiskeri.

I tilbageblik synes torskefiskeriet at have nået et højdepunkt i tiårene omkring 1860. Stærke regerings- og kapitalinteresser i alle lande fulgte bohusfiskeriet opmærksomt. Størst praktisk konsekvensen fik bohusfiskeriet dog gennem de direkte kontakter mellem fiskerne på det norske Vestland; i nogle havne i Skagerrak-området kom det ligedeles til stærke, men mindre konsekvenser fra kontakter; det gjaldt havne som Kristiansand og i mindre grad nok også Frederikshavn, samt det på det tidspunkt havneløse Skagen. På Sørlandet overskyggede makrelfiskeriet dog allerede o. 1860 helt torskefiskeriet, medens rødspættefiskeriet først fik den altdominerende stilling i Nordjylland o. 1880, hvorfor der i de foregående år var plads til mindre vellykkede forsøg på efterligning af svenskerne. En helt anden type påvirkning fandt vi endelig i Esbjergs "bakkebåde", hvis sørlandske påvirkning var erkendelig endnu frem til 1. verdenskrig. Endelig blev Islandsfiskeriet i 1890erne en fælles oplevelse for nogle få fartøjer fra alle tre kyster.

3. Makrelfiskeriet

Makrelfiskeriet var i aldre tid typisk et supplement til sild- eller torskfiskeriet i den eilers døde sommerperiode. Overalt i det nordlige Kattegat og i Skagerrak blev der drevet et beskeden dørgefiskeri (en line på stang med flere kroge, som trækkes efter en båd i fart). Den ferske makrel var et vigtigt lokalt kosttilskud i denne periode, medens den saltede makrel kunne sælges længere bort. Olsen (1984) har beskrevet sørlandsfiskeriet nøje, og jeg kan derfor nøjes med kort at omtale nogle parallelle og sammenhænge.

Som allerede omtalt eksperimenterede handelshuset Lund med sildedrivgarn ved Island, og de samme garn synes at være blevet anvendt tæt under land ved Lister om sommeren. I 1788 havde Flekkefjord tolddistrikt derfor en stor eksport af saltmakrel til Frankrig (Solhaug 1976, 500). Meddens drivgarnet først langt senere vandt indpas på Sørlandet til sildefangst, er det tænkeligt, at denne erfaring lå til grund for det store makrelfiskeri, som vandt frem på Sydvestlandet i 1820erne. Det store sildeinnsig ved Flekkefjord fra o. 1827 blev fra starten kombineret med makrelfiskeri, idet sildenedgarnene blev brugt som drivgarn (Solhaug 1976, 512). Som nævnt blev den skarpe åbne listerbåd udviklet til sildeturne, men den egnede sig også fortrinligt til makrelgarnfiskeriet. I 1830erne førte listerlændingene deres viden med sig mod øst, idet de begyndte at forsyne Kristiansand-markedet. Fiskerne på Flekkerøy tog hurtigt ved lære af dem (Dannevig 1975, 94). O. 1840 slag Listers saltmakrel igennem på Kristiania-markedet, medens hovedstadens fjordfiskere alene varetog forsyningen med ferskmakrel. Der var dermed etableret en arbejdsdeling mellem øst og vest, som bestod under resten af århundredet, men under stadigt forandrede vilkår. Omkring 1850 gik makrellen ikke længere ind i fjorden ved Kristiania, og ydrefjordsfiskerne fra Larvik til Hvaler overtog nu leverancerne til hovedstaden (Solhaug 1976, 517).

Der fulgte en forbedring af bådtyperne med dette stadigt voksende fiskeri. Listerskøyten blev som nævnt primært udviklet for at klare de stadig længereture til det fjerne vårsildefiskeri, men

anvendtes også til makrelfiskeriet. Fra 1860 til 1872 blev 2/3 af Listers både overdækkede, og hvaler/koster-båden blev på lignende vis udviklet omkring midten af århundredet. Bemandingen var på 2-4 personer. Efter 1865 blev Ulaholmene ud for Tønsberg et samlingssted for ferskvarefiskeriet; i 1884 opsgøte i alt 120 både dette sted, heraf 68 fra Onsøy og 8 fra Sverige (Solhaug 1976, 519-20).

Den sørlandske udvikling trak også dele af Bonusien med, især Koster-øerne, men også længere ned, såvel mht. bådtype som til fangstmethode og -pladser. Omkring Göteborg virkede etterspørgslen også til fordel for Skagerak-makrelfiskeriet. Makrelgarn er noteret på Ockerö allerede o. 1840 (Olsson 1984, 47). Det gode makrelfiskeri synes også at være blevet rygget i Danmark, for i 1858 optrådte nogle danske fiskere i Kristiansand med salt og tønder for at prøve at starte en eksport til England (Olsson 1984, 96). Drivgarnsfiskeriet blev spredt vidt omkring; o. 1860 var det i brug ved Stavanger (Solhaug 1976, 516), og i 1862 blev det forsøgt for første gang fra Kerteminde i Store Bælt (Smidth 1864, 6). Desværre er det ikke oplyst, hvilken inspiration der lå bag Kerteminde-fiskernes makrelfiskeri. I Bohuslen blev makrel-drivgarnene fremmet af husholdningsselskabet, der fra 1870 gav rentefrie lån til garnindkøb (Olsson ovenfor). Så sent som i juni 1895 blev drivgarnet introduceret i Skagen (sandsynligvis som følge af norsk eller svensk påvirkning under sommerdørgning ved Grenen, som tog sin begyndelse omkring dette tidspunkt).

I modsætning til drivgarn til sild blev makrelgarnene en succes, og i 1903 blev der optalt 328 stk. garn i byen (Bertelsen & Sekkelund 1985, 71).

Efter 1860 var Sørlandets hovedfiskeri for alvor makrellen, for nu begyndte engelske hummerhandlere, der allerede længe havde været ved kysten, også at eksportere ferskmakrel til England. I de foregående år havde nordmændene forsøgt at eksportere saltet makrel uden held. Nu opførte englænderne i shuse og muliggjorde derved, at kysten mellem Egersund og Kristiansand fik pengeind-

komster, der langt oversteg, hvad der tidligere var kommet ud af saltmakrellen til Østlandet (Solhaug 501-3). Fiskerne blev nu for alvor fuldtidsfiskere, og en række kollektive sammenslutninger omkring opførelsen af ishuse mellem 1884 og 1920 viste, at fiskerne - med beskedent resultat - søgte at vinde ind på de store mellemhandleravancer. Tiden frem til 1. verdenskrig blev en sidste højkonjunktur for makrellen, men inden den kom i gang måtte endnu en omstilling til.

Indtil o. 1870 kombinerede listerlændinge deres aktivitet på den gamle måde med hjemmefiskeri efter sommermakrel og fjerne togter op langs Vestlandet efter vårsild. Nu gik vårsilden imidlertid helt uden for fiskernes rækkevidde, og mange lagde derfor op (Solhaug 1976, 522). Den tiltrængte fornyelse kom fra Sverige. I 1880erne begyndte fiskerne i Göteborgs skærgård og bakkefiskerne på Sotenæset, som med deres mindre sjöbåtar aldrig havde deltaget i det fjernehede torskefiskeri, at sætte makrelgarn og at dørge i Skagerak. I 1886 gik fire svenske både, som havde ligget i Egersund på det norske Vestland, på dørg i Nordsøen, og allerede samme år kopierede nordmændene dette fiskeri og kunne fra 1887 indlede en stor eksport af høstmakrel til USA (Solhaug 1976, 533). I 1891 deltog 230 norske både i øst fra Haugesund i dette fiskeri og afsatte hovedsageligt deres last i Christianssand. Svenskerne anvendte fra o. 1890 billige engelske smækker eller kuttere til Nordsøen, og fra 1895 købte også nogle nordmænd på Sydvestlandet kuttere fra England specielt til denne nordsøørgning (Dannevig 1975, 107). Ifl. en tælling fra 1898 deltog dette år 173 norske, 78 svenske og nu også 4 danske fartøjer på Nordsøen. Den danske indsats er ikke nærmere undersøgt, men det er sandsynligt, at især Skagen fik inspiration til at deltage. På trods af stor interesse, som udtrykkes i fiskerindringen, kom nordjyderne i øvrigt aldrig for alvor med i ørgningen. I 1894-6 forsøgte således en vorupørbåd uden held (Højrup 1975, 6-11). Nordsøørgningen ledte derfor først og fremmest til kontakter mellem bohuslener og sørlanders.

ægte rendez-vous for alle tre landes fiskere på de nordjyske pladser. I den tid blev der drevet et stort dørgefiskeri omkring Grenen, hvori også danskerne med deres beskedne udstyr til dette fiskeri kunne deltagte. Selv fra små lejer som Voerså på Kattegat-kysten drev man det her om højsommeren til i små joller at dørge mellem Hirtshals i vest til Vingarenden og Marstrand i øst, og også f. eks. Løkken-boerne deltog (Laubek 1980, 22; Damgaard 1981). Dette lette fiskeri i det bedste sommervejr var ifl. alle erindringer vældig populært og tilttrak folk fra Lister til Hvaler og helt ned til Höön. Svenskerne var de fleste, og alle landede i Skagen havn efter den blev åbnet i 1907. Det var en tid med gode priser og mange bekendtskaber ovre "på dansken" (Dannevig 1975, 104; Helmer Hansen 1970).

I modsætning til sillen og torsken var makrellen ikke genstand for en regional fiskehandel, og kun på Sørlandet var der før 1860 etableret et indenlandsk handelsnet til Kristiania-markedet. Det blev ishusene og dermed væksten i ferskfiskhandelen, som for alvor revolutionerede dette fiskeri. I og med at det var koncentreret til sommermånedene kombineredes det godt med fiskerbøndernes øvrige aktiviteter, og det blev derfor først Nordsøørgningen om efteråret, der praktisk nødvendiggjorde udviklingen af et egentligt erhvervsfiskeri. Det blev særlig de norske og svenske Skagerrak-fiskere, som kunne forene sig om dette fiskeri fra 1860erne og især efter 1886. Dog deltog alle tre nabokysters fiskere i sommerørgningen ved Grenen, og meget tyder på, at mange personlige venskaber blev grundlagt netop dér. Den store tid for dette fiskeri var ovre efter 1. verdenskrig, men endnu op til 1940 tilttrak det dog mange.

Flynderfiskeriet

Hvis torsken var bohuslernes og makrellen sørlanders vigtigste fangstobjekt, blev flynderen eller rødspættet ikke mindre nordjydernes. Allerede i 1500-tallet var den Skagens, Fladstrands

og Sæbys vigtigste udførselsvare, ikke mindst til den anden side af Kattegat, som jo endnu var dansk og til gengæld leverede sild. Skagboerne solgte dog også til den lille svenske enklave ved Göta-elven og fik et kongeligt påbud om alene at sælge til danske byer som Varberg, Malmö og København. Intet påbud kunne dog opnå den kendsgerning, at Skagens nærmeste marked var Göteborg. Tabet af Halland og Bohuslen i 1645 og 1658 blev midlertidigt en hemsko for Skagen, hvis fiskerbefolning gik stærkt tilbage de næste hundrede år. Skagboerne søgte at kompensere sig ved slag af ludfisk til de østjyske byer og de tyske østersø-byer, især Lübeck. Hovedparten af denne handel foregik med de såkaldte "sejlingsbåde", som skagboerne i hvert fald for en del købte i Sverige (Bertelsen & Sekkelund 1985, 33). Lignende relationer synes at have gjort sig gældende for Sæby og Fladstrand (Ørberg 1970).

Efter 1814 blomstrede fiskehandelen på Kattegat op. De bornholmske kvaser begyndte at købe levende rødspætter, og Frederikshavn fik sin egen kvaseflåde, der allerede o. 1830 var på størrelse med Bornholms (Krøyer 1866, 116). Det er allerede nævnt, hvorledes særlig Frederikshavn helt specialiserede sig på fangst af rødspætter til København. Også i Skagen og Sæby gjorde denne tendens sig gældende, men desværre for disse steder havde de ingen eller kun en meget dårlig havn, hvorfor der ofte ikke lå kvaser parat til at opkøbe fangsten. Denne situation begunstigede de svenske opkøbere af død fisk.

Lige siden sildeeventyret i anden halvdel af 1500-tallet havde der været en stor gruppe af fiskeopkøbere i Bohuslen. Deres væsentligste handelsvarer var "skavskädda" (rødspætter fra Skagen) især om efteråret, sild om vinteren (fra Bohuslen og som vi har set også fra en række østjyske fjorde og øer) samt horngedde fra Læsø i maj (hvorom nedenfor) (Hasslöf 1949, 399-400). I 1700-tallet synes den svenske handel på f. eks. Skagen at have været beskeden i forhold til byens østersøhandel (Monrad-Møller 1981, 107). Efter 1814 vidner samtidige bedømmelser om, at svenskerne

sammen med oplandets bønder nu blev hovedaftagerne af den fisk, som ikke fandt afsætning til kvaserne (Brinch-Seidelin 1828, 298).

I sæsonen tog opkøberbådene en tur eller to om ugen og solgte fiskeri fersk i Göteborg. Selv om prisene på den døde fisk var dårlige (Olsson 1984, 50), var mængderne store og avancen ca. 33 % (Hasslöf 1949, 400), så ganske mange mennesker i göteborgsskærgården levede af fiskehandelen. Svenskehændelen vedblev ind i vort århundrede, men tabte sin betydning o. 1890, da jernbanen nåede Skagen og muliggjorde bedre handel til Tyskland. Sandsynligvis var det netop opphøret af dødfishandelen, som lå til grund for, at svenskerne kort efter begyndte et eget flynderfiskeri efter dansk model. Endnu i 1887 var handelsmønsteret dog intakt, og en opgørelse fra det år viser, at Skagen afsatte ca. 1/4 af totalfangsten til kvaserne, 1/4 til svenskerne, 2/5 afsattes lokalt eller gik til eget forbrug, medens resten tørredes/saltedes for eksport (Bertelsen & Sekkelund 1985, 134). Svenskerne blev i 1870 vurderet som "en sand Velsignelse for Byen, idet de imod rede Penge afkjøbte Jyderne af den Fangst, som disse ville undvære, strax naar den kommer til land. Det blev anført, at der ikke er under 30 store meget velsejrende Baade i Virksomhed paa denne Maade paa de jysiske Kyster, og som under gunstige Forhold drive det til at komme indtil 2 Gange ugenlig hele Aaret om saalænge ikke Isen hindrer farten om Vinteren, eller Varmen i Sommermaaenderne Juni og Juli ikke forbryder at seile med død Fisk" (Fiedler 1870, 212). Også andre varer synes at være fulgt med i handelen, bl. a. træsko (Nordisk Kust, 9).

Kvaserne krav på absolut ubeskadiget, sprællevende fisk førte en stadig forfining af redskaberne med sig. Jeg har allerede nævnt, at rødspættegarn og lette sejljoller afløste de tunge både og trængte krogfiskeriet tilbage. Denne udvikling menes at være sket for alvor i 1850erne (Hjorth-Rasmussen 1972, 14). Den afgørende revolution skete dog med snurrevoddet. Dette redskab blev udviklet på grundlag af det gammelkendte landdragningsvod af en limfjordsfisker på Salling-egnen i 1848 (Hjorth-Rasmussen 1984). Teknikken var revolutionerende ved at tillade, at voddet

blev sat ud og dræget ind fra en båd. Derved var fiskernes bunderdethed til kysten for alvor brudt. Omkring 1870 blev snurrevoden anvendt til Kattegat-fiskeri i Hals (Yde-Andersen 1962, 272). I løbet af få år blev det taget i anvendelse i Sæby og Frederikshavn (præcise kildeudsagn savnes dog). Derfra må nyheden være kommet til Ockerö-fiskerne ved Göteborg, som anvendte redskabet o. 1875 (Hasslöf 1949, 226). Senest i 1877 og snarere noget før kom redskabet også til Skagen (Hjorth-Rasmussen 1984, 29), hvorfra de nylig vakte fiskere tog både vad og mission med sig til fiskere fra Løkken og Klitmøller under det store rødspættefiskeri ud for Løkken i 1885 (Hjorth-Rasmussen 1984, 35). Således var teknologien blevet spredt fra det ene fiskersamfund til det næste omkring den nordjyske halvø.

Teknikken vakte imidlertid modstand fra mange fiskere. Da snurrevoddet blev anvendt af skagboerne ved Løkken i 1885 under det store fiskeri, som tiltrak alle nordjyske fiskere det år, blev deres vad og toveskåret i småstykker, da de var lagt til tørre på stranden (Hjorth-Rasmussen, 35). Modstanden var sikkert meget grundet i de rekordlave priser, som de store fangster medførte.

Senere klagede fiskerne fra Hundested i Nordsjælland over, at de fik deres garn omkring Anholt trukket med af de jyske snurrevad (Hjorth-Rasmussen 1984, 78). Også i Skagen kom det i 1895 til strid mellem snurre- og kystfiskerne, som beskyldte snurrevoddene for at tømme havet (Bertelsen & Sekkelund 1985, 113).

Ikke desto mindre var redskabet særdeles skånsomt over for den fangede fisk, og det blev derfor en klar succes, som vandt indpas hos alle danske Kattegat-fiskere før århundredeskiftet. I Bælthavet var skovtrawllet, som blev anvendt fra 1907 til torsk og flyndere i grunden et formindsket og noget ændret snurrevad (Mortensen & Strubberg 1935, 29).

Også Ockerö-fiskernes anvendelse af redskabet viste sig problematisk, omend på en anden måde. O. 1880 lykkedes det de jyske fiskere at udelukke svenskerne fra de lave grunde i den vestlige del af Kattegat (under henvisning til, at de overfiskede det danske farvand) (Hasslöf 1949, 226), jf. Bøjdenvægens store opkøb af rødspætte fra svenske omkring Anholt mellem 1874 og 1883 (Meessenburg ovf. s. 147). Først o. 1893 tog svenskerne

etter voddet i brug (som nævnt måske som følge af tilbagegangen i importen af "skavskäddor"), og nu blev det udbredt mod syd til Varberg (1895) og nordpå til Smögen (o. 1900) (Hasslöf, 226). Fra Norge blev der sendt en fisker til Skagen, der rapporterede hjem i 1902 til Norsk Fiskeritidende om snurringen (Hjorth-Rasmussen 1984, 65-9). O. 1925-20 blev snurrevoddet taget i brug til Nørresø-fiskeri i større målestok, og redskabet nåede i løbet af krigskonjunkturen frem til Åna-Sira og helt op til Lofoten (Dannevig (1975; Sund i: Andersson 1942, 483).

Medens dæksbåde før 1880 reelt kun havde vundet indpas i Danmark ved Esbjergs bakkefiskeri, medførte flynderfiskeriets fremgang en meget hurtig udbygning af kutterflåden i Nordjylland i de næste ti år. En af de første dæksbåde til flynderfiskeri var en norsk lodsbåd, som tre fiskere i Åså købte i slutningen af 1870erne (Havn i hundred år 1977, 44). Den svenske dæksbåd "Norden", som var blevet købt til bakkefiskeri fra Skagen i 1876, blev snart efter bygget om med dam til at holde rødspætterne levende under transport. Denne idé blev løsenet til efterhånden at frigøre fiskernes priser fra den tilfældige tilstedeværelse af opkøbskværsne, og da Frederikshavn allerede tidligt havde mækket de store indtægter fra den levende fisk, blev det også i denne by, at kutterrevolutionen slog igennem. I 1879 bevilgede staten lån til byggeri af nordiske kuttere, og i 1880 løb den første nybyggede fiskekutter med dam af stabellen. Det er sigende for de vedblivende tanker om et nordjysk bakkefiskeri, at den også var indrettet med et tørt lastrum til torsk, ligesom det havde været betingelsen for statens støtte (Hjorth-Rasmussen 1984, 19, 26). Imidlertid var fartøjerne i realiteten for små til Nordsøen, og de var da også reelt beregnet på flynderfiskeri i Kattegat. Da der nu i 1884-5 blev et enestående kystnært rødspættefiskeri ved Løkken, fik kun de åbne joller med snurrevad gavn deraf, da kutterne ikke kunne runde Grenen (Hjorth-Rasmussen 1984, 31). Efter dette tilbagegangen voksede kutterflåden dog hurtigt i Frederikshavn, nu alene med dam og bygget også til Nordsøen.

Frederikshavn blev begunstiget af udviklingen og fik selvstændige skibsværfter, som snart blev en slags centre for eksperimenter med den nyeste teknik. Ved siden af indkøb af de udrangerede engelske smakker betød de store indtægter fra rødspættefiskeriet, at der blev råd til at udvikle en særlig dansk kuttertype, som passede til snurrevoddet. På kort tid gav det Nordjylland et teknologisk forspring. I 1886 var der ca. 40 engelske kuttere i byen, men der var allerede lavet 30 egne nybygninger. Kutterne voksede hurtigt i størrelse, og i 1890 lå de på en 30-40 tons med 5-6 mands besæning (Yde-Andersen 1964, 148-9). På dette tidspunkt var de engelske kuttere først ved at blive introduceret i Bohuslen og var endnu ikke anvendt på Sørlandet.

De store priser på levende fisk ændrede også med et slag fiskeriet ned langs østkysten. Medens der i Grenå i 1885 endnu kun anvendtes åbne både til fiskeri ud ved Anholt, var der fire år senere allerede 10 kuttere (Yde-Andersen 1964, 153). Derimod kom de nordsjællandske garnfiskere først noget senere med på snurrefiskeriet, jf. Hundested-fiskernes modstand. Fra Halsnæs blev der gjort forsøg med en egen dampkutter, som dog måtte sælges efter få år (Hjorth-Rasmussen 1984, 9).

I årene 1903-4 udvikledes i Frederikshavn en ny type kutter, såkaldte "hajer", der var mindre, mere manøvredygtige og kun krævede 3-4 mands besætning og frem for alt ikke krævede en skibsjolle til udøsætning af snurrevoddet. Denne type blev snart enerådende i Kattegat. Selv Nordsjællands både blev nu bygget som hajer, og ligesom snurrevoddet blev det universelle redskab, blev bådtyperne fra de forskellige bådebryggerier bestikkende ens. Kun de lidt bredere linjer røbede nordsjællandernes oprindelige garnbådstype.

I den samme bevægelse nåede rødspættefiskeriet frem til Horns Rev og derved til Esbjergfiskerne i 1887. Esbjerg beholdt endnu til o. 1914 en vis flåde af de "norske" bakkebåde og markerede derved sin oprindelse. Også i Esbjerg blev snurrefiskeriets uniformitet dog sejrende (Hjorth-Rasmussen 1984, 47-9).

Den danske udvikling påvirkede også bohusfiskerne. Efter at de i midten af firsæerne var blevet fortrængt fra grundene mellem Læsø og Anholt og muligvis helt opgav dette fiskeri, blev den første dampkutter leveret til Styrö fra Sæby i 1893, og o. 1900 var der 25 snurrekuttere på kysten (Hanseson & Rencke 1923, 95-8). Igen viste det sig, at göteborgsskærgårdens fiskere med deres gode afsætningsmuligheder var de mest åbne for teknologisk påvirkning. Svenskerne måtte dog fortsat konkurrere med danskerne på de vestlige grunde i Kattegat, som o. 1910 var ved at blive alvorligt overfiskeede. Det store gennembrud for svensk snurrefiskeri kom derfor først efter 1. verdenskrig med fangst i Skagerrak efter rødtunge (Hasslöf 1949, 226-8).

Det ensartede danske fiskeri gav gode muligheder for hurtig spredning af de tekniske fremskridt, som gik vældigt hurtigt efter århundredeskiftet. Nogle slog endog til lyd for en ren standardisering af kuttermodellerne, men stødte dog mod bådebryggernes hævdelser af selvstændighed i detaljen (Sørensen 1974). Forbedringerne var først og fremmest et resultat af motorkraftens indførelse. Voddene blev anvendt på stadig større dybder med følgende forlængelse af vodtovene, så de blev næsten umulige at hale ind. I 1889 blev de første dampspil så installeret. I 1891 var der allerede solgt 150 dampspil fra fabrikker i Vendsyssel til Kattegat-kuttere (Yde-Andersen 1964, 151). I det følgende tiår blev der udviklet motorer til fremdrift af fartøjet. En stævnskrue blev installeret i kutteren W. Klitgaard i 1891, men blev p. gr. a. omkostninger ikke umiddelbart efterlignet. Vejen gik over den såkaldte cykelskrue med udvendigt kædetræk et par år senere, således at halvdelen af fredrikshavnerflåden havde motor allerede i 1900. Samtidig blev petroleumsmotorerne driftsikre og fortrængte dampen, og fra 1899 blev der installeret stævnskruer i nybygninger såvel i Frederiks- havn som Esbjerg. Året efter havde 200 danske både motor til fremdrift, og ti år senere havde ikke mindre end 2000 kuttere egen motorkraft (Yde-Andersen 1964, 152-3).

A/S Frederikshavn Jernstøberi og Maskinfabrik (senere Alpha-Diesel A/S) solgte i disse år en del motorer til Bohuslen og mange til Norge, hvor de efterhånden blev fremstillet på licens (Alpha Diesel 1983, 29). Den første spilmotor på den svenske side blev hentet fra denne fabrik, som også tidligere havde leveret mange dampspil. Den blev installeret på en fiskerbåd fra Styröö-längen i november 1900. I de næste år blev der solgt mindst 20 motorer til lokaliteter som Smögen, Hönö og Gravarne. Den første stævnskrue blev leveret i sommeren 1902 til Gravarne. Alene på dette sted fandtes der året efter ni danske motorer og tre i Smögen (Brattö 1976-77, 8). Gennembruddet for motorer i Bohuslen kom det følgende år i forbindelse med fiskeriudstillingen i Marstrand. På den udstillede Lysekils Mekaniska Verkstad en motor, som var en modifiseret udgave af den frederikshavnske model. Svenskerne udviklede en totaktsmotor i stedet for den danske firetakts, som efterhånden vandt en større popularitet, også med tiden i Danmark (Brattö 1976-77, 9, 12-3; Højgaard 1964, 167-70). Til denne mekaniseringens bølge må endelig føjes den såkaldte stopmaskine til opskydning af vodtov, som blev udviklet i Grenå i 1903. Med haj-revolutionen det næste år var grunden således lagt til den kuttertype, som mere end nogen anden skulle dominere Kattegat- og Nordsø-fiskeriet i de næste 50 år.

I opsummering må det slås fast, at snurrefiskeriet havde en vis betydning i Bohuslen før århundredeskiftet, men slet ingen på Sørlandet. Årsagen her til var klart nok den danske geografiske fordel ved at være omgivet af de flade grunde først og fremmest i Kattegat, men også i Skagerrak ved Jammer-bugt og ud for Esbjerg ved Horns Rev. Snurrevods-fiskeriet slog først for alvor igennem i Bohuslen med rødtungefiskeriet i Skagerraks dybere vande, mens det nok spredtes til Sydvestlandet af Norge, men aldrig fik større betydning på Sørlandet, hvor garn- og notfiskeriet blev dominerende i 1920erne. Derimod fik kutterrevolutionen en række direkte konsekvenser på nabokysterne. Nordjylland blev teknologisk førende i kraft af sine store indtægter og medfølgende nybyggerier. Motorkraften blev indført i nabolandene under påvirking fra danske fiskere og ved køb og efterligning af danske fabrikater.

5. Mindre fiskerier

Ved siden af de fire hovedfiskerier blev der drevet en række mindre fiskerier ved kysterne som supplement eller på enkelte strøg endda som hovederhverv. Selv om disse fiskerier typisk foregik nær kysten, gav de først og fremmest via opkøbsstrukturen anledning til en række kontakter.

I særlig grad gjaldt det hummerfiskeriet. Skaldyrene var internationalt eftertragtede, og allerede i midten af 1600-tallet oprettede hollænderne et fast opkøbsnet ved den sørlandske og bohuslenske kyst. Handelen blev formidlet af lokale mellemænd, og både nordmænd og svenske gjorde ved flere lejligheder forsøg på at overtage handelen. Problemet var imidlertid at sikre afsætningen i udlandet. O. 1780 overtag englænderne opkøberrollen med handelshuset Lund i Farsund som eneste konkurrent. Da Lund måtte indstille o. 1820 var opkøbet nu rent engelsk med lokale kommissionærer. Hummerfiskeriet var på dette tidspunkt især betyldende mellem Stavanger, Lister og Mandal, altså så nær ved det engelske marked som muligt. Snart gik nettet dog længere mod øst til Tønsberg og Koster-skærgården (Dannevig 1975, 86; Solhaug 1976, 47; Hanesson & Rencke 1923, 61).

I Nordjylland er hummerfiskeriets omfang ikke kendt, men i 1830erne blev der årligt solgt 200 stk. hummere til to kaser fra Kiel, som vel drev opkøb langs den jyske østkyst. En handel til København var også ved at blive etableret. Tidligere havde Hirtsholmerne alene taget hummer som bifangst i flyndergarn, men o. 1830 blev der indført tejner fra Norge (Krøyer 1866, 106).

Efter 1850 lykkedes det for nordmændene gradvis at fortrænge englænderne i forbindelse med oprettelsen af faste dampskibsruter fra Kristiansand til England, Belgien og Tyskland (Solhaug 1976, 491). Der fremstod en række private opkøbere, såkaldte hummerkonger, hvis storhedstid faldt mellem 1870 og 1914. Disse norske opkøbere

modtog om vinteren også hummer fra svenske handelsmand, angiveligt fordi hummeren havde dårligere overlevelsesmuligheder, når brak-vand fra Østersøen kom op ved Bohuslen (Dannevig 1975, 87). Også i Nordjylland synes hummerhandelen at have været på vej frem, dog stadig uafhængigt af Skagerrak-opkøbssystemet. I 1863 blev der indledt en eksport fra Hirtshals over Frederikshavn til Kiel (Smidh 1864, 40).

Opsvinget var betinget af en markant prisstigning, der satte ind efter 1870 (Solhaug 1976, 491). I Nordbohuslen overtog en hummerkonge, Axel Jonasson fra Rossö, englændernes handel på dette tids-punkt. Han etablerede et omfattende opkøbsnet i den ydre Kristiania-fjord fra Hvaler til Tønsberg og ned til Strömstad og sendte hummer på egen kvase til Göteborg og Frederikshavn, hvorfra den gik videre med jernbane til Tyskland. Han synes også at have forsøgt at opret-holde det gamle marked i England ved egne transporter dertil. Under det store sildeeventyr omkring Koster og Hvaler i 90erne slog han sig også kortvarigt på sildehandel. Hans virksomhed fortsatte i mindre skala endnu efter tyverne med salg til Skagen, Hirtshals og Frederikshavn – vel til videre eksport derfra (Kekonius 1980). Størhedsperioden for Nordbohuslens hummerhandel til Tyskland over Frederikshavn synes dog at have været mellem 1871 og 1889 (Andersson 1942, 373) – tiden hvor der var fast dampskibsforbindelse mellem Göteborg og Frederikshavn (Söderpalm 1983). I Nordjylland synes kulminationen også at inddræfte i tiden efter 1880 (Hjorth-Rasmussen 1972, 7).

Et lignende betydeligt opkøbsnet blev etableret for ål. Limfjorden var den vigtigste fangstplads, hvorfra der blev sendt mange ål til København (Brinch-Seidelin 1828, 306). I 1860erne udvikledes åle-snurrevoddet i Harboøre til fjordfiskeri, og o. 1870 bragte Harboøre-fiskerne, der supplerede vinterbakkefiskeriet med fjordfiskeri, dette redskab til Roskilde Fjord under megen modstand (Hjorth-Rasmussen 1972, 12-3). Efter 1872 overtog Bæltshavets og Smålandsfar-vandskippe med deres pommerske åledrivkvaser opkøbet af ål,

således fra o. 1875 i Limfjorden (Mortensen & Strubberg 1935, 26) og nåede på et ikke nøjere kendt tidspunkt op til Sørlandet. Endnu i dag eksisterer der reminiscenser af denne ålekavasefart. O. 1920 blev der introduceret älteruser af dansk type i Søgne, mens der ved Hisøy blev anvendt svenske rammetejer. På dette tidspunkt var op-købet på danske hænder (Dannevig 1975, 53-7).

Den dyre laks var genstand for mange eksperimenter med hensyn til opdrættet. Denne videnskabelige interesse krydsede naturligvis landegrænserne, men havde mindre sammenhæng med spørgsmålet om egentlige regionale kontakter. I 1858 indledtes således forsøg ved Randers med et udklænningsapparat efter norsk model (Smidh 1864, 60-1). Mere egentlig regional synes nogle norske stennuggeres introduktion af kilnoten til Ringhals i Halland at være (Löfgren 1974, 10). Også den kendte opdagelse af Reje-fiskeriet i Gulmars- og Larviksfjordene fortjener at nævnes som et udslag af et dansk-svensk-norsk videnskabeligt samarbejde om udforskningen af fiske-bestanden i Kattegat og Skagerrak (Andersson 1942, 379).

Den billige hornfisk, som især blev fanget syd for Læsø med net, blev i hvert fald fra 1700-tallet opkøbt af de svenske fiskehand-lere, som i maj måned her fyldte et hul i årets opkøbsmuligheder (Hasslöf 1949, 401). Efter 1814 førte nogle Læsø-boer selv horn-fisken til København (Brinch-Seidelin 1828, 293-4), men først o. 1906 blev svenskerne rolle overtaget af københavnske opkøbere (Meilchjorsén 1979, 57).

Endelig bør det nævnes, at fangsten af sildehaj med drivbækker, som i 1930erne fik en vis betydning for Mollösund, blev lært under et ophold i Bergen, hvor fangstteknikken blev udviklet i 1928 (Andersson 1942, 361).

6. Kontakter og fælles erfaringer

I denne oversigt har jeg konstateret, at fiskehændelen fra i hvert fald 1500-tallet gav anledning til mangehånde kontakter over Kattegat og Skagerrak, især handelen med sild og rødspætter. Jeg fornemmer klare brud som følge af de store krigshandlinger, som måtte påvirke virksomheden på havene på mange måder. Det gjaldt såvel o. 1660, 1808-14 og igen i 1914. Under napoleonskrigene var den mandlige fiskerbefolknings næsten overalt indkaldt til flåden, og kvinder, børn og ældre mænd vides i nogen grad at have søgt at ernære sig ved at overtage mændenes erhverv. På mange punkter måtte tiden omkring 1814 derfor stå som et aktivitetsmæssigt nulpunkt, hvorefter fiskeriet gradvis vandt frem igen. Omkring midten af århundredet var alle hovedfiskeriene inddraget i en markedsstruktur, som var betinget af mere eller mindre fjerne storbyer, som blev forsynet med tørret, saltet, røget eller levende fisk. Denne fiskehandel gav alle fiskerier væsentlige spring fremad, og efterspørgslen bragte også fiskerne længere ud på havet. For at denne udvikling kunne foregå, måtte der ske en række ændringer af såvel redskaber, både som ikke mindst fiskernes kunnen og horisonter. Tiden efter 1850 bragte derfor fiskerne selv sammen på tværs af havene. Her har jeg opsporet en række af de kontakter, der blev etableret, især i Skagerrak- og det nordlige Kattegat-område. Dette billede kunne udfyldes og gøres meget mere levende og detaljeret ved nye studier. Men der er for mig ingen tvivl om, at man med god ret kan tale om, at de to knyttede fiskerbefolkningerne sammen på en aldeles revolutionerende måde. Den regionale sammenknytning og den sociale og erhvervsmæssige udvikling var dele af et hele.

Jeg har især fulgt tiden op til 1914. Verdenskrigen bragte nye forandringer med sig, først og fremmest ved den uhyre fare på havet og de svimlende høje indtægter, som fulgte for dem, der vovede sig ud. Efter 1920 søgte Kattegats og Skagerraks fiskere længere ud i Nordsøen, efterhånden som de gamle pladser var overfiskede. Også denne fælles bevægelse styrkede på mange måder kontakterne, først og fremmest ved at fiskerne opsgøgte de samme havne. De gode afsætningsmuligheder i England skabte et helt skandinavisk miljø i

Grimsby, og det blev også stadig mere naturligt at lande fangsten i nabolandenes havne, alt efter markedet og nærheden. Med de nye sammenhænge bevaredes den regionale enhed på mange måder frem til den næste krig. Men samtidig blev teknologispredningen dog også mere markedsbestemt, og stadig flere opererede i et geografisk rum, der var langt videre end det som vi har fokuseret på. Af denne grund blev de regionale sammenhænge stadig vanskelligere at udskille fra de almindelige bevægelser. Tiden mellem 1814 og 1914 markerede derfor på sæt og vis en særlig regional enhedsperiode.

Litteratur

- Aagaard, K. 1802: Physisk, øconomisk og topographisk Beskrivelse over Thy, Viborg (genoptryk udense 1983)
- Andersson, K. A. 1942: Fiskar och fiske i Norden I, Sth.
- Alpha Diesel 1983: Alpha Diesel. 100 år i fremdrift, Frederikshavn Bertelsen, J. & Sekkelund, K. 1985: Fra kyst- til havfiskeri. Skagen 1870-1910. Speciale, dupl. AUC
- Brattö, O. 1976-77: Motor i båten f.f.g., Vikarvet, 3-15
- Brinch-Seidelin, L. C. 1828: Hjørring Amt. Kbh. (genoptryk Hjørring 1978)
- Dannevig, H. W. 1975: Fiske og redskabsutviklingen på Sørlandet, Aust-Agder-Arv 1973-4 (sæntryk 1975)
- Dalén, L. 1941: Den bohuslänska fiskelägesbygden, Göteborg
- Damgaard, S. 1981: En Lökkenfisker fortæller, Løkken Feddersen, A. 1903: Havet, Kbh.
- Fiedler, H. V. 1870: Fremmede Fiskere ved de danske Kyster. Tids-
skrift for Fiskeri, 211-29
- Hansen, V. & Rencke, K. 1923: Bohusfisket. Göteborg 1923
- Havn i hundred år 1977 = Havn i hundred år. Aså havn 1877-1977, Dronninglund
- Hasslöf, O. 1949: Svenska västkustfiskarna, Göteborg
- Helmer-Hansen, K. 1970: Et utvär i väst. Utgårdskilen på Hvaler 1900-1965. Sömand, fisker, skib och värf, ed. 0. Hasslöf m. fl.

- Hjorth-Rasmussen, A. 1972: Erhvervssstruktur og fiskeri på den jyske vestkyst. Bygd 3:2, 3-32
- 1984: Vejen til Nordsøen, Hirtshals
 - Holm, P. 1985: Samhandelsmønstre over Kattegat og Skagerrak, ca. 1550-1880, Meddelelser 8, 37- 61
 - Holmberg, Å. 1963: Perioden 1550-1880, Böhusläns historia, ed. E. Lönroth. Göteborg, 149-280, 318-64
 - Højgaard, J. 1964: Mekaniseringen i fiskeriets tjeneste. Danmarks fiskerierhverv I. Kbh., 163-74
 - Højrup, T. 1975: "Prøven" af Vorupør. Sjæklæn 4-5: 6-11
 - Kekonius, M. 1980: Hummerhantling och kombinationsnäringer i nordligaste Bohuslän. Bohusläns samhälls- och näringssliv, Göteborg
 - Kröyer, H. 1866: Prøve af en historisk-statistisk Udsigt over de danske Fiskerier (1837). Tidsskrift for Fiskeri 1: 33-46, 95-125
 - Laubek, P. 1980: Fiskeriet fra Voersaa. Vendsyssel nu og da: 5-32
 - Ludvigsen, P. 1981: Fra traditionskultur til industrikultur. Kattegat-Skagerrak-symposiet 1981: 1-20
 - Löfgren, O. 1974: Kysthede - fiskeribygd - industrilandschap. Bygd 5:2, 5-18
 - Mathiesen, J. 1853: Det nordjyllandske Fiskeri. Kbh.
 - Melchjorsen, K. 1979: Peder Bøje. Folk fortæller 2, Roskilde
 - Monrad Møller, A. 1981: Fra galeoth til galease, Esbjerg
 - Mortensen, F. V. & Strubberg, A. C. 1935: Dansk Saltvandsfiskeri. Kbh.
 - Møller, P. C. 1833: Øconomisk Skildring af Hou i Hals Sogn, Aalborg
 - Nilsson, L. 1963: Det stora sillfisket. Bonusläns historia, ed. E. Lönroth. Göteborg: 281-317
 - Nordisk Kust = Nordisk Kust i helg och söcken. Göteborgs Historiska Museum 1982
 - Olsson, R. 1984: Ett ösamfund under 1800-talet. Ockerö. Meddelelser 6: 29-64
 - Olsen, H. 1984: Makrellfiskslets utvikling på den norske Skagerrakkysten på 1800-tallet, Meddelelser 6, 85-112
 - Petterson, J. 1953: Den svenska Skagerackkustens fiskebebyggelse. Göteborg
 - Söderpalm, S. A.: Göteborg - Frederikshavn. Meddelelser 2, 1983: 47-68
 - Sørensen, C. 1973: Langtidrengh bliver fisker, udg. A. Hjorth-Rasmussen. Esbjerg
 - 1974: Fisker går i land. Esbjerg - Smidt, A. J.: Indberetning om Fiskeriernes ved Jyllands Østkyst, Kbh.
 - 1861: Beretning om Fiskeriernes Tilstand ved Øerne i Kattegat. Kbh.
 - 1864: Indberetning om Fiskeriernes Tilstand i Kongerigets Farvande, 1862-63. Kbh.

- Solhaug, T.: De norske fiskeriers historie 1815-1880, I-II. Bergen Vestergaard, T. 1984: Notfiskeriet og den nye tid på Anholt. Meddelelser 6: 65-84
- Yde-Andersen, D. 1962: Fiskere - havets arbejder. Dagligliv i Danmark VIII, ed. A. Steensberg. Kbh.: 269-94
 - 1964: Af fiskerfartøjet historie. Danmarks fiskerierhverv I, Kbh.: 143-58
 - Ørberg, P. G. 1970: Sæby købstads historie I, Viborg