

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

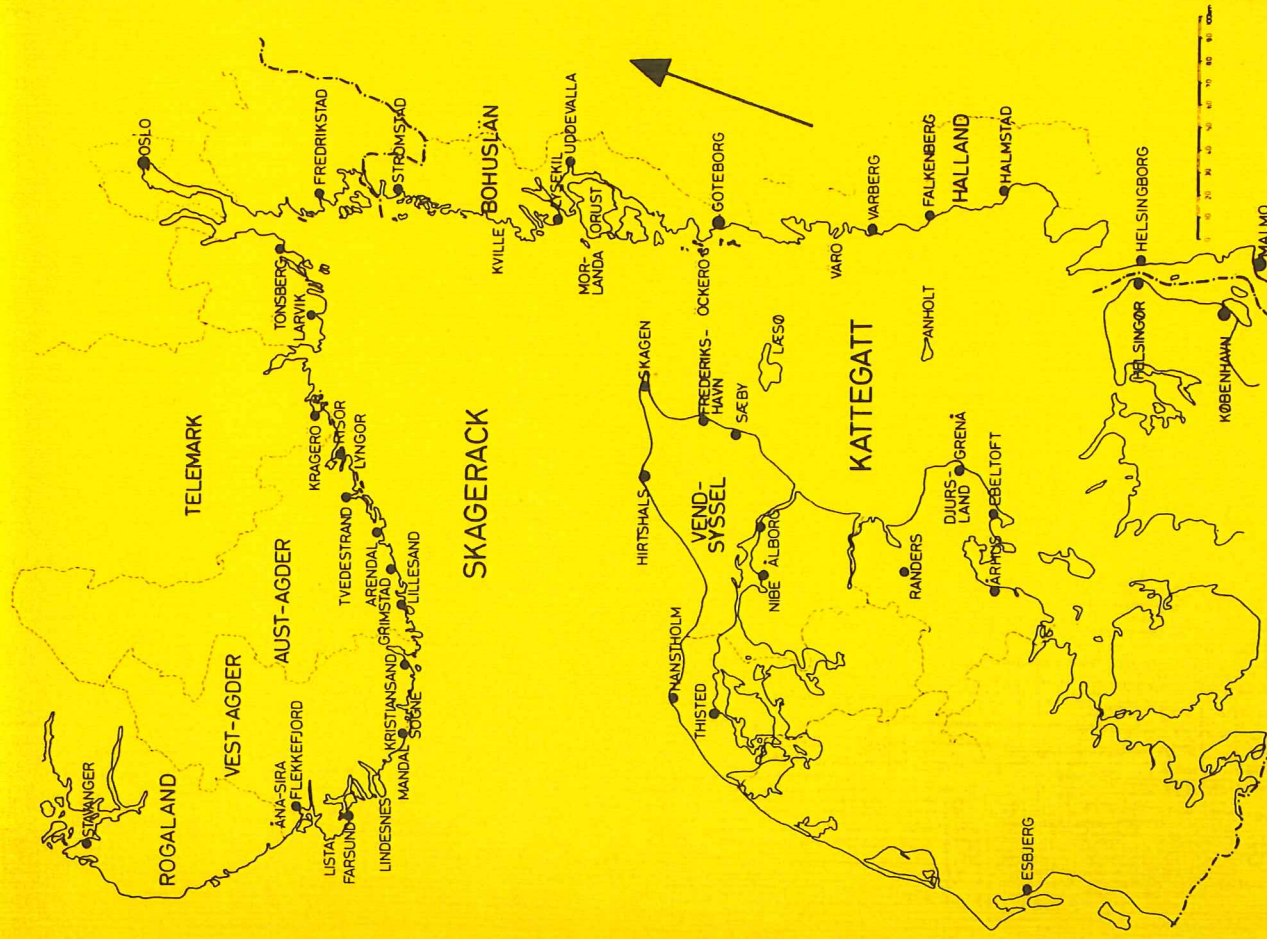
Det er projektets mål under helhed at analysere ændringerne i hverdagskulturen i regionen fra begyndelsen af århundredet til slutningen. Dette arbejde foregår i en række arbejdsgrupper, der hver især tager sig af 1) den økonomiske udvikling, 2) fiskeriets ændringer, 3) kommunikationsforhold, 4) migration,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

Projektets sekretariat findes på Aalborg Universitetscenter og adressen er:

Kattegat-Skagerrak-projektet  
AUC  
Postbox 159  
DK-9100 Aalborg  
(tlf. (08) 15 91 11, lokal 178 (kl. 09-12))  
sekretær: Barbro Johansen

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

AUC  
Postbox 159  
DK-9100 Aalborg



## KATTEGAT-SKAGERRAK PROJEKTET MEDDELELSER nr 9 - 1985

Kattegat-Skagerrak-regionens  
kulturudvikling  
på 1800-tallet

FISKERIENES OG FISKERMILJØENES UTVIKLING

Redigert av Harald Olsen

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

Kållered 1985

## FORORD

Dette nummer av Meddelelser er det andre fellesbidrag fra den arbeidsgruppe innen Skagerrak/Kattegat-prosjektet 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 innfallsvinkler og felles problemstillinger.

En innfallsvinkel som viser seg å være felles for flere av bidragsytterne, 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 havfisket.

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 fiskeriering 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 forløp i de ulike kystområder, bestemt av ulike naturlige vilkår og ulike økonomiske og samfunnsmessige forhold, er det likevel klare likhetstrekk og paralleller.

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 frå  
Göteborgs Handelshögskolefonder

Meddelelser fra Kattegat-Skagerrak-projektet 9, 1985  
Tryckt hos Kompendietryckeriet HB Källered

ISSN 02 08 8463

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

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 1870-1970. 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 feltet i Danmark, og artikkelen gir en grundig innføring i forutsetningene for og drivkreftene 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 egnet 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 omstillingsstrategier 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 omstillingsprosessen 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 tønneeksport til sålelæreksport. Artikkelen beskriver altså et eksempel på at kontakten mellom kystområder i Skagerrak/Kattegat-området opprettholdes selv om innholdet i kontaktene og relasjonene endres.

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

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 økonomiske endringer som etablering av en organisert fiskeriutdanning - inn i en større historisk og politisk sammenheng, forsøker forfatteren å belyse noen av de grunnleggende forutsetninger for utviklingen og nyorientering innen de norske fiskerier. Særlig vekt er lagt på endringene i statsmaktens holdning til fiskeriernes drift og utvikling i første del av forrige århundre.

Ragnar Olsson leverer med sin artikkel et nytt bidrag til sitt prosjekt "Kontakter og samhallsutveckling." I sin beskrivelse av fire kystsammfunn på Bohuslän-kysten tar forfatteren denne gang for seg utviklingen og ekspansjonen i det svenske vestkystfisket i siste del av 1800-tallet. Perioden er karakterisert av nye fiskeredskaper og fangstmetoder, og gjennom sterkt ekspanderende havfiske økes Bohuslän-fiskernes kontakflate 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 fiskeprodukter. Fiskeriernes utvikling på Bohuslän-kysten vurderes forøvrig i sammenheng med andre samfunnsmessige endringer som migrasjon og urbanisering og settes inn i et større nasjonalt og internasjonalt perspektiv.

markeder som København, Skagen, Göteborg og Oslo. Den baserer seg tydeligvis på gamle kommunikasjonslinjer innen fiskeomsetning og småskipsfart 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 kvasefarten og dens tilpasning 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 fiskeriens utvikling i Skagerrak/Kattegat-området, utfra innfallsvinkelen kontakter og impulser mellom fiskerimiljøene i området. Utfra 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:	9
"KONGELIGE FAHRSUNDS FISKERIE INSTITUTT"	
Ragnar Olsson:	
VÆSTKUSTFISKE I FORÆNDRING	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 Olsén:

"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 Skagerrak-kyst

Utviklingen av det moderne norske havfiske har foregått gjennom en langvarig og kontinuerlig prosess, der de kvantitativt sett viktigste endringer har skjedd i løpet av de siste 130 år (Olsén 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 havfiske 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 ressurstilgang, 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 Skagerrakkysten 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 kom-petanse som uten tvil har vært av betydning for utviklingen av det norske havfiske 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 Skagerrakkysten oppfattes vanligvis som i hovedsak liggende utenfor det typiske "Fisker-Norge", siden dette som regel defineres i relasjon til de store og eksportorienterte kystfiskeriernes kvantitative betydning (Solhaug 1976 I s.33). Skagerrakkystens betydning i utviklingen av et norsk havfiske viser imidlertid at de viktige og framtidrette-de 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 Skagerrakkystens egentlige betydning for norsk fiskerinæring krever derfor et langt videre perspektiv enn kun den snevre eksportbaserte fiskeristatistikk.

Et av de tidlige forsøk på å etablere havfiske fra norsk Skagerrakkyst, og et av de tiltak som uten tvil har vært en viktig erfaringsbakgrunn og en mental utløsningsfaktor 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 Skagerrakkysten. Tiltaket er ved siden av et rent næringsstimulerende incitament også et av de første forsøk på en organisert fiskeri-utdanning her i landet, og instituttets 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 fiskeienes situasjon og muligheter ved inngangen til 1800-tallet. Hans vurderinger og forslag vil derfor bli referert relativt utførelig.

Jens Rathke konstaterer ved flere anledninger at det tradisjonelle norske kystfiske er i tilbakegang, og han mener å kunne påvise flere årsaker til dette. En av disse er overbeskatning: "Fiskerie ligner sig overalt næsten fuldkommen i Op-rindelse, Fremgang og Misbrug: man har fra Begyndelsen fisket saa nær Landet som mueligt, taget saa meget man kunde ofte mere end hvad der blev benyttet og ikke skaanet Yngelen da man ansaae Fiskenes 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 Uskikke": "en Deel af Fiskehandelen beskæftiger sig blot med Varetusking" (Op.cit.s.28). Rathkes påstand er at den norske fiskeomsetning - på grunn av kortsiktige profittmotiv - har vært lite interessert i å høyne produktenes kvalitet. Bearbeidelsen er overlatt til fiskerne selv, og fiskehandlerne har ikke vilt 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 er 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 sammenblanding ser han som et problem for både fisket og jordbruket, idet ingen av delene dermed blir drevet på en tidsmessig og moderne måte: "- Bonden som imidlertid for at drive Fiskerie tilsidesatte saa ganske sine Pligter som Bonde, at han ofte har ødelagt aldeles Landets naturlige Fordeele" (Op.cit.s.30).

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

å sitte og vente på dem: "Det er bekiendt at Norge ofte lider Mangel paa Folk til sin Landhuusholdning medens en stor Mængde ved Kysten hendiriver Ilden ørkesløs med Klager over Fiskeriets Mislighed" (Op.cit.s.14).

I Rathkes spesialiserte fiskerinæring er fiskehandlerne tiltenkt en langt mer aktiv rolle som redere, enten alene eller gjennom sammenslutninger eller selskaper. Og fiskerne får nærmest status som lønnsarbeidere: "Adskillige troe 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: ligeledes at Kiøb-mænd skulde slaae sig sammen i Selskab 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 Kiøb-mændenes Tieneste. 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 forøvrigt 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 Kiøpstadnæring" (Sejersted 1978 s.151).

I Rathkes forslag til forbedringer er bedre kvalitet på fiskeproduktene et avgjørende punkt, for "Ingen Foranstaltning til Fiskeriens Opkomst vilde derfor være mere ønskelig end den at betrygge Varenes Rygte" (Op.cit.s.16). Dette mener han lettest kan oppnås ved havfiske med større velutrustede båter med et mannskap på 12-16 mann, og der spesielt utpekte folk (en bødker og en salter) skal stå for vrakning og nedlegging, og saledes 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 Sølægterne kunde blive enige i at drive Fiskeriet i Selskab, saaledes nemlig at flere sloge



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

Rathke har åbenbart 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: "Riktigere synes derfor de Nationer at have handlet, der fastsatte Grænsen mellem Fiskerie og Landbrug og gjorde det næsten umueligt for enkelt Mand at drive begge Næringsveie. Dette bevirkedes især ved de større Fiskerie Udrustninger. Hollænderne tog kyndige Søefolk i Tieneste og drev Havfiskeriet som Hovedsag. - Havfiskeriet blev den bedste Planteskole for deres Søefart, Handel og Flaade." (Op.cit.s.19). Han kan da også vise til at hollandske fiskeproduktter oppnådde adskillig høyere priser på det europæiske 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 satsning og investeringer, og "saalænge Kystfiskeriet lykkes faaer Handelen Varende uden Vove" (Op.cit.s.74). Utviklingen av et tidsmessig fiske kan derfor etter Rathkes mening bare skje gjennom offentlig premiering eller belønning, "for de der først udrustede de større Fartøie, og ved Fiskeriets Slutning beviste at have fisket mest og best virket Fiskevarene." Han henviser her til at "saavidt ieg veed allevegne har været nødt at opmuntre Havfiskeriet i ordentlige Fartøie ved Præmier" (Op.cit.s.21, 74).

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

hvormed Regjeringen 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 tilfellet handelshuset Lund i Farsund.

#### Handelshuset Lund

Handelshuset Lund ble etablert så tidlig som i 1718 ved at Jonas Eilertsen Lund startet med kornhandel med Farsund som utgangspunkt (Lund 1950 s.14). Virksomheten ekspanderte 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 Eilertsens etterkommere og nære slektninger.

Handelshusets, og dermed Farsund bys, glansperiode var nok den såkalte "Jochumstiden" (1780-1800), da Jochum Brinch Lund (1743-1807) var handelsdynastiets 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 hummereksport, skipsverft, mølledrift, bergverksdrift, fargestoff-fabrikasjon, pottaske- og tobakksfabrikk, ja endog plantasje-drift i Vest-India (Lund 1903 XXII 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 selvforsyningsprinsippet, 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 tønnefabrikk, eget seilmakeri og blokkmakerverksted, egne sagbruk, spikerfabrikk o.l. (Lund 1903 XXII 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 forsåvidt naturlig ut av en meget gammel kontakt mellom Holland og sørlandskysten. 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 uvesentlig 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 brønnfartøyer - "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. Således skriver foged Tosttrup i 1743: "Bønder ved Søekanten ere meget tilbøyelige til Søfart med Skibe, og særdeles til den hollandske Nations Levemaader der medfører et meget frit Levned og Magelighed; de elsker Fiskerie og derved søger sit meste Brød; Søen er deres virkelige Inklination, saa at om de end kunde fortjene 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 grunnleggeren Jonas Eilertsen Lund de første forsøk med torskfiske så langt avgårde 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 metoder 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. Kompagniet fikk rask avsetning på sine produkter til stabile og gode priser i Østersjølandene. Det hadde store fortjenester på virksomheten, og dette la i vesentlig grad grunnlaget for kompagniets rikdommer (Lund 1903 XXI s.172).

Omkring 1770 hadde kompaniet hver sommer en fiskeflåte på sildefiske ved Orkenøyene og på torskfiske ved Island (Thorsdarsen 1927 s.122). Det var vanlig at av kompaniets 12 fiske-skip ble 5 sendt på drivgarnsfiske etter sild ved Orkenøyene, 3 på torskfiske 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 Newfoundlandseksperter på denne metoden. Det ble i Farsund bygget spesielle tørkehus for tilvirkningen av klippfiske etter denne metoden (Seland 1967 s.38).

Fiskerne på kompaniets skuter fikk god hyre. På sildefisket fikk de 9 riksdaler i måneden, foruten en fjerding sild verdi-beregnet 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, spesialiserte fiskere som dels hadde

seilt for hollendere og dels for det store statlige danske Altona-kompaniet. Men imidlertid utlendingene plasserte man også endel nordmenn, 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 indkom 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 duelige Fiskere til i det Store at drive Sildefiskeriet under Shetlands Øerne og deri at oplære norske Søefolk, hvortil betydelige og kostbare Anlæg og Udrustninger gjordes" (Kraft 1826 s. 429). På J.B. Lunds ansøknning ble de 114 hollandske fiskere og deres familier ved en kongelig resolusjon av 29. august 1798 gitt fritak fra innulleringsplikt og andre borgerplikter. 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 familier 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. kommerselst for sild- og torskefisket (en premiering 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 offentlige side ga resultater. Allerede i 1780-årene ble kompaniets klipffisk, tilberedt etter den newfoundlanske metode, betalt med opptil 40% høyere priser enn den øvrige norske eksportvare på markedene i Barcelona og Marsille. Tilsvarende var prisoverlegenheten på saltet torsk i tønner, 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 istand 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 tønner 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 kvalitetsild, hvor Farsund var det eneste marked i Danmark/Norge ved siden av Altona. Og det gjelder newfoundlansk klipffisk, 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 foretagsomme Firma synes fra sin første Begyndelse at have betragtet 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 Fahrsumds Fiskerie Institut"

Det direkte statlige engasjement i fiskerivirksomheten i Farsund startet i 1804, da det såkalte "Kongelige Fahrsumds Fiskerie Institut" ble etablert. Instituttet var resultatet av et tosidig samarbeid mellom staten og familien Lund. Instituttets grunnkapital 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 fiskereperbane overført til instituttet, ved siden av betydelig kapital (Lund 1903 XXII 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 bekjendte og eene af Hollænderne 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 jydskke 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 Rigdomskilde, især dersom det bekræftes hvad der siges om de for os saa meget beleiligere liggende Banker, som vore Fiskere kan søge hen til paa een eneste Dag, naar Veirliget er fordeelagtigt, intet voves, og ingen Tid spildes ved unyttig Venten. - Fiskeriinstituttet vil saaledes, foruden sit første Hovedformaal det shethlandske Sildefiskerie i disse tvende Torskefiskerier, kunne vente sig en varig og stedse lønnende 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 en bedre Behandlingsmaade med Silde. Jeg har der-om 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 viktigste operasjonsfelter kom imidlertid til å bli Island, Shetland og Nordsjøbankene (Helland 1903 s.449).

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

I instituttets bokkeri 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 did henhører," og tydeligvis en meget sentral person i instituttets virksomhet. På grunn av utvidelse av virksomheten var en nød til å bygge nytt garnbinderi. I 1805 forteller Pram at dette nettopp er ferdig, "hvor det fornødne Antal Børn (!) kan være i bestandigt 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 siges at have Fortrin for alle andre, i Styrke, Varighed og Bequemhet" (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 Iviwl de af hollandsk Bygning det beste Mønster, de ere deels de fleste bekendt, deels kunde det om det forlangtes forskaftes Modeller deraf

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

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

Det må presiseres at den oppgitte drektighet er nettomål utenom ferskfiskbrønn. For det største skipet representerte brønnen 20 kommerselsester, slik at det i realiteten var på 60 kl., en ikke ubetydelig størrelse. Ufra 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 Anlæg 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 brøstfældigt 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 slaae svære Ankertouge. -Den er dog ej tilstrækkelig til hvad Sildefiskeriinstituttet behøver; ligesom den ej heller eene tilhører den i dette Institut interesserede Jochum B. Lund, men ogsaa det samme uvedkommende Firma Jonas & Søren Lund. - Instituttet behøver derfor en ny Bane, hvortil en Plads er planeret; der dog skiøndt tilstrækkelig for Institutets Behov, neppe bliver over 150 Alen lang. Planeringen og Grundlaget hertil er alt færdig, ej endnu Bygningen selv." (Pram 1964 s.211).

fra Farsund. Hovedfordelerne lader sig maaske ogsaa opnaae i mindre bekostelige Fartøie, da nemlig Hovedsagen blev at de med Dæk og fornøden Last maatte kunne føre Seil og frie sig for den indstyrtende Søe, ligeledes at da det er en Hovedsag ved ethvert Fiskerie, men især ved Sildefiskeriet at varene tilvirkes iø før iø hellere, at der altsaa er Rum til Tilvirking 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 Fiskerierne, deels ere blevne periodiske, deels for nærværende ere aldeles aftagne, hvortil kan regnes en stor Deel af det sydlige Norges Kystegne behøve uden Iviavl deslige Fartøie til Fiskerie paa Havbankerne." (Rathke 1907s.30). Det er interessant å merke seg at Farsund-miljøet var istand 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 Silde-buysørne, for at have seet et saadant Skibs Indretning. Det er naturligt, at jeg derved ej blev istand til at bedømme, hvorvidt de ere gode eller slette af deres Art. At et med Brønd forsynet Skib maa være kostbarere 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 Conventtionen ere anslagne endog meget ringe, nemlig med Skibs- og Fiskerie-Inventarium til 12.000 rd da de efter Casqvens Størrøise, uden Brønd, vilde have været Skibe paa 50-60 Læster, og Fiskeriinventarier eller Flethet alene anslaaes til 3.000 rd og mere." (Pram 1964 s.213).

Sildefartøiene var utrustet på følgende måte: "Hvert skib havde 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 vand-skorpen. 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.døgns og 2.døgns fisk. Den sild som man ikke rakk å legge ned innen 48 timer, ble ikke eksportert, men ble tilvirket som røkesild. For kontrollens skyld ble fangstdato og skipets navn merket på tønnene, sammen med garantert vekt-innhold, instituttets navn og hjemsted, og med den kongelige krone over (Lund 1903 XXII s.177).

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

Disse bestrebelsene på å oppnå mer effektive og rasjonelle fiskemetoder og kvalitetsmessig bedre produkter ga umiddelbare resultater. Instituttets produkter oppnådde priser f.eks. på feitsild i heltønner som gjennomgående lå 80-100% over prisenivået 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 opptil 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

skjebne: "Forsøget fra Farsund blev ved enkelte Omstændigheder og som Begyndelse noget bekesteligere 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 naturlige 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 firmanavnet Gabriel & Ebbe Lund, var nødt til å satse på kaperfart i stedet for havfiske. Statens interesse i foretaket 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 XXII s.178, Lund 1950 s.61).

Denne krisesituasjonen tydeliggjorde også meget klart det som hadde vært hovedsvakheter 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

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 XXII s.177). I tillegg må en også ta med den betydelige sysselsettingseffekten av instituttets mangesidige virksomhet, hvorved "en stor del af befolkningen paa stedet og i det omliggende distrikt fik beskæftigelse" (Holland 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 Yttring, at Jochum Brink Lund ved hans hæderlige og forstandige Virksomhed, ved Vigtigheden og Gavnligheden af hans Anlæg og Plaaner qualificerer sig efter min Formeening, aldeles til den Opmærksomhed og Understøttelse, som Collegium har bevirket ham, om endog disse Anlæg ved de i alle menneskelige Anliggender og end meere i det aldrig fuldt sikkre Fiskerievæsen uafværgelige Vanheld, ej alle skulde falde saa lykkelige ud, som de beregnedes." (Pram 1964 s.215).

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

### Forsøk på reetablering

Da krigen tok slut, og Norge hadde løstrevet 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 Jenssøn og John Ellersøn Lund 3 skip på torskefiske ved Island, mens Jonas Jenssøn og John Jørgensen Lund hadde 1 skip hver ved Grønland (Lund 1903 XXII s.313). Men fisket ga liten avkastning og ble drevet under vanskelige forhold. Danmarks annektering av Island og utestengning 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 Billingsgate og London hadde i et par mannsaldrer 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 grunnkapitalen denne gang skulle være 200.000 spd., hvorav den ene halvdel på 100.000 spd. skulle deles mellom de engelske interesser 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 - deputeret til Riksforsamlingen på Eidsvoll i 1814 og medlem av komitéen som skulle få orden på rikets finanser - i 1817 til Kristiania med anmodning om statlig engasjement på linje med det som hadde vært ydet tretten år tidligere (Lund 1950 s.95).

Befuldmægtigede, 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 Drivt. - Sender det nu et Par Sildebuysur ud, der mister deres Fleth, saa er Aarets hele Sildefangst ødelagt; et Fleths Tab kan ved det andets gode Fangst ej stort meere end blot stoppes. - Saaledes naar den øvrige Fangst med et Fartøyer eller een af Fiskeriegrenene slaae feil, saa er alting for det Aar tabt. Magaziner, Værksteder, Foranstaltninger her hjemme koste imidlertid omtrent det samme, enten der er faae eller mange Fartøyer i Drivt. - Dette viser især de to sidste Aars Erfaring, da Sildefiskeriet det første, Torskefiskeriet det andet Aar, var misligt. Begge Aar havde man balanceret langt bedre, om man havde bedre kunnet benytte det ej mislignede. Formodentligen foranlediger dette Institutets Bestyrere at gjøre Forslag om Fonds til Drivtens Udvildelse" (Pram 1964 s. 214).

Antall fiskefartøyer var altså ikke stort nok til å kunne muliggjøre en effektiv balansering av fluktuasjonene i ressurstilgang, 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 inntreden i foretaket har virket splittende innad i familien Lund: "Dette var for øvrigt til skade, ti det blev aarsag til utskiftning og splittelse i det gamle familie-kompanis interesser, som før havde været samlet om et fælles maali, hvortil 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.



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 utførsels-toll. Søknadens øvrige to punkter, som gjelder tollfrihet for import av salt og fiskepremie, må imidlertid legges fram for Stortinget. I søknaden heter det: "Fiskerierne i rum sjø har til alle tider og hos alle nationer nytt opmuntringer, fordi det, drevet i det store, giver mange folk næring og syssel-sættelse, og fortrinlig er i stand til at danne duelige sjø-mænd; saaledes har det og her i landet stedse været begunstiget."

Under henvisning til tidligere praksis med statlig fiskepremie heter det videre: "Paa grund heraf, ansøger vi underdanigst, at Stortinget naadigst ville fremdeles forunde os told-frihed af det salt, som bruges til fiskerierne i rum sjø; og da det af os fortsatte silde-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 foredles for at kunne konkurrere med hollænderne ved de uden-landske markeder, og dette af os drevne silde-fiskeri kan an-sees for en skole for hele landet; saa ansøge vi underdanigst, at en sådan præmie som den før krigen betaltes, maa fremdeles betales pr. kommerce-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 Odelstinget, som i et møte den 30. mars avviste den med følgende formulering: "Sagen henlægges til mulig afbenyttelse." 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 over-ensstemmelse 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 hundreårskiftet. Og med denne negative hold-ning fra den nye norske statsledelsens side ble det ikke noe av forsøket på å reetablere fiskeriinstituttet i Farsund.

### Fornyett initiativ

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 skulde bevilges 600 spd. aarlig for at sende en del av de med den hollandske fiske-tilvirkning bekjendte skip-pere 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 forædlingen 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 industrigren, som kan imodtage og trænger til betydelig forbedring. Det er tilvirkningen af den fede sild, som fornemmelig fiskes i Namdals fogderi, 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 højere 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 ganingen, saltningen, lagens tilberedning og tøndernes beskaffenhet, 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

falt Lunds forslag mot 31 stemmer. Dets varmeste forsvarere 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 fiskerivirkosomhet 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 bestrebelser på å få reetablert fiskeriinstituttet i Farsund kolliderer med en helt ny økonomisk tenkemåte 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 stimuleringsorientert 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 befestes seg på det fiskeripolitiske felt, har dette sansynligvis også sammenheng med at de tradisjonelle kystfiskeriene i disse årene opplever rik og regelmessig ressurstilgang. Tankene om et mer spesialisert havfiske blir dermed mindre aktuelle fordi behovet blir mindre preserende. Man opplever 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 tidsmessig og framtidsrettet havfiske: "Staten ble styret etter almindelige prinsipper,

som skulde gjennomføres for deres egen skyld, selv om det bestaaendes enkelte levende dele derved skulde kvæles, og maskineriet blev vidløftigt og tungvint. - Den ensidige og ukritiske dyrkelse af det nye princip havde efter 1814 det uheld at næres ved følelsen af national frigjorthed og frygt for den nye union-fælle. Det nye princip blev derved en helligdom, hvis ufeilbarhed 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 faafangt 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 bestrebelser som tross alt ble gjort, både fra næringens 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 alting lavede sig selv, at maalet for de offentlige bestrebelser alene omfattede begrænsningen mellem enkelte klassers eller personers magtforhold og rettigheder, istedetfor at interessen var rettet mod reale, saglige arbejder og maal. Og man har herunder forbiøset, at selv om en bedrift kunde vokse op -tilsyneladende af sig selv- gennem aahundrededer, saa er dermed dog den mulighed ikke udelukket, at man ved forsømmelighed i aahundrededer 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 forsvaret at støtte et foretagende som fiskeriinstituttet i Farsund,

eftersom det maa ansees at være af største betydning at skaffe kundskab om, hvorvidt en sliig bedrift kunde drives med fordel fra Norge. Og at det var dette, den tids mænd tilsigtede 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 overbeviist de Handlende om Fordelene af dette slags Fiskerie Udrustning" (Hjort 1905 s.415).

Når det liberalistisk begrunnede avslag på støtte til fiskeri-instituttet i Farsund og lignende restriktive avgjørelser tydeligvis har hatt 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 merkantilisme til liberalisme. Den gamle beskyttelses- og privilegiepolitikk med direkte virkemidler ble nemlig avviklet før den framvoksende industri var sterk nok til å kunne utvikle seg i konkurransen på et fritt marked. Derfor ble industrien lenge liggende i en bakevje (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 bosetningsmønster og den eksisterende hovedstruktur innenfor fiskeriene. 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 fiskeriene. 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 fiskeriinstituttet 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 Lids moderne Principper, og dette skyldtes firmaet Lund. Det udviklede sig videre med stærke 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 Befolkningen 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 Håndel tiltog i Omfang og blev, hvad det nu er blevet til" (Op.cit.s.124).

Da forsøket på å reetablere fiskeriinstituttet mislyktes, gikk familien Lunds engelske samarbeidspartnere, 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-etableringer i England (Op.cit.s.83). De fikk utvirket at den engelske havfiskepremien ble øket til 50 sh.pr.tonn (altså 25 rdl.pr.kommerselest, 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 overflødiggjort. 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 tønner):

	skotsk	norsk
1830	33.866	29.137
1849	147.103	26.962
1850	116.538	12.507

Ifølge den engelske konsul i Stettin er det den skotske silde langt bedre kvalitet i forhold til den norske som er årsak til denne utvikling (Lund 1903 XXII s.380). Vi får altså den paradoksale 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 (Olson 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 havfiskets utviklingshistorie. 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 1976.

Olson, Harald: Makrellfiskets utvikling på den norske Skagerrak-kysten på 1800-tallet. En indikasjon på den moderne fiskerierings fremvekst i Norge. Kattegat/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 rigdomme og deres udnyttelse. København 1927.

Ragnar Olsson:

### VÄSTKUSTFISKET 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 tidsperiod då Sverige drabbades av den stora migrationen västerut och en tid med stor omflyttning från landsbygd till stad och industrialisering, en tidsperiod 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 dominerar fisket vid 1800-talets mitt

Storfisket även kallat bankfisket, storbackefisket eller storsjöfisket var det dominerande fisket under mitten av 1800-talet. Fisket bedrevs av bohusslännningar 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 bohusslänska kallad känsor och på varje känsa en krok. Backan "ängdes" (ängades), sattes ut och halades in efter ett antal timmar.<sup>1</sup>

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

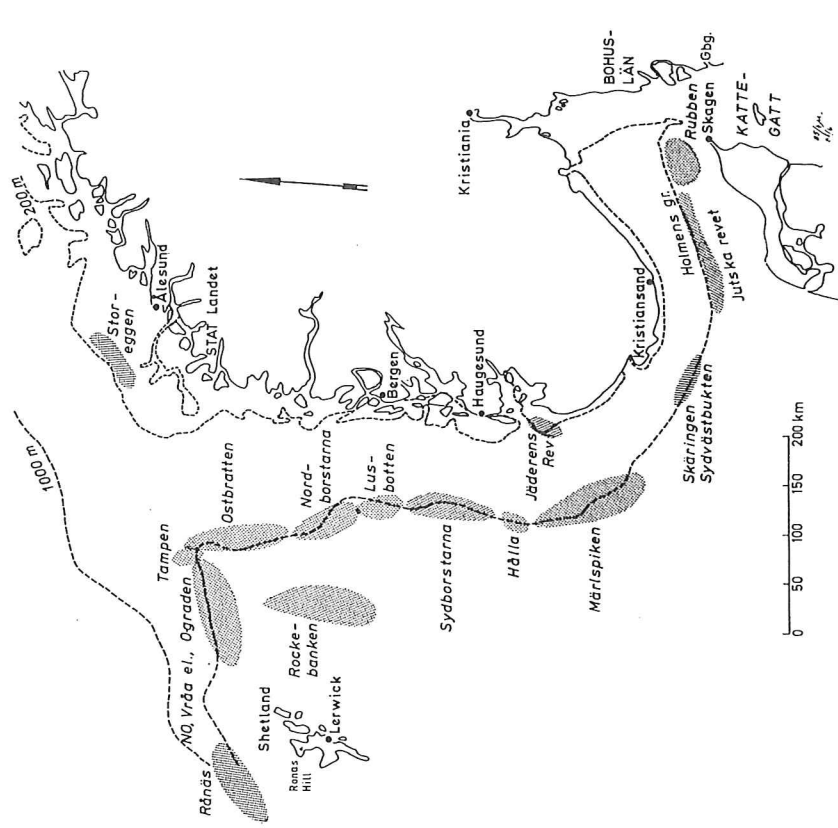


Fig. 1. Fångstplatser där bohusslännarna bedrev bankfiske under senare hälften av 1800-talet.

Källa: Uppgifter från Erik Westerström Rörö och Kåringön 1985-06-03, Kort nr VIII i verket Norges fiskerier ved Johan Hjort Bergen 1905, Bilagan Mollösunds fiskaren Axel Bergströms fiske- och frakttresor 1880-1925 i O. Hasslöf 1949 och på uppgifter i berättelser öfver fisket 1855-1900 i Handlingar resp. Övertalskrift åren 1856-1901.

produkter som kunde förvaras och transporterats. Enligt "Tablå över Bohusläns havsfiske" svarade storfisket för 60 procent av det totala fångstvärdet.<sup>2</sup>

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 fårskt tillstånd inom närliggande inland. I de årliga rapporterna under 1860-talet svarade storfisket för mellan 50 och 60 procent av det i fiskeristatistiken redovisade totala fångstvärdet.<sup>3</sup> Det egentliga storfiskets andel av det totala fisket är i rapporterna för hög då avkastningen av det backefiske som bedrevs från Göteborgsskärgården ute i Kattegatt likasom kustfisket från norra Bohuslän bågge med inriktning på fårskfiskemarknaden ej redovisas alls.<sup>4</sup>

Fiskarna som självlvständiga yrkesutövare, kontra Göteborgs-intressenter med bolagsfiske

Genomgående har fisket på västkusten bedrivits av självlvständiga 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.<sup>5</sup> Båtlaget erhöll vid delning av fångstresultatet enligt de uppgifter som står till förfogande, två manslotter år 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 kanaliseras via länsstyrelsen och hushållnings-sällskapet i Göteborgs och Bohus län. De från år 1856 tillsatta fiskerintendenterna försökte bland andra åtgärder förmå fiskarna att rensa och torrsalta fisken direkt efter fångsten i stället för att föra den oberoedd till hemorten. Det sistnämnda förfarings-sättet hade med allt mer utsträckt fångstresor lett till att salterierna ofta fick en skämd råvara.<sup>6</sup>

Enligt fiskerintendentens 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 vidarefördla den vid en anläggning på Klåverön vid Marstrand. Till salteriet på Klåverön skulle även fiskare kunna leverera fånoster Fiskarnas intresse av att lämna fisken till bolagets båtar var mycket begränsad. Bolagets fartyg Viktoria utrustades därför för fiske. Under fiskesäsongen år 1861 hade dock 15 fiskebåtar kontraktats för leverans till salteriet på Klåverön av sjösal-tad långa.<sup>7</sup>

Det andra bolaget, Göteborgs och Bohusläns Aktiebolag, bedrev regelrätt backefiske med två båtar. Detta bolag hade inget eget salteri utan anlätade O Lundgren på Ropekullen, Rönnäng för vidare förädling av varan, syftet med detta bolag var att utgöra ett föredöme för fiskarna. Om bord på de bägge 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 år 1862, det andra år 1864.<sup>8</sup> Ett lika kortlivat försök med bolagsfiske bedrevs åren 1860 och 1861 av en göteborgsköpmän J P A Schmidt som ägde sommarrestaurang på Vargön vid Styrso. År 1876 försökte bolaget "Wiking" i Göteborg att med två skonerter bedriva backefiske. År 1888-1890 gjordes ett annat

försök med en ångare "Flygarn" ägt av AB Winga i Göteborg och med manskap från Kåringön.<sup>10</sup> Alla försök med inhyrt folk och i bolagsform att bedriva backefiske misslyckades.

#### I fiskeristatistiken rapporterats fiske år 1859

Från år 1859 rapporterar fiskeriintendenten regelbundet omfattningen av de olika fiskena och deras avkastning. Dessa rapporter har behandlats i den vetenskapliga litteraturen av en mängd forskare, här kan nämnas Dalén och Hasslöf. Hasslöf har mera 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 konsumenterna. Storfiskets avkastning kunde statistikersamlarna 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 segelsump. Två år senare uppges att handeln med levande fisk pågår i ökande skala på Norge. Både svenska och norska uppköpare deltagar. Transporten sker både med segelsump (en typ av kvass) och släpsump.

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

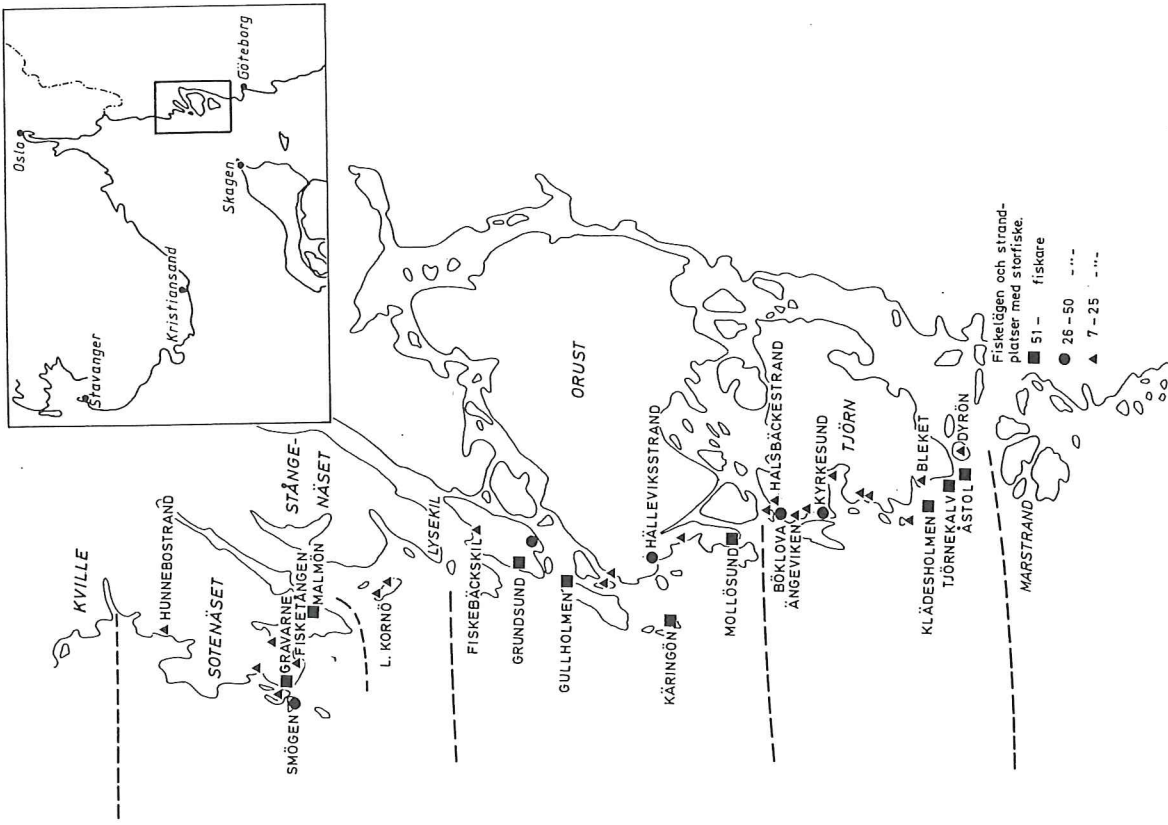


Fig. 2. Fiskelägen och strandplatser från vilka bedrevs "Storfisket" år 1859 enligt fiskerintendentens tablå.  
Källa: Göteborgs och Bohus läns hushållningssällskaps handlingar år 1860.

Hummerfisket hänfördes i första hand till det nordligaste redovisningsdistriktet 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 Tjörndistriktet från Åstol till Ängeviken norr om Kyrkesund med 10 000 Rdr riksmünt. På Sotenäset uppgår det till 4 200, i Kville till 4 000 Rdr Rmt resp 46, 19 och 18 procent. Sillfisket bedrevs med vadare och i Öckerö skärgård och från Kalvön vid Fjällbacka med sättgarn.

Fiskets omfattning år 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 länets redovisade fångstvärde. Kville 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 nämns 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 lokalsamhällenas (områdenas), fångstresultat synes således ha varit annorlunda än de fiskeristatistiken uppger.

strandplatser från ovan nämnda härader. Flest deltagare i fisket rapporteras från Gullholmen 102, Mollösund 96, Grundsund och Tjörnekalv 77, Käringsö och Gravarne 72 (fig. 2).

Fiskebåtarna från Orust uppges vara enbart större fartyg, 41 till antal med 12 mans besättning sk bankskutor, från det norr därom belägna (Sote- och Stängenäsen) 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 försäljningsvärde utgjorde genomsnittligt 239 Rdr Rmt per fiskare. Sotenäsfiskarna med sina mindre båtar redovisar ett genomsnitt på 284 medan tjörnfiskarna 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, redovisar de högsta siffrorna 474 resp 417 Rdr Riksmünt per man. Fiskebäckskil på Skaftön, vid denna tid en betydande rederiort för långseglande fartyg, utgör andra ytterligheten. Samhällets enda fiskefartyg redovisar ett försäljningsvärde på 59 Rdr Rmt per man. Under 100 Rdr Rmt per man ligger också Hallsbäckstrand 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, Kville 6 och nordligaste Bohuslän, Tanums och Vette härader 16 procent, medan fisket från Orust och Tjörn var obetydligt eller endast 8 procent sammanlagt. Makrillfisket bedrevs merendels med dörj, i norra Bohuslän med landvadar och från Smögen med drivgarn.

\* = Riksdaler Riksmünt



### Bohuslän i ett större rumsligt perspektiv

Det syns mig viktigt att sätta marknadsläget i Bohuslän och dess fiskarsamhället i ett större nationellt perspektiv för tiden 1815-1900. Vilka förutsättningar fanns för en ökad avsättning av fisk och fiskprodukter från Bohuslän och därigenom ett utvidgat fiske? Vad betyder den regionala respektive nationella marknaden? Hur påverkar industriutvecklingen i Europa och USA efterfrågan på svenska fiskprodukter? Vilken konkurrens möter bohusläningarnas fångster? Jag begränsar mig här till att beskriva den nationella och regionala befolknings- och marknadsituationen 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.<sup>11</sup> Stads- tillväxten var länge begränsad och den växande befolkningen stannade i hög grad kvar inom jordbruket. Detta innebar till stor del en tillväxt av jordbrukets underklasser torpare, backstugesittare och statare.<sup>12</sup> 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 år 1850 var landsbygdens andel 90 procent av rikets befolkning.

Befolkningstillväxten på landsbygden ledde till att alla de odlingsbara resurserna mobiliserades. Inägomarken utvidgades på utmarkernas bekostnad, sjöar och mossar utdikades. Skifteslagens inägor och utägor delades på de enskilda brukningsdelarna. Nya torp etablerades framförallt på de tidigare samfälliga utmarkerna. Många jordar kunde utnyttjas genom att odla potatis.<sup>13</sup> Potatisen slog igenom och blev basföda under tidigt 1800-tal. 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. Torrade 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 mellersta Sveriges agrarbygder. Försörjningskapaciteten i relation till naturresurserna och den dåtida jordbrukstekniken 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 befolkningsrörelsen över haven 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 beträffar Norge så kommer svenskarna i hög grad från Bohuslän, Dalsland och Värmland (de Geer 1959). Förutom en omfattande migration så sökte ett stort antal säsongarbetare 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. Stadsbefolkningens 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. Befolkningen inom ren glesbygd minskar i södra och mellersta Sverige efter år 1870, i några områden redan efter år 1860.<sup>14</sup>

### 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

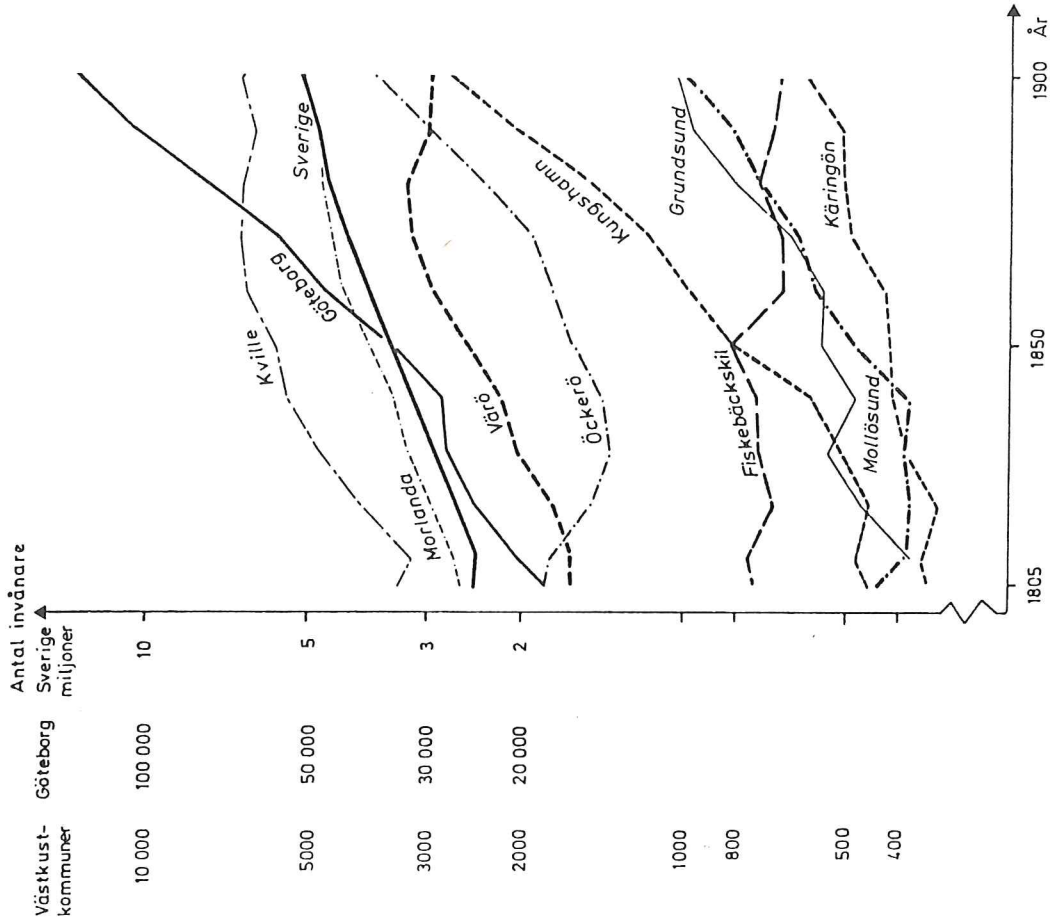


Fig. 3. Den relativa befolkningsutvecklingen i några aktuella kustkommuner jämfört i ett sammansatt log-lin diagram med befolkningsutvecklingen i Göteborg och Sverige.

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

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 föroret medräknat). Den år 1805 18000 invånare, stiger till 34000 år 1850. Från år 1840 ökar tillväxttakten. Mellan 1850 och 1875 fördubblas befolkningen och från 1875 till sekelskiftet sker ytterligare en fördubbling.<sup>14</sup>

Befolkningen är vid sekelskiftet 130 000. Göteborg som redan på 1850-talet var en betydande marknad vad beträffar färskfisk får allt större betydelse för bohushuset. 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.<sup>15</sup>

#### 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 ännu snabbare befolkningsökning än Öckerö. I mellersta Bohuslän varierar befolkningstillväxten. Speciellt markant är skillnaderna på Skaftön. Fiskebäckskils kommun, där man redan under tidigt 1800-tal gick över från storsjöfiske till segelfraktfart, har en sjunkande befolkning under 1800-talet medan närbelägna Grundsunds kommun ökade mer än genomsnittet för riket.<sup>16</sup>

I motsats till inlandsområdena där Dalsland och Svåltorna i Västergötland har de högsta migrationstalen är emigrationen från kustkommunerna mycket begränsad. Detta gäller i synnerhet kustkommunerna från Sotenäset ner till Göteborg. Nettoutvandring-

talet 1880/1900 är som regel 1 à 2% mot 15/30% i stora delar av Dalsland (de Geer 1959). Det inrikes flyttningsnettot är vad beträffar flera skärgårdskommuner positivt eller i mycket begränsad grad negativt under hela 1800-talet. Flyttningsför-luster 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 storsjöfiske-bygden från Kyrkesund till Skaftön.

#### UTVECKLINGEN INOM FISKERINÄRINGEN FRÅN ÅR 1860

##### Storfisket expanderar

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 Storeggens bank. Denna fiskeplats är som framgår av fig. 1 belägen i Norskhavet utanför Ålesund på Söndmörökusten. Hasslöf uppger att de första som bedrev backefisket där var Olof och Anders Berntsson från Klädesholmen.<sup>17</sup> Han uppger att ytterligare en båt deltog i detta premiärfiske. Fiskeriintendenten uppger att de första båtarna var Göteborgs och Bohusläns aktiebolags båtar "Dogger" och "Jederen" och att Anders Berntsson med den nybyggda båten "Storeggen" följde därefter. Huvuddelen av fångsterna från Storeggensfisket avsattes i Ålesund. Antalet båtar från Bohuslän som besökte Storeggen ökade snabbt. År 1862 var där 14 båtar och påföljande år 22.

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

dervisade 95 bohusläningar på norska kölar. Det visade sig att upptäckten av Storeggens bank inte bara gav bohusläningarna nya möjligheter för deras urgamla långfiske, såsom storbackefisket också kallades, eftersom längan var dess främsta fångstobjekt, närmast följt av torsken. En del av dess utövare, särskilt de från Orusts nordligaste fiskelägen 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 utvidga detta fiske och gav sig hemifrån redan i januari eller i början av februari för att slå följe med norrmännen i deras skrejfiske, längre in under land. (Hasslöf 1949 s 70)

Förluster i människoliv och båtar voro många i samband med storfisket. Företaget att mitt under vintern ge sig av längs Norges västkust var mycket vanskligt och detta blev uppenbart år 1868. I februari månad detta år drabbades Sotenäsfiskarna av en svår olycka vid Stadlandet på väg till skrejfiske vid Ålesund, 52 man omkom.<sup>18</sup> (skrej = lekmogen torsk)

De svenska myndigheterna var positiva till havsfisket i allmänhet och fiske på tidigare oprövade vatten i synnerhet och ställde fråga 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 bohusläningarerna avstängda från skrejfiskevattnen och hänvisade till backefisket på utsjöbanken.

I expeditionerna till Storeggen deltog fiskare från storsjöfiskebygdens periferia delar från Tjörnsrydligare fiskelägen 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 fiskelägen, 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 tretton, under 1880-talet försämras det ekonomiska utbytet och bohusläningarna överger Storfisken. År 1884 gick endast en båt till Storeggen.

År 1877 nådde storbackefisket sin kulmen för att därefter snabbt avta i betydelse (se fig.4). Sillen kom ånyo in i den bohüslänska 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 Hälsö och det tidigare nämnda av J P A Schmidt från Vargö utrustade fartyget redovisas, så noteras inget storfiske från Göteborgsskärgården. År 1865 nämner fiskeriintendenten att befolkningen i Ückerö socken bedriver ett ej obetydligt "Småbacke" fiske varav fångsten säljes färsk i Göteborg. Först år 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 sekel-skiftet deltar fiskare från Fotö och Hönö i det egentliga bankfisket ute i yttre Skagerrak.

Den goda tillgången 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 besöktes Shetland av 4 båtar och år 1888 av 15 skutor. Uppkoparna i Lerwick var enligt fiskarna redbara. Shetlandsfisket var lönsammare än Nordsjöfisket. Fisket där ökar i betydelse och fiskevattnen vid Shetland blir under 1890-talet det egentliga storfiskets viktigaste fångstplats. Endast Kattegattsfisket 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.

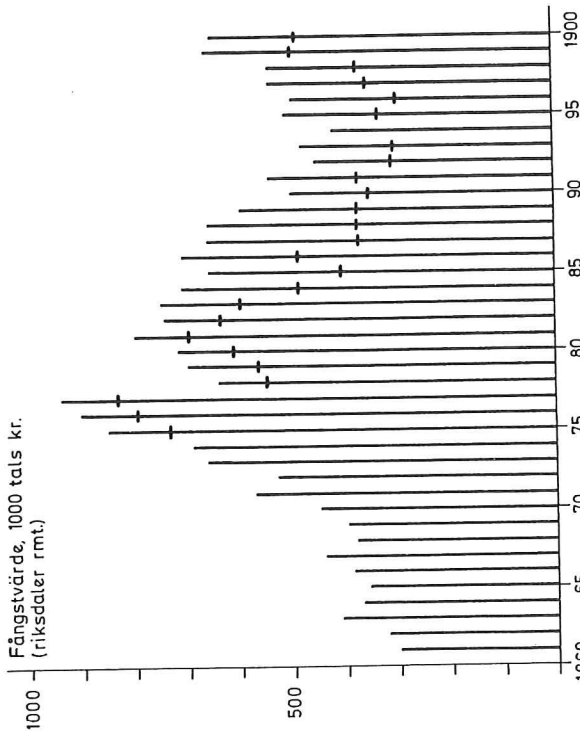


Fig.4. Det bohüslänska storfiskets avkastning åren 1861-1900. Den del av stapeln som är över tvärstrecket avser det från år 1875 rapporterade Kattegattsfisket som bedrivs av fiskarna från Göteborgsskärgården. Från år 1893 deltar de sistnämnda fiskarna även i Nordsjöfisket.

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

I skrejfishet deltog ännu år 1883, 25 fartyg, utfallet detta år var dåligt och nästa år deltog bara två bohüslänska båtar. Den största betydelsen fick Storeggenäventyret för norskt fiske. Efter svenskt mönster tog söndermöringarna upp backefisket till havs och det innebär upptakten till framväxten av Norges moderna och stortartade havsfiske.

Under år 1864 och 1865 genomförde fiskare från Klädesholmen expeditioner till Finnmarks-kusten och dess rika fiskebankar. År 1865 besöktes besöktes fiskevattnen vid Shetland av dels en båt från Kärिंगön dels en från Klädesholmen. Vid dessa bägge fiskeförsök vid Shetland blev resultatet klen.

objektet åren 1888-1898. År 1890 svarar sillen för 60 procent av fångstvärdet inom bohufisket, 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 snörpvad. Denna vad, som konstruerats i New England, USA, kunde i motsats till landvaden nyttjas utomskärs. Norrmän nyttjade snörpvad i gränstrakterna till Sverige åren 1879 och 1880 men fångsterna var små. Det första lyckade försöket på svenskt vatten genomfördes år 1882.<sup>19</sup> I vadlaget deltog en öckeröfiskare som fiskat med snörpvad utanför New Englands kust. Snörpvaden nyttjades parallellt med landvaden under sillperioden 1877-1899.

Den får sin stora betydelse när sillfisket vid sekelskiftet flyttas utomskärs och när råoljemotorn installerats i fiskebåtarna.<sup>20</sup>

Samtidigt med vadfisket bedrevs fiske med garn. Sillgarn nyttjades dels i form av sättgarn (stågarn), dels som drivgarn. Stågarn (bohushlänska "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 1867-1865 nyttjades 150 sättgarn i Öckerö skärgård. Under sillperiodens mest intensiva år användes sättgarn i mycket stor utsträckning då de var billigare 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 betalades 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 sekelskiftet 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.

Samhälle	1859	1870	1875	1880	1890	1900
SMÖGEN	48	56	57	74	8	0
GRAVARNE	72	81	49	54	16	8
MALLMÖN	68	29	0	0	0	0
GRUNDSUND	77	120	135	143	126	120
GULLHOLMEN	102	106	110	116	84	69
KÄRINGÖN	72	108	93	90	88	88
MOLLÖSUND	96	84	108	120	123	157
KYRKESUND	41	50	84	104	57	32
KLÄDESHOLMEN	54	69	69	45	35	60
TJÖRNEKALV	77	26	41	78	51	60
ASTOL	53	50	43	50	71	53
ÖCKERÖ	..	..	96	55	0	25
HÖNÖ	..	..	120	95	126	176
DONSÖ	..	..	48	84	96	102
FISKEBÄCK	..	..	0	0	0	101

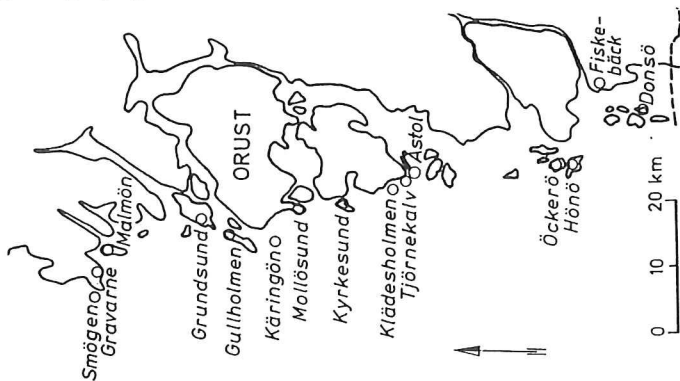


Fig. 5. Antalet deltagare i storfisket (bankfisket) från de större fiskarsamhällena vissa år 1859-1900. Hönö, Öckerö och Donsöbornas backefiske i kategett redovisas i statistiken först år 1875.

Källa: Göteborgs och Bohus läns hushållningssektors handlingar 1860; dito kvartalskrift 1866-1901.

#### Sill och makrillfiskena

Den stora tillväxten inom svenskt fiske under senare delen av 1800-talet har att göra med utvecklingen av sill och makrillfiskena. 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-

Drivgarnsfisket bedrevs till havs i motsatts 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 grosshandlar Aron Andersson ställt till förfogande. Nya försök 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 omfång som de bägge andra sillfiskena. Deltagarna kom i första hand från de tidigare nämnda distrikten Halland och Göteborgsskärgården och i andra hand från södra Ijörn och Kungshamnstriktet. Omfattningen av fångsterna redovisas i figur 6.

Drivgarnsfisket fortsatte även efter sillperioden. Det utgjorde ett av flera säsongfisker med garn och vadar som fiskarna i Göteborgsskärgården och på Soteväset växlade 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 år 1866 skriver fiskerintendenten:

"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 inemot Augusti och sälja sin fångst till Engelsmän uti norska hamnar mot hög betalning, samt drifva sitt fiske med sådana båtar och garn, som dessa män, så kan man säga, att detta fiske skötes väl och med utmärkt redskap; det är också ganska lönande.

De bästa seglare i södra skärgården hafva med Lycka deltagit i denna långväga bedrift, och makrillfisket, som nu redan är näst storfisket det viktigaste i länet, kommer tviifvelsutan att mycket utvidgas."

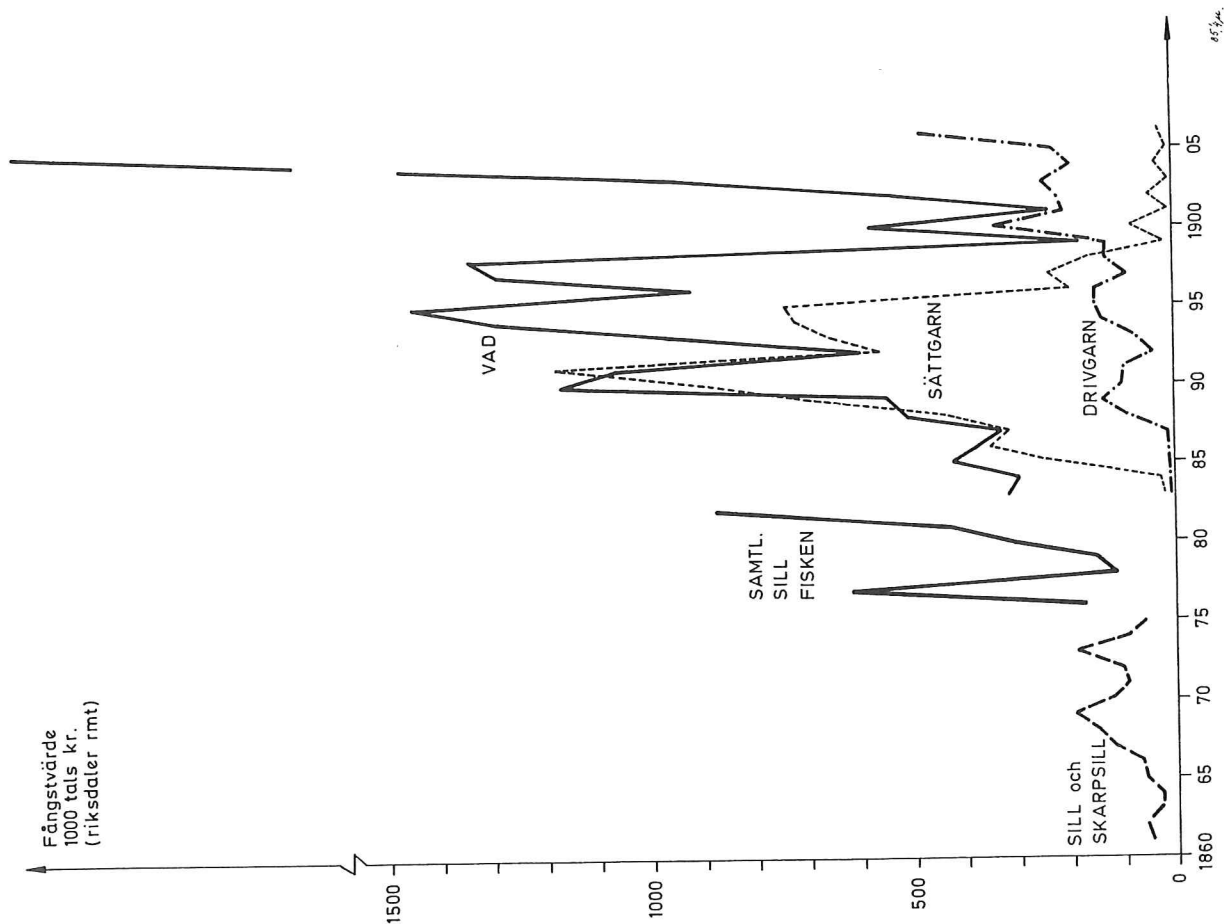


Fig. 6. Sill- och skarpsillfisket 1861-1875. Sillfisket 1876-1882. Vad, sättgarn och drivgarnsfiskena efter sill 1883-1906. Vadsillfiskets fångstvärde säsongerna 1905-06 och 1906-07 var 2.250 resp. 3.425 tusen kronor

Källa: Göteborgs och Bohus läns hushållningssälls-kaps handlings- och kvartalskrift 1861-1907.

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. Hushållningssällskapet har ställt räntefria lån till förfogande för anskaffning av garn.

År 1871 var ett år med mycket bra makrillfiske. Saltad makrill och rom\* exporterades till Norge. Man började lägga in makrill på burk. År 1877 försökte man sälja isad makrill 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 Stockholmskonsumenterna 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 dörja makrill under sensommaren och hösten i yttre Skagerrak och på Nordsjön. Makrillen saltas och avsätts på den amerikanska marknaden. Norska handlare på Sörlandskusten 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 fångstvårde 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.<sup>20</sup>

#### Nya fiskeredskap - ny fångstteknik - snurrevaden

Kunskapen om nya fångstredskap kom dels via direktkontakt med yrkeskolleger dels via informanter som t ex fiskeriintendenten. Ifråga om snurrevaden har kunskaper förmedlats vid direktinformation. Detta redskap är en utveckling av kalvevaden, en landvad med fångstpåse som nyttjades för bottenfiske från stranden efter plattfisk framför allt rödspätta. Snurrevaden konstruerades av

\* = rogn

en fiskare vid Limfjorden vid namn Jens Waever enligt uppgift år 1848.<sup>21</sup> 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 Limfjordsmynningen till Søby och Frederikshamn. Omkring år 1880 accepterades snurrevaden i Skagen.

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

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

Snurrevadsfisket bedrivs 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 rödspättebeståndet i Nordsjön började svikta, inriktas fisket på kolja, även den en eftersökt fisk på fiskmarknaden. För fisket efter kolja konstrueras en ny typ av snurrevad av betydligt större omfång än de tidigare skäddevadarna. <sup>23</sup>

### Trålen

Trålens etablering inom svenskt fiske har ett annorlunda innovationsförlopp än snurrevadens. Kunskap om trålen förmedlas sannolikt via dåvarande fiskeriintendenten, som blivit uppmärksam på dess betydelse för det engelska Nordsjöfisket. Under perioden 1850-1880 bedriver engelsmännen trålfisket med seglande kuttrar. Intendenten skriver en mycket positiv artikel om trålfisket i Göteborgs och Bohusläns hushållningssällskaps Qvartalskrift 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 praktiserades 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 fiskeriintendenten von Yhlen svarade för några få procent. När man inom det engelska trålfisket gick över till ångtrålare, köps de seglande kuttrarna upp av de svenska storsjöfiskarna för användning vid backefiske och för makrilldörje samt sjöfart.

Den trål som von Yhlen rekommenderar är en bomtrål. Vid en dylisk halls trållöppningen öppen av två byglar och en emellan dessa i

överkanten fäst bom. Den trål som betydligt senare slår igenom inom svenskt fiske är en skuttertrål. Ett trålbord kopplat i trålens respektive armar styr ut trålen. Fiskeriintendenten gjorde redan 1867 ett försök att tråla och även andra personer engagerades i försöksverksamheten. Försöken lyckades ej särskilt väl och utlänska inte minst tyska tråläres 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 tändkulemotorer installerats i fiskebåtarna. Detta sker under åren 1900-1907. <sup>24</sup> 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 trålförsök 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. Trålfiskerierna är det mest långlivade och mest framgångsrika svenska försöket av andria än yrkesfiskare att etablera sig inom näringen.

### Fiskets omfattning och inriktning i de fyra lokalsamhällena vid sekelskiftet

Hallandsfisket är fortfarande vid sekelskiftet 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 havshummerfiskerna är bägge etablerade under 1880- och 90-talen. Ett begränsat



Bohuslänningarnas 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 Norskehavet. 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 fiskeriintendenter en viktig roll. Sjömän från bygden har deltagit i engelskt norrsjöfiske. Fiskare har deltagit i fiske utanför New Englands kust och tagit med sig kunskap om snötråvaden hem när 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 förnyelsen av det svenska fisket. Norrmännen däremot tar från Søndmørekusten (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 landningar av saltmakrill. Sannolikt 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 snötråvaden som snurrevad. Även vad beträffar trålen kommer Öckeröarna att bli ett viktigt innovationscentrum.

backefiske och laxfiske bedrivs. Fiskare från bägge orterna deltagit i sillfisket med sättgarn i Bohuslän under sillperioden. De redovisade intäkterna rör sig sammantaget om runt 25 000 kronor. Detta motsvarar mindre än en procent av Bohuslänns fiskets avkastning under åren runt sekelskiftet.<sup>25</sup>

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, Höhö och Öckerö i bankfisket i yttre Skagerrak. De säsongsvisa garn- och vadfiskena efter sill och makrill dominerar ekonomien. Snurrevadsfisket kommer igång på allvar under 1890-talet. År 1900 svarade Öckeröfiskarna för femton procent av bohusfiskets totala avkastning, år 1898, ett år med givande vadsillfiske, för 24 procent. Antalet fiskare var drygt 500.<sup>26</sup>

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

I Kville härad dominerar fraktfarten över fisket som näring.<sup>27</sup> Sillfisket är under 80- och 90-talen det mest betydande fisket. Hummerfisket är som regel nummer två. År 1900 överstiger fångstvärdet för hummerfisket sillfisket. Distriktets andel av bohusfiskets fångstvärde är år 1900 sex procent. Andelen varierar mellan fyra och nio procent åren 1895-1905.<sup>28</sup>

#### Sammanfattning

Krokkfiskets betydelse avtar under senare delen av 1800-talet. Garn- och vadfiskena dominerar fisket under perioden 1880-1900. Detta förhållande 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.

## 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 backefisket se Hasslöf 1949 s 29 ff.
2. Handlingar (0-län) Göteborgs- och Bohus läns hushållnings-sällskap år 1860.
3. Handlingar (0-län) 1861-1865. Kvartalskrift 1866-1870.
4. Kvartalskrift 1866-1876 och Olsson (1984).
5. Bouppteckningar från Mollösunds socken (Orust och Tjörns härad F II:11-26) redovisar under åren 1825-1838 18 och under åren 1843-1844 två åttondejar samt under åren 1843-1874 29 tiondelar i fiskeskutor. Antalet fiskare i fiskelagen på Mollösund var under perioden 1859-1874 som regel 12 man undan-tagandes 10 eller 11 man.
6. Handlingar (0-län) 1858 Arsberättelse för 1857, s 18 f, 1860 Berättelse..... 1859 s 4.
7. Handlingar (0-län) 1861 Bil.3, Berättelse om Bohus län Hafsfiske år 1860 s 38 ff.
8. Handlingar (0-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.
9. Handlingar (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. Kvartalskrift 1877 Berättelse öfver Göteborgs och Bohus läns hafsfiske år 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 Kvartalskrift Jan. 1867 s 36-51 med titeln Isens rätta användning, tar fiskeriintendenten G.J. von Yhlen upp frågan.
16. Både Fiskebäckskils och Grundunds kommuner omfattar endast resp samhället.
17. Olof Berntsson hade tydligen på ett tidigt stadium kommit i kontakt med Göteborgs Aktiebolags för storsjöfiskets verksamhet på Klöverön. Han utrustade tydligen 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, år 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. (Häradsskrivaren i Orust och Tjörns fögderier vol. 55-58). Samma gäller i husföthörs-längden för 1861-1871 (Klädesholmen A I:6).

Den 18/10 1869 flyttar O Berntsson till Marstrand där titulerad salteridkare dör år 1879, 55 år gammal. Bouppteckningen (Marstrand. F II:16 s 259). Brodern Anders Berntsson var under hela aktuella tiden fiskare på Klädesholmen.

18. Skrefisket=fisket av lekmogen torsk nära land. Katastrofen finns omtalad i Kvartalsskrift år 1869 i Berättelse öfver Bohus läns hafsfiske år 1868 s 1 ff. och hos Hasslöf 1949 s 70 f.
19. Se Hasslöf 1949 s 177ff. Kvartalsskrift 1880 Berättelse ... 1879 s 5f. Dito 1881 Berättelse....1880 s 6, Dito 1883 Berättelse....1882 s 5.
20. Kapitlet om sill och makrillfiskena bygger i första hand på de årliga Berättelserna över Göteborgs och Bohus läns hafsfiske som ingår i Kvartalsskrift men även finns separat. I denna uppsats har fångstvärdena redovisats i löpan-de kronor och ingen hänsyn tagits till den om än begränsade inflationen.
21. Michelsen 1968 s 21 ff.
22. Kvartalsskrift 1894 och följande år Berättelse...1893 ff Flundrefisket.
23. Hasslöf 1949 s 218 ff.
24. Här kan nämnas bröderna Albin och August Sörensen Höno, som år 1902 lät installera en motor för framdrivning av sin fiskebåt. Dessa Höno-bröder är de första vad beträffar flera nyheter inom fisket bland annat de första att med motordriven fiskebåt tråla. Detta sker 1906 och året därpå deltog 20 motortrålar i fisket.
25. Handlingar i Hallands län, kongl. hushållningssällskaps-handlingar 1896-1901 och Lövgren 1977 s 58 ff. Data för Biskopshagen redovisade tillsammans med flera strandstäl-len i Vendelsöfjorden.
26. Kvartalsskrift 1899 Berättelse 1898-1899 och 1901, Berättel-se 1900-1901. Antal fiskare beräknat efter deltagande i de olika fiskena. Mantalslängden för år 1901 upptar 516 fiskare.
27. Uppgifter från Allan Olsson Kiddön Hamburgsund. A 0 är re-daktör för hembygdsboken för Kville härad och arbetar med en avhandling om segelsjöfarten från Hamburgsundstrakten.
28. Distriktet omfattar förutom Kville Härad södra delen av Tanums härad. Den huvudsakliga delen av distriktets fiske faller synbarligen på Kville härad.

## KÄLLOR OCH LITTERATUR

Ötryckta källor

- Landsarkivet Göteborg (GLA)  
 Häradsskrivaren i Orust och Tjörns fögderi vol 55-58, 82 och 286.  
 Häradsskrivaren i Göteborgs fögderi Mantalslängd F Ia 433 och  
 440.  
 Klädesholmen A I:6.  
 Marstrand F II:16.  
 Orust och Tjörns härad F II: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 bohusslänska fiskelägesbygden Göteborg 1941.  
 Danbratt F. och Odenvik N.: Styrnö socken Göteborg 1966.  
 De Geer E.: Emigrationen i Västsverige 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. Majt:s Befolkningshavare öfver Göte-  
 borgs och Bohus län 1822-1900, 1823-1901.  
 Finstad H.: Svensker i Telemark og Kragerø. Med særlig vekt på  
 invandring ca 1865-1900. Medd. nr 7, 1984.  
 Gadd C-J: Järn och potatis. Jordbruk, teknisk och social omvand-  
 ling i Skaraborgs län 1750-1860. Göteborg 1983.  
 Handlingar: Göteborgs o Bohusläns Hushållningssällskap 1856-1865.  
 Handlingar: Hallands läns kongl. hushållningssällskap 1896-1901.  
 Hasslöf O.: Lagbildning och företagsorganisation genom tusen år.  
 Stockholm 1980.  
 Hasslöf O.: Sotenäs gränsbygd vid havet. Munkedal 1984.  
 Hasslöf O.: Svenska Västskustfiskarne. Stockholm 1949.  
 Hjort J. (red): Norges fiskerier, Bergen 1905.

- Hörman E.: Det svenska makrillfisket i Nordsjön. Göteborg 1913.  
 Löfgren O.: Fångstmän i industrisamhället. Lund 1977.  
 Lönnroth E. (red): Bohusläns historia. Uppsala 1963.  
 Michelson A.: Fiskeriet i det nordlige Jylland genom tiderne.  
 Frederikshavn 1968.  
 Olsson, R.: Ett ösamfund under 1800-talet. Öckerö efter det sto-  
 ra bohusslänska sillfisket. Medd. nr 6, 1984.  
 Odenvik, N.: Några anteckningar om Öckerö socken. Hönön (Stock-  
 holm) 1950.  
 Odenvik, N.: Öckerö socken. Göteborg 1957.  
 Quartalskrift: Göteborgs och Bohusläns hushållningssällskap  
 1866-1901.  
 SCB: Bidrag till SOS. A Befolkningsstatistik 1851-1900.  
 SCB: Historisk statistik I Befolkning. Stockholm 1955.  
 Tornblad, L.: Mollösund. Ur ett gammalt fiskeläges historia.  
 Göteborg 1971.  
 Willerslev, R.: Den glemte indvandring. Den svenske indvandring  
 til Danmark. Copenhagen 1983.

Jan Bertelsen og Kaj Sekkelund:

#### KUTTERFISKERIETS UDVIKLING FRA 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 frederikshavnske 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 indsats af arbejde og/eller kapital. Formålet med denne artikel er at belyse partsfiskerlagenes dynamik i havfiskeriets udvikling ud fra spørgsmålet: Hvorvidt fiskerlagene selv var i stand til at investere i den mere kapitalintensive fiskeri-kutterflåden, og i hvor høj grad var kapitalejerne/redere m.v. involverede?

#### De første forsøg

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

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 båden 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 Tilberedning af Fisk efter en større Maalestok efter Ideeer fra Norge og Sverrig." <sup>1</sup>

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

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

Et andet forsøg på bakkefiskeri med en statsunderstøttet lejet svensk båd af 6 vesterby-fiskere samme år i Skagerak varer også kun to sæsoner. <sup>3</sup>

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

Først i 1876 bliver der igen gjort forsøg på torskefiskeri fra dæksbåd med anskaffelse af kutterne "Forsøget" og "Norden",<sup>6</sup> 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.<sup>7</sup>

Trods forsøgene lykkes det ikke at efterligne bohuslænernes søgænde bakkefiskeri<sup>8</sup> 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 skærgårdskysten, hvor skagboerne må til Frederikshavn, er vilkårene de 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 rige fiskevande, 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 skagboerne i første omgang beregnet til torske/bakkefiskeri, men ret hurtigt bliver de omdannet- forsynet med dam til rødspættefiskeri med snurrevod,<sup>9</sup> som bliver den teknologi, hvormed der for alvor kommer skub i ekspansionen af kutterflåden. De sidste forsøg med torskefiskeri ved Island av kutterne "Helene" og "Larsens Plads" i 80'erne bliver også opgivet p.gr.a. ulønsomhed.<sup>10</sup>

I udviklingen af det søgænde fiskeri kommer snurrevodet til at spille den afgørende rolle for Skagen. Som fangstredskab løser det op for det kystbundne fiskeri og giver mulighed for at jage

rødspættten på havet ved siden af bakke og garnfiskeriet efter torsk mm.. I skagensfiskeriet udgør rødspættefangsten over halvdelen såvel i mængde som værdi, hvorfor snurrevodet (i denne fase) får større betydning her end på Vestkysten, hvor fiskeriet i højere grad er indrettet på torske/bakkefiskeri. Men i 1880-90'erne er specialiseringen ikke drevet videre end, at de kuttere, der bygges til skagboerne, er udstyret med såvel snurrevod som garn og bakker. Specialiseringen på snurrevod alene sker først efter århundredeskiftet.<sup>11</sup>

P.gr.a. rødspættens fordærvelighed er snurrevodskutterne 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 udgangspunktet for skagboernes kutterflåde, indtil de får deres egen havn i 1903-07. De to byers udvikling i perioden er således tæt sammenknyttede i flere henseender 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 lokalsamfundet og familieleivet.

Men her vil vi i første omgang koncentrere os om udviklingen af kutterflåden, som føres af skagboerne helt eller delvis. Der er stadigvæk tale om sejlkuttere afhængige af årscyklen. Skagboerne drager til Frederikshavn om foråret og rigger fartøjerne 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.<sup>12</sup> 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 Løkken viste sig mere lønsomt.

I denne korte periode var fiskernes interesse henvendt på Vendsyssels vestkyst omkring Løkken. Sejlkutterne 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.<sup>13</sup>

Løkkenfiskeriet 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. Løkkenfiskeriet varede ikke ved, og allerede 1887/88 er den generelle tendens igen dominerende, nærmest eksplosiv.

Ved Skagen toldsted 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."<sup>14</sup>

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

I sommeren 1888 bliver fiskeriet drevet af 14 kuttere de 4 førnævnte og 10 nyanskaffede: Fyn, Nordlyset, Nora, Nordjylland, Ida, Nordsoen, Nordstrand, Godus, Bethania og Elsie Marie.<sup>15</sup>

Udviklingen fortsætter, sommeren 1889 meddeles kutterflåden at være på henimod en snes stykker.<sup>16</sup> 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.<sup>17</sup>) drager på kutterfiskeri mellem marts og november, medførende klager over nedgang i byens omsætning.<sup>18</sup>

Fiskeriberetningen for 1890-91 opregner 26 kutterfartøjer hjemmehørende i Skagen.<sup>19</sup> Sammenlignet med de 25 der er opregnet i fiskeriberetningen for 1891-92, ses en mindre stagnation.<sup>20</sup> 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 petroleums spil 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.<sup>21</sup> 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 ekspansionen, 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 hårde slid med håndspillene. Og det repræsenterer en effektivisering af fiskeriet, det vil sige større fangstmængder med en mindre indsats af arbejdskraft.

Et andet forhold i 1890 er indvielsen af jernbaner mellem Skagen og Frederikshavn, som styrker forbindelsen mellem de to byer. Jernbanen har betydning ikke bare i forbindelse med fiskehandlen men også i.f.m. skagkutterne, idet den forbedrede transportmulighed gør 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 <sup>22</sup> af Frederikshavns ca. 90 i 1894 accentueres spørgsmålet om havnefaciliteter ved Skagen mere og mere. I diskussionen om dette spiller Skagen Fiskeriforening en afgørende rolle. Skagboer og vestkyst-fiskere strides om, hvem der har mest brug for en havn. I denne forbindelse opgør formanden for Skagens Fiskeriforening - konsul Fabricius på et møde i Dansk Fiskeriforening i 1898 skagens-fiskeriet således:

"Udbyttet af Fiskeriet fra Skagen med aabne Baade udgjorde - 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." <sup>23</sup>

Skagens kutterflåde er således ved havnebyggeriets påbegyndelse i 1903 af en betydelig størrelse set i relation til byens erhvervsgrundlag. 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 mellem Vorupør og Løkken. <sup>24</sup> Men det er først efter motorens tilkomst ved århundredeskiftet at havfiskeriet efterhånden udvikles til en helårsbeskæftigelse.

Med motoren ændres billedet af skagensfiskeriets struktur igen radikalt. Fabricius'tale fra 1898 <sup>25</sup> betegner en foreløbig kullination i kutterfiskeriets ekspansion. Det bliver ikke direkte urentabelt, men motorjolle-fiskeriet er en effektivisering, der øver større tiltrækning 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 kon kort illustrere udviklingstendenserne.

### Skagensflåden

år	antal kuttere	antal motorbåde/joller
1898	34 a)	
1899	34	
1900	36	
1901	31	
1902	29	46 c)
1903	29 26)	?
1904	?	73
1905	24	83
1906	24 + 3 mindre b)	87
1907	22 + 7 -	89
1908	20 + 9 -	90
1909	20 +10 -	90 27)

(Derudover er der fiskere, der stadig fisker med sejljoller.)

- Store kuttere mellem 30-40 BRT og 6-15 HK motorer og 5-6 mands besætning.
- Mindre kuttere mellem 10-20 BRT og 8-25 HK motorer og 4 mands besætning ("hajer").
- Motorjoller mellem 3-11 BRT og 3-11 HK motorer og 2-3 mands besætning.

Kutterne som skagboerne anskaffede 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 silde- og makrelfiskeriet. I det traditionelle kystfiskeri fangedes disse med dybsvod, men var ikke det der gav hovedindtægten. Sild og makrel er stimefisk med meget ustadige træk langs kysten fra år til år, betydningen af dette forhold mindskes med den søgænde 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 dannes det første snurpenot-lag af 12 skagensfiskere, som foruden kutterne "Chr. Møller" og "Prøven" vil bruge en på Hönö nyindkøbt dæksbåd "Lejonet".<sup>28</sup> Noten bliver også købt i Bohuslen i Smögen med støtte af statskassen på 2000 kr.<sup>29</sup> Prisen er 5700 kr. I de to første sæsoner, vintrene 1907/08 og 1908/09 deltager 2-3 svenskere som vejledere. Vintren 1908/09 består not-laget af 4 fartøjer med den nyindkøbte "Frithof" og ialt 18 mands besætning.<sup>31</sup> Rapporterne om fiskeriets udfald er svingende, og noten sælges i 1913. Under sildeeventyret 1915-17 fanges hovedparten af svenskernes,<sup>32</sup> der p.gr.a. krigen og bedre priser lander den i Skageen.

Skagen løber med sejren i havnestriden, og får den første havn på den jyske kyst mellem Frederikshavn og Esbjerg.<sup>33</sup> Det kan derfor være relevant at vurdere kutterflåden i landsperspektiv, hvilket kan gøres v.hj.a. Fiskeriberetningen for 1891-92:

"Af de 521 danske Nordsøfiske 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."<sup>34</sup>

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

M.h.t. Frederikshavn som fiskerihavn og forholdet til Skageen er det vigtigt at huske, at de to byer har en meget forskellig erhvervsstruktur. De to byers fiskerbefolkning 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 vore 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	17
1935			118	38	19
1946			194	71	33
1955		4	246	76	17
1960		29	290	68	15
1965	64	40	292	50	17
1970		29	206	25	6
1979	59	30	125	26	1

Ejerskab og finansiering af kutterflåden

Det foregående afsnit har opridset udviklingen numerisk og kromologisk. En udvikling der forandrer dansk fiskeri fra en i nationalt perspektiv tilbagestående position til en frontstilling. F.eks. køber flere svenskere fra 1893 snurrevod og kvaser i Danmark.<sup>35</sup>

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 intrassent/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 eksempelvis er der i højere grad udtryk for en enkelt politisk indflydelsesrig persons økonomiske interesser end en generel statslig interesse i at ophjælpe 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 intensivering udnyttelse af havets fiske/føderessourcer, som kunne have skaffet en del af tidens forarmede landarbejdere et levebrød, ihvertfald 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,<sup>36</sup> hvilket f.eks. "Familien" ført af Lars Kruse, bemandet væsentligst af hans slægt, nyder godt af.<sup>37</sup>

De eneste oplysninger, udover de førnævnte, 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.,<sup>38</sup> blandt disse er skagenskutteren "Alma."<sup>39</sup>

Først i 1904 får man en samlet statslig politik for fiskeriets udvikling med "Lov om Fiskerilåen." Der er 150.000 kr. i finansåret 1904/05 til udlån til af fiskere dannede låneforeninger eller kommuner til videre udlån til køb af fiskefartøjer og redskaber. Loven støttede fiskernes partsorganisering, idet lån kun kunne gives, hvis alle parthavere var fiskere.<sup>41</sup>

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 økonomiske strategi ved finansieringen af kutterne er dannelsen af de såkaldte interentsentskaber med anparter/aktier, hvorved hovedparten af Skagens kutterflåde stadig er fiskernes ejendom ved havnebyggeriet. Omend det er en anden mere socialt differentieret fiskerbefolkning.

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..<sup>42</sup> 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 af 6000 kr., som ejes af 8 skagensfiskere, og sættes 5. april 1883 på skibsbygmester H.V. Buhls Værft i Frederikshavn.<sup>43</sup>

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

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

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 betydende erhvervsfolk i Frederikshavn med økonomiske interesser også i andre dele af byens industrialisering. Begge er inddirekte

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

Den store udvidelse af flåden er sket med en mobilisering af hele fiskerbefolkningens 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.,<sup>47</sup> og ofte er der redskaber i hvert fartøj til 12-1500 kr.<sup>48</sup> Hvis et mandskab, der som regel er på 7 mand,<sup>49</sup> selv skal investere i fartøjet, bliver antallet af parter ca. 1000 kr. til 1350 kr., hvilket er en meget høj sum at udrede i en almindelig fiskerhusstand og bevirker en selektion af fiskere, der er istand 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 skibsbygger Christoffersen, Frederikshavn og sættes 8. aug. 1889, der er bygget for et interessentskab af fiskere fra Skagen.<sup>50</sup> Og "Kattegat" fra H.V.Buhls Værft ca. 40 tons drægtig sættes 10. feb. 1891, der er bygget for et interessentskab i Skagen og Frederikshavn og skal føres af M.K.Nielsen, Skagen.<sup>51</sup>

Fra 1893 har vi underretning om følgende: "Eline" 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.<sup>52</sup> 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 ligeledes bygget for regning af forskellige skagboere og frederikshavnere.<sup>53</sup>

Skibsregistreringsjournalen 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
" " 7 "	1
" " 7 "	54)

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 første år har udskilt en gruppe af succesrige og formuende skipper, der formodentlig er større i 90'erne end i 80'erne. Fiskehandleren tilhører højst 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.<sup>55</sup>

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 jævnt 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 fiskerierhverv, der meget hurtigt har udkrystalliseret en gruppe af kutterbesiddende fiskeskipper, med egen social og økonomisk betydning i lokalsamfundet, det vil sige et i produktionsforholdene funderet klasseskel mellem ejere og ikke-ejere og dermed forskellige økonomiske interesser, men måske nok ikke det skel, der er umiddelbart mest fremtrædende.

Året 1907 repræsenterer ikke blot havneindvielsen med også det første rent kommercielt/kapitalistiske fiskeri med hyrede skagbo-skipper. 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 København. De to kuttere "Nordsøen" og "Vaagen" er bygget i Esbjerg, hvor også målebrevene er udstedte, men hjemstedet er Skagen.<sup>59</sup> Hvordan aflønningsformen har været på dem, ved vi desværre ikke.

Motoren som drivkraft i snurrevods-fiskeriet gør efterhånden havfiskeriet til en helårs-beskæftigelse og udvider den geografiske aktionsradius. Vi har tidligere nævnt svenskernes køb af snurrevods i Danmark i 90'erne, i 1920'erne er det skotterne, der overtager og anvender snurrevodet. 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 snurrevods-fiskeri de kommende årtier især byerne Lossiemouth og Buckie.<sup>60</sup> På trods af den mangleårige 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<sup>61</sup>) forhyret besætning.

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

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

Af fartøjer i skibsregistrerings-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	2
el. flere	5
rederidrevne	2 56)

Tendensen er den samme som for de mindre både, at ejendomsstrukturen er mindre koncentreret for fartøjerne registreret efter 1900. 7 af fartøjerne ejes af fiskere 100%, og antallet af skipper 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-ejede 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 partnere, hvilket også Tordenskjold/Grenen er et eksempel på.<sup>57</sup> 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:

<sup>57</sup>Der er fortiden nok anbragt ca. 400.000 Kr. i Kuttere og Baade; Halvdelen af denne Kapital er vel nok skaffet tilveje i Skagen. Resten er af udenbysboende anbragt i Kutteraktier og Skibsparter.

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

Det er ligeledes meget sparsomt, hvad vi har kunnet finde af nedskrevne lagsordninger. Fra 1889 har vi et eksempel, der ikke er specielt tilknyttet Skagen, men som sandsynligvis også er kendte for skagens-kutterne. Det drejer sig om, det privat/statslig understøttede fartøj "Silden" til forsøg med sildefiskeri langs den skotske 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.<sup>64</sup>

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., hvorefter 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, værft/smed, vodbinging, petroleum og tjære for "Jens Krogh" - 1899 opgivet til 1053,62 Kr., aktieselskabets udbytte 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.<sup>65</sup>

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.<sup>66</sup> 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 skipperns lod i fangstuddyttet er ikke højere end andre fuldbefarne fiskeres, 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 interessentskaber

i højere grad inspireret af landbrugets andelsorganisering i samme periode end de decideret kapitalistisk drevne industrivirksomheder i byerne. Hvilker gør det nødvendigt at stille spørgsmålet, hvorfor kapitalinteresser ikke er mere direkte involveret i den ekspansion, som skete i fiskeriet.

Et forhold, der kan have betydning, er den relative ustadighed, der kendetegner fiskeriets afkast/fangst, i nogle grene mere udpræget end andre.<sup>67</sup> 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 lønarbejderforhold.

Hertil kommer, at det for en udenforstående - købmand eller lignende - vil være meget vanskelig eller umulig at hyre de dygtigste skippere, 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. Iblant fiskere er status og ære 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 fiskeafsætning via andelsorganisering med forbillede i landbrugets andelsmejerier m.v. i Skagen.<sup>68</sup> Skagenskutterne har haft tilknyttet såkaldt korresponderende redere, oftest købmænd, der tog sig af regnskaberne og ofte forestod kontakten til fiskeopkøbere såvel som værft og vobindere og leverede provianten.

Af skagenskøbmænd er Jens Winther, Lars Holst<sup>69</sup> og Chr. J. Fabricius korresponderende redere. Af de kuttere vi har kendskab til, er Jens Winther for kutterne "Agnes" og "Andrea" (1895)<sup>71</sup> og "Jens Winther" (1908).<sup>72</sup> Lars Holst for "Julie" (1895)<sup>71</sup> og "Jens Krogh" (1899).<sup>73</sup> Chr. J. Fabricius for "Pella" og "Bethesda" (1895),<sup>71</sup> begge overtaget fra frederikshavner-købmanden P. Schou. Det fremgår af Dansk Fiskeritidende, at P. Schou har betydelige interesser i fiskeri-erhvervets udvikling, foruden part i kutteren "Nordjylland" (1888)<sup>74</sup> er han korresponderende reder for "Kattegat" (1891),<sup>75</sup> "Bethesda" (1893)<sup>76</sup> og "Pella" (1894).<sup>77</sup>

P. Schou er i 1891 kutterreder for 22 frederikshavnske kuttere, derudover er han også involveret i dele af byens øvrige industrielle udvikling.<sup>78</sup>

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 skibsdreng, 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.,<sup>79</sup> men om den har været beregnet som fast honorar eller procenter af fangsten, ved vi ikke. Det må her bemærkes, at det er en frederikshavner-købmand, der har den største 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 bestyrende reder (1908) men kun i nogle få måneder,<sup>80</sup> hvorefter betalingen må have foregået på en anden måde.

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

efter 1900 omkring andels-organisering<sup>84</sup> m.h.t. fiskeafætning men også m.h.t. indkøbsforeninger for redskaber, petroleum etc. Andelssalg af fisk finder ingen grobund i Skagen, men i 1910 dannes "Skagensfiskernes Andelsindkøbsforening" til fællesindkøb af petroleum, olie, tove etc. med 14 indmeldte både lag fra starten af, fhv. fisker detailhandler Jesper Justesen bliver ansat som uddeler.<sup>82</sup>

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

### Islandsfiskeriet

Islandsfiskeriet er en del af det søgørende 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. Fiskeriet har sin basis i havnebyerne Esbjerg og Frederikshavn, og har kun betydning for Skagen ved at skagboerne, som enkeltpersoner hyres til fiskeriet. Vi vil ikke udførlig behandle dette fiskeri, men kun beskæftige os med det, der direkte berører Skagen, d.v.s. især fra Frederikshavn.

De rederi-drevne islandskuttere "Alma", "Dyrefjord", "Isafjord" og "Patricksfjord" fra Esbjerg (1884) er blandt de tidligste eksempler på kapitalistisk stordrifts-fiskeri i Danmark. I kutternes "Lønning-Reglement" kan man se en kommando-struktur magen til handelsflådens og søværnets, der er meget forskellig fra partsfiskeriets kollektive arbejdsproces og lige udbyttedeling. Lønnen er gradueret efter status.Eks:

Som en passende afslutning kan nævnes Chr. Thomsen Sørig, Skagen, der sammen med sine sønner Frederik og Thomas i 1910 for 13. 91 sommer er på jollefiskeri med garn og vod i de islandske fjorde. 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 opridsede de umiddelbare konsekvenser af den foran beskrevne udvikling for at afrunde artiklen.

Ved en sammenligning af folketellingerne 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/drengene 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.<sup>92</sup>

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

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

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 " " "	"	83)

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. td. 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,<sup>85</sup> 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,<sup>86</sup> men også fordi udbyttet ikke altid levede op til forventningerne.

I 1901 afgår fra Frederikshavn 6 kuttere, hvoraf de 4 drives af "Damptrawl-Aktieselskabet Dan af København."<sup>87</sup> 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 menes resultatet at være undterskud p. gr. a. minimumsbetalingen.<sup>88</sup> Det resulterer i, at der i 1904 ikke udrustes islandskuttere,<sup>89</sup> og fiskeriet overlades nordmændene, der har større erfaring på dette felt.

Nogle skagensfiskere deltager 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 damper i Nordhavet. 4 andre unge fra Skagen deltager i havunder søgelsesdamperen "Thor"s (Esbjerg) sommertogt til Island.<sup>90</sup>

Artiklens forfatter starter med at sige: "At Kyst og Kutterfiskeriets 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 snurrevod, og håber, lovgivningsmagten vil gribe ind med bestemmelser herom. Hvilket forsvares med, at kystfiskerne er ældre og dårligere stillede familieforsørgere, 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 udartede sig til korporligheder. Handlingsforløbet er beskrevet således:

"Kystfiskerne udsatte en Dag, Side om Side, 3 Landdragningsvaad, der alle var tydeligt mærkede med Bøjer; men en af vore Kutterbesatninger generede sig ikke for at kaste deres Snurrevaad indenfor Landdragningsvaadene, for derefter med Dampspillet at hive ud til Kutteren, hvad Kystfiskerne i deres stille Tanker glædede sig til at skulle faa i Udbytte for deres Arbejde. Dette fandt Kystfiskerne var lovligt meget af det gode og skar derfor Kuttervaadets ene 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 Kystfiskerne trak Kuttervaadet ind paa Stranden og satte det fast ved en af Redningsvæsenets Telefonpæle i Strandklitten. Flere end de nævnte Tilfælde kunne paavises 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 Kystfisker 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 forny 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. Fiskeierhvervets fremtid ligger i havfiskeriet.

I 1898 er det engelske og tyske trawlere, der gives som årsag til det dårlige kystfiskeri i Skagen.<sup>95</sup> Hvilket bliver et nyt problem de følgende år. I 1899 anholder den danske fiskeriinspektion 8 engelske og 7 tyske trawlere på fiskeri i territoriet ved Skagen,

som har fået en beskyttelse på 3 Kv.mil, og bødestraffen ønskes skærpet.<sup>96</sup> 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 snurrevodet 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 partdeling 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 tidligere kystfiskeri er en familiintegreret 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 hjemsted i Skagen:

- ejes af 1 person. Målebrev bygget år
- 1. "Caroline" 4.maj 1896 1876  
fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.  
besætning 8 mand. T.ef.R. 2,29  
ejes af Mads Jensen, fiskehandler i Skagen.
- 2. "Kaio" 4.maj 1896 1875  
fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.  
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.10  
ejes af fisker Chr. Christoffersen. Sk.
- 3. "Rebekka" 6.maj 1896 1884  
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" 11.maj 1896 1877  
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" 15.juni 1896 1896  
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" 25.juni 1897 ukendt  
fisker 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" 25.juni 1897 1882  
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" 30.sep.1895 1883  
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" 23.maj 1896 1882  
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.

- 10. "Lars" 25 juni 1896 1881

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" 1 sept.1895 1892  
fiskeri og fragtfart med garn, snurrevod og bakker.  
besætning 8 mand. T.ef.R. 2.33  
ejes af 5 fiskere på 2½16 part og 2 fiskere på 3/16.

## BILAG II

Uddrag fra Skibsregistrerings-journal.

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

- ejes af 1 person

- 1. "C.S.Møller" 7.maj 1910 1909/10  
-fiskeri med snurrevod. BRT 18.10  
besætning 4 mand.  
ejes af Christoffer Dalsgaard, fisker i Skagen, 100/100
- 2. "Tordenskjold" 28/4 1913 1893  
fiskefartøj BRT 11,07  
ejes af Anders Bruun, fisker i Skagen
- "Grenen" 21/3 1918 1893  
fiskefartøj BRT 18.03  
ejes af 2 fiskere på 50/100  
(det samme fartøj registreret før og efter motorinstallering.)

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

- 3. "Maja" 24.feb.1911 1907  
fiskeri med snurrevod. BRT 18.83 Besætning 4 mand.
- 4. "Sejanet" 6.aug.1907 1895  
fiskeri med snurrevod. BRT 16.87 Besætning 4 mand.



5. "Norden" fiskeri med snurrevod. BRT 19.15 Besætning 4 mand. 25.maj 1909 1909 ukendt
6. "Frank" fiskeri med snurrevod. BRT 19.98 Besætning 4 mand. 25.nov.1915 1908
7. "Jens Winther" fiskeri med snurrevod. BRT 19.41 Besætning 4 mand. 13.mar.1908 1908  
ejes af 12 fiskere på 1/12. Køgm. Jens Winther har tidligere ejet 1/13 som bestyrende reder.
- rederi-drevne.
8. "Nordsøen" fiskeri i Kattegat/Nordsøen. BRT 19.09. 23.sep.1907 1907  
ejes af "Havfiskeriselskabet Tordenskjold A.s. Kbhvn." føres af Thorvald Peter Nejst, Skagen.
9. "Vaagen" fiskerifartøj. BRT 18.92 3.okt.1907 1907  
ejes af "Havfiskeriselskabet Tordenskjold A.s. Kbhvn." føres af P.Beck Johansen, Skagen.
- NOTER
1. Fædrelandet 8/8 1861 "Om Fiskeriet paa Skagen."
2. Chr. Thagaard: Blade 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' stranding.
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 kommercialt torsk/bakke-fiskeri med 1-mastede sejlbåde "smacks", der på sit højdepunkt i 1860'erne beskæftigede omkring 1000 mand.  
- Paul Thompson, Tony Wailey & Trevor Lummis: Living the Fishing. 1983, s.315.
9. Lars Holst: op.cit. s.249.
10. Lars Holst: op.cit. s. 249.
11. Skibsregistrerings-journal v. Frederikshavn tolddistrikt.  
- se bilag I og II.
12. Dansk Fiskeritidende, årg. 1882. "Skagen, den 17de Novbr.s.390.  
årg. 1885. "december" s. 466.  
årg. 1888. s.63.
13. samme.
14. samme.
15. samme.
16. samme.
17. Folketælling. Skagen Købstad og Sogn. 1.feb.1890.
18. Dansk Fiskeritidende. årg. 1889. "Sk. 3.dec." s. 398.
19. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad. årg. 1892. s.84.  
årg. 1893. s. 48-49.
20. samme.
21. samme.
22. samme.
23. samme.
24. samme.
25. Kutterantallet 40 stemmer ikke overens med de øvrige tal, vi har fundet.
26. Dansk Fiskeritidende. årg. 1904. s.69.
27. samme.
- 1907, s.30, 1908, s.14, 1909, s.26, 1910, s.41.
28. samme.
1907. s. 170-171.
29. samme.
- 1907, s. 103.
30. samme.
- 1908, s.7.
31. samme.
- 1909, s. 221-222.
32. Hans Nielsen: Skagen Fiskeriforening. 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 fiskeriforenings 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. mand.  
- Dk.F.tid. årg. 1888. "Skagen 26.sept." s.326.

70. Formand for Skagens Fiskeriforening det meste af perioden.
71. Aarbog for den danske Fiskerflaade 1895. II Aargang.
72. Skibsregistrerings-journal v. Frederikshavns tolddistrikt.
73. Regnskab for Fiskekutter Jens Krogh. på: Lokalsaml. 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 tolddistrikt.
81. I Dff. tilspidsses 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 kaldt vendepunkt og systemskifte, andre udtryk som blev brugt var socialistisk opposition og separatistiske ærgerrigheder. -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 salonfiskernes 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. mønstringsprotokoller 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 Fiskeritidende, 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 Fiskeriforenings Medlemsblad. årg. 1895. "19 dec." s. 593-595.
94. kun anmærket som "n".
95. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad. årg. 1898, "Sk. i Jan.", s.20.
96. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad. årg. 1901, s.338. "Fiskeriberetning for Finansaaret 1899-1900."

45. Dansk Fiskeritidende, årg. 1888, s.58, "Frhvn 14.feb."
46. samme. årg. 1888, "Skagen d.8.okt." 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 tolddistrikt. - se Bilag I.
55. Folketællingerne. Skagen Købstad og Sogn. 1.feb.1870,-80,-90 og 1901.
56. Skibsregistrerings-journal v. Frederikshavns tolddistrikt. - se bilag II.
57. - se Bilag II.
58. Lars Holst: op.cit. s.250.
59. Skibsregistrerings-journal v. Frederikshavns tolddistrikt.
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. Olof Hasslöf: op.cit. s.261.
63. B.318 Skagen Toldarkiv. Nr.8 1857-1907 Mønstringsprotokol. - på Landsarkivet 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 landdragningsvodiagene omkring 1873 beregnedes båd/redskabsparten til 1/3.
67. F.eks. i England hvor det mere ustadige 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 Vorupøre på dette tidlige tidspunkt, herom: A.Hjorth Rasmussen: Vorupøre Fiskekompagni. Et indremissionskolektiv omkring århundredeskiftet. i: Folk og Klutur, 1972, s. 65-84.
69. Ebbe Kljævedal Reich: Den kristne kommunisme i Vorupøre. i: Viljen til Hanstholm, 1981, s. 44-47.
69. nævnt i litteraturlisten.

Olav Arild Abrahamsen:

FRA SALTSILD TIL TOMTØNNER OG SALELER

I årene 1826 til 1837 var fjordene og kystområdet ved Flekkefjord hovedinnsigsområdet for vårsilda. Ladestedet erobret på kort tid posisjon som landets sildemetropol. Stedets folkemengde 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 Betydning". Byens velstand hvilte på én søyle, eksport av saltsild, men da Flekkefjord skulle løse byfunksjoner, var dette økonomiske fundamentet revet bort i og med at sildeinnsigene 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 sviktet for godt. De fleste større tettsteder som var bygget opp på sildefisket, klarte seg gjennom en omstillingsprosess som på en eller annen måte hadde sin forutsetning i fisket. Noen fortsatte fiskeriene lenger 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 løsningsene. - Vi skal forfølge tre av de løsninger som ble forsøkt i Flekkefjord.

1. Fiske i fjernere farvann, som gav små resultater.
2. Tilvirking og utskipping av tønner, som gav en sikker, men beskjeden 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 tenneproduksjonen lå en vesentlig forutsetning for ekspansjonen innen garveridriften i de muligheter som bød seg på det svenske marked.

Sildefisket ved Flekkefjord 1826 - 1837

Før sildefisket satte inn var Flekkefjord et ubetydelig og temmelig "næringsløst Ladested", skrev sorenskriver Garmann i 1840.<sup>1</sup> I 1829 rapporterte borgerrepresentant Jens Henrik Beer til amt-mannen 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 Udskebning" fra Flekkefjord.<sup>2</sup> 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 Hurtighed i Veiret", het det i en presentasjon av Flekkefjord i Christiansandsposten.<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup>

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 sildeinnsigene. I 1819 merket man for første gang sildeinnsig sør for Skudesnes: på strekningen Kvitøy, Tananger, Rott. I 1823 var det sildestimer som trakk sørover forbi Jæren, og fra 1825 ble det fisket utenfor Egersund.<sup>5</sup> 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 Skudesnes. Det ble utført 9.520 tønner sild fra Flekkefjord i 1821, 11.471 i 1823 og 8.127 tønner i 1824.<sup>6</sup> Flekkefjords kjøpmenn kan altså ha vært satt i et visst beredskap for å motta de store sildeinnsigene 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 kontrol-

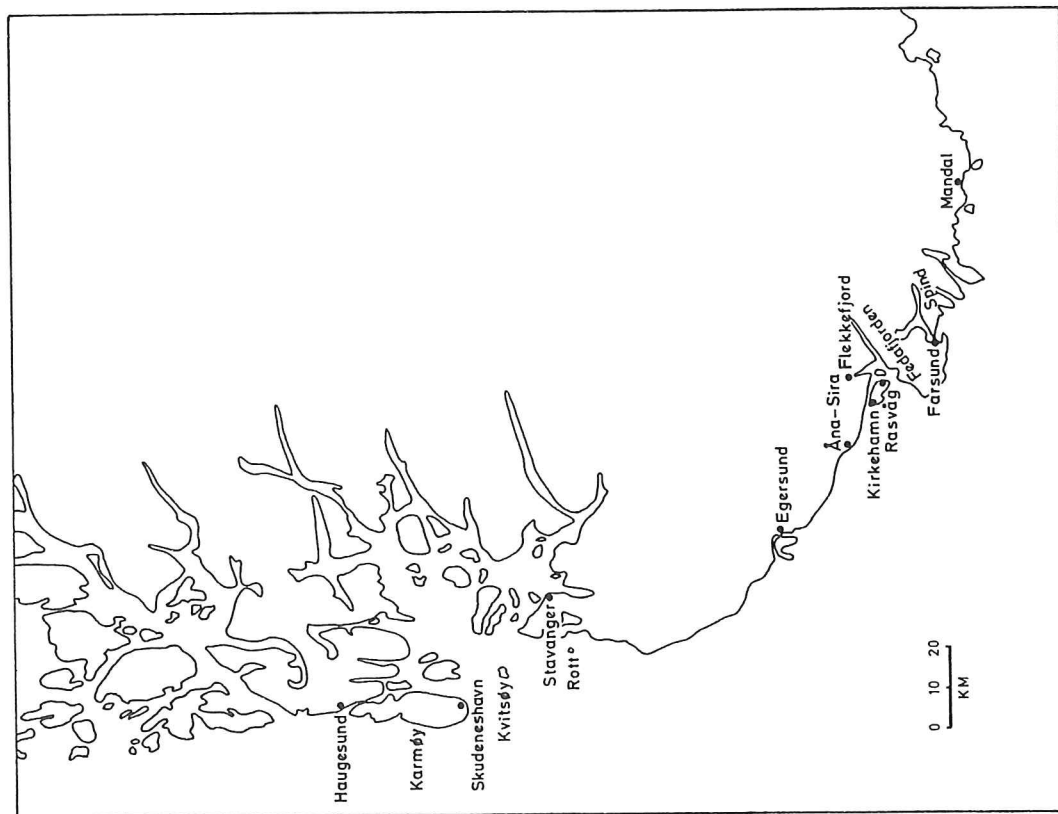
\* = stenlav (bot.)

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. "Flekkfjord var den færligste konkurrenten med hele 10,6%" (Trygve Solhaug). I 1835 eksporterte Flekkefjord 107.322 tønner saltsild, og da hadde Flekkefjord passert Stavanger som sildeby. Året etter var Flekkefjord landets viktigste sildeeksporthavn med 134.952 tønner, eller 30,9% av landets samlede utførsel.<sup>7</sup>

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

- 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 tønner 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%.<sup>10</sup>

Den store saltsildseksporten ble i tillegg begunstiget med en i det store og hele fordelaktig 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 tønne vårsild i 1826 ble notert med gjennomsnittlig 152 sølvskilling, 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, hvert år frem til 1841 stigende priser. Mens Flekkefjord for eksempel i årene 1834-35 hadde stigende utførsel, var eksportvolumet for landet som helhet synkende.<sup>11</sup> Redusert utførsel førte til stigende priser. Dermed fikk saltsildseksportørene 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 gjeestet kysten utenfor Flekkefjord, for så helt å forsvinne igjen. Allerede i 1832-33 begynte frykten å bre seg. Ifølge gamle sagn skulle sildas besøkssestid da være over.<sup>12</sup> I sin økonomiske beretning for tidsrommet 1830-35 gledet amtmanden seg over den stadig tiltakende 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 liden Anledning til". Skulle det ulykkelige tilfelle inntreffe at sildefisket opphørte, ville ikke bare eksporthandelen bli lammet, importhandelen ville også "betydeligen dale".<sup>13</sup> Flekkefjord og Farsund var med andre ord i likhet med flere norske byer på den tid ensidig avhengig av en enkelt utførselsvare. De var sårbare først og fremst overfor tilgangen på råvarer. Erfaring tilsa 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 ubetydelige, at bare 1/3 av handelsmennene ville kunne opprettholde sin virksomhet dersom sildefisket skulle opphøre.<sup>14</sup>

I 1837 kom varslene om at de gode år nærmet seg slutten. Det skyldtes som nevnt ikke at fisket avtok. Fisket hadde aldri "været saa betydeligt som i dette Aar".<sup>15</sup> Symptomene 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.<sup>16</sup> Forklaringen på at stagnasjon meldte seg mens fisket ennå var på sitt høyeste, må blant annet søkes i de viktigste 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.<sup>17</sup> Jacob Stange var 26 år, hadde fått

borgerbrev året før, og var således nyetablert som kjøpmann og saltsildepportør. Han eksporterte sild til flere Østersjøhavner, og importerte først og fremst kolonialvarer, kaffe og sukker, og tekstiler. Fra det engelske grossistfirma Andrew Israel & Co (Birmingham & Sheffield Warehouse) kjøpte han i 1836 for i alt 1003 mark hamburger banco på kreditt.<sup>18</sup> Selv om Andrew Israel var et engelsk firma, ble varene omsatt og utskiptet fra Hamburg. Hamburg var frihandelsby med reekspott 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.<sup>19</sup> 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 smidrigt system for varekreditt og konvertering av valuta. - Det var derfor ikke noe særstykke 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 Opfyldelsen 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 sønnens tilsvarende avtaler med de to tyske handelshusene Küler & Harmsen og Georg Behre & Co.<sup>20</sup>

Jacob Stanges fremstøt kan tjene som eksempel på at for nye kjøpmenn og oppkomlinger, 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 handelsstand, men særlig i 1820- og 1830-årene, etter at byen var blitt sentrum for reekspott av kolonial- og manufakturvarer, ble Hamburg helt dominerende.<sup>21</sup> Da markedsmulighetene i Norge i 1830-årene utviklet seg i gunstig retning, utnyttet hamburgerhusene situasjonen. Det ble drevet aktiv markedsføring, ved at agenter, såkalte "probenreutere" ble sendt til Norge med en meget gunstig kredittordning, såkalt blanco-kreditt. Den gav låntakeren rett til å trekke inn till et visst

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

I mars 1838 måtte Jacob Stange gjøre oppbud og innstille sine betalinger. Året før hadde han utskiptet 4.500 tønner 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 øieblikkelig", var fallitten et ugjendrivelig faktum.

Sildefisket hadde som nevnt aldri slått så rikt til som i 1837, men samtidig var silda begynt å trekke nordover. Konsekvensen ble at den samlede sildeeksport gjorde et betydelig hopp oppover, men dermed ble prisene drevet nedover.<sup>25</sup> 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, førte 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 utestående beløp, så kjøpmennene seg nødt til å kjøpe opp storparten av det kvantum sild som ble fisket i distriktet. For å sikre seg mot at utenbys konkurrenter fikk hånd om silda, kjøpte

de til "særdeles høie priser", sansynligvis i forventning om fortsatt prisstigning. Da skjedde det uheldssvangre at store sildeinnsig igjen nådde kysten i Stavanger amt og Bergens stift.<sup>26</sup> 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. tønne. I kjølvannet fulgte en rekke konkurser. Sorenskriver Garmann skrev i 1841 at det var utlendinger, som sålenge fiskeriene vedvarte "crediterede en stor Deel af de Handlende betydelige Summer", som nå innrev sine fordringer ved søksmål.<sup>27</sup>

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 kjøpte varer 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.<sup>28</sup> 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. Christianssandsposten skrev i 1840 at kreditten hos kjøpmannen stod åpen for alle og enhver, "- man opbaar et heelt Aar i Forveien paa Forventningen om næste Aars Fiskeri". Ikke nok med det, "...selv uconfirmerede Drengte skal have havt deres egen Conto og blank Credit".<sup>29</sup>

Da kreditorene i Hamburg begynte å drive inn sine fordringer, så kjøpmennene seg nødt til å gå frem med samme "Strengthed mod deres Debitorer i Landdistrictet". Stor pengemangel resulterte imidlertid i at kjøpmennene fikk store vansker med å få inn det de hadde utestående.<sup>30</sup> Før 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".<sup>31</sup> Da folk fra omliggende distrikter i 1839 søkte til Flekkefjord i håp om nye sildeinnslag, måtte "hundreder af alle aldre besørages tilbake til sine hjemsteder".<sup>32</sup> Krisen rammet ikke bare befolkningen i Flekkefjords prestegjeld, men allmuen "langs hele Søkysten endog i Mandals Fogderi".<sup>33</sup>

På lengere sikt ble konsekvensen av et utarmet omland begrenset omsetning i Flekkefjord. Når byen skulle tilpasse seg en ny virkelighet, der blant annet samhandel med landdistriktene skulle utgjøre en del av byens eksistensgrunnlag, viste det seg at landdistriktene 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 "Distriktets Indbyggere i Almindelighet" ikke hadde penger "... til at indkjøbe andre Varer fra Byen end hvad de høist nødvendig behøver".<sup>34</sup> Sildeviskitten falt sammen med misvekst i jordbruket.

#### Virksomhet knyttet til sildefisket

Skipsfarten utviklet seg i 1830-årene i nær tilknytning til sildeeksporten. Allerede i årene før sildeinnslagene nådde Flekkefjord, gikk som nevnt en del skip i fraktfart med saltsild fra Bergen til Østersjøen. Flåten var beskjeden: I 1823 var 21 skip på tilsammen 488 1/2 kommerselester hjemmehørende i Flekkefjord tolldistrikt. I løpet av de neste 12 årene kom flåten opp i 69 skip, med en samlet drektighet på 1719 kommerselester. (Se tabell 1) Veksten i flåten og Flekkefjords skipsfart i 1820-1830-årene, var nesten utelukkende bestemt av kjøpmannshandel og saltsildeeksport. Så godt som hele flåten gikk i fart til Sverige og Østersjøen med saltsild. Nesten samtlige fartøyer med en drektighet fra ca. 15 til 30 kommerselester, returnerte fra

Tabell 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 bøkstav 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 kommerselester 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 silde saltingen.<sup>35</sup> Skipene var med andre ord satt inn i en gunstig trekanthandel, slik at rederne unngikk tapsbringende seilasen ved at skipene måtte gå i ballast.

I 1835 var det i alt 166 skipsavganger fra Flekkefjord til utenlandske havner. 88 av disse hadde Sverige som bestemmelsessted.<sup>36</sup> 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 og avhengig av en enkelt utførselsvarer, saltsild. I sildefart var det ikke påkrevet med store skip og selv om gjennomsnittsstørrelsen på fartøyene i 1840 var kommet opp i 31 kommerselester, var de lite egnet til annen fart enn sildefrakt. Følgelig var skipsfarten dobbelt sårbar: Skulle silda forsvinne, ville ikke bare flåten være oppradd for utførselsvarer, den ville også være vanskelig å sette inn i annen fraktfart.

Da silda forsvant, forsvant derfor også grunnlaget for skipsfarten. Så seint som i 1845 rapporterte magistraten at skipsfarten var ubetydelig fordi "...Stedet kun faar faa Varer til Udførsel".<sup>37</sup> I og med at sildeeksporten stanset opp, stanset også automatisk importen av de varer som var nødvendige for tilvirkningen. 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 tonnebånd 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.<sup>38</sup> - Fra 1835 til 1840 ble derfor flåten i Flekkefjord tollidistrikt redusert fra 69 til 43 skip, og i 1850 var den kommet under det nivå den hadde da sildefisken satte inn. Det som skjedde var at de mindre "til Fregtfart uskikkede Fartøier", som hovedsaklig var anskaffet til "Brug ved Sildehandelen", ble solgt eller gikk i opplag.<sup>39</sup> Rederivirkomheten 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.<sup>40</sup>

Flekkfjords økonomi hadde hvilt på fiskehandel og skipsfart. Svikten i saltsildeeksporten kom til å forplante seg gjennom alle ledd fra eksportører til saltene, fraktere, fiskere, bøkkere, ganejenter, sjauere og videre til dem som leverte utrustning og til alle kjøpmenn som solgte dagligvarer. Silde saltning og silde spekulasjon var ikke forbeholdt kjøpmennene alene. Skippere, håndverkere, bønder, alle som kunne skaffe seg tønner og salt og oppdrive nødvendige kontanter til innkjøp, saltet og spekulerte. Skal vi tro formannskapet i Flekkefjord, lot bondene jordbruket forfalle 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 søge faa Hungeren tilfredsstillet... næsten enhver er Trængende".<sup>41</sup> - Tilsvarende kjedereaksjoner ble utløst innen skipsfarten. Redere og partshavere merket vanskene først, der nest sjøfolkene, seilmakere, verftsarbeidere og igjen i siste instans leverandører av daglige forbruksvarer. I begynnelsen

av 1800-tallet hadde skipsbygging vært den "viktigste Industri, som drives i Flekkefjord",<sup>42</sup> og i årene 1825-35 ble det også drevet "livligt skipsbyggeri".<sup>43</sup> I perioden 1835-1840 ble ikke et eneste fartøy over 3 kommerselster bygget.<sup>44</sup> Dessuten ble det en tapsakkumulerende sammenvevning ved at den enkelte kjøpmann samlet flere virksomheter på én hånd. En mann som før nevnte Jacob Stange var ikke bare engasjert i eksportleddet, men også i leveranser og utrustning til fiskerne. Han drev importhandel i korn og salt, kolonial og manufaktur med videreformidling en detalje. 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 sildeinnsigene.<sup>45</sup>

#### 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 forflytninger langs kysten et tildriv til innovasjon. Den som hadde opplevd sildeeventyret utenfor stuedøren, og senere skuffelsen da silda forsvant, måtte finne på noe nytt 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, ledsaget av en psykologisk uvilje mot et fall i tillvart levestandard. For folk fra Egersund og Flekkefjord bestod innovasjonen i at de dro til Stavanger- Haugesundskanten med båtlag og redskap, uaktet de måtte arbeide mer enn før for samme inntekt.<sup>46</sup> Amtmann Manthey var, som embetsmenn flest, sterkt bekymret over at allmuen fortsatte å sette sin lit og sitt håp til vårsildfisken ved å dra til Stavanger- og Bergenhus amt, i stedet for å dyrke jorda. Han beskrev den "psykologiske uvilje" slik: "Denne Næringsgren (sildefisken) 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, forsaa- vidt den virker skadelig paa Moraliteten."<sup>47</sup>



Utbyttet skal ha vært dårlig de første sesongene, vinteren 1844-45 vendte mange hjem med tap.<sup>51</sup> 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.<sup>52</sup> Året etter er meldingene enda mer mistrøstige. De fleste av byens og omegnens fiskere hadde "ikke stort 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".<sup>53</sup> 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 undertiden rigelig Fortjeneste".<sup>54</sup> 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", het det i amtmannsberetningen 5 år senere.<sup>55</sup>

For året 1868, få år før sildeeventyret tok slutt, finnes en omfattende og relativt pålitelig telling av deltakerne 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 deltakerantallet 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 Skudesnes og nordover til Espevær, men av de 550 garnfiskerne fra Vansø og Farsund, seilte de aller fleste videre nordover til nordafeltet, helt oppe under Stad. Det samme gjorde de fleste fra Herad og et par hundre fra Nes og Hidra.<sup>56</sup>

Flekkfjords kjøpmenn engasjerte seg også i sildeexport og sildefrakt med utgangspunkt i Karmøydistriktet. I årene 1841-45 var sild fortsatt byens "viktigste Export".<sup>57</sup> Men sammenliknet med foregående år var utførselen beskjeden, og utbyttet var variabelt. 14 kjøpmenn eksporterte 10.395 tønner saltsild i 1845.

Forsøkene på å kompensere svikten i det hjemlige naturgrunnlag ved sildefiske 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 tilnærmelesvis fikk samme betydning som sildefisket i 1830-årene hadde hatt.

#### Sildefisket 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. Amtmannsberetningene 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 vinterfisket i Stavanger amt og Søndre Bergenhus. De deltok til dels som fiskere, dels som befraktere mellom fiskeklassene og salteriene. I 1841 ble det i Haugesund saltet 30.300 tønner sild, men bare ca. 31% av det falt på haugesundsredere. Resten tilhørte "utensogningene", først og fremst folk fra Kirkehavn på Hidra og fra Spind ved Farsund, samt borgere fra Bergen, Stavanger, Sogndal, Flekkefjord og Arendal.<sup>48</sup>

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

Tre kjøpmenn stod for 40% av saltsildeksporten,<sup>58</sup> det var ikke mer enn hva oppkomlingen Jacob Stange alene hadde utskipet i 1837. Mens smitten bredte seg blant fiskerbefolkningen i nabo-distriktene 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 tønner årlig fra Flekkefjord, likevel var saltsild fremdeles byens viktigste eksportvare.<sup>59</sup> Som eksporthavn var Flekkefjord med andre ord uten betydning, og det direkte engasjementet i sildesaltingen etter 1839 bar mer preg av avvikling enn innovasjon.

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

År	Gjennomsnittlig årlig utførsel
1841-1845	17.062 tønner
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 uberørt av kystbefolkningens 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 silde 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 vindskeibelige her i Omegnen, der have siden Fiskeriets Ophør her, stadigen deeltaget i Fiskeriet paa Nordlandet, og næppe en eneste arbeidsfør Mand blandt Sognets Indvaanere har holdt sig borte derfra... (De har) jevnlig fortløjet et betydeligt Udbytte ved dette Fiskeri, ... og det hører til Sjeidenhederne 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 Udsalget af det Slags Varer, som Hitterøe Boerne tiltrenger til deres Bedrift."<sup>60</sup>

### 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 forbindelser 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. Englenderne 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 konsentrert om Kristiansand, Farsund, Mandal og Kysten til Stavanger, som stod for omtrent 100% av fangstmengdene, med Farsund som den klart største utskipingshavn.<sup>61</sup> Fra Flekkefjord tollsted ble det ikke eksportert makrell før i 1863.

1862 var på mange måter et bunnår med tanke på eksport av fiskevarer. Ved siden av saltsilda ble det bare utskipet 2½ tønne saltet laks til Hamburg.<sup>62</sup> 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 varierte fra 1.200 til 3.400 spesiedaler i året.<sup>63</sup>

Selv om iset makrell og laks ble en viktig eksportartikkel, og selv om makrellfisket ruvet sterkt i distriktet, var byens kjøpmenn lite engasjert i eksportvirksomheten. I førstningen 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 Kvinnesdal. Men fordi det ikke fantes oppkjøpere i Flekkefjord, ble laksen lagt i is og videresendt med dampskip til oppkjøpere andre steder, og eksportert derfra.<sup>64</sup> Antmannen mente årsaken til at denne eksportvaren glapp ut av hendene på flekkefjordskjøpmennene, var at byen var i ferd med å miste grepet på omlandet. Gjennom en liberalistisk næringspolitikk, som fikk vind i seilene fra midten av århundret,

geografiske plassering. Til Sørlandsby å være, ligger Flekkefjord relativt dypt inne i landet, slik at byen ble oppfattet som uegnet til omsetningssentral for fersk eller iset fisk. Men kort tid etter ble det slått frem på med at eksport av makrell og laks ville få økende betydning for byen, "naar hensees til det Opsving Udsķibning af Fiskefrodukterne 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.<sup>67</sup> - Denne vakling 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 forklare hvorfor utskiping av iset fisk først nærmest ble neglisjert, 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.<sup>68</sup> Den viktigste utskipingshavn var ikke Flekkefjord, men Kirkehavn på Hidra. Fiskerne bygget selv isbu, med skipsreder Hans E. Jansen som disponent.<sup>69</sup> Utskiping av makrell skal hovedsakelig ha "foregået for et i Landdistriktet 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." distriktets viktigste eksportør.<sup>70</sup> - 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 skøyter og båter i fisket.<sup>71</sup> - Omkring 1885 utrustet man fra Rasvåg "islandsfiskeren kutter "Jemima" til makrell-dorjing på Doggeren". Det innvarslet en ny fase i makrellfisket. Fartøyer, for det meste "kystfarere", skall ha blitt leidd fra Mandal og Kristiansandskanten. "Man rigget ut 3 spirer fra hver

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 kommunikasjonsnett 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 tønne-staver som ble tilvirket i Fjotland og Kvinnedal, en forretning kjøpmennene i Flekkefjord tidligere hadde hatt hånd om.<sup>65</sup> 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 florissante tider i begynnelsen av 1870-årene, alle andre hensyn. En ny lov om utskipingsrett for landdistriktene 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 Udsķibningsberettigede som til Toldvæsenet bør ryddes afveien. Et lidet Op-hold kan ofte være Aarsag i at et Fartøi ikke naar Bestemmelsesstedet til Markedsdagen og dermed maa finde sig i en betydelig lavere Priis 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." <sup>66</sup> Flekkefjords generositet vis å vis utskiperne utenfor byen, og dermed egen reservasjon mot å kaste seg inn i eksport av ferskfisk, synes så å si ligge i byens

bergensskanten, kjøpte og saltet brisling og feitsild, som ble fraktet til småbyene på østlandet og solgt i smått ved bryggene.<sup>74</sup> En annen betydelig fiskeeksportør, som slo seg ned i Flekkefjord i 1906, var Chr. Larsen Berrefjord. Han kom fra Hidra. De ble begge storeeksportører av iset siild, da sildefisket slo til ved Flekkefjord i 1909.<sup>75</sup> 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 sildefartøyer 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 "Mandals Fiskeriselskab". Selskapet rustet ut en skonnert og en jakt for islandsfiske. Til tross for høyst varibelt utbytte, tydet alt på at det ved Island var store ubrukte ressurser.<sup>76</sup> Islandsfisket representerte ikke noen utvikling i retning av havfiske.<sup>77</sup> Når 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 kapitalinvesteringene. Et "Islandskompagnie" ble stiftet. De som hadde "sluttet seg sammen" om foretagendet, hadde ikke hatt "liden Bekostning med den betydelige Udrustning".<sup>79</sup> Foretagendet ble imidlertid tapsbringende. Fangsten var dårlig,<sup>80</sup> og jakten "Elvensire" forliste på hjemturen. Etter to sesonger ble "Islandskompagniet" oppløst.

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 vårsilda slo til ved Flekkefjord i 1830-årene, til virkning av tønner, oppleve et kraftig oppsving frem mot århundreskiftet.

side, og på hver av disse 3 dorger, og på hver dorg 3 tønner med krog og beite..... Fra hakkebrettet akter hadde man også to dorger."<sup>72</sup> 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 fiskeeventyr 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."<sup>73</sup> 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 vare, så prisene falt og det ikke lønnet sig mer med dorging efter makrell." (L.Erikson) Det er imidlertid interessant å registrere at samtidig som svensk konkurranse vakte forbitrelse, ble svenske fiskere anerkjent som innovatører da makrellfisket nådde nye og større høyder i 1920-årene. Noe malurt måtte likevel helles 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 svenskene lært oss til å bruke sildegarnsband efter makrell, så at den store 1ste klasses makrell faller av og blir til føde for havets åtseløtere." (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 fiskeeksportører i Flekkefjord rundt århundreskiftet, var for eksempel innflyttere 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 fiskeeksportforretning i Flekkefjord. Før makrellen ble en interessant eksportartikkel, hadde han deltatt i vårsildfisket ved Haugesund, og drevet såkalt "sommerfiske". Man seilte sine skøyter med tønner og salt til

### Tønneproduksjon

Sildefisket i 1830-årene skapte, som vi antyder, grunnlag for en virksomhet som skulle få stor økonomisk betydning for byen og distriktene omkring: Produksjon av stav og sildetønner. Bøndene i Bakke, Gyland og Fjotland "erhvervet Livsophold ved at forarbeide Tønder" om sommeren, og ved å delta i fisket i vin-terseongen. Hvert år så lenge sildefisket varte, fraktet de ca. "50.000 ferdiggjorte Tønder til Flekkefjord".<sup>81</sup> 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 distriktets bønder.<sup>82</sup> Den stigende etterspørselen etter tønner kunne selvsagt ikke dekkes av lokale tilvirkere. De godt og vel 600.000 stykker tønne-stav som ble importert til Flekkefjord i 1835, kom i all hovedsak fra Sverige. Mellom Sverige og Norge eksisterte det et handels-samkvem på denne tiden, der tønner så å si ble byttet mot sild.<sup>83</sup> De fleste av fartøyene som gikk fra Flekkefjord til Sverige med saltsild, returnerte med bøkkestav.

Mens amtmannen i sine femårsberetninger stort sett gav nedslående rapporter om de ulike næringsveiene i Flekkefjord etter at sildefisket tok slutt, øynet han muligheter for fortsatt tønneproduksjon. Selv om avsetningen var blitt innskrenket og utbyttet mindre, "kan den dog ikke antages aldeles at vilde ophøre, da en Deel af de forfærdige Tønder sandsynligvis vil kunne af-sættes i Stavanger Amt".<sup>84</sup> I Vest-Agder hadde dessuten bygdene omkring Flekkefjord vært uten konkurranse i 1830- og begynnelsen av 1840-årene, da denne næringsgrenen var nesten ukjent i den øvrige del av fylket.<sup>85</sup> 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.

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

Når staven kom fram til Haugesund, ble den tatt hånd om av sambygdingene. Flekkefjordsdistriktet hadde eksportert faglig ekspertise til Haugesund da byen overtok Flekkefjords posisjon som sildemetropol. Folketellingen av 1865 viser at 40% av bøkkerne var kommet fra Lister fogderi, og at en tredjedel var fra Bakke prestegjeld ved Flekkefjord.<sup>88</sup> En stor del av bøkkerne hadde flyttet nordover med silda for å tilby sine ferdigheter og søke et levebrød. Et av Haugesunds største bøkerversteder ble drevet av den tidligere omtalte handelsmann og flekkefjæring Tønnes Eide.<sup>89</sup>

Da silda forlot Vestlandet, så å si til fordel for Østfold og Sveriges vestkyst, overtok Båhuslen Haugesunds posisjon som marked for Flekkefjords tønner og som importør av faglig ekspertise fra bygdene omkring Flekkefjord. I Båhuslenfiskets første fase har det åpenbart oppstått akutt mangel på emballasje. Fra Flekkefjord ble det utskipt en anseelig mengde tønner 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.<sup>90</sup> I 1880 var det tre svenske skuter i Flekkefjord og lastet "tomme Tønder", men de oppgav alle tre Hvaler som bestemmelsessted.<sup>91</sup> 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 tønnefabrikkene i Båhuslen engasjerte imidlertid norske bøkere.<sup>92</sup> I flekkefjordsavisene ble det avvertet etter bøkere, og fra Gyland, Bakke og Nes skal en hær av bøkere ha dradd til Båhuslen.<sup>93</sup> Hvor mange som dro er det uråd å si, fordi bøkene var pendlere i den forstand at de vendte hjem igjen når sesongen var over. Foreløpige undersøkelser på svensk side, (Ragnar Olson), viser at det ikke fant sted tilflytting fra flekkefjordsdistriktet til Båhuslen.

En av Flekkefjords kjøpmenn, O.C.Axelsen, møtte konkurranse fra de svenske tønnefabrikkene ved å etablere bøkerverksteder i Lysekil og Fjällbacka. Gjennom flere år skal han hver vår ha utstyrt bøkere og arbeidere som dro til Båhuslen og tilvirket tønner.<sup>94</sup> Lokalt bidro også Axelsen til at tønneproduksjonen endret karakter. Mens bøndene tidligere selv hadde bøkret tønne rundt om på gardene, etablerte Axelsen omkring år 1880 bøkerverstet og tilsatte profesjonelle bøkere 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 ankrer opp i Flekkefjord og lastet 5.000 tønner. Få dager etter lastet stavangerdamperen "Uller" 2.000 tønner, "alt fra Hr. O.C.Axelsen, hvis Tønnefabrikation er storartet".<sup>95</sup> Begge skipene satte kursen for Lysekil. Samtidig kunne lokalavisene melde om stor mangel på tønner i Båhuslen, noe som ble bekreftet ved rekordartet utførsel av tønner og stav fra Flekkefjord. I 1889 ble det eksportert 29.715 tønner og 1.263 kubikkmeter stav. Alt ble avsatt på det svenske marked. I tillegg fant fortsatt tønner og stav avsetning innenlands.

I alt var det 86 fartøyer som i 1889 seilte ut fra Flekkefjord, lastet med stav og tønner. 55 av dem hadde havner på Båhuslenkysten som bestemmelsessted. Lysekil overtok Haugesunds posisjon som det viktigste marked for Flekkefjords tønner. Følgende bestemmelsessteder i Sverige er oppgitt i skipsjournalen 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		

\* Bestemmelsesstedet 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.<sup>96</sup> - At tyngdepunktet for Flekkefjords tønneutskipping 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.<sup>97</sup> I den samme perioden var utførselen av stav 942 kubikkmeter årlig.<sup>98</sup> I tillegg tilvirket Axelsen som nevnt tønner i Båhuslen, men omfanget av denne produksjonen kjennes vi ikke til.

Flekkfjords eksport av tønner og stav til Båhuslen, samt det mer direkte engasjement i tønnetilvirking i Lysekil og Fjällbacka, var selvsagt bestemt av sildas vandring. Da vårsilda svikket på det sørlige feltet av Vestlandet i begynnelsen av 1870-årene, og det tradisjonelle markedet for tønner og stav gikk tapt, møtte man utfordringen ved å dra til Båhuslen. Det var med andre ord et utslag av det samme handlingsmønster vi akttok da 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 bøkking. På den annen side var ikke "arbeidsvandringen" til Båhuslen i samme grad resultat av kriseilkende tilstander på hjemstadet. Flekkefjords økonomi hvilte nå på flere søyler, der garveriindustrien var den bærende.

Flekkefjordsdistrictets tønneprodusenter og eksportører møtte åpenbart økende og hardere konkurranse på det svenske marked enn de hadde gjort på Karmøy. De første to-tre årene silda opptrådte ved Båhuslenskysten, ble det gamle produksjons- og omsetningsmønster opprettholdt. Tønnene ble bøkret på gardene som attåtning, 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 tønner til lavere priser, ble kjøpmannens rolle i tønneproduksjonen en annen. Kapital ble investert i et større bøkerversted i Flekkefjord, samtidig som O.C.Axelsen reddet seg inn på markedet ved å opprette "datterbedrifter" i Sverige. Vilkåret for å overleve var med andre ord å finne på noe nytt. Dette kom enda klarere til syne da tønneeksporten 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 Sælurfossen 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 levere stav, men betydelige mengder bøkrestav måtte importeres fra Danmark og Sverige.<sup>99</sup> 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 distriktene omkring fortsatte å holde bøkkeprofesjonen i hevd. De representerte en arbeidskraftreserve som ble tilkalt når etterspørselen etter tønner var høy,<sup>100</sup> og som vendte tilbake til småbrukene når tidene ble roligere. Island ble med tiden det klart viktigste markedet.

### Garveriindustrien

På samme måte som tønneproduksjonen ble garveridrifter i Flekkefjord båret oppe av høy etterspørsel i Sverige, frem til fellesmarkedet opphørte i 1897. Tapet av det svenske markedet ruvete i lokal sammenheng, men også nasjonalt fordi hovedtyngden av norsk garveriproduksjon var konsentrert i Flekkefjordsdistriktet. I likhet med tønneproduksjonen førte utestengningen fra det svenske marked til vridning til nytt marked og omlegging til nye produkter, og konsekvensen av omstillingsprosessen ble også for garverienes del en ny storhetstid etter århundreskiftet. Et tredje likhetspunkt er at opphavet til garveridriften er å finne i sildeperioden i 1830-årene.

Fremveksten 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 brodrene Anders og Jens Henrik Beer akkumulerte betydelig kapital gjennom saltsildegksporten. De ble begge innovatører, i den forstand at de satset kapitalen på et knippe av foretak 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 vekselbruk og velstelte åkre, 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 krabbuhandel og skipsfart. Det hele gikk imidlertid over styr da mange av hamburgerhusene i 1850-årene mistet sitt hegemoni og måtte stille 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".<sup>101</sup> Broren Anders Beer, plasserte gevinsten fra saltsildegksporten i flere industrilikhende foretak: mølle, oljefabrikk, tobakksfabrikk, bakeri og garveri. Garveriet ble etter kort tid hovedbedriften. Anders Beer utnyttet også hamburgkrediten, og havnet i likhet

Tabell 3. Tilvirket sålelær 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: Stb. 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".<sup>107</sup> 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 mellehandlernes 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 daarlige slags, de saakaldte Rio Grande-huder. Konkurranceb paa større markeder gjorde det nødvendig, dersom den heldige 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 dyrere 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 material. Det at sende skibe til et saa fjærnt land som Sydamerika for at hente huder var atter en ny bedrift som var kaldt tillive."<sup>108</sup>

Eikebarken fra de sørlandske skoger, som tidligere ble eksportert til England, havnet nå i Flekkefjord. I 1866 kjøpte garveriene

med broren 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 garvemestere ble hentet fra Skottland, en for sålelær og to for beredte saker.<sup>102</sup> Fagfolk på vandring var da også den vanligste spredningsmåte for teknologi i 1800-årene.<sup>103</sup> For å skape et "nytt" salgsprodukt ble eikebark benyttet som garvestoff i stedet for bjørkebark, mens huder ble importert fra Argentina.<sup>104</sup> I 1845 var 10 mann sysselsatt i Beers garveri, og årsproduksjonen lå på 25.000 pund barkedet lær og 6.000 pund garvet lær.<sup>105</sup>

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' lærproduksjon var f.eks. i 1854 beskjedne 500 sider, for neste år å komme opp i 3.000.<sup>106</sup> Arsaken 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 sildeby i 1830-årene. I 1876 stod Flekkefjord for 50% av landets import og tilvirkning av saltede huder. (Se tabell 3) Fra 1864 ble brorparten av hudene fraktet fra Argentina på eget skip.



eikebark for en verdi av 35- 40.000 spesiedaler. Gjennomsnittsprisen på eikebarken var da 4 spd. pr. skip pund.<sup>109</sup>

Den første ekspansive fasen 1860-1876 var båret av høy innenlandsk etterspørsel etter flekkefjordgarverienes produkter. Sålelæret fra Flekkefjords 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 tilvirkningen helt opp, (se tabell 3), og de to minste garveriene, Flekkefjords- 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 hemlock-læret. Hemlockbarken var billig og bearbeiding av hudene ble redusert til "det mindst Mulige; Garvningen utføres i uforholdsmessigt kort tid".<sup>110</sup> Garveriene i Flekkefjord ble dermed priset ut av markedet.

Skulle garveriene overleve, måtte de finne på noe nytt. En utsettelse lå i beskyttelse, og norske garverier ba således om tollbeskyttelse.<sup>111</sup> Men i første omgang fikk de ikke gjennomsnittsløst krav om revisjon av tollsatsene. Løsningen skulle vise seg å ligge i det svenske marked. En del av sålelæret hadde også tidligere funnet veien til det svenske marked, men utførselen ble i det store hele ansett som "ubetydelig".<sup>112</sup> 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 profitmarginene nedover. I den anledning skrev f.eks. Flekkefjords 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 komfortabelt 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 Provision for Salget."<sup>113</sup> De andre garveriene hadde stjålet kunder i Sverige fra Flekkefjords 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 utskipt i månedene juni-oktober i "mindre seilskipsladninger av ca. 100.000 kr. verdi ad gangen."<sup>114</sup> I 1881 ble det f.eks. eksportert 122.990 kg. sålelær fra Flekkefjord. Det utgjorde 63% av landets samlede sålelærekspert, og representerte en verdi av ca. 380.000 kroner.<sup>115</sup> I 1880-årene var den gjennomsnittlige årlige utførsel 112.306 kg.

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 på ny stod garveriene overfor utfordringen fra det amerikanske hemlock-læret. "Farmand" skrev i 1903 om den nye markedstilpasningen: "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 Garvemetoder." Vitsen var å skaffe et lær "som passer for Massen af Folket."<sup>116</sup> 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 ekspertise hentet derfra. Under omstillingsprosessen nøt garveriene også godt av tollbeskyttelse, slik at omkring århundredskiftet produserte de to garveriene "mere sålelær end samtlige 5 gjørdede den gang da disses drift omkring 1870 var paa det høieste."<sup>117</sup>

### Slutning

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

det lokale næringsliv først reagerte på tapet av hjemlig råvaretilgang, vårsilda. Deretter hvordan byens nye økonomiske fundament, garveriindustrien, 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 hovedmot-taker av de produkter Flekkefjord hadde å eksportere. Under sil-detiden i 1830-årene gikk broparten av saltsilda til Sverige. Da vårsilda sviktet trakk folk fra Flekkefjord og nabolandsdistrik-tene nordover, men sildas vandringer førte Flekkefjord så å si tilbake til Sverige. Under båhuslenfisket var det et betydelig engasjement fra Flekkefjordsdistriktet. Den direkte deltakelse i selve fisket var neppe av større betydning, men sildefisket ved Båhuslen gav, som vi har sett, støtet til at tønnetilvirkningen 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 tønner, og i tillegg arbeidsplass for en stor del av distriktets 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 tiltrengt pusteroom for den omlegging av produksjonen som måtte komme dersom Flekkefjords hjørnesteinsbedrifter 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 utestengingen fra det svenske marked gav økonomisk tilbakeslag, ble den som antydnet et incitament til innovasjon, med vridning til nye markeder og omlegging til nye produkter. - Hvor nære forbindelser det var mellom flekkefjordsdistriktet 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 1819-1839, Kom.arkiv. Fl.f.)
3. Chrp.nr. 34 27.4.1840.
4. Borgerrep.'s beretn. op.cit.
5. Trygve Solhaug: "De norske fiskeriets 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 - Skifter 1842 Pakke III, Statsarkivet Kr.S.
18. Ibid.
19. Stein Tveite: "Hamburg og norsk næringsliv 1814-1860" s. 212 (HT. 1963).
20. Skifter 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. Sorenskr.'s beretn. i forb. m. amtm.'s beretn. 1836-40. (Statsarkivet Kr.S.)
28. Amtm. 5-årsberetn. 1836-40 s. 126.
29. Chrp. 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.37.
33. Amtm. beretn. 1836-40 s.116.
34. Sorenskr.'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 Skibsfart 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.Prans Optegnelser om Flekkefjord 1805. (Publisert i "Flekkfjords Budstikke" 1877).
43. Amund 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 Skagerrak-kysten 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. vedr. 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.

- 132
82. Borgenrep. 's innberetn. 1829 op.cit.
83. Lasse Cornell: "Handel och Sjöfart i Kattegatt-Skagerrack-området i ljus av ekonomisk integration och disintegration 1800-1880." s. 63 (Hirtshals-symposiet 1984).
84. Amtm. 5-årsberetn. 1836-40 s. 117.
85. Gabriel Øidne: "Stavindustrien i Vest-Agder" s. 270-272. ("Vest-Agder fylke. Heimbygdekunnskap." 1955).
86. Amtm. 5-årsberetn. 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-årsberetn. 1876-80 s. 44.
91. Fl.f. tollsted, skipsjournal 1880-1883. (Statsarkivet Kr.S.).
92. Amtm. 5-årsberetn. 1876-80, s. 44.
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 nåværende 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-årsberetn. 1886-1890, s.11 og 1891-95, s.11.
99. "Fra Flekkefjord og omliggende 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 lærets saga. A/S Aarene Interessentskab. 1853 - 27. juni - 1953." s. 33 (1953).
103. Hodne op.cit. s. 325.
104. Ringard op. cit.
105. Innberetn. fra Lister fogderi, amtm. 5-årsberetn. 1841-45 (Statsarkiv. Kr.S.).
106. Ringard op.cit. s. 45.
107. B.L.Søyland (Flekkgefjords garveri) kopib. 1864-1867 fol.67 (Arkiv firma B.L.Søyland).
108. F.A.Otto: "Garveridriften i Flekkefjord" ("Folkevennen" 1875).
109. Sorenskr. Garmann til stiftamt. Vogt, 10.1.1867, Amtm. 5-årsberetn. 1861-65 (Statsarkiv. Kr.S.).
110. A.Tønnesen: "Nogle Oplysninger vedrørende Saalelæderfabrikationen." (Sth. Ptp. No.5 Bilag XI, 1881, s. 129.
111. Ibid.
112. Amtm. 5-årsberetn. 1866-70, s.7.
113. B.L.Søyland kopib. op. cit. fol. 62.
114. "Fra Flekkefjord og omliggende distrikters næringsliv 1914" s.13.
115. Tabeller vedk. Norges Handel 1881.
116. Siteret etter Hodne op.cit. s. 311.
117. D.Koren: "Omkring Lindesnes" s. 184 (1914).

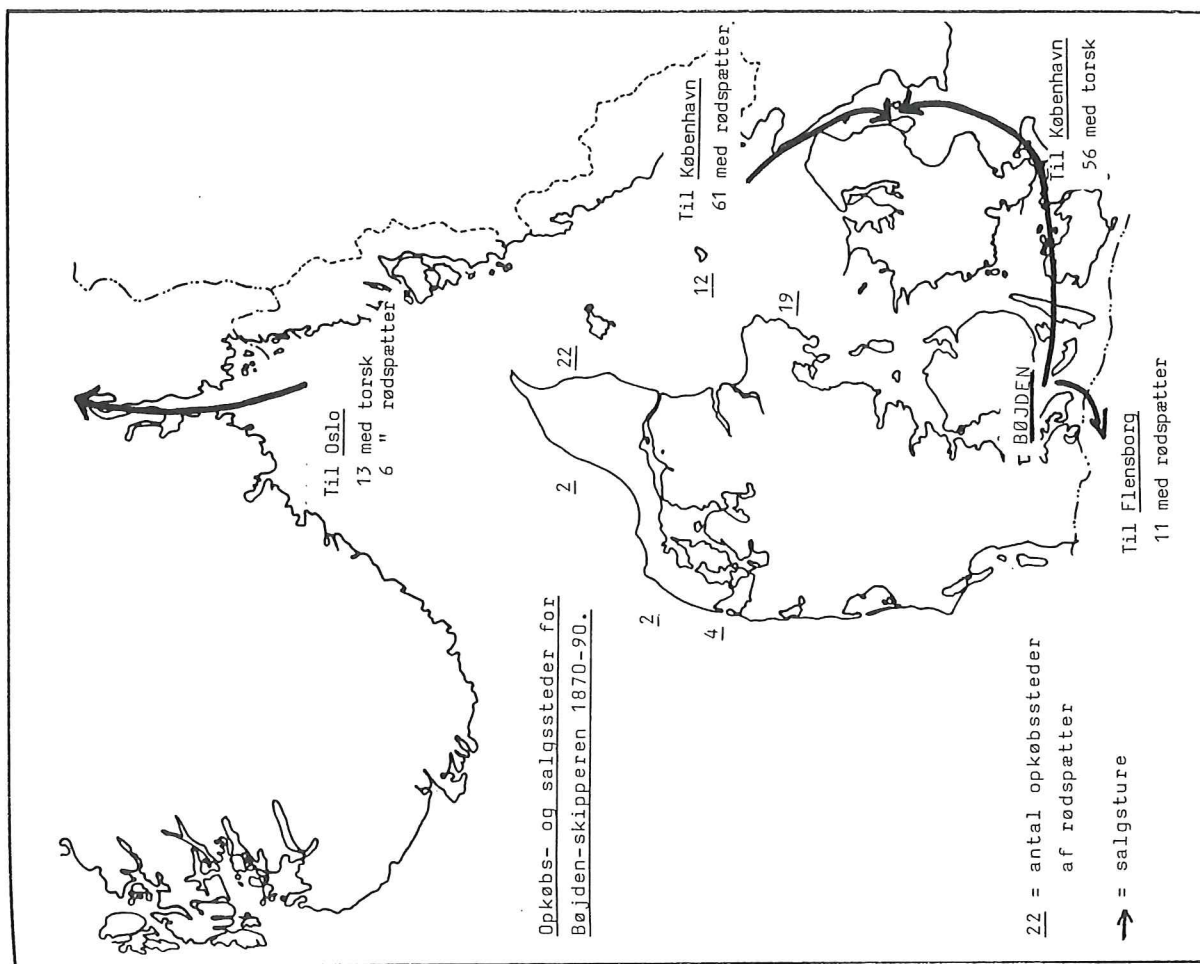
Horst Meesenburg:

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, Göteborg 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 tør fladfisk fra Skagen til Göteborg - på overvejende svensk køl - ligeledes 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 kvasesejladsen 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, Ålborg - optræder mere sporadisk.

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



Kilde: Holger Rasmussen 1975

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-Odense Fj.-Grenå-København
1877	Sommer	1 x København-Skagen-København-Bøjden
		2 x Bøjden-Heiligenhafen-Flensborg
1877/78	Vinter	4 x Bøjden-København R
1878	Sommer	1 x Bøjden-Skagen-Flensborg-Bøjden
		1 x Bøjden-Skagen-København-Bøjden
1878/79	Vinter	2 x Bøjden-Heiligenhafen-København-Bøjden
		2 x Bøjden-København R
		1 x Bøjden-Odense Fj.-København-Oslo-Skagen
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	1 x København-Grenå-Flensborg-Bøjden
		2 x Bøjden-København R
1881	Sommer	1 x Bøjden-Oslo-Skagen
		1 x Skagen-København
1881/82	Vinter	5 x København-Anholt R
		4 x Bøjden København R
		1 x Bøjden-Oslo-Ålbæk
1882	Sommer	1 x Ålbæk-København-Bøjden
		2 x Bøjden-Flensborg R
1882/83	Vinter	1 x Bøjden-Tangen-København-Bøjden
		4 x Bøjden-København R
1883	Sommer	1 x Bøjden-Oslo-Skagen
		1 x Skagen-Anholt-København
		1 x København-Anholt R
		1 x København-Tangen R
		1 x København-Tremølle-Bøjden
1883/84	Vinter	3 x Bøjden-København R
		1 x Bøjden-Oslo-Skagen

blandt andet 153 rejser med torsk og rødspætter i årene 1871 til 1890. Holger Rasmussen analyserer ikke dagbøgerne 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:

Alle 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

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

1871/72	Vinter	4 x Bøjden-København retur
1872	Sommer	1 x Bøjden-Flensborg R
1872/73	Vinter	1 x Bøjden-København R
		1 x Bøjden-København-Oslo-Skagen
1873	Sommer	3 x Skagen-København-Bøjden
1873/74	Vinter	2 x Bøjden-København
		1 x Bøjden-Odense Fj. (minus fisk) R
1874	Sommer	1 x Bøjden-Skagen-København
		2 x Kbh.-Anholt-Skagen-Kbh.-Bøjden
		2 x Bøjden-København R
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.

1884	Sommer	2 x Skagen-København R
		3 x Skagen-Oslo R
1884/85	Vinter	1 x Skagen-Grenå-Flensborg-Bøjden
		4 x Bøjden-København R
		1 x Bøjden-Oslo-Løkken
1885	Sommer	2 x Løkken-København R
		1 x København-Ålborg Bugt R
		1 x København-Gjerrild B. R
1885/86	Vinter	2 x København-Tangen R
		3 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
1886/87	Vinter	1 x København-Bøjden
		2 x Bøjden-København R
		2 x Bøjden-Oslo R
1887	Sommer	1 x Oslo-Thyborøn-København
		1 x København-Jammerbugt R
		1 x Heiligenhafen-Flensborg
		1 x København-Grenå R
		1 x Anholt-Oslo
1887/88	Vinter	1 x Udbyhøj-København-Bøjden
1888	Sommer	3 x Bøjden-Fænø-København R
		3 x København-Thyborøn R
		1 x København-Nakskov Fj. R
		1 x København-Gjerrild B. R
1888/89	Vinter	1 x København-Tangen R
		3 x Bøjden-Fænø-København R
		2 x Bøjden-Midelfart/tog) R
1889	Sommer	1 x Bøjden-Oslo-Jammerbugt
		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 kvaseskipper 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 sommerens rejser derpå op til Kattegats havne og fangstpladser, idet flertallet af kvasens rejser frem til august går direkte mellem fiskepladsen og København. Mønsteret i disse sejladsvarierer 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 ligeledes nogle gange til Frederikshavn for at vente på last, eller til Hirtsholmene for derfra at sejle videre til fangstpladserne. Da fiskeriet med snurrevod i årene 1885-86 får et nyt tyngdepunkt ud for Løkken og siden ved Thy, opsøger Bøjden-skipperen prompte de nye pladser - uden frygt for Skagerrak og Vesterhav! Da han under sine første sommerrejser i 1886 brækker 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.

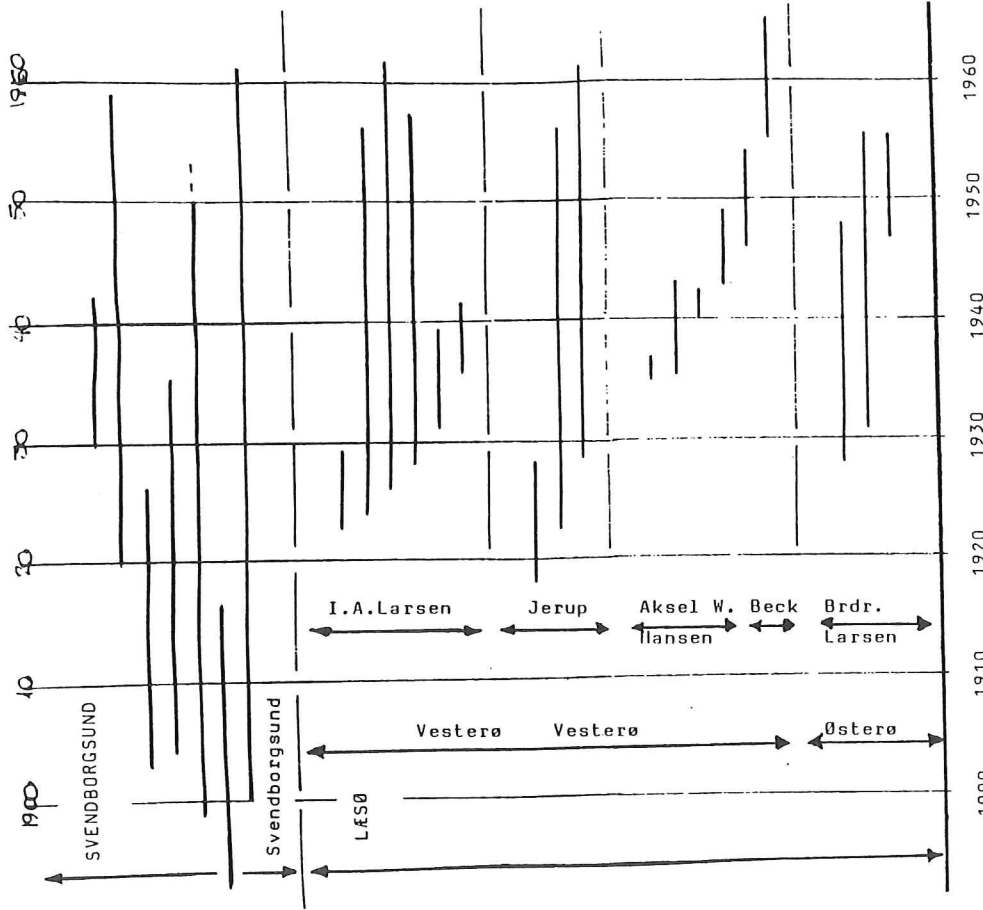
Mens vinterens sejlads med torsk har et meget fast mønster - med eget fiskeri eller lokalt opkøb af torsk ved Lillebælt, hvorfra

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. Kvaseskippetne 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. Yderpunkterne 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 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 den 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 snurrevodfiskeri i Skagen og Frederikshavn smilter Læsø-boerne. Vesterø 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 Vesterø med kvasen "Marie" (bygget Assens 1878), siden suppleret af P. Jerup og søner, 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 streg repræsenterer en kvaser.

Svendborgkvaserne 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 sønner fortsætter som 2.generation.

På Læsø starter kvasefarten først omkring 1920. I.A.Larsen og Jerup oparbejder kvasefarten fra Vesterø, Brdr. Larsen fra Østerby. Aksel W.Hansen er københavner, 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 kvasefart. I flere tilfælde bliver de lokale småkvaser sendt på torske-opkøb i de indre danske farvande, mens de to større firmaer - I.A.Larsen, Frederikshavn 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 af gamle småkuttere bygget til fiskeri, og kun I.A.Larsen ejer to kvaser, der virkelig er bygget til formålet. Men alt i alt udmærker kvaseflåden sig ved mangel på specialisering, og kvaserne synes i talrige tilfælde at være kuttere, der har tilbragt op mod de 50 år indenfor fiskeri, før de går på "kvase-pension."

Diagrammet illustrerer Læsø-kvasernes vækst i antal i 1920'erne og 30'erne. I.A.Larsens tre "flagskibe" W.Klitgård, Clausens Mind og Hans Larsen, anskaffes i 1920'erne, mens 30'ernes tilvækst overvejende består af mindre og ældre skibe. Aksel W. Hansen er senest på færde, hans småkvaser specialiseret på sejls på København. I.A.Larsen derimod har Oslo som hovedmarked for vinterens torsk, mens sejlsåden på København er begrænset til 3-4 måneders sejls med nordjyske rødspætter. Endelig har I.A.Larsen en væsentlig indtægt på 3 uger hektisk omplantning af rødspætte-yngel for staten omkring 1.maj - nok til at dække vedligeholdelsen af firmaets tre store kvaser. Mens de små fiskehandlere med deres ene kvase tydeligt viderefører kystkulturens alsidighed med kvasehandelen som en af mange nichesætter de større firmaer sig på handelen med de vigtige markeder og træffer langsigtede aftaler med såvel leverandører som aftagere. Det er også typisk, at netop I.A.Larsen "vinder licitationen" på omplantning af rødspætter i årene 1936-42. Anskaffelsen af egentlige kvaser med stor maskinkraft er også et særligt kende for I.A.Larsen.

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

fuldt beskæftiget med vinterhalvårets traditionelle torskesejlads langt ind i 1950'erne, og først solget af "W.Klitgård" i 1956, af "Hans Larsen" i 1957 indvarsler ophøret af sejlsåden med levende fisk. Kun ålekvaserne overlever - trods indskrænkninger - ind i 1985.

#### Kvasefartens geografi

Kvasefartens geografi var bestemt af fiskepladser, fiskemarkeder og farvande. Før sejlsåden 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 gamle traditioner. 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 fødevarerkoncerner var englændernes, nederlændernes og hansetændernes handelsimperier og bystater afhængige af fiske-tilførsel og -omsætning.

I modsætning til denne stærke koncentration omkring sæsonberolkede fiskerlejer og store handelskompagnier stod den mere permanente bosatte fiskerbefolkings lokale og ydmyge omsætning, der overvejende var baseret på det nære oplands efterspørgsel. Omkring Skagerrak og Kattegat var de mindre købstæder ofte vigtigere for fiskeriets daglige omsætning end fjerne metropoler, og handelen foregik mere en detail end en gros. 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 nørrejyske 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 kvaser i lighed med de bornholmske deres fragt af levende torsk til København.

#### København og Oslo

Bortset fra den århundredgamle 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 repræsentative for perioden 1870-90, er rejser til Oslo samt Flensborg undtagelser fra reglen. Målet er København!

Det synes klart, at 1700-tallets København-vedte skuddefart (jvf. A. Monrad Møller, 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 kvaseskipper 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 domineres af Oslo som aftager, mens København fortsat er så godt som ene-marked for sommerens sejllads med fladfisk - indtil sejlladsen med levende fisk gradvis må opgives med havnens tiltagende forurening i løbet af 1950'erne. Mens rødspætteerne overvejende blev fanget med snurrevod, fiskedes hovedparten af kvasernes torsk i ruser og bundgarn. De faststående redskaber skadede ikke fangsten og ophøret 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 tomstunge løft, der næsten uomgængeligt resulterer i indre og ydre kvæstelser hos den fangne fisk. Trawlet er uforeneligt med fangst af levende fisk! Men også havnens tiltagende forurening op gennem efterkrigsårene, samt den levende fisks afløser, filéten, - kombineret med fiskehandlens almindelige bliven-opslugt af supermarkedernes fødekæder spiller ind. Den giver ikke plads for noget så u-industrielt som en levende organisme - højst et hvidkålshoved! Kun hos de indre danske farvandes fiskehandlere 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 kvasernes 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 hovedstædernes 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 kendetegnes 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. Torsken foretrækker temperaturer under 15° og opsøger i varme somre dybereliggende og kolde vandlag. Fladfisk tåler i langt højere grad sommerens varme vand - særlig så længe fiskekvasen var i bevægelse, så dammens vand stadig blev fornyet. Så snart kvasen måtte ligge stille, blev fisken skyndsomt øst over i de hyttefæde, man altid havde med på dækket. Hyttefadene blev søsat, 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.

Fiskekvasens årsrytme var altså bestemt dels af fiskeriets egen rytme - torskefangst i vinterhalvåret, rødspættefangst i sommerhalvåret -, dels af fiskens tålsomhed 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 dam fyldt 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 mer pr 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.

Kvasernes sejlads med levende fisk var én blandt mange af kystkulturens talrige nicher, 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 kvaseskipperer samt traf hver sæson faste aftaler med egnens fiskere om mængde og pris på torsken. Alt i alt minder kvaseskipperen i sin alsidighed om bondeskipperen, der på sin egen "pærskude" 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 isolation samt især i det sydfynske en spredning af fiskere og skipperer langs en indskåret og ø-rig kyst er måske vigtige faktorer.

#### LITTERATUR

Anne Stoklund: Kvaser og Kvaséfart fra Læsø, Fiskerimuseets maritime skrifter nr.9, Esbjerg 1985

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

Holger Rasmussen: Kvaseskipper fra Bøjden, Odense 1975

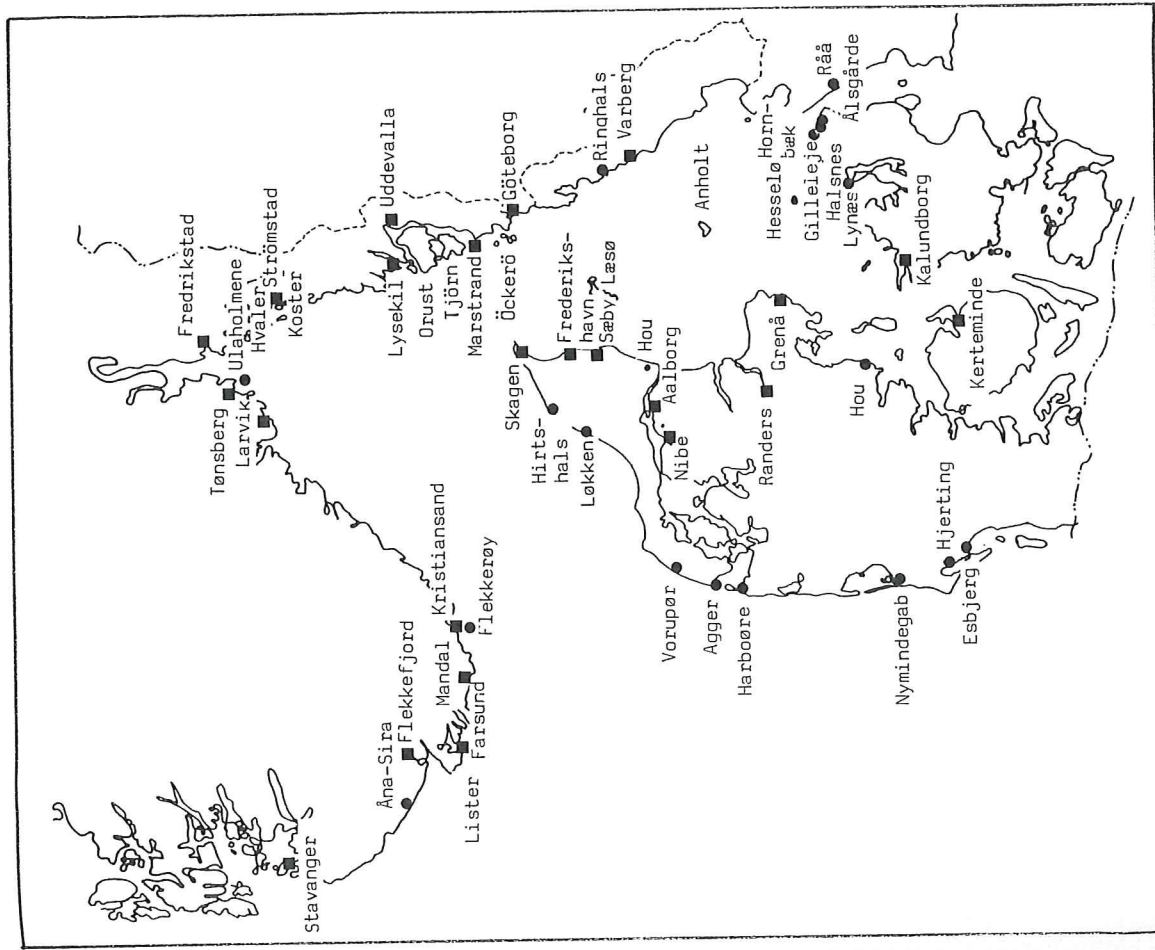
Poul Holm:

## FISKERNES KONTAKTER OVER KATTEGAT OG SKAGERRAK

## - EN SKITSE

Kystboerne har altid ernæret sig ved mange slags beskæftigelse, de har bedrevet kombinationsnæring eller mangesystemeri. Selvfølgelig 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 pengeøkonomien og dermed som regel også udenfor statistikken. I langt højere grad gælder 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 Sorland 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 at et egentligt havfiskerierhverv på helårsbasis kunne praktiseres. Netop i den periode, hvor det havgåde fiskeri slog igennem - groft sagt i tiden mellem 1860 og 1940 - udviklede der sig nogle kontaktmønstre over Kattegat og Skagerrak, som gør det rimeligt at sige, at de to have knyttede fiskerbefolkningerne 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 spredningen fortrinsvis lykkedes i de tilfælde, hvor den nye indsigt ikke fordrerede afgørende brud med den hidtidige livsmåde, for selv velbegrundede og storstilede forsøg kunne slå fejl, hvis ikke motivationen for det nye var til stede hos modtagerne.

De middelalderlige fiskerier, som nogle steder overlevede til 1800-tallets slutning, foregik stort 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 arbejdslaget og evt. bådens størrelse, fik det enkelte leje en særlig social struktur, som kunne skille det fra nabo-lejet, men parallelisere det med fjernere lejer, som havde samme specialisering. Endvidere var det betydningsfuldt, i hvilken grad bønderne drev eget fiskeri, om de udrustede store både, som det f.eks. skete ved de store sildeeventyr, eller om de drev et beskedent husbehovsfiskeri som med hestevoddet i Nordjylland. Nogle steder gik fisken tæt ved land og kunne fanges med landvod eller stående 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 bohushalvøerne. 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 landhandel med oplandets bønder eller tørrede og saltede en vis del af fangsten til langvejstransport. Det gjaldt både vestjyder og midt- og nordbohushalvøerne. Også disse afsætningsforhold afhang naturligvis igen af efterspørgslen på de fangede sorter. Al og hummer kunne lettere finde langvejs afsætning.

Disse forhold er komplekse, og det er derfor vanskeligt at bevare overblikket, uden at splitte materialet op. Selv om intet fiskerleje nogensinde specialiserede sig alene på en fiskesort, 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 område, sild, torsk, makrel og flynder, derefter behandler jeg de mindre, men værdifulde specialarter, og afslutter med nogle almene forhold. Selv om jeg bestemt ikke vil gøre krav på fuldstændighed i denne invertering af den eksisterende 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 silde 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 lejlighedsvise 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 silde 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 stærkere tendens til at fastholde andet fiskeri. Lignende sildeeventyr var der ved den vestnorske kyst, men silde 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 Listeregnet derefter år efter år udrustede stadig større både for at drive fangst længere op langs Norgeskysten. Det svenske og norske fiskeri fik sit særpræg bestemt af lykkekraften. Snart skabte silde 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 fiskerbefolkning, men forblev snarere en sæsonmæssig indsats, drevet fra kysten med landnot.

riet afsluttede ikke kun vekselvirkningen Limfjorden-Bohuslen, men medførte også, at de nordsjællandske fartøjer, der tidligere forsynede Københavnerne med limfjordssild, måtte lægge op (Smidth 1864, 20). Endnu i 1833 forsøgte de at erstatte sig ved opkøb hos bundgarnsfiskere i Hou, 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. (Smidth 1864, 21). Det gamle opkøbsnet for sild i Kattegat var dermed næsten ophørt, men endnu i 1859 opkøbte nogle svenskere fra østjyske bundgarnsfiskere i Hou, Århus amt (Smidth 1859, 43). Sandsynligvis var disse bundgarnsfiskere ligesom andre, Smidth mødte i de østjyske fjorde (1859, 41), udvandet fra det omstrukturerede limfjordsfiskeri. A.J. Smidth anbefalede i øvrigt som regeringens fiskeriinspektør, at der blev forsøgt anvendt landnoter i Århus-bugten efter norsk model (Smidth 1859, 41).

I 1840erne havde Samsø et kortvarigt sildebundgarnsfiskeri, hvor opkøbet alene blev varetaget af svenskere (Smidth 1860, 8-13).

Krisetiden, når silden udeblev, inspirerede især købmænd og statsembedsmænd til at iværksætte forsøg med havgående fiskeri efter hollandsk-engelsk mønster. Allerede i 1770 forsøgte handels- huset 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 makrel drivgarn, som kom i anvendelse på Sørlandet i 1820erne til efterårsfiskeri, også anvendt som sættegarn til vårsild (Solhaug 1976, 521).

I Nordsjælland blev en modificeret udgave af Store Bælts hankegarn 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.

I Limfjorden var fiskeriet mere konstant, men til gengæld var kvaliteten ikke konkurrencefygtig i forhold til f.eks. den bohuslenske storsild. Sildeeventyr i Bohuslen udkonkurrerede derfor Limfjordssilden. I 1500-tallet gav det dansk-norske fællesrige 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 forbigående silderush 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 vårsilden fra Limfjorden, som hvert år førte til ca. 100 anløb af sønderhollandske og nordskånske fartøjer i ballast. I andel af Aalborgs totale anløb i kommercelæster udgjorde de kun 8-9%, men i andel af skibsanløb udgjorde de små både 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 nordsjællandske 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. Udskibningen 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 Søby (Ørberg 1970, 89).

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

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 slået igennem, da Flekkerøy-fiskere vistnok uafhængigt begyndte at anvende deres makrelgarn til at fange wintersild. 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 tidligere fiskeri i Farsund, mens flekkerøyingene synes at have udviklet garnfiskeriet som parallelt til makrelfiskeriet. I det næste tiår blev Flekkerøys sildefiskeri meget betydningsfuldt, samtidig med at det bohussenske sildeeventyr 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 kon-takter under norsk sommerdørgning efter makrel ved Skagen, men under alle omstændigheder blev garnfiskeriet aldrig stort i Skagen (i 1903 optailes 21 sildegarn i byen) (Bertelsen & Sekkelund 1985, 72).

Drivgarnsfiskeriet 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 århundredskiftet 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 indenskærs. 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 krævede 12 mands deltagelse (Andersson 1942, 319). Investeringerne krævede, at de bedste fiskere fra et helt fiskerleje gik sammen.

Også på den svenske kyst synes garnfiskeriet at være blevet forbedret 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 (Dalén 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 (Smidth 1864, 23).

Garnfiskeriet havde drevet såvel Halsnæs- som Råå-fiskerne længe re 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 bådebyggeri på Lister i Sydvestnorge, en dæksbåd til halsnæsfiskerne, ivrigt støttet af regeringens fiskeriinspektør A.J.Smidth. I realiteten var denne bådtype en noget bredere udgave af den dækkede listerbåd.

Listerbådtypen var blevet udviklet under lignende forhold. Sildeeventyret ved Sydvestnorge o. 1830 frembragte flere åbne både til det kystnære fiskeri som Flekkefjords seksering, den brede søgnet og den smalle, skarpe listerbåd (Dannevig 1975, 131). Listerbåden anvendtes til silde- og makrelfiskeri og blev bygget større i 1840'erne, 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, lods Ole Jensen bragte til Nordsjælland. I Norge havde udviklingen af dæksfartøjet flere sammenhænge, som skal omtales nedenfor under makrelfiskeriet.

Drivgarnsfiskeri 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 firserne var fiskeriet anerkendt i Halland (måske påvirket af sjællænderne?) og i Göteborgs skærgård (Löfgren 1974, 8; Olsson nedenfor). I Farsund i

I 1907-8 begyndte skagboer på dette fiskeri med en båd fra Hönbö, en not fra Smögen og 2-3 svenske kendetmænd. Året efter omfattede dette notlag hele 18 mand og fire både, men i 1913 blev noten solgt umiddelbart før verdenskrigen skulle give de svenske notlagen 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 bohulenssk model (Dannevig 1975, 93). Også bæltfiskerne begyndte med not og svenske kendetmænd, bl. a. fra Kaulundborg og Kerteminde, hvor der efter 1913 blev indkøbt syv svenske og en norsk notbåd (Kerteminde Museum, pers. opl.). Selv om vandet omkring Anholt var den bedste fangstplads, fik øen først i 1926 egen not, direkte fra Bohuslen. Mange svenske 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 ophørt, da silden syntes overfisket. Nu anvendte svenskerne 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, opløstes dette bånd, og også nordsjællandske og hallandsk-skånske opkøbere måtte lægge op. Det gamle opkøbsnet blev o. 1860 kun opretholdt af nogle bohulenske fartøjer, der købte silde i bunden af Kattegat og i Bælthavet; der traf de bl. a. de 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 drivgarnet vandt derfor ikke frem. Det skete først o. 1900, da Flekkerøy-fiskerne tilsyneladende uafhængigt tog makrelgarn i anvendelse 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. Torskfiskeriet

I modsætning til silden er torsk blevet fanget på store havdybder i flere århundreder. Den afgørende innovation var udviklingen af bakkefiskeriet, som er kendetegnet ved at en langline forsynes med tavser (korte nedhengende snører) 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 sammensvejet bådelag samt fuld arbejdsindsats fra familiemedlemmerne 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 fiskerlejer, 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 opsøgte 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 århundrede det kunne foretage 2-3 rejser til Jyske Rev i sommerhalvåret, medens der i dårligere vejr sæsoner fiskedes med småbakkere i nær- mere vande. På dette tidspunkt foregik selve fiskeriet fra små åbne både, 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 spidsvidsen 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 "navskibe" 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 middelaiderlig 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 efter- året 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 krogfiskeriet om vinteren, gik fiskeriet i Skagen som vi skal se tilbage. I de indre farvande inden for Grenen var krogfiskeriet mere beskedent og synes først at have vundet indpas sent - i Hornbæk først efter 1800 (Smidth 1864, 23).

Til kystnært torskefiskeri anvendtes bundgarn især i Bælthavet 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. Baggrunden for denne førerstilling 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 kuller, som kunne tørres og saltes og derefter transporteres langvejs som vinterspise. Til trods for deres farefulde togter blev disse fiskeres indtjening 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 innovationsivrige foretagere uden for fiskeriet, der åbenbart var fascinerede af de lange og eventyrlige 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 følgerlig betragtet som en trussel af danskerne, som det bevidnes af en række kongelige reskripter mod svenskernes 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 storsilden var væk fra skærgården. Nytilkomne fiskerlejer på Sotenäset og Stångenäset udviklede en mindre letsejlende type sjöbåtar o. 1830 til Skagerrak-fiskeri, medens Orust- og Höörn-fiskerne beholdt deres bakkeskutor til egentligt revfiskeri (Andersson 1942, 335-6).

Regering og storkøbmænd i Norge og Danmark blev ægget til lignende forsøg, medens fiskerbefolkningen viste en bemærkelsesværdig mangel 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 afskrækkende. 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 svenskernes succes virke stadig mere ufordrendende.

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 göteborg, 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 krogliner på Revet. Svinørklip-fisken blev en velkendt handelsvare, som fremstillede helt frem til 1940, i de sidste år dog af fisk, der blev landet af svenske bakkeskuder (Dannevig 1975, 61-3). Desværre oplyses det ikke, med hvilke bådtyper dette fiskeri blev drevet, men det synes sandsynligt, at der anvendtes overdækkede Danmarksslupper.

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 derved 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 udnevnt til Bohuslens første fiskerintendant. Specielt blev han indviet 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 mønsterfiskeskuder (Smidth 1859, 12-3, jf. Dalén 1941, 198-9). Smidth blev stærkt optaget af disse planer, som i høj grad kom til at præge hans egne forslag til ophjælpning af det nordjyske fiskeri. Han foreslog, at der blev indrettet en fiskerihavn på Hirtsholmene, hvis naturlige anløb lignede den svenske skærgårds naturhavn. Ejeren af holmene lovede ham at ville oprette et anlæg for saltning og tør-

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

Smidths ideer syntes oplagte og helt forsvarlige, især eftersom der blev anvendt svenske kendsmænd til det første fiskeri med dæksbåden. Alligevel blev det en fiasko, først og fremmest på grund af de nye 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 mønsterfartøjer fra "Göteborgs och Bohus läns aktiebolag" sammen med en båd fra Klädesholmen at fiske på Storeggen ud for Ålesund på den norske vestkyst. Det rige fiskeri på denne banke tiltrak straks en snes svenske både, og i løbet af få år kunne Ålesund afsætte uhørte mængder værdier til England, fordi svenskerne begyndte at afsætte fisken i land. Denne nye udvikling var et dødsstød mod de to aktiebolag, som netop havde satset på bedre saltning ombord og tilvirking i Marstrand (Dalén 1941, 199-200). Til gengæld medførte det svenske fiskeri, at mange nordmænd kom i lære, og snart havde Vestlandets fiskere overtaget svenskernes fangstmetode. Frem til o. 1880 havde svenskerne dog endnu et erfaringsmæssigt forspring, og bankskuderne klarede sig ved at søge stadig fjernere 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 kontaktpunkter for norske og svenske fiskere (Dannevig 1975, 63).

I Nordjylland nåede 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 lodshavn på Hirtsholm tiltrak det ingen storfiskere og blev alene benyttet af øens små åbne både. Det planlagte salteri på øen blev stillet i bero, angiveligt fordi der ikke kunne findes en kyndig mester (Smidth 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 Smidths 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 kendsmænd på Storeggen, og igen fra 1876-81 gjordes et forsøg med en lille dæksbåd (Hjorth-Rasmussen 1984, 14-17). Forsøgene viste nok, at storfiskefiskeri 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 fjernere 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 hvalertype, 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 torskebakkfiskeri. 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 sørlandsk (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 stævnen (Hjorth-Rasmussen 1981, 4; Sørensen 1973, 9). Bortset fra den markante påvirkning på bådtraditionen fulgte dette esbjergensiske bakkefiskeri i øvrigt sine egne veje på Horns Rev.

Også efter at det svenske storsøfiskeri blev fortrængt fra norskekysten i firserne vedblev svenskerne at virke inspirerende i de to nabolande. Storgrosserereren O. Dickson fra Göteborg finansierede i 1885 nye forsøg ved Shetland med en engelsk smakkebåd. Dette fjernere 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 halvfermerne, kombineret med makreludfugning i Nordsøen (Dalén 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 og til dels også nordmænd engelske smakker, medens der især i Frederikshavn blev lavet mange egne nybygninger. Den svenske anskaffelse af de udrangerede engelske smakker var måske mere rentabel, for de danske kuttere krævede store kapitaludlæg, som nok overanstrengte 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 ne 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 torskefiskeri for naboernes fiskemonster skal vurderes, er det iøjnefaldende, at den svenske model fandt størst og varigst indpas på Vestlandet, altså uden for Skagerrak-området. Der var de naturlige fordele ved at indføre dækkertøjer og langliner til bankefiskeriet oplagte, og nordmændene overtog da også hurtigt og villigt svenskernes erfaringer. På Sølandet var fiskeriet i grunden mere lagt an på sild og makrel, og selv om enkelte fulgte svenskerne, og selv om Svinør og Kristiansand blev gode afsætningssteder for svenskerne, fik krogfiskeriet ikke nogen central placering. I Danmark var enkelte driftige mænd øjne 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, kunnen, fartøjer og havn var for dårlig.

Derimod blev Esbjergs fiskeri en succes, netop fordi både havn og fiskebanke 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, højtorganiseret fangstform skabt for at overleve temmelig fjærnt 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 bagklogskabens øjne - stå klart, at dette fiskeri allerede i anden halvdel af århundredet var ved at blive klemt på torskemarkedet. Grunden hertil var de øgede muligheder for transport af fersk fisk til byerne, som gav gode priser for især sprællevende fisk. Denne udvikling begunstigede det kystnære fiskeri, især efterhånden som opkøbsnettet blev effektiviseret. Denne udvikling foregik nogenlunde parallelt i de tre lande og gjaaldt ikke kun torsk, men også makrel og flynder, som vi 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, nåede 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 fiskeriene: torsk fra Bælthavets bundgarn og rødspætter fra Nordjyllands sættegarn. 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 torskebakkerens relative andel af den samlede redskabsværdi i Skagen falder mellem 1828 og 1884 til klar fordel for rødspættegarnene (som øgede fra 20 til 60% af totalværdien).

Den samme udvikling medførte også, at de store tunge rørsbåde blev udskiftet med lette sejlløller (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 Bælthavets torskefiskeri og Nordjyllands flynderfiskeri, som det tydeligt fremgår af H. Meesenburgs 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. Svenskerne synes noget længere at have fastholdt markedet for dødfisk, og netop dette særtæk bevirkede en særlig opblomstring af fiskehandelen 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 storbakkefiskeriet efter 1860 at have opkøbt torskefisk. I 1830'erne hentede de således kuller fra Ålbæk til Göteborg (Krøyer 1866, 37). I Nordsjælland havde de svenske opkøbt et betydende omfang: I Ålsgårde siges fiskerne o. 1860 at have haft ringe flyndergarn, men gode kullerbakker, og at have solgt dels til landprangere, dels til opkøbere fra Råå (Smidth 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 husholdningselskabet sendte 10 fiskere til Grimsby for at lære at fiske med bomtrawl og damptrawler (Olsson ovenfor), medens et andet trawl blev udviklet i Bælthavet o. 1907, det såkaldte skovlvod (Mortensen & Strubberg 1935, 29). På det norske Vestland gik udviklingen over det danske snurrevod til rødspættefangst, som o. 1920 blev udviklet til et kullervod (Sund i: Andersson 1942, 483).

Bakkefiskeriet kunne drives som højt specialiseret, næsten enerådende fiskeri eller som supplementsfiskeri. På langt sigt betød den stigende efterspørgsel efter levende fisk, at krogfiskeriet gik tilbage, men først trawlteknikken betød denne fangstforms endelige nederlag o. 2. verdenskrig. I Mellembohuslen overlevede fangstformen længe 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 snurrevodet 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 bohushfiskeriet opmærksomt. Størst praktisk konsekvens fik bohushfiskeriet dog gennem de direkte kontakter mellem fiskerne på det norske Vestland; i nogle havne i Skagerrakområdet kom det ligeledes til stærke, men mindre konsekvensfyldte 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, hvorfør 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 1890'erne en fælles oplevelse for nogle få fartøjer fra alle tre kyster.

### 3. Makrelfiskeriet

Makrelfiskeriet var i ældre tid typisk et supplement til silde- eller torskefiskeriet i den ellers døde sommerperiode. Overalt i det nordlige Kattegat og i Skagerrak blev der drevet et beskedent 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 paralleller og sammenhænge.

Som allerede omtalt eksperimenterede handelshuset Lund med silde-drivgarn ved Island, og de samme garn synes at være blevet anvendt tæt under land ved Lister om sommeren. I 1788 havde Flekkefjord tolldistrikt derfor en stor eksport af saltmakrel til Frankrig (Solhaug 1976, 500). Medens drivgarnet først langt senere vandt indpas på Sølandet til sildefangst, er det tænkeligt, at denne erfaring lå til grund for det store makrelfiskeri, som vandt frem på Sydvestlandet i 1820'erne. Det store sildeinnsig ved Flekkefjord fra o. 1827 blev fra starten kombineret med makrelfiskeri, idet sildeedgarnene blev brugt som drivgarn (Solhaug 1976, 512). Som nævnt blev den skarpe åbne listerbåd udviklet til sildeaturene, men den egnede sig også fortrinligt til makrelgarnsfiskeriet. I 1830'erne 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 slog 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. Listerskøytten blev som nævnt primært udviklet for at klare de stadig længere ture 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. Bemanningen var på 2-4 personer. Efter 1865 blev Ulaholmene ud for Tønsberg et samlingssted for ferskvarerfiskeriet; i 1884 opsøgte 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 Bohuslen med, især Koster-øerne, men også længere ned, såvel mht. bådtype som til fangstmetode og -pladser. Omkring Göteborg virkede efterspørgslen også til fordel for Skagerrak-makrelfiskeriet. Makrelgarn er noteret på Ockerö allerede o. 1840 (Olsson 1984, 47). Det gode makrelfiskeri synes også at være blevet rygtet i Danmark, for i 1858 optrådte nogle danske fiskere i Kristiansand med salt og tønder for at prøve at starte en eksport til England (Olson 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 husholdningssekskabet, 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 ishuse og muligvis gjorde 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 fuldtidfiskere, 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 mellemlandleverancer. 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 listerlændingene 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 1880'erne begyndte fiskerne i Göteborgs skærgård og bakkfiskerne på Sotenäset, som med deres mindre sjöbåtar aldrig havde deltaget i det fjerneste torskefiskeri, at sætte makrelgarn og at dørge i Skagerrak. I 1886 gik fire svenske både, som havde ligget i Egersund på det norske Vestland, på dørge 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 især fra Haugeund i dette fiskeri og afsatte hovedsagelig deres last i Kristiansand. 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 nordsødrørgning (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 fiskerereindringer, kom nordjyderne i øvrigt aldrig for alvor med i drørgningen. I 1894-6 forsøgte således en vorupørbåd uden held (Højtrup 1975, 6-11). Nordsødrørgningen ledte derfor først og fremmest til kontakter mellem bohuslænere og sørlændinge.

Fra omkring århundredskiftet kom det dog i juni måned til et

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 deltage. Selv fra små lejser som Voerså på Kattegatkysten 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 tiltrak folk fra Lister til Hvaler og helt ned til Hönö. 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 silden 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 ishuse og dermed væksten i ferskfiskhandelen, som for alvor revolutionerede dette fiskeri. I og med at det var koncentreret til sommermånederne kombineredes det godt med fiskerbøndernes øvrige aktiviteter, og det blev derfor først Nordsødrørgningen 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 1860'erne og især efter 1886. Dog deltog alle tre nabokysters fiskere i sommerdrørgningen 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 tiltrak det dog mange.

#### Flynderfiskeriet

Hvis torsken var bohuslænerens og makrellen sørlændingenes vigtigste fangstobjekt, blev flynderen eller rødspættten ikke mindre nordjydernes. Allerede i 1500-tallet var den Skagens, Fladstrands

og Søbys 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, Malmø og København. Intet påbud kunne dog op-hæve den kendsgerning, at Skagens nærmeste marked var Göteborg. Tabet af Halland og Bohuslen i 1645 og 1658 blev midlertidigt en hemsko for Skagen, hvis fiskerbefolkning 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 Søby 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 Søby 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 hoveddaftagerne 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 fisken fersk i Göteborg. Selv om priserne på den døde fisk var dårlige (Olsson 1984, 50), var mængderne store og avancen ca. 33 % (Hasslöf 1949, 400), så ganske mange mennesker i göteborgskærgården levede af fiskehandelen. Svenskehandelen 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 ophøret af dødfiskhandelen, 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 torredes/saltedes for eksport (Bertelsen & Sekkelund 1985, 134). Svenskerne blev i 1870 vurderet som "en sand Velsignelse for Byen, idet de imod rede Penge afkjøbe 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 velsejlende Baade i Værksomhed paa denne Maade paa de Jydske 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 Sommermaanederne Juni og Juli ikke forbyder at seile med død Fisk" (Fiedler 1870, 212). Også andre varer synes at være fulgt med i handelen, bl. a. træsko (Nordisk Kust, 9).

Kvasernes 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 1850'erne (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



atter 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 snurreningen (Hjorth-Rasmussen 1984, 65-9). O. 1925-20 blev snurrevoddet taget i brug til Nord-sø-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 Aså købte i slutningen af 1870'erne (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 opkøbskvaserne, og da Frederikshavn allerede tidligt havde markeret 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 nordsøkuttere, og i 1880 løb den første nybyggede fiskekutter med dam af stabelen. 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 snurrevod gavn deraf, da kutterne ikke kunne runde Grenen (Hjorth-Rasmussen 1984, 31). Efter dette tilbageslag voksede kutterflåden dog hurtigt i Frederiks-havn, nu alene med dam og bygget også til Nordsøen.

blev sat ud og draget ind fra en båd. Dermed var fiskernes bundethed til kysten for alvor brudt. Omkring 1870 blev snurrevoddet anvendt til Kattegat-fiskeri i Hals (Yde-Andersen 1962, 272). I løbet af få år blev det taget i anvendelse i Søby 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 nyelig vakte fiskere tog både vod 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 vod og tove skåret i småstykker, da de var lagt til tørre på stranden (Hjorth-Rasmussen, 35). Modstanden var sikkert begrundet 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 snurrevod (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 århundredskiftet. I Bælthavet var skovltrawlet, som blev anvendt fra 1907 til torsk og flyndere i grunden et formidskabet og noget ændret snurrevod (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. Bøjden-kvasens store opkøb af rødspætter fra svenskere omkring Anholt mellem 1874 og 1883 (Meeseburg ovf. s. 147). Først o. 1893 tog svenskerne

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 besætning (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 damkutter, 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 manøvredegtige og kun krævede 3-4 mands besætning og frem for alt ikke krævede en skibsjolle til udsætning 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 bådebyggerier bestikkende ens. Kun de lidt bredere linjer røbede nordsjællændernes oprindelige garnbådstype.

I den samme bevægelse nåede rødspættefiskeriet frem til Horns Rev og dermed 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 sejtrørende (Hjorth-Rasmussen 1984, 47-9).

Den danske udvikling påvirkede også bohufiskerne. Efter at de i midten af firserne var blevet fortrængt fra grundene mellem Læsø og Anholt og muligvis helt opgav dette fiskeri, blev den første damkutter leveret til Styrsø fra Søby i 1893, og o. 1900 var der 25 snurrekuttere på kysten (Hansson & 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 overfiskede. Det store gennembrud for svensk snurrefiskeri kom derfor først efter 1. verdenskrig med fangst i Skagerak 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 århundredskiftet. Nogle slog endog til lyd for en ren standardisering af kuttermodellerne, men støttede dog mod bådebyggernes hævde 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 voddetovene, 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 stævnskruer 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 frederikshavnerflåden havde motor allerede i 1900. Samtidig blev petroleumsmotorerne driftsikre og fortrængte dampen, og fra 1899 blev der installeret stævnskruer i nybygninger såvel i Frederikshavn 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 1903, 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 Styrsö-Jången 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 modificeret 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 mekaniseringsbølge må endelig føjes den såkaldte stopmaskine til opskydning af vootov, 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 århundredskiftet, men slet ingen på Sørlandet. Årsagen hertil 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. Snurrevodsfiskeriet 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 1920'erne. 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 påvirkning 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 svenskere gjorde ved flere lejligheder forsøg på at overtage handelen. Problemet var imidlertid at sikre afsætningen i udlandet. O. 1780 overtog 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 betydende 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, 477; Haneson & Rencke 1923, 61).

I Nordjylland er hummerfiskeriets omfang ikke kendt, men i 1830'erne blev der årligt solgt 200 stk. hummere til to kvaser 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 tejer fra Norge (Krøyer 1866, 106).

Efter 1850 lykkedes det for nordmændene gradvis at fortrænge englænderne i forbindelse med oprettelsen af faste dampskibsrouter 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

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 ålekvasefart. O. 1920 blev der introduceret åleruser af dansk type i Søgne, mens der ved Hisøj blev anvendt svenske rammetejner. På dette tidspunkt var opkøbet 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 udklækningsapparat efter norsk model (Smidth 1864, 60-1). Mere egentlig regional synes nogle norske stenhuggeres introduktion af kilnoten til Ringhals i Halland at være (Löfgren 1974, 10). Også den kendte opdagelse af reje-fiskeriet i Gullmars- og Larviksfjordene fortjener at nævnes som et udslag af et dansk-svensk-norsk videnskabeligt samarbejde om udforskningen af fiskebestanden i Kattegat og Skagerrak (Andersson 1942, 379).

Den billige hornfisk, som især blev fanget syd for Læsø med not, blev i hvert fald fra 1700-tallet opkøbt af de svenske fiskehandlere, som i maj måned her fyldte et hul i årets opkøbsmuligheder (Hasslöf 1949, 401). Efter 1814 førte nogle Læsø-boer selv hornfisken til København (Brinch-Seidelin 1828, 293-4), men først o. 1906 blev svenskernes rolle overtaget af københavnske opkøbere (Melchjorsén 1979, 57).

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

modtog om vinteren også hummer fra svenske handelsmænd, angiveligt fordi hummeren havde dårligere overlevelsesmuligheder, når brakvand 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 (Smidth 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 tidspunkt. 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 oprettholde det gamle marked i England ved egne transporter dertil. Under det store sildeeventyr omkring Koster og Hvaler i 90'erne 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). Storhedsperioden 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 indtræffe 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 1860'erne udvikledes åle-snurrevodet i Harbøre til fjordfiskeri, og o. 1870 bragte Harbøre-fiskerne, der supplerede vinterbakkefiskeriet med fjordfiskeri, dette redskab til Roskilde Fjord under megen modstand (Hjorth-Rasmussen 1972, 12-3). Efter 1872 overtog Bælthavets og Smålandsfarvands skippere med deres pommerske åle drivkvase opkøbet af ål,

### 6. Kontakter og fælles erfaringer

I denne oversigt har jeg konstateret, at fiskehandelen fra i hvert fald 1500-tallet gav anledning til mangelende kontakter over Kattegat og Skagerrak, især handelen med siild 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 fiskerbefolkning 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 nul-punkt, hvorefter fiskeriet gradvis vandt frem igen. Omkring midten af århundredet var alle hovedfiskerierne 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 horisont. 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 have 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 opsøgte 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 bevarede 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 vanskeliggere at udskille fra de almindelige bevægelser. Tiden mellem 1814 og 1914 markerede derfor på sæt og vis en særlig regional enhedsperiode.

### Litteratur

- Aggaard, K. 1802: Physisk, oeconomic og topographisk Beskrivelse over Ihve, 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 (særtryk 1975)
- Dalén, L. 1941: Den bohusslänska fiskelägesbygden, Göteborg
- Damgaard, S. 1981: En Løkkenfisker fortæller, Løkken
- Fedderson, A. 1903: Havet, Kbh.
- Fiedler, H. V. 1870: Fremmede Fiskere ved de danske Kyster. Udskrift for Fiskeri, 211-29
- Hanesson, V. & Rencke, K. 1923: Bohussfisket. 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 utvær i vækst. Utgårdskilen på Hvaler 1900-1965. Sømand, fisker, skib og væft, ed. O. Hasslöf m. fl.

Solhaug, I.: 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 arbejdder. 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

- Hjorth-Rasmussen, A. 1972: Erhvervsstruktur og fiskeri på den jyske vestkyst. Bygd 3:2, 3-32  
 - 1984: Vejen til Nordsoen, Hirtshals  
 Holm, P. 1985: Samhandelsmønstre over Kattegat og Skagerrak, ca. 1550-1880, Meddelelser 8, 37-61  
 Holmberg, Å. 1963: Perioden 1550-1880, Bohusläns historia, ed. E. Lönnroth. Göteborg, 149-280, 318-64  
 Højgaard, J. 1964: Mekaniseringen i fiskeriets tjeneste. Danmarks fiskerierhverv I. Kbh., 163-74  
 Højrup, T. 1975: "Prøven" af Vorupør. Sjækllen 4-5: 6-11  
 Kekonius, M. 1980: Hummerhantering och kombinationsnäringer i nordligasta Bohuslän. Bohusläns samhälls- och näringsliv, Göteborg  
 Krøyer, H. 1866: Prøve af en historisk-statistisk Udsigt over de danske Fiskerier (1837). Lidsskrift 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 - fiskerbygd - industrilandskab. Bygd 5:2, 5-18  
 Mathiesen, J. 1853: Det nordsjællandske 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: Oeconomisk Skildring af Hou i Hals Sogn, Aalborg  
 Nilsson, L. 1963: Det stora sillfisket. Bohusläns historia, ed. E. Lönnroth. Göteborg: 281-317  
 Nordisk Kust = Nordisk Kust i helg och söcken. Göteborgs Historiska Museum 1982  
 Olsson, R. 1984: Ett ösamfund under 1800-talet. Öckerö. Meddelelser 6: 29-64  
 Olsen, H. 1984: Makrellfiskets udvikling på den norske Skagerrak-kysten på 1800-tallet, Meddelelser 6, 1984: 85-112  
 Pettersen, J. 1953: Den svenska Skagerackustens fiskebebyggelse. Göteborg  
 Söderpalm, S. A.: Göteborg - Frederikshavn. Meddelelser 2, 1983: 47-68  
 Sørensen, C. 1973: Langlidreng bliver fisker, udg. A. Hjorth-Rasmussen. Esbjerg  
 - 1974: Fisker går i land. Esbjerg  
 Smidth, A. J.: Indberetning om Fiskerierne ved Jyllands Østkyst, Kbh.  
 - 1861: Beretning om Fiskeriernes Tilstand ved Øerne i Kattegat. Kbh.  
 - 1864: Indberetning om Fiskeriernes Tilstand i Kongerigetets Farvande, 1862-63. Kbh.