

FORTELLINGER OM KYST-NORGE

KYST- OG HAVLANDET ||| Kyst-Norge i et historisk perspektiv



Fiskarbondedygd ut mot storhavet. Herdlevær, Øygarden ca. 1960. Foto: Widerøe. Kystmuseet i Øygarden.

Forord

I INNLEDNINGEN AV KULTURMINNEÅRET 2009 er det en glede å presentere den første i en serie fortellinger om viktige epoker og temaer i kystens historie. Frem mot grunnlovsjubileet i 2014 vil det bli utarbeidet flere nasjonale rammefortellinger under overskriften *Fortellinger om kyst-Norge*. Dette skjer i nært samarbeid med Nasjonalt museumsnettverk for fiskerihistorie og kystkultur, Nasjonalt museumsnettverk for sjøfart og Fyrnettverket.

Den første fortellingen *Kyst- og havlandet Norge* gir en overordnet beskrivelse av kystnæringene, deres forutsetninger i landskap, farvann og naturressurser, og betydningen de har hatt for økonomisk vekst, levemåte og kulturelle ytringer. Den langstrakte kystregionen fra Iddefjorden i sør til Grense Jakobselv i nordøst fremstår som det mest egenartede norske i et videre europeisk perspektiv.

Fortellingen er ført i pennen av Anders Haaland og Årstein Svihus, mens billedarbeidet er utført av Sølvi Vik, alle fra Museum Vest. Et redaksjonsråd med representanter fra de tre nasjonale maritime museumsnettverkene har sammen stått for den kulturhistoriske kvalitetssikringen. Medlemmer av redaksjonsrådet har vært Pål Christensen fra Museum Nord, Jo van der Eynden fra Etatsmuseet for Kystverket, Per Norseng fra Norsk Sjøfartsmuseum og Bjørg Christophersen, Anders Haaland og Årstein Svihus fra Museum Vest. Museum Vest har hatt koordineringsansvar for arbeidet med heftene så langt.

På Kystkulturkonferansen i Oslofjorden i mai 2009 vil tre nye rammefortellinger bli presentert: *Riksvei nr. 1* om maritim infrastruktur, *Ressursar til låns* om pelagisk fiske og *Den norsk-arktiske torsken og verden*.

På forsommeren 2009 vil Kystverkets tidligere fyr- og merkefartøy M/S "Gamle Oksøy" dra ut på tokt langs norskekysten for å markere samarbeidsprosjektet *Fortellinger om kyst-Norge*, etableringen av det nye Etatsmuseet for Kystverket og fremleggelsen av Fiskeri- og kystdepartementets verneplan for maritim infrastruktur. Anløpene vil bli koordinert med lokale og regionale arrangementer i kulturminneåret. Nettverksmuseene og direktoratenes regionkontorer vil koordinere disse arrangementene.

Direktoratene og nettverksmuseene håper at de nasjonale rammefortellingene vil være til glede, ettertanke og nytte for alle kystkulturinteresserte og at de kan bidra til et historisk perspektiv på samtidens utfordringer. Direktoratene og museene tar gjerne imot spørsmål eller synspunkter på prosjektet.

7. januar 2009

ABM
-utvikling



Kyst- og havlandet Norge

Odelsbonden og kystkvinnen

Minner og fortellinger fra fortiden er en viktig del av virkeligheten i de fleste kulturer. Det finnes mange forklaringer på at det er slik, men svært ofte begrunnes betydningen av historisk dokumentasjon i form av kulturminner og kulturarv i vid forstand med at slik kunnskap hjelper oss til å forstå den verden vi lever i og til å definere hvem vi er. Våre historiske forutsetninger utgjør en viktig og vesentlig del av vår identitet.

Men hva er det nå egentlig som er "typisk norsk"? Går det i det hele tatt an å snakke om en felles norsk identitet, et særpreg som skiller oss fra alle andre nasjoner og folkeslag? Svaret på dette er både ja og nei. Et samfunn består av mange kulturer, og kulturene, som samfunnet selv, er i en kontinuerlig endringsprosess. Hvilke deler av fortiden vi velger å identifisere oss med, gjenspeiles i hva vi velger å ta vare på, og hvilke historier vi velger å fortelle om vårt eget opphav.

Et hovedtema i den norske historieskrivningen har vært utviklingen fra vikingenes "storhetstid", via sammenbruddet som kom med Svartedauden og hvordan landet etter det, igjen "langsomt ble vårt eget". Da kampen for norsk selvstendighet ble ført på slutten av 1800-tallet, ble det trukket en historisk linje fra vikingtidens ættesamfunn og frem til samtidens bondesamfunn. Odelsbonden, med arverett til gård og grunn, ble helten i datidens nasjonalromantiske fortelling om kultur og identitet i Norge.

Denne fortellingen var på mange måter både riktig og viktig for sin tid. Men i dag synes det litt underlig at fokuset i så stor grad ble lagt på jordbruksnæringen og odelsgutten, mens førstereisgutten og skårungen ble viet mindre oppmerksomhet. Dette var tross alt en tid da Norge vittrig utviklet seg til en stormakt på havet og den teknologiske utviklingen i fiskerinæringen for alvor skjøt fart.

Det er vår påstand at det er umulig å forstå norsk kultur- og samfunnsutvikling uten at de maritime næringene får spille en sentral rolle. Dette gjelder både for å forstå hvilke særpreg

som skiller Norge fra andre land i Europa, og for å forstå hvilke forbindelseslinjer som har knyttet Norge og nordmenn til resten av verden opp gjennom historien.

I dette perspektivet er det en avsporing å sette bondekulturen opp mot kystkulturen eller sjøfartskulturen. Det er i samspillet mellom disse ulike næringene vi må søke forståelsen av kultur og levesett i Norge. Og da må vi begynne med å se på de mulighetene og begrensningene som naturen og naturkreftene har satt for menneskene i dette landet, og særlig langs kysten.

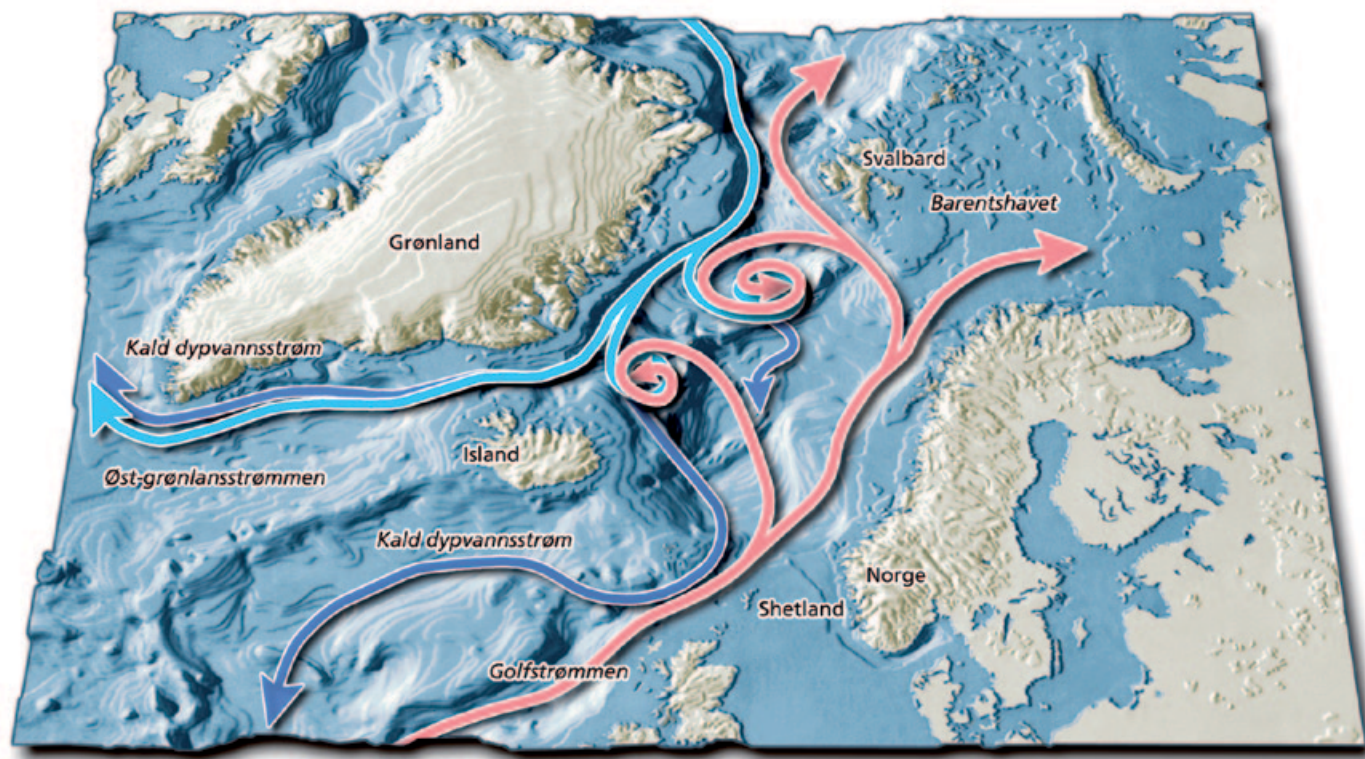
Et land langt mot nord

Norge er et mellomstort, langstrakt land. Det strekker seg fra grovt 58 til 71 grader nordlig bredde. Ved første øyekast på kartet skulle en kanskje tro at de nordlige områdene ikke var særlig egnet for menneskelig bosetting i det hele tatt. Likevel er det slik at det nordlige Norge sammenlignet med andre landområder på samme breddegrad, har et langt mildere og mer gjestmildt klima å by på. Hovedårsaken til dette er Golfstrømmen som frakter store mengder varmt sjøvann oppover langs hele den lange vest- og nordkysten.

"En havstrøm med stort varmeforraad..."

Golfstrømmen er en av de store, globale havstrømmene som skapes av jordrotasjonen i et intrikat samspill mellom ulike klimasoner. I områdene rundt ekvator strømmer store vannmengder over Atlanterhavet mot vest. Dette varme vannet presses deretter gjennom det trange Floridastredet nordover langs det amerikanske kontinentet, før det igjen ledes østover i den nordlige delen av Atlanterhavet, hvor det gradvis blandes med kaldere vannmasser fra Ishavet. Varmt atlantehavsvann strømmer inn i Nordsjøen både nord om Skottland og opp gjennom Den engelske kanal, hvorpå det fortsetter nordover langs norskekysten helt opp til Barentshavet. På sitt mest konsentrerte er vannføringen i denne havstrømmen 20 ganger større enn vannmengden i alle jordas elver til sammen!

Disse enorme mengdene med varmt sjøvann bidrar til å skape grunnlag for jordbruk og fast bosetting mye lenger nord i Norge enn andre steder på kloden, med isfrie havner og



Illustrasjon: Tor Sponga.

farvann langs hele vest- og nordkysten til grensen mot Russland. Sammenrøringen av det varme, salte atlantehavsvannet med det ferskere og kaldere mineralrike vannet fra Ishavet og de sibirske elver bidrar til å gjøre Barentshavet til et av verdens mest produktive og fiskerike områder.

Som en følge av den nordlige beliggenheten har nordmenn opp gjennom historien hatt lettere tilgang til arktisk marine ressurser som sel, hval og ulike fiskeslag. I forlengelsen av dette har Norge fått en betydelig rolle som "polarnasjon" i form av oppdagelsesreiser og forskningsinnsats i arktiske strøk, og med etterfølgende territorielle krav: Svalbard, okkupasjonen av Øst-Grønland i 1930-årene og kravet om Dronning Mauds Land i

Antarktis. Norges beliggenhet "på toppen av Europa" skulle også få stor betydning da verdens kystnasjoner fikk herredømme over tilstøtende havområder og derved fisk og andre naturressurser på 1970-tallet.

Det undersjøiske landskapet

Sammen med Golfstrømmen er bosettingen og næringslivet langs kysten også bestemt av andre viktige naturgitte faktorer. I havet ut for Sør- og Vest-Norge finnes det en stor, relativt grunn kontinentalsokkel bortenfor den dype, men ikke alt for brede Norskerenna, med en del grunnere fiskebanker. Langs kysten vest for Karmøy og Haugesund og fra Sognefjordens munning

like til Varangerfjorden er det dessuten et rimelig bredt belte av grunt vann (mindre enn 200 meters dyp) og en rekke viktige enda grunnere banker, dels i dette belte og dels lenger ute i havet. Dette har betydning fordi farvann med store havdybder generelt er fattige på utnyttbare fiskeressurser.

Havbunnens topografi har også vært viktig for fremveksten av den nye norske petroleumsnæringen fra sist på 1960-tallet, siden det de første tiårene var grenser for hvor dypt man kunne bore og plassere faste installasjoner. Havbunnens topografi og utnyttelsen av denne har dessuten hatt store konsekvenser for "havnåmet" som Norge opplevde i siste halvdel av 1900-tallet. Mens de norske landegrensene i det vesentlige har vært uendret siden 1700-tallet, har det foregått en omfattende ekspansjon til havs siden 1960-tallet: Fra å kontrollere et smalt belte territorialfarvann fire nautiske mil ut fra de ytre deler av kysten, til dagens "blå Norge" der havområdet er fem–seks ganger større enn landterritoriet. Viktigst her er delingen av kontinentalsokkelen etter midtlinjeprinsippet i 1965 som avklarte retten til olje- og gassressursene under havbunnen, og etableringen av 200 miles norsk økonomisk sone i 1977 da store deler av de tilhørende fiskeressursene ble lagt under norsk kontroll.

Kystlinjens form

Norge har Europas lengste kyst: Selv trukket som en serie rette linjer måler den 2532 km. Men strandlinjen i betydningen kystlinje, medregnet alle fjorder, sund, øyer og holmer, er hele 83 281 km lang. Det tilsvarer en distanse mer enn to ganger jordas omkrets. Den lange strandlinjen forteller om en ekstremt mangfoldig kyst som med få unntak er kringsatt av øyer og med fjorder som skjærer seg dypt inn i landet.

De mange dype fjordene, omgitt av høye fjell, er et av de landskapstrekk som gjør sterkest inntrykk på turister. Fjorder som Hardangerfjorden og Sognefjorden er havarmer som rekker like inn i høyfjellet, inn i breheimen.

Fjordene har dermed siden tidenes morgen åpnet for effektiv sjøveis sammenbinding av ulike økologiske regioner på tvers av kystlinjen, med tilhørende økonomisk arbeidsdeling mellom

indre, midtre og ytre bygder. Både ressursituasjonen og dermed ferdighetene varierte med avstanden fra kysten. Dette hadde særlig stor betydning for produksjonen av innsatsvarer som båter av ulik størrelse, redskaper og annen utrustning og emballasje (tønner og kasser) til både torske- og sildefisket. Jordbruksvarer og fisk ble dessuten sentrale bytte- og handelsvarer mellom indre fjordstrøk og den ytre kysten, men og mellom fjordbygdene og dalene på andre siden av fjellet.

Ikke minst skapte den mangfoldige og rikt innskårne kystlinjen gode muligheter for sjøtransport selv med helt små seilfartøyer både dypt inn i landet og langs den langstrakte kysten. Landet vårt har fått sitt navn etter dette forholdet: Norge er avledet av det gammelnorske "Nordveg", som betyr veien eller skipsleden mot nord. Dette systemet av sjøveier for handel og kommunikasjon var viktig siden heldekkende nettverk av kjørbare veier i det meste av kyst-Norge først kom på plass i andre del av 1900-tallet.

Den innskårne og skjermede kysten gjorde det også mulig å drive fiske selv i stor stil med temmelig små båter, det vil si på en slik måte at "alle" – selv de fattigste kystboere – kunne delta.

Kystfarvannets topografi var sammen med gunstige oseanografiske forhold som vannets temperatur, saltholdighet og strøm en medvirkende årsak til at to av Europas største fiskebestander, norsk-arktisk skrei og norsk vårgytende sild, begge i uminnelige tider har hatt sine viktigste gytefelt inne i norske kystfarvann: Vestfjorden er en stor undersjøisk dal med særlig gode gyteforhold.

Den skjermede og isfrie kysten med det næringsrike saltvannet var også en nødvendig forutsetning for at havbruk på laks og ørret i løpet av vel en generasjon fra 1960 kunne utvikles til en næring med større verdiskaping på første hånd enn alle saltvannsfiskerier til sammen: "den blå åker".

Den norske kysten fremstår samlet sett som enestående sammenlignet med situasjonen i de andre store europeiske kystland, som med få unntak mangler fjorder og tett skjærgård. Kontinentets erstatning for fjordene er elvemunningene, hvor man tidlig fikk de store havnebyer og fiskerihavner, og hvor man i dag finner de største anlegg for oppdrett av skjell og muslinger.



Anlegg for lakseoppdrett i Loppa.

Foto: Per Eide Studio. Norwegian Seafood Export Council.

Næringsstruktur – ressursbasert kombinasjonsdrift

Sesongdrift i jordbruk og fiske

Topografien og de gunstige klimatiske forholdene har også gjort at en stor del av befolkningen har bodd langs kysten, i spredt bosetting og fra 1850 i økende grad i byer. Utenfor byene bodde det store flertall av kystboerne på gårdsbruk.

På grunn av klimaet har norsk jordbruk tradisjonelt vært sesongpreget, med intens drift vår–sommer–høst. Også fiskerinæringen var lenge sesongpreget, men med ”motsatt”

tidsmønster: Både sild og torsk har sine store gyteinnsig om vinteren og tidlig på våren, i jordbrukets lavsesong. Innsigene var samtidig så store at de i førindustriell tid krevde langt større mannskap enn det som kunne leve av fiske og fangst på helårsbasis. Dette gjaldt også da det etter 1880 ble utviklet kombinasjonsdrift med ulike fiskerier og med sel- og kysthvalfangst i gunstige beliggende regioner, som Sunnmøre.

Det var med andre ord behov for en trekkspillmekanisme for arbeidskraft i fiskerinæringen. Samtidig trengte kystjordbruket de fleste steder ekstra næringsmuligheter, siden tilgangen på dyrkningsjord jevnt over var svakere, det vil si geografisk spredt, enn i innlandets dal- og flatbygder. En stor del av bosetningen



I jordfattige kyststrøk var det vanlig med utslåtter på øyene. Her ser en MB "Duen" SF-25-B ved Veststeinen, Vetvik i Bremanger i 1935. Båten er lastet med tørrhøy. En slik last ble kalt høvfarm. Foto: Ukjent. Arkivutlån: Fylkesarkivet i Sogn og Fjordane.

langs kysten vokste frem på grunnlag av kombinasjonsdrift mellom jordbruk og fiske. Fisk var en avgjørende byttevare for alle som ikke var selverberget med korn eller andre matprodukter, mens jorda skaffet sentrale matvarer også i de årene der det var uår i fisket. Det var dette som gav den stabiliteten i bosetningen som verken fiske eller jordbruk alene kunne ha skaffet langs vår karrige kyst.

Marin tilpasning i bygd og by

Frem til ut i mellomkrigstiden bodde de aller fleste norske fiskere på gårder – de var fiskerbønder. På fiskerbondens gård var det kona som hadde hovedansvaret for driften når mannen var borte. Hun fikk hjelp av barn og gamle, og kunne også ta seg av hjemmefisket til husbruk. Kvinnene bidro med hjemmeproduksjon til fiskerbondens utrustning, som matvarer, klær og i noen grad redskaper. I strøk nær gode fiskefelter var det vanlig at mannfolka deltok i andre fiskerier i tillegg til det store sesongfisket, enten dette gjaldt skreifiske i Lofoten eller vårsildfiske på Vestlandet. Denne arbeidsdelingen førte til en effektiv utnyttning av husholdets arbeidskraft innenfor knappe materielle rammer.

Med unntak for Ålesund og en del fiskevær og små byer i Finnmark, var altså norsk fiskerinæring forankret i spredtbygde bygdesamfunn. Til forskjell fra dette bodde de fleste fiskere i land som Storbritannia, Tyskland, Frankrike, ja, selv Danmark, i byer og landsbyer. Men eksportpakkingen og også en god del av tilvirkningen skjedde i eller like ved kystbyene. Nesten alle byer vest for Lindesnes var mellom 1850 og 1950 basert på tilvirkning og eksport av fisk og sild og/eller sjøfart med verftsindustri.

Øst for Lindesnes spilte skogbruk og trelasthandel samme roller som fiske og fangst vest- og nordpå: Skogen var fra 1700-tallet stort sett eid av bønder, og hogst og fløting ble utført av medlemmer av bondesamfunnet vinter og vår. Men langs Skagerrak ble mangesysleriet ut over på 1800-tallet langt mer sammensatt. Det nye drivgarnsfisket etter makrell fra 1830-tallet involverte mange også fra disse kystregionene. De større fangstmengdene som først ble skapt med makrellfisket og senere med sildefisket i siste del av århundret, ble dels eksportert som fersk vare til England, men gikk også til den voksende befolkningen i de østlige kystbyene. Med utbygging av jernbanen kunne en dessuten nå deler av det indre Østlandet med ferskfisk. Kombinasjonen av konsentrert bosetning og utbedret infrastruktur skapte et hjemmemarked som en med unntak av Bergen ikke finner i resten av landet. Dette gav grunnlag for at det alt ved hundreårsskiftet var en del helårsfiskere i Skagerrak/Oslofjorden.

På Østlandet ble dessuten naturisen en viktig eksportvare fra midten av 1800-tallet, særlig langs telemarkskysten, ved Larvik og i bygdene rundt den innerste delen av Oslofjorden, nord for Moss. I toppårene like før 1900 ble det eksportert mer enn 500 000 registertonn naturis årlig fra dette området. Norge dominerte dermed fullstendig markedet for naturis i Vest- og Nord-Europa. Også dette skapte grunnlag for et økonomisk mangesysleri i kyststrøkene også østafjells, som i likhet med fiskerbondetilpasningen i andre landsdeler gjorde det mulig å fø langt flere mennesker enn jordbruket alene ville klart.

De marine ressursene og skognæringene, naturisproduksjonen og andre hovedsakelig kystnære næringer som gruvedrift og steinbryting kan betraktes som særtilfeller av en annen viktig side ved den norske modernæringen, som skiller den fra nesten



En pust i bakken under klippfisktørkingen i Joffjora på Giske i 1940-årene. Foto: Ukjent. Arkivlutlån: FylkesFOTOArkivet i M&R, Arnhild Sæther

alle andre europeiske lands jordbruk, nemlig utmarksbruket. Utmarka fikk stor og voksende betydning for driften, den utgjorde rundt 1800 en stor ressursbase i reserve.

Norge hadde en vesentlig mindre andel dyrket mark enn de andre land i Europa, med beskjedne to-tre % av det samlede landareal. Selv om mye var ødemark i form av høyfjell, breer og vann, gjensto det svære arealer til bruk som sommerbeite for husdyr og høsting av tilleggsgjør som skav, kvist, lauv og lav, i både åpent landskap og de store skogene, samt jakt og fiske i ferskvann.

Sammen med kombinasjonsnæringene åpnet utmarksbruket for en kraftig folkeøkning i jordbrukssamfunnet mellom 1814

og 1870, uten overgang til mer moderne driftsformer, og uten at levestandarden gikk ned. I Europa var det bare Irland som hadde større folkeøkning etter 1814, men der endte det med katastrofe som følge av potetpesten i 1848, og en påfølgende nedgang i folketallet på flere millioner. I Norge kom i perioden 1814–70 de rike vørsildinnsigene på Vestlandet til å spille en viktig rolle: Fangstene nådde de beste årene opp i én million tønner. Sildepengene overrislet jordbruksbygdene, påskyndet overgangen til pengehusholdning, og førte dessuten til kraftig byvekst: Stavanger mangedoblet sitt innbyggertall i disse årene, Bergen fikk drahjelp og det grodde frem helt nye bysamfunn som Kopervik, Skudeneshavn, Haugesund, Florø og Ålesund.

Med blikket vendt mot verdensmarkedet

I et europeisk perspektiv blir Norge *det store landet med den lille befolkningen*, en karakteristikk som har gyldighet også i dag: Landet har mindre enn fem millioner innbyggere på et landareal som måler 325 000 kvadratkilometer, Svalbard ikke medregnet. Til sammenligning bor det i Tyskland 82 millioner på 350 000 kvadratkilometer! Dette betyr at vi gjennom hele den nyere tids historie har hatt langt større tilgang på naturressurser som fisk, trelast og visse mineraler og malmer enn det vi selv har kunnet forbruke. Det har i sin tur ført med seg en meget stor utenrikshandel per hode i hele perioden 1600–2000.

Det er særlig bemerkelsesverdig at fisk fanget nær fjæresteinene på sesongbasis av småbrukere med sønner, husmenn og drenger, etter bearbeiding på ulike måter til produkter som salt og fersk sild og fisk, tørrfisk, klippfisk, tran og rogn, sildolje, sildemel, sardiner og kippers, endte opp på markeder som Sverige, Tyskland, Russland, Italia, Spania, Portugal, Vestindia, Sør- og Nord-Amerika, Nigeria og ikke minst Storbritannia med samveldeland på fire kontinenter.

Tilvirkningen skjedde dels på enkel måte nær fiskefeltene (tørrfisk, saltfisk, isasild), dels i form av mer kompleks bearbeiding (klippfisk), og – etter 1880 – dels på industriell måte i hermetikkfabrikker, tranraffinerier og sildoljefabrikker, etter 1950 også i filetfabrikker. Virksomheten var fordelt på flere tusen fiskebruk, salteplasser og fabrikkanlegg. Bare av hermetikkfabrikker fantes det 220 i mellomkrigstiden, og av sildoljefabrikker mer enn 70 i 1950-årene. Mange hundre båtbyggerier og reparasjonsverksteder, motorfabrikker, redskapsfabrikker, emballasjefabrikker (tønner, kasser, blikkesker) og andre hjelpeindustrier leverte innsatsvarer til fiskerne og tilvirkerne. Disse bedriftene lå sammen med skips- og landhandlere og bunkersstasjoner spredt ut i alle kystbyene med næromland, og langs farledene mellom dem.

Kvinner spilte en hovedrolle i mye av tilvirkningen. De saltet sild og fisk, de utførte mesteparten av arbeidet på klippfiskbergene, dominerte hermetikkfabrikkenes ofte store arbeidsstokker og var uunnværlige i filetfabrikkene. Kvinnene sto for nødvendig fingerferdighet, og tilførte gjennom sitt løse forhold til

arbeidsplassene tilvirkerleddet den fleksibilitet i driftsmønsteret som fulgte av sesongpreget i fangstleddet. Fryselagring av råstoff ble først vanlig etter andre verdenskrig.

Norsk fiskerinæring var med sine nesten 90 000 fiskere i 1900 og 120 000 i 1939 blant Europas største. Siden de andre store fiskerinasjonene forbrukte det meste av fangstene selv, var den norske eksporten av sjømat trolig Europas, om ikke verdens, største. Vi forbrukte bare om lag tiendeparten av fisken selv. På samme vis klarte vi bare å bruke en brøkdel av skogproduktene.

Beliggenheten langt nord i Europa var en forutsetning for de store fiskefangstene. Men det skapte problemer for eksporten at avstanden fra mesteparten av norskekysten til de store og betalingsdyktige markedene i Vest-Europa og Amerika ble svært lang. I en tid uten utbygde kjølekjeder ble det vanskelig å få fisken fersk frem til forbrukerne. Det ville ha gitt langt bedre pris til fiskerne enn den tradisjonelle anvendelse til tørrfisk, klippfisk og saltsild. Et annet problem var at tilvirkningen, og dermed eksporten, på grunn av fangstleddets geografisk vidstrakte og desentraliserte struktur, ble stykket opp på et stort antall uavhengige firmaer. Hver for seg ble disse heller små tatt i betraktning avstanden til mange av markedene og ikke minst disses størrelse. Dette svekket slagkraften, til fordel for de ofte store kjøperne ute.

”Riksvei I”

En viktig forutsetning for fiskerinæringens utvikling i andre halvdel av 1800-tallet var statens innsats ved bygging av nye og forbedring av eldre fiskerihavner. Selv om norskekysten er rik på naturlige havner, er bølge- og vindforholdene mange steder så vanskelige at det trengtes inngrep i form av dekningsmoloer, utdyping av innløp og skjermede bassenger, bygging av båtstøer

Chr. Bjelland & Co's fabrikk nr 2 i Stavanger med arbeidsstokk, ca. 1900. Den norske sardinproduksjonen startet i denne byen i 1879, og i mellomkrigstiden fantes det 60–70 sardinfabrikker her. Fiskehermetikkk var da den av fiskerinæringens varegrupper som innbrakte størst eksportverdi. (Fotograf ukjent, "Stavanger og omegns industri", 1902, s. 4)



*"Fra Arktis til Ekvator": Nigeriansk kjøpmann
i tørrfiskbod i Bergen i 1950-årene.
Foto: Ukjent. Norges Fiskerimuseum*



Lindesnes fyr i storm. Foto: Rolf Dybvik

og lignende. Ved forrige århundreskifte disponerte de 90 000 fiskerne 100 000 båter, hvorav fire femtedeler hadde færre enn fire årepar, og bare 3500 hadde dekk. Det fantes ikke mer enn 100 fiskedampskip i Norge, mot tusentalls i et land som Storbritannia. Avhengigheten av årer og seil gjorde det ønskelig med trygge havner nærmest mulig fiskefeltene. Og da motoriseringen av fiskeflåten skjøt fart etter 1905, økte kravene til havneanleggene. I de 150 årene mellom 1840 og 1990 investerte Statens Havnevesen store beløp i 750 fiskerihavner langs norskekysten. De fleste anleggene kom naturlig nok i Rogaland, Møre og Romsdal, Nordland og Finnmark, hvor det ble landet mest fisk.

Fiskerne dro også nytte av de offentlige trafikkhavnene som fra 1880-årene ble bygd opp i kystbyene for å håndtere den raskt

økende trafikk med dampskip for last, passasjerer og post på utlandet, langs kysten og i næromlandet.

De mange lange fjordene, fjellmassiver som Langfjella, Romsdalsalpene og Dovre, skapte sammen med det harde vinterværet i høyfjellet vansker for utbygging av både veier og jernbaner mellom landsdelene og langs kysten. Den viktige Bergensbanen åpnet først i 1909, Sørlandsbanen ble knyttet sammen i 1944 og Nordlandsbanen nådde frem til Bodø i 1962. Ennå i 1930 kunne man bare kjøre tre mil med bil ut fra Bergen sentrum før en møtte sjøen eller fjellet. Samtidig hadde byen 80–90 dampdrevne rutebåter som betjente 700 anløpssteder i alle fjordarmer og sund og på de bebodde øyene i Hordaland og Sogn og Fjordane. Dette spesielle regionale

Briggen "Leon" var bygd i Larvik i 1880 for redere i Arendal, som da var landets største sjøfartsby. Etter 1900 ble skipet solgt videre til redere i Kragerø, deretter til Solum og til sist Porsgrunn. På en tur med kull fra Storbritannia til Porsgrunn høsten 1915 sprang det lekk og sank i Nordsjøen.

Foto: Ukjent. Norsk Sjøfartsmuseum



sjøveis transportsystemet skal ha vært verdens største i sitt slag. Byens eget rederi for rutegående fjertrafikk, Det Bergenske Dampskibsselskap, ble startet i 1851, og hadde ved utbruddet av andre verdenskrig en flåte på 50 havgående damp- og motorskip. De trafikkerte alle havner langs norskekysten, og de viktigste havnene ved Nordsjøen, Østersjøen og enkelte byer enda lenger borte. Bergen var hovedknutepunktet i kyst-Norges finmaskede og mangslungne nett av dampskipsruter. Situasjonen var frem til 1960-årene mye den samme i de andre kystbyene som fungerte som landsdels- eller fylkessentra, med variasjoner som følge av forskjellene i byenes størrelse og beliggenhet,

Langt de fleste av de rundt 65 norske byene lå ved sjøen: Av de åtte innlandsbyene var det bare Hamar, Kongsberg og Gjøvik som var av nevneverdig størrelse. De fleste kystbyene var grodd frem rundt en god naturlig havn som oppsamlings- og utskipingssted for produktene fra fiskerinæring, skognæring og bergverk. De største ble også innfallsporter og distribusjonssentra for de mange slags importvarer som trengtes for en så liten befolkning så langt nord i Europa: korn, salt, hamp, kolonialvarer og mye annet. Med tanke på at de landverts kommunikasjonene var så lite utbygd og at den økonomiske integrasjonen ennå var liten, har historikeren, Jens Arup Seip, kalt Norge frem til 1860/70 for "en periferi uten sentrum". De enkelte kystbyene hadde som regel tettere økonomisk og kulturelt samkvem med sine viktigste markedsbyer utenlands enn med sin egen hovedstad.

Dette bymønsteret gjorde sammen med landarealets vanskelige topografi havet og kystleden til de viktigste transportårene for både passasjerer, post og gods langt inn i moderne tid. I andre europeiske land gikk mesteparten av den innenlandske godstransporten på indre linjer, med lektere på elver og kanaler, med jernbane, og i nyere tid med trailere på et stadig mer effektivt veinett (motorveier).

Som allerede nevnt er kysttrafikken like gammel som landet selv. For den nye norske staten som ble etablert i 1814, ble det en prioritert oppgave å legge forholdene til rette for en mest mulig effektiv og trygg trafikk langs kystleden, inn i fjordene og i innseilingene til byene. Den statlige Kanal-, havne- og fyrdireksjonen var opprettet så tidlig som i 1811. I 1841 ble

Fyrdirektøren utskilt som egen etat, og fra 1846 Kanaldirektøren, og dermed også Statens Havnevesen.

Det eldste norske fyret var reist på Lindesnes i 1656, tre nye fyr ble opprettet for private midler på 1700-tallet, mens den storstilte reisingen av stein- og jernfyr i statens regi tok til i 1830-årene. Vel hundre år senere fantes det 136 fyrstasjoner og ett fyrskip, alle med bemanning. Dessuten var ledene forsynt med 2500 fyrlykter, mer enn 60 lys- og lydbøyer, 90 tåkesignalstasjoner, 12 000 faste og 2000 flytende sjømerker. Sammen med de mer enn 60 trafikkhavnene og de mange hundre fiskerihavnene utgjorde dette en formidabel teknisk infrastruktur; "Riksvei 1", en viktig del av statens tilrettelegging for det sjørettede næringsliv, og dermed for nasjonsbyggingen. Losvesenet og Sjøkartverket hører med i dette bildet. Pålegg om losing inn til og ut fra viktige havner går tilbake til 1500-tallet. Fra 1725 ble det innført losplikt for alle skip til og fra utlandet. Den moderne loslovgivningen skriver seg fra 1824, men det var fremdeles lenge slik at losene måtte konkurrere innbyrdes om oppdragene og holde seg med båter selv.

Verdenshavens fraktemenn

Med bakgrunn i den eldgamle kystfraktfarten med tradisjonelle småfartøyer og den nye eksporten av trelast, sild og andre nye fiskeprodukter vokste det på 1600-tallet frem en internasjonalt rettet skipsfart på norske hender. Flåten vokste særlig sterkt i krigsperioder hvor Danmark-Norge var nøytralt. Den merkantilistiske næringslovgivningen søkte imidlertid å begrense utenriks sjøfart til byene.

Liberaliseringen av internasjonal skipsfart rundt 1850 kom til å gi norsk skipsfart et kraftig løft. I løpet av de neste 30 årene bygde Norge opp en enorm seilskipsflåte basert på tradisjonell, hjemlig teknologi. En stor del av skipene ble bygd på hundretalls av små og store verft i kystbyene og i bygdelag med lett tilgang på høvelig trevirke. Det ble også kjøpt inn mye billig tonnasje fra rikere sjøfartsnasjoner som skiftet ut seilskipene med dampskip av stål. Rundt 1880 var Norge målt etter tonnassen blitt verdens tredje største sjøfartsnasjon. Virksomheten var ikke lenger avhengig av frakten av varer til og fra egne havner. Langt

de fleste skipene gikk nå i fart mellom fremmede havner, gjerne i fjerne farvann som Atlanterhavet, Det indiske hav og Stillehavet. Nordmennene ble kjent som "verdenshavens fraktemenn".

Dette skipsfartseventyret var konsentrert til kystlinjen mellom Bergen og Oslofjorden, med Arendal og Stavanger som de to største sjøfartsbyene. Men det fantes betydelige flåter også i byer som Bergen, Haugesund, Tønsberg og Christiania, samt i en rekke småbyer og småsteder langs Skagerrak-kysten.

I Agder mobiliserte seilskipseventyret svært mye av både naturressurser, arbeidskraft og kompetanse i kystregionen. Selv skogbygdene innenfor ble involvert. Dette var en parallell til vårsildfisket som en gjennomgripende ressursmobilisering, moderniserings- og urbaniseringsfaktor på hele Vestlandet. Det sier sitt om sjøfartens betydning for det lokale næringslivet at Stavangers flåte på 600 små og store seilskip i 1880 hadde en forsikringsverdi som var 40 % større enn for alle bygninger i byen, medregnet boliger, næringsbygg, private og offentlige bygg. I Bergen utgjorde rederinæringens andel av bysamfunnets samlede antatte inntekt i 1913 nesten 30 %, og andelen var trolig enda større i en by som Haugesund.

1800-tallets skipsfartseventyr hadde altså et materielt utgangspunkt i norske naturressurser, fisk og trevirke bearbeidet til eksportvarer. En annen forutsetning lå selvsagt i landets rike og eldgamle kompetanse på bygging og navigering av fartøyer og sjømannskap, i seg selv naturlige følger av utallige generasjoners liv og virke ved kystens fjorder, sund og øyer. Robåten og den lille seilbåten var gamle tiders bil, buss og lastbil. Våre forfedre rodde og seilte i åpne båter til vesterhavsoyene og Island på 800-tallet, til Grønland et par tiår før år 1000



Lek og turn på seilskip.
Førstereisguttene var unge, ofte
i konfirmasjonsalderen.
Foto: Gave fra Per Arne Olaussen. Norsk
Sjøfartsmuseum.

utbruddet av andre verdenskrig hadde Norge igjen en av verdens største handelsflåter, og trolig den mest moderne, med sterkt innslag av motordrevne tank- og linjeskip og en rekke mindre grupper spesialskip.

Dristig fangst i fjerne farvann

Selfangsten sprang ut av fiskerinæringen på Sunnmøre og i Troms. Her fangstet heller små norske trefarkoster over et område som strakte seg fra Novaja Semlja øst for Barentshavet over Grønland til Hudson Bay i vest. Rundt 1920 talte flåten 80 skuter. Det var en risikabel virksomhet: I 1928 forliste hele 21 norske selfangstskuter i Vestisen, og så sent som i 1952 forsvant fem skuter med 79 mann sporeløst. På Sunnmøre lot selfangsten

og til Newfoundland omkring år 1000.

Den norske rederinæringen kom imidlertid til å henge etter i omstillingen fra seil til damp i tiårene frem til 1914. For mange redere var det naturlig å holde fast ved det de kjente så godt, nemlig skrog av tre og seil til fremdrift så lenge det fantes inntektsmuligheter for den slags fraktfart. Jern/stål og dampmaskiner representerte de fleste steder helt ny teknologi. Dessuten oversteg kapitalkravene ved kjøp eller bygging av nye dampskip den økonomiske kapasiteten i mange av reder- og verftsmiljøene i de små seilskipsbyene. I de store og mellomstore byene hvor omstillingen lyktes, førte den med seg oppbygging av en moderne verftsindustri. I Bergen leverte de to største jernskipsbyggeriene i de 25 årene etter 1890 hele 170 dampskip for utenriksfart, for det meste for byens egne redere.

Overgangen fra damp til motor gikk langt bedre, og den norske handelsflåten vokste kraftig i de vanskelige 1930-årene, i en tid da verdenstonnasjen stagnerte. Ved

seg kombinere med både drivgarns- og snurpefiske etter sild og med linefiske etter torsk, brosme og lange på bankene ute i havet, og bidro dermed til at regionen tidlig fikk en ledende posisjon i norsk fiskerinæring.

Hvalfangsten hadde også utspring i kystnært fiske og fangst. Da norsk lovgivning kort etter forrige århundreskifte forbød hvalfangst i farvannene nord for Troms og Finnmark, fant hvalfangerne frem til nye og langt mer lukrative fangstfelt i Sørishavet. Etter en første fase med utgangspunkt i landstasjoner på øyer, ble det utviklet pelagisk fangst fra store moderskip. Næringen antok svære dimensjoner: I siste del av 1920-årene skapte om lag 6000 norske hvalfangere med 31 flytende kokerier og 166 hvalbåter en brutto fangstverdi som var nesten dobbelt så stor som det de mer enn 100 000 norske fiskerne presterte. I 1929 utgjorde fangsten omregnet til blåhval mer enn 30 000 slike enheter. Dette betød at den samlede kjøttmengden tilsvarte vekten av fire millioner okser! Det aller meste av dette høyverdige kjøttet ble dumpet i sjøen. Hovedsaken var spekket som ble kokt til hvalolje, som igjen for det meste gikk til teknisk-industriell bruk. I perioden 1920–55 må den pelagiske hvalfangsten i Sørishavet, hvor Norge altså var én av et fåtall store aktører, ha vært en av de første storskala økologiske katastrofer: Bardehvalene, verdens største pattedyr som nyttiggjorde seg noen av de aller minste dyr (plankton og krill), ble nær utryddet. Både fangstbåtene og de store kokeriene, etter hvert med opphalingslipp i hekken, gav viktige oppdrag i en vanskelig tid til verftsindustrien ved Oslofjorden. Kokeriene hørte til de største og teknisk sett mest kompliserte fartøyene i den norske handelsflåten. Flere av hvalfangstselskapene engasjerte seg også i tankskipsfarten.

Det sterkt internasjonale preget over tilleggsnæringene til en lenge heller primitiv jordbruksnæring førte til at landet i tiårene rundt forrige århundreskifte utviklet seg til både en av Europas største fiskeeksportører, en ledende selfangst- og hvalfangstnasjon, en av verdens største sjøfartsnasjoner, og en betydelig eksportør av skogprodukter og av elektrokjemiske og elektrometallurgiske produkter. Professor i kolonialøkonomi,

Anton Mohr, utgav i 1935 en bok med den merkelige tittel "0,84 pct". Det skulle være Norges andel av verdenshandelen både da og i 1880-årene. Andelen av jordas befolkning var bare én promille, mens andelen av verdens skipstonnasje lå nær ti prosent. Dette betyr at utenriksøkonomien utgjorde en forholdsvis stor del av nasjonalproduktet, mer enn det som var vanlig i vestlige industriland på den tiden. Lille Norge hadde en stor utenrikssektor lenge før globaliseringens tidsalder.

Betydningen av kyst- og havnære landressurser

Ved siden av de rike bestandene av fisk, sild og havpattedyr og det isfrie og mangfoldige kystlandskapet hørte mengder av relativt kystnære skoger med til det historiske kyst-Norges primære ressursbase.

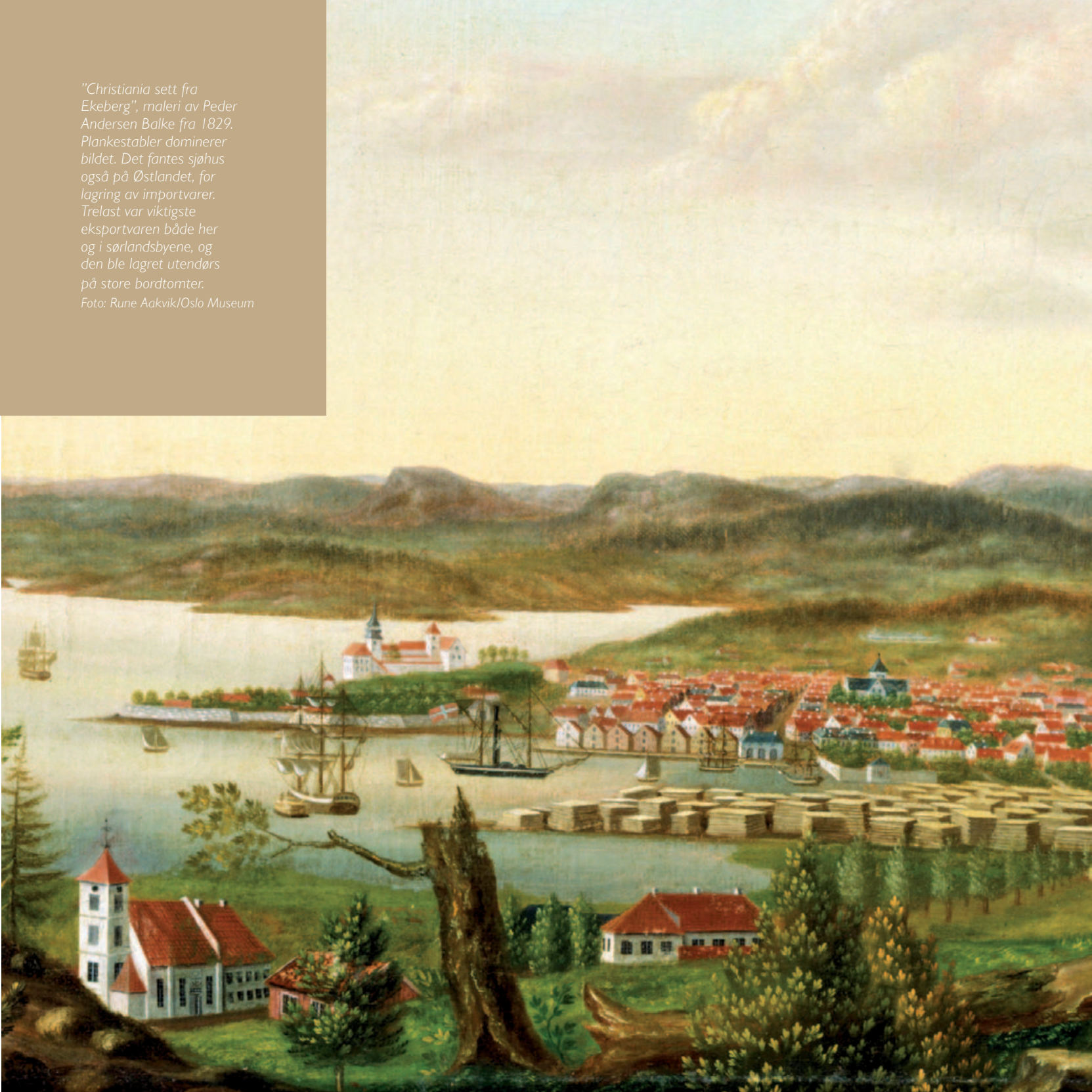
Den norske trelasteksporten begynte østafjells og på Vestlandet. Dette var de av de store europeiske barskogsområdene som lå nærmest de viktigste markedene utenlands, Holland, De britiske øyer og Frankrike. Her lå dessuten det aller meste av skogressursene like ved seilbare fjord- og kystlandskap. Selv de langt større skogene på Østlandet dro fordel av en relativ nærhet til kyst og åpent, isfritt hav, sammenlignet med de enda mye større skogene i Sverige og Finland, enn si Russland. Betydningen av nærheten til sjø og hav i et transportøkonomisk perspektiv illustreres best slik: Før anlegget av den første jernbanen i 1852 var det billigere å frakte en tønne salt fra Spania til Christiania enn fra Christiania til Eidsvoll.

En spesiell vassdragsgeografi

For trelasteksporten var landets geografi og klimatiske forhold viktig også på en annen måte: Rikelig med nedbør over en landgeografi like oppstykket som kystlinjen og med store fjellmassiver med breer og vintersnø i bakgrunnen, gav en beholdning av vassdrag, elver og fosser med brukbare fallhøyder som neppe noe annet europeisk land kan oppvise maken til. Alpene hadde både mye av fallhøyder og brukbart med nedbør, men lå langt fra havet. På Vestlandet gav vannet drivkraft til et utall oppgangssager i sjøkanten. Ut over på 1500- og 1600-tallet

"Christiania sett fra Ekeberg", maleri av Peder Andersen Balke fra 1829. Plankestabler dominerer bildet. Det fantes sjøhus også på Østlandet, for lagring av importvarer. Trelast var viktigste eksportvaren både her og i sørlandsbyene, og den ble lagret utendørs på store bordtomter.

Foto: Rune Aakvik/Oslo Museum





revolusjonerte oppgangssagen trelasteksporten her til lands. Også i andre landsdeler var tilgangen på skog og sagfossen nær kysten viktig. På Sør- og Østlandet og i Trøndelag utgjorde dessuten vassdragene i tillegg praktiske og billige transportveier hvor tømmeret kunne fløtes fra de indre bygder ned til sagbrukene og senere andre typer treforedlingsbedrifter nærmere sjøen.

Vassdragene skaffet den mekaniske energien til mye av den nye fabrikkindustrien som ble reist etter 1850: Vannkraft ble nyttet som direkte drivkraft for arbeidsmaskinene i kornmøller og andre møller, tekstilfabrikker, tremasse- og cellulosefabrikker med flere typer industrianlegg. Fossekraften ble vårt "hvite kull".

Fra forrige århundreskifte skjedde energiforsyningen i økende grad gjennom omdanning av den mekaniske vannkraften til elektrisk energi. Denne utviklingen førte i sin tur til virkelig storindustri, hvor enorme mengder elektrisk energi var hovedressursen. Produktutvalget ble dels bestemt av de lettest tilgjengelige innsatsfaktorene av mineraltypen, men mest av etterspørselen i verdensmarkedet: I et ekstremt tilfelle skiftet det i løpet av et par tiår fra karbid til kvelstoff til ferrosilicium til aluminium ved ett og samme anlegg. Siden man før 1910–20 manglet evne til fjernoverføring av elektrisitet uten betydelige effekttap, ble en rekke store bedrifter reist der fossefall munnet ut i eller nær en fjord, som var dyp nok til å fungere som ferdsselsåre for havgående

Høyspentmaster, Tveit ved Tyssedal, 1915. Fabrikken i Odda og Tyssedal fikk kraften fra Ringedalsvassdraget, som hadde tilsig fra en rekke store og små vann sørvest på Hardangervidda. Fra kraftstasjonen ved fjorden, AS Tyssefaldene (i bakgrunnen), ble strømmen på 12 000 volt overført gjennom to 6–7 km lange linjer, strukket i 1906–08 og 1909. Linjene var i bruk til 1995.

Foto: AS Tyssefaldene sine samlinger, utlånt fra NVIM.



Havpadling, kystopplevelse for de spreke. Foto: Julie Skadal.

skip. Bedriftene skapte i sin tur vannkraftbaserte storindustrielle steder som Rjukan/Notodden, Eydehavn, Jørpeland, Sauda, Odda/Tyssedal, Ålvik, Høyanger, Årdal, Svelgen, Sunndalsøra, Glomfjord med flere.

Naturbasert reiseliv

Det egenartede kystlandskapet med dype fjorder, rike lakseelver, fossefall og isbreer, samt midnattssolen i nord, stimulerte lenge før det moderne tjenestesamfunnet fremveksten av en betydelig sjøbasert turistnæring, med sesonginvasjoner av først briter (1860-årene), dernest tyskere (1890-årene) og

andre utlendinger: Fremmede turistdampere besøkte fjordene og Nordkapp, og norske dampskipsruter i lokal- og kystfart ble knyttet opp mot de samme reisemålene. Det ble reist en rekke, til dels spektakulære, turisthoteller på strategiske steder i fjordlandskapet, det ble organisert karjolfart i stor stil fra hoteller og anløpsbrygger til de viktigste severdighetene, det kom skysstasjoner på de lengste kjørerutene, og hoteller, restauranter og andre turistrelaterte bedrifter i mange av byene. De siste tiårene har det vokst frem en betydelig og variert reiselivsnæring langs kysten. Muligheten for naturopplevelser, fritidsfiske og rekreasjon er mange steder blitt en viktigere



ressurs enn de tradisjonelle kystnæringene. I stor utstrekning blir også den gamle næringstilpassede bygningsstrukturen nettopp brukt som overnattingssted for tilreisende.

Skifter i ressurs situasjonen og omstillingsevne

Fra naturens side har ressursgrunnlaget endret seg lite opp gjennom historien. Slik sett har kystens folk i et langtidsperspektiv hatt forholdsvis stabile rammevilkår, hovedsakelig formet av havet og landskapet. I kortere tidsperspektiv har derimot kraftige svingninger, både naturgitte og menneskeskapte, krevd evne til omstilling og tilpasning.

Alt fiske gir varierende utbytte fra år til år, slik tilfellet er med all høsting av naturens overskudd. Historisk sett har likevel omskiftet innen sildefisket vært spesielt dramatisk. For mens skreifisket kan variere betydelig fra det ene året til det andre i mengde og geografisk mønster, har silda det ene året engasjert store deler av et lokalsamfunn eller en region, for så året etter å forsvinne helt. Således holdt vårsilda seg borte fra våre kyster mellom 1784 og 1808, og rundt 1870 ble det brått slutt på 60 års sildeeventyr, også denne gangen for et par tiår. Det tales derfor om sildeperioder, avbrutt av svartår.

I disse tidlige periodene må årsakene til svingningene ha ligget i biologiske eller oseanografiske forhold utenfor menneskenes kontroll. Derimot var overfiske en viktig årsak både til at sildestammen kollapset og at andre pelagiske bestander var truet med utryddelse i løpet av årene 1955–80/90: Gytebestanden av norsk vårgytende sild ble redusert fra hele 13,5 millioner tonn i 1955 til under 10 000 tonn i 1975! Kollapsen var mulig gjort ved

*"Havets sølv". Storkast av vintersild på vestlandskysten i 1950-årene. Snurpenota er festet i snurpefartøyet og 'tørkes' opp i de to notbåtene med håndemakt, for høving av silda opp i hovedfartøyet. De to andre fiskeskøytene er tilkalt over radio for å ta inn den silda som ikke får plass i snurperens lasterom.
Foto: Ukjent. Norges Fiskerimuseum*

en, isolert sett, imponerende vilje til omstilling og effektivisering av fangstflåten. Dette kombinert med et voksende verdensmarked og en manglende forståelse på forskerhold av havets biologisk-oseanografiske mekanismer førte frem mot kollapsen. Liknende mekanismer gjorde seg gjeldende ved sammenbruddet i den pelagiske hvalfangsten på 1950-tallet.

Det uforutsigbare markedet

Næringene langs kysten er utadvendte og har hele tiden vært tett sammenvevd med den internasjonale markedsutviklingen. En har måttet tilpasse seg raske omskifter som følge av krigsblokade, internasjonal konjunktursvikt, endret tollpolitikk, introduksjon av nye konkurrerende produkter, og ikke minst synkende etterspørsel selv i gode tider etter innarbeidede produkter i de tradisjonelle markedene: Fiskerinæringen rommer eksempler også på slike omstillinger. Den gradvise omlegging i tilvirkningen av skrei fra tørrfisk til klippfisk i de tre hundreårene etter 1700 var et svar på konkurransen fra saltfisk og klippfisk fra de store nye torskefiskeriene ved Newfoundland. På 1900-tallet var klippfisk blitt et langt større produkt for norsk fiskerinæring enn tørrfisken, som dessuten etter hvert hadde måttet finne nye markeder, i Italia og Afrika. Omleggingen førte til at Nordvestlandet fikk en større rolle i tilvirkningen og eksporten av hvitfisk enn før, og ble avgjørende for fremveksten av byene Kristiansund og Ålesund.

Fra 1960-årene måtte så både klippfisk og tørrfisk konkurrere om råfisken med et helt nytt produkt, nemlig frossenfisk: Utbyggingen av integrerte kjølekjeder (kjølevogner og kjølebiler, frysedisker og kjøleskap) i de vestlige industriland hadde gjort at man ved gjenreisningen etter krigsødeleggelsene i Nord-Norge satset på filetindustri. Med frossenfisken hadde man overvunnet problemet med den lange avstanden til de lukrative markedene for fersk fisk. Omleggingen styrket også igjen Nord-Norges rolle i tilvirkningsleddet. I de senere tiårene har det vokset frem en økende gruppe kvalitetsbevisste og kresne kundegrupper som igjen stiller nye krav til fangstmetode og tilvirkning: Tørrfisk og klippfisk har antakelig en lys fremtid som "slowfood"-produkter med en lang kulturhistorie bak seg.

Norge som teknologisk avansert råvarenasjon

Økonomisk vekst innebærer teknologiske fremskritt, økt inntekt, og dermed også endrede forbruksvaner. Etter den første industrielle revolusjon, som utfoldet seg i Storbritannia i tiårene etter 1760, og som raskt spredte seg til andre land i Vest-Europa og Nord-Amerika, har en hovedlinje i både Vestens og Norges historie vært en både kraftig og stort sett varig, ja, akselererende økonomisk vekst – vekst og endring. Norge har faktisk klart seg bedre enn de fleste europeiske land i denne langsiktige vekstprosessen.

Et bemerkelsesverdig trekk ved prosessen i Norge er at den i vesentlig grad har vært knyttet til stadige nye former for utnytting av marine-maritime ressurser og kompetanse knyttet til fiske, fangst, sjøfart og sjørettet verkstedsindustri, like frem til i dag. Dette mens man i verden for øvrig i økende grad har frigjort seg fra naturressursenes begrensninger. De to mest slående kontrasteksemplene er Japan og Sør-Korea, hvor to av etterkrigstidens mest imponerende "økonomiske under" har foregått praktisk talt uten støtte i lokale naturressurser.

Norge har også i dag en meget stor utenrikssektor, men mindre enestående enn for hundre år siden på grunn av den tiltakende globalisering av alle lands næringsliv. Men i Norge er sektoren fremdeles i overveiende grad knyttet til marine og maritime ressurser, faktisk mer så enn for 30 år siden:

Petroleumssektoren har etter 1980 overtatt som økonomisk vekstmotor og overlegent viktigste næringsfundament, og råoljen alene står for mer enn 40 % av samlet eksportverdi (2006), i tillegg kommer den betydelige gasseksporten. Norge er fremdeles en ledende sjøfartsnasjon – andelen av verdens tonnasje varierer mellom fem og ti %. Flåtens struktur tilpasses stadig både den egne petroleumssektorens skiftende behov, og endringer i den voksende verdensøkonomiens transportbehov. Norske redere tjente gode penger på den pågående store overføring av industriproduksjon fra Europa og Nord-Amerika til Det fjerne Østen. Norske tørrlastskip frakter både malmer, mineraler, trelast og andre bulkvarer østover, mens en stor del av bilene bringes tilbake til Vesten

med henimot 200 spesialiserte norske bilskip. Sjømat er landets tredje største eksportvaregruppe. Høyteknologiske, men sterkt kvantumsbegrensede saltvannsfiskerier er supplert med en havbruksnæring som allerede har passert de første i salgsverdi på første hånd, og som dessuten har potensial for en flerdobling av produksjonen.

En skal likevel ikke overdrive betydningen av de marine-maritime ressurser, i en virkelig globalisert økonomi: Naboland som Sverige og Finland har de siste 30 årene klart seg nesten like bra som Norge, uten olje og gass, og stort sett uten fiske og sjøfart. Samtidig har veksten i Skandinavia vært sterkere enn i resten av Europa. Det er viktig nok i denne sammenhengen at den norske veien til velstandssamfunnet fortsatt går gjennom intensivt satsing på marine-maritime ressurser.

Norge er altså i en heldig situasjon på grunn av tilgangen til rike naturressurser, men veksten og velstanden skyldes likevel langt mer enn flaks og slump. Den næringsmessige tilpasningen er blitt fulgt opp og tilrettelagt av en styringsvillig og langsiktig tenkende stat, særlig i forhold til petroleumsnæringen. Det er bemerkelsesverdig at et lite land som Norge helt fra starten i siste halvdel av 1960-årene maktet å sikre nasjonal styring og dermed en samfunnsmessig balansert næringsutvikling av det produksjonsteknisk sett uhyre krevende prosjektet som utvinning av olje i Nordsjøen er. Dette var et felt som til da på den internasjonale arena hadde vært dominert av noen av verdens aller største private og "imperialistiske" selskaper, "The Seven Sisters". Det hører med i dette bildet at det samme lille landet maktet å gjennomføre de stadig mer teknisk krevende og kompliserte utvinnings- og rørledningsprosjekter de siste 20–30 år. Som spektakulært eksempel nevnes at Troll A-plattformen fra 1985 er 472 meter høy og at mengden av armeringsjern

Ekofisk 2/4 T var verdens første betongkonstruksjon bygget for petroleumsvirksomheten. Den ble bygget i Stavanger i 1971-1973 som lagertank for olje når dårlig vær forhindret bøyelasting. I 1989 ble det installert en ekstra beskyttelsesvegg i betong rundt tanken fordi havbunnen hadde sunket. Ekofisk 2/4 T ble stengt i 1998.

Foto: Norsk Oljemuseum/Husmo Foto



er 15 ganger større enn i Eiffeltårnet. Under slepingen fra byggestedet Hinnavåg ved Stavanger til feltet i Nordsjøen ble overbygningen – det svære prosessanlegget som var bygd ved Aker Stord – løftet på plass med millimeters presisjon på Vats i Vindafjorden. Dette er den uten sammenligning største gjenstand menneskene har flyttet noensinne. Vi føyer til at Troll inntil dagens Stokhman-felt var verdens største gassfelt til havs, og Statfjord en tid var verdens største oljefelt til havs. Dagens utvinningsteknologi er enda mer avansert, med sine plattformløse fjernstyrte undervannsinnetninger. Verdens lengste undervannsrørledning går fra Ormen Lange til Skottland.

Kunnskapsoverføring fra de tradisjonelle næringene til globale aktører

En gjennomgående linje i norsk næringshistorie har vært, og er fremdeles, overføring av erfaringer fra ett felt til et annet. Den historiske koplingen mellom eksport av fisk og trelast og utenriks sjøfart er allerede nevnt. Norge ble fra 1870-årene en av verdens ledende produsenter av tremasse fordi landet hadde en betydelig vannkraftbasert mølleindustri, teknologien var i grunntrekkene den samme i de to industriene. Hundre år senere skjøt oppdrettsnæringen fart da sildefiskere med notkompetanse engasjerte seg og utviklet effektive og robuste flytemerder. Ikke minst kom petroleumssektoren til å trekke vekslers på kunnskaper og ferdigheter i eldre næringer. Det var således viktig for oppbyggingen av en egen kapasitet som feltoperatør at landet i hundre år hadde hatt en internasjonalt rettet skipsfartsnæring, hvor nettopp storstilt frakt av råolje, flytende gass og kjemikalier ble viktige spesialiteter i det 20. århundre, før oljeeventyret startet i Nordsjøen. En stor og teknisk avansert verftsindustri trakk samme veien. Utviklingen av de svære betongplattformene hadde én viktig bakgrunn i de mange tiår med storskala bygging av betongdammer med tunneler og rørledninger til kraftverk og hydroelektrisk storindustri. Endelig kom havfiskernes erfaring med mellomstore stål båter og Nordsjøen som værhardt farvann til nytte da flåten av forskjellige slags offshorefartøyer skulle bygges: stand-by-båter, forsyningsbåter, slepe- og ankerhåndteringsbåter med flere.

Kystnæringenes betydning for sosial struktur og politisk mobilisering

Norge er i dag et samfunn der likhetsidealet blir høyt verdsatt. Kan det tenkes at utviklingen innen kystnæringene historisk sett har bidratt til å skape mer egalitære sosiale eierforhold enn flat- og innlandsbygdenes jord- og skogbruk, industri og bergverk?

Fiskerinnæringens ressurser var like frem til 1980-/90-årene regnet som en "åpen allmenning", med adgang til deltakelse for alle. De spesielle og både fysisk krevende og økonomisk risikable arbeidsforholdene har også gjort at samvirke stod sterkt i næringen: Notfisket etter sild var basert på arbeidsdeling mellom likemenn, og utbyttet ble delt på rimelig måte etter arbeidsinnsatsen og andelene i redskaper og fartøyer. Den dyktigste sildeleteren som samtidig hadde evne til å koordinere den komplekse fangstoperasjonen, ble arbeidsleder – notbas – og fikk dobbel lott. Lottordningen var utbredt også i de andre fiskeriene, mens fast lønn var lite brukt. Partseide rederier og samvirke var nok svar på beskjeden tilgang på kapital i fiskerbondens tid, en dyd av nødvendighet. Så seint som i 1960-årene, da sildefiskerne foretok den kostbare omleggingen fra snurpenot til ringnot og kraftblokk og dermed enda større fartøyer, viste det seg at et renommé som dyktig notbas gav større kredittverdighet hos bankene enn egenkapital eller kjøpmannskap. Fangstekspertisens betydning viste seg også i det forhold at sildefisket selv i sin nye og mer kapitalkrevende fase forble en næring for aktive fiskere: Vekst i ett rederi resulterte ofte i oppsplitting i flere enheter, hver med bare en eller to båter, gjerne med yngre slektninger som ny hovedreder.

Kysten, havet og politikken

Den relativt flate strukturen i næringen har også vært viktig for den fortsatte politiske demokratiseringsprosessen. Bøndene hadde vært trukket aktivt med i det rikspolitiske systemet allerede i 1814, mens turen til arbeidere og fiskere først kom på 1900-tallet. En fikk riktignok ikke noe "Fiskerparti" som tilsvarte Bondepartiet (1920-), men fiskerirelaterte spørsmål



Sjarkflåten på Lofothavet, 1947. Norsk fiskerinæring var til ut på 1950-tallet dominert av små og mellomstore båter, eid av fiskerne selv. Foto: Lundqvist. Lofotmuseet

har også vært et viktig grunnlag for politisk mobilisering. I nord ble de første stortingsmennene fra Arbeiderpartiet valgt inn i 1903 dels som en reaksjon på en gryende kapitalkonsentrasjon i næringen. Kystens særlige utfordringer kom også de neste 50 år til å bli en viktig mobiliserende og korrigerende kraft, regionalt og nasjonalt. Det er på denne bakgrunn en må se myndighetens arbeid gjennom nærings- og distriktpolitikken for å holde næringen åpen for flest mulig deltakere.

Av denne grunn ble det mer effektive trålfisket underlagt strenge restriksjoner, særlig i første halvdel av 1900-tallet. Den teknologiske moderniseringen av den norske fiskeflåten skjedde i større grad på fiskernes premisser enn tilfellet var i mange andre kystnasjoner, slik som for eksempel Storbritannia og Island, der en vesentlig del av fangstene ble tatt med trålere. Ut fra et bosettingshensyn var det lenge ønskelig med et større antall fiskere enn det som strengt tatt var nødvendig, for å ha en kombinasjonsnæring til det småskala jordbruket som var så utbredt i ytre strøk på Vestlandet og i Nord-Norge. Fiskerinæringens spesielle struktur og samfunnsmessige rolle var medvirkende da det i forlengelsen av mellomkrigstidens langvarige økonomiske krise ble utviklet et lovbeskyttet og

komplisert reguleringssystem som gir fiskernes egne salgslag monopol på førstehåndsomsetningen for all slags fisk, sild og skalldyr. Ordningen, som har overlevd frem til i dag, er enestående for Norge. Det samme gjelder lovforbudet mot at andre enn aktive eller forhenværende fiskere kan eie fiskefartøyer ("Deltakerloven").

Eierforholdene og den aktive stat

Også sjøfartsnæringen er delvis bygd opp nedenfra. I seilskipsfartens ekspansjonsfase 1850–80 var partsrederiet viktigste eierform. Fordi det ofte ble dannet ett selskap for hvert

skip og antall parter nådde opp i 100, kunne store antall uavhengige innskyttere delta i investeringene – nær sagt "alle" kunne delta. Dette økte mobiliseringen av lokale ressurser. Flerskipsrederier med et begrenset antall deltakere fikk man først for alvor ved overgangen til dampskip i tiden rundt forrige århundreskifte.

Den nye rederiformen gjorde det lettere å tenke langsiktig og bygge opp større flåter av skip, og gav også økonomisk styrke til å makte den enda mer kostbare omleggingen fra damp til motor etter 1910. Denne utviklingen førte også til at rederiviksomheten ble konsentrert til større byer. Men selv i mellomkrigstiden, da det ved Oslofjorden og i enkelte sørlandsbyer ble bygd opp mange nye, ekspansive tankrederier basert på motorskip, var starten ofte beskjeden nok: Næringskyndige enkeltpersoner samlet sammen mange nok småinvestorer til å komme i gang med sitt første skip, gjerne med så mye som 80 % i verftskreditt. Og de siste tre-fire tiårs oppbygging av offshoreflåten – det for tiden mest verdifulle segment av den norske handelsflåten – har langt på vei skjedd ut fra fiskebåtrederier i pelagisk sektor, med en stor del av eierskapet forankret i små kystsamfunn som Herøy, Austevoll, Bømlo og Skudeneshavn.



En globalisert næring: MT "Front Ardenne", en "Suezmax" råoljetanker på 153 000 dødvekttonn. Dette er et av de få skipene i Frontlinerederiet som seiler under norsk flagg. Rederiet er registrert i Bermuda og den norskfødte hovedeieren har tatt kypriotisk statsborgerskap. Foto: Frontline

Vi har sett at jordbruket i kystregionen lenge var nært sammenvevd med fiske. Det hører med i bildet at bruksdelingen gjerne ble drevet lenger i strøk med særlig gode muligheter for sesongfiske. Også 1800-tallets husmannsvesen hadde en annen og "mildere" form og var mindre utbredt ute ved kysten enn i de rene jordbruks- og skogbygder. For perspektivets skyld tar vi med at norsk jordbruk tidlig hadde en meget høy selveiergrad i forhold til resten av Europa, både ved kysten og inne i landet, med et visst forbehold for husmannsvesenets relative størrelse der 1800–50. Medvirkende til dette har Lov om odels- og åseterett vært. Den fungerte som en juridisk brems på

utnyttelse av jord som et kommersielt investeringsobjekt. Loven er i moderne tid et særsyn for Norge.

Den hydroelektriske storindustrien var en utpreget naturressursorientert næring, men vokste frem med et helt annet økonomisk forankringspunkt enn de tradisjonelle kystbaserte næringene. Den ble etablert etter 1900 der store nok fosser møtte seilbare fjorder. Men disse kraft- og industriprosjektene fikk et format som langt oversteg finansieringskapasiteten til det egne norske bankvesenet: På grunn av den geografisk sterkt oppstykkede eksportøkonomien (de mange små og mellomstore kystbyer) ble

også bankvesenet delt opp i langt flere, og dermed hver for seg mindre enheter, enn selv i nabolandene. Utbyggingen krevde derfor innsats fra utenlandsk kapital; svensk, tysk, fransk og britisk.

Staten grep tidlig inn med lover også her, på næringslivets mest dynamiske område, når viktige samfunnsinteresser var truet. Rundt 1905 fryktet mange at utenlandsk kapital hadde kjøpt opp mesteparten av fossekraften. En midlertidig konsesjonslov ble vedtatt i 1906 – "Panikkloven" – og utvidet og skjerpet i 1909 og 1917. Den gjaldt foruten vannkraft også skog og malmer/mineraler. Etter 50–60 år tilfalt fossen med kraftanlegg Staten vederlagsfritt ("hjemfallsretten"), enten eieren var en utenlandsk eller norsk privat bedrift. Det ble i 1917 også stilt krav av velferdspolitisk og distriktspolitisk art: Utbyggerne måtte bidra økonomisk til forsamlingshus for arbeiderne, bekoste organisering av undervisning, helsetjenester, preste- og polititjenester på det nye industristedet, og gi rabatt ved salg av strøm til lokale formål, private som offentlige.

Mens "Panikkloven" skulle sikre den nasjonale råderetten over vitale naturressurser (ett år etter unionsoppløsningen), var det i 1917 blitt viktig å sikre en viss samfunnsmessig styring av industrialiseringsprosessen. Monopolproblemet var blitt en ny bekymring: Det dreide seg om virkelig storindustri, og noen av Europas aller største selskaper hadde vært blant fossekjøperne. Svaret på denne bekymringen ble trustloven av 1926, som skulle hindre konkurranseregulerende sammenslutninger og avtaler til ugunst for forbrukerne i alle deler av næringslivet.

Verken konsesjonsloven eller trustloven var særegne for Norge. Men den sistnevnte var en av verdens mest vidtgående for sin tid, og ble regnet som næringspolitisk kontroversiell like frem til 1950-årene. Og konsesjonsloven ble oppfattet som særlig dramatisk her hjemme på grunn av vannkraftens uvanlig store betydning for både industrireising og infrastruktur.

Den ble et nyttig rammeverk da Staten sikret seg nasjonal kontroll med utbyggingen av den nye petroleumsnæringen ute i havet. Det var i pakt med den "brukerdemokratiske" linjen i deler av norsk næringshistorie at statsbedriften Statoil etter hvert ble den dominerende utbygger og operatør på norsk sokkel, og at staten har beholdt eiendomsretten til selve petroleumsressursene, forvaltet av det Statlige selskapet Petoro.

Kulturelle særdrag

Båter og fartøyer

Den lange og sterkt oppstykkede kysten har gitt Norge en internasjonalt sett enestående bestand av tradisjonelle bruksbåter. Vi har sett at fiskerne for hundre år siden nyttet 100 000 båter, langt de fleste åpne trebåter med fra to til fem årepar og seil. Byggemåte og form varierte fra distrikt til distrikt, som følge av forskjeller i topografi, vær- og strømforhold, fangstmåte og i noen grad kulturimpulser utenfra. Selv om typene hadde undergått visse endringer over tid, går det tydelige linjer fra for eksempel oselveren like tilbake til gokstadsfunnets mer enn tusen år gamle småbåter. For kystboerne var båten lenge like viktig som hesten for innlandsbonden eller bilen for dagens nordmenn, til fiske, annet arbeid og all slags transport. På en typisk fiskerbondegård i et kyststrøk som Tysnes i Sunnhordland var det vanlig med fem-seks båter: én eller to "storebåter" med fire eller fem årepar til sildefiske, tyngre fraktarbeid ("laderomsbåt") og kirkeferd, en seksæring og to-tre færingar til andre fiskerier, "nærtrafikk" med mer. Selv en gitt båttype som oselveren fikk sin form påvirket av bruksmåten; om den skulle brukes til linefiske eller annet fiske, som basbåt, til skarpseiling eller frakt av last.

En svær flåte av råseiljekter, hardangerjakter og galeaser besørget det tyngre fraktarbeidet over de lengre avstander, mellom fiskesteder og eksportthavner, mellom bygdelag og nærmeste by. Både i Nord-Norge og i Sogn og Fjordane var det vanlig med jekter knyttet til det enkelte bygdelag. Bare i Nordland fylke var det så seint som i 1890 hele 350 jekter.

Båt- og fartøybygging

I bygdelag med god tilgang på høvelig trevirke vokste det frem til dels store miljøer av spesialiserte båtbyggere. Kjente steder var Salten, Rana, Bindalen, Åfjorden, Bjørkedalen, Os/Strandebarm, Hardanger, Ryfylke, Lista, Søndeled, Hvaler med flere. Og da har vi ikke tatt med de utallige verversteder og byverft som leverte mange av de større seilskipene for utenriks fart i ekspansjonsårene etter 1850. Flere av disse miljøene fanget opp impulsene fra svenskeskøyter og importerte britiske seilkuttere (1865–90),



Ringnotsnurperen haler inn den enorme ringnota med kraftblokken. Fra 1960-årene ble de fleste fangstene av sild, makrell, lodde og kolmule tatt med slike høyeffektive havfiskebåter. Foto: Norges Fiskerimuseum

og viste stor tilpasningsevne da motoriseringen fremtvang nye, større og mer robuste trebåttyper i de to tiårene etter 1905.

De to–tre hundre fiskedampskipene ble stort sett bygd ved byenes mekaniske verksteder. Men da særlig sildefiskerne la om til havfiskebåter av stål i 1960-årene, var det en rekke bygdebaserte trebåtbyggerier som utnyttet muligheten til omstilling, på en tid da byenes store stålskipsverft hadde hendene fulle med oppdrag for en handelsflåte i kraftig vekst. Under den internasjonale skipsfartskrisen 1975–87 ble de av byverftene nedlagt som ikke

klarte omstillingen til rigger, plattformoverbygg og seksjoner. Fiskebåtverftene, særlig på Møre og i Hordaland, men også i byer og tettsteder fra Mandal til Harstad, fortsatte med å bygge stadig større fiskebåter, også for eksport, og ikke minst de etter hvert enda større offshorefartøylene. På begge disse feltene ble det utviklet internasjonal spisskompetanse, det samme gjaldt livbåter og hurtigbåter. Og landets største produsent av små plastbåter til fritidsbruk (Henrik J. Askviks Sønner AS/"Askeladden") startet sitt virke med bygging av oselvere – nok et eksempel på lange linjer.



Fiskeværet Andenes helt nord på Andøya i Nordland, tidlig etterkrigstid. Her kommer kontinentalsokkelen nærmere land enn noe annet sted ved kysten, noe som gir rikt fiske året rundt. Statens Havnevesen bygde 1894–1934 store moloer rundt været, og den bofaste befolkning økte fra 220 i 1875 til 1600 i 1950. Det var da blitt et av de største fiskeværene i Nord-Norge.

Foto: Fjellanger Widerøe AS

En spesiell bebyggelse?

Næringsstilpassingene langs kysten har også skapt særpregede arkitektoniske uttrykk. Bygningshistorikere har påpekt at det langs norskekysten fra Lindesnes til Finnmark fantes "en lang kystbebyggelse som utgjør en helt spesiell kulturgeografisk region i Europa". De fant flere likhetspunkter langs kysten enn på tvers av den; "større slektskap mellom hordalandskysten og Helgeland enn mellom Solund og Sogndal".

I et historisk perspektiv dreier det seg om en bebyggelse sterkere preget av tradisjonell byggeskikk, av tilpasning til landskap og klima og til funksjonelle næringsbehov enn i de indre fjordbygder, enn si i de brede jordbruksbygdene på Østlandet og i Trøndelag. Husene på fiskerbondens gård ute i havkanten var gjerne små og lave (bare én etasje). Det fantes ennå rundt 1900 innslag av

sammenbygde hus, hus med røtter tilbake til det forhistoriske langhuset. Og før utskiftningene i andre halvdel av 1800-tallet var klyngetunene særlig typiske for Vestlandet og Nord-Norge. Ikke minst hadde gårdene egne hus for sjøbruk. Naust hadde alle gårder som ikke lå for langt fra sjøen. De kunne være samlet i rekker på høvelige steder, naustallmenninger, hvor også gårdene oppe i lia eller lenger inne i dalen hadde sine tomter. De som drev fiske godt, hadde gjerne også en liten sjøbu, kalt "sjå" fra Nordmøre og nordover. I sildedistriktene var det kort mellom nothengene eller nottørkene – ikke bygninger i vanlig forstand, men overbygde trekonstruksjoner knyttet til 1900-tallets notfiske. I skreiens rike var det tørrfiskhjellene som satte sitt preg på kulturlandskapet, fathjellene av eldre type og de mer himmelragende hesjene.

Næring og bygning

Norskekysten kjenner forskjellige slags fortettet ikke-agrar bosetning: Agder har sine uthavner og små seilskipsbyer. I Vestlandets bredere skjærgård fantes det mengder av gjestgiverier og kremmerleier/handelssteder, og senere, små strandsteder med dampskipekspedisjon, butikker, post, telegraf, og fiskemottak dersom det lå langt nok ute ved kysten. Til dette kommer noen mer utpregede fiskevær, som Røvær, Espevær, Fedje, Kalvåg og Måløy. Fiskeværenes kjerneområder var strekningen Nordmøre–Trondheimsfjorden og særlig kysten fra Lofoten og nordover. Fiskeværene deles gjerne i de med fast bosetting og rorværene. I et rorvær som Skrova i Lofoten var det i 1880 hele 214 rorbuer og 16 losjihus, med plass til 2400 mann. Dertil kom alle bygninger og brygger knyttet til mottak og tilvirkning av fisken, boligene til eieren og de få andre fastboende.

Lenge ble det meste av produktene fra de nordnorske torskefiskeriene eksportert over byer som Trondheim, Kristiansund, Ålesund og Bergen. Her var frem til i hvert fall 1900 rekkene med store pakkhus av tre det dominerende trekk i det sjøvendte bybildet. Sjøhus satte sitt preg på sjøfronten også i byer som Stavanger, Bodø og Tromsø, og i flere mindre ladesteder. Også i fiskevær på Vestlandet og gode sildefjorder i Nordland fantes det grupper av store sjøhus. Selv om utformingen varierte fra distrikt til distrikt, var de aller fleste pakkhusene reist i solid lafteverk med svalgang. Unntaket var Stavanger, hvor de fleste sjøhusene ble reist under et sterkt ekspansivt sildefiske 1808–60. Her ble de reist i bindingsverk, som var en billigere og mer fleksibel byggemåte. Da kjøpmenn i både Stavanger og Bergen anla nye sjøhus ute i distriktene for å følge sildeinnsigets bevegelse nordover, ble også disse bygd i bindingsverk, ikke få av dem ble flyttet fra andre steder: ”kystens anleggsbrakker”. På Agder var det langt mindre av store sjøhus enn vest- og nordpå. I de store trelastbyene her og ved Oslofjorden fant man i stedet bordtomtene for utendørs lagring av skipingsklar trelast (se bilde på side 17).

Mur i øst, tre i vest og nord

En jevnføring av bebyggelsen i de større kystbyene rundt 1900 viser at innslaget av den mer kostbare og pretensiøse murbebyggelsen da var merkbart større i byer som Fredrikstad, Halden, Drammen

og Skien enn i fiskerirelaterte byer som Stavanger, Haugesund, Ålesund og Kristiansund, og ganske sikkert også alle de nordnorske byene. Trebyggeriet dominerte vest- og nordpå. Forskjellen i monumentalitet blir enda større om vi jevnfører med svenske og danske byer av samme størrelse. Vi har sett at de alle fleste norske kystbyer hadde mye av sitt næringsgrunnlag i eksporthandel og/eller sjøfart. Samtidig utøvde de nevnte østnorske byer, Kristiania, Trondheim og Kristiansand dessuten sentrumsfunksjoner for rommelige jordbruks- og skogbygder – de lå da også ved munningen av ofte store vassdrag. Næringslivet i byer som på 1700- og 1800-tallet vokste frem i slike ”dype” landskap, fikk trolig en mer storskala struktur enn det man fant i byer avhengig av fiske, fiskeeksport og/eller seilskipsfart: Havet som allmenning disponerte under ellers like forhold for en mer åpen og oppstykket næringsstruktur, og dermed for en større spredning av økonomisk makt. Forholdet gjenspeiles i bebyggelsesmønsteret. Dette passer også med en åpenbar forskjell i gårdsbrukenes størrelse på Vestlandet/Nord-Norge og Østlandet/Trøndelag. Det var stor avstand i format mellom de sluttede firkanttunene med klokketårn og herregårdslignende hovedhus ved Mjøsa og Oslofjorden, eller trønderlånene og våningshusene på vestlandsbøndernes gårder, for ikke å snakke om husene til fiskerbøndene i Nord-Norge.

Kulturmøte og kulturspredning langs kysten

Kystens folk har hele tiden hatt en stor geografisk mobilitet og møtestedene har vært like mange som de har vært viktige. Arenaene for kulturmøte har vært mange. Fiskerbøndene både i vest og nord måtte reise ut opp til flere måneder for året. Til lofotfisket kom de seilende og roende fra store deler av Nord-Norge, og ofte lenger av gårde. På samme vis drog sildefiskere fra Lista til Nordfjord, mens atter andre reiste den lange veien fra innerst i fjordene til de beste fiskeplassene ute ved fjordmunningene og øyene. Det sesongpregede fisket omskapte for en kort periode små fiskevær til støyende småbyer med opptil tusenvis av ”innbyggere”. Her var mengdevis av gutter og menn som rodde fiske, jenter og kvinner som arbeidet som kokker eller tilvirket fisk. Dette medførte utveksling av nyttig kunnskap om nye typer redskap og båter, men virket også til å spre nye impulser innen kultur, politikk og religion. De mer



Utsnitt av sjøhusrekken i Sandviken i Bergen, ca. 1932: Pakkhus for tørrfisk, klippfisk, tran, rogn salt, mel, kraftfôr og annet. Dampskipene ligger i opplag. De fleste av Bergens mottaksanlegg for sild og brisling lå utenfor byen, særlig på Askøy: sildepakkerier og salterier, sardinfabrikker og sildeoljefabrikker m.m.
Foto: Norges Fiskerimuseum



Drammen ca. 1900, Bragernestorget sentralt i bildet. Mens et brannstrøk i bykjernen i silde- og sjøfartsbyen Stavanger i 1861 ble gjenreist i tre og med et trangt gatenett, førte to store branner i den nesten like store trelast- og sjøfartsbyen Drammen i samme tiår til gjenreising i mur, med brede gater og anlegg av et av landets største og mest monumentale torg.
Foto: Drammens Museum.

Fiskeværet Svolvær ca. 1890.
En viktig møteplass for fiskere.
Foruten fiskernes båter ser vi jekter,
jakter og galeaser, de siste med
fiskekjøpere sørfra. Svolvær var sete
for Lofotoppsynet og ble sammen
med Kabelvåg og Henningsvær
sentrale havner for lofotfisket.
Stedet utviklet seg til et økonomisk
sentrum for hele Lofoten, og ble
by (ladested) i 1918, med 2400
innbyggere, mot bare 345 i 1875.
Foto: Ukjent. Lofotmuseet.



enn 1000 jekter og jakter, senere avløst av motorskøyter, i fraktfart av ulik lengde bandt hele kysten sammen på langs og tvers.

Kystbyene ble varige møteplasser for fiskere og bønder som søkte inn her med fersk og foredlet fangst. Ikke minst ble de en viktig kontaktflate mot resten av verden. Utenlandske kjøpmenn og sjøfolk satte sitt preg på bybildet i både små og større tettsteder langs kysten, fra tyske skip i vinteropplag ved Kleven i sør til pomorskip i Hammerfest i nord. Samtidig satte også våre sjømenn sitt preg på havnebildet i fjerne farvann. I sørlandsbyene, i Stavanger, Skudeneshavn, Haugesund og Bergen var sjømenn i utenriks fart største arbeidstakergruppen gjennom store deler av 1800-tallet og første halvdel av 1900-tallet, som hvalfangerne var det etter 1920 i de største vestfoldbyene. På det meste tilbrakte så mye som 60 000 nordmenn, også fra bygdene, år av sitt liv i fraktfart mellom havner i fjerne land, både Amerika, det fjerne Østen og Afrika. De brakte med seg hjem fremmede kulturimpulser, opplevde andre kulturer og fikk gløtt av den store verden.

Norge har manglet et eget kolonirike. Men hvor mange andre land har hatt et så geografisk vidstrakt nett av sjømannskirker i viktige havnebyer på tre–fire kontinenter? Like bemerkelsesverdig er det at småkårsfolk i bygd og by etter en beskjedne start i 1840-årene kom til å legge ned store ressurser i form av penger og fritidsarbeid på å finansiere misjonærers virke under fjerne himmelstrøk som Sør-Afrika, Madagaskar, Kina, Korea, Tibet, India og Israel, for nevne noen av de viktigste stedene.

De regioner som rekrutterte fiskerne og sjøfolkene på Sør- og Vestlandet var samtidig de strøk hvor lekmannskristendom, misjon og avholdssak – ”*motkulturene*” – stod sterkest. Dette kan ha hatt noe av sin forklaring i det utstrakte internasjonale samkvem gjennom sjøfart og utenrikshandel. Viktigere var det trolig at risikoen for liv og helse var langt større i de åpne fiskebåtene og på seilskutene enn på arbeidsplassene på land. Muligheten for forlis skapte sammen med langsom postgang usikkerhet og angst hos familiene hjemme. Dette kan ha disponert for større mottakelighet for religiøse vekkelse. Samtidig kan det sterkt egalitære kystsamfunnet ha gjort det naturlig å slutte seg til retninger med front mot embetskirken, slik som den lavkirkelige lekmannsbevegelsen. Det går en klar linje fra denne til den store venstrekoalisjonen, som gjennom forfatningsreformen i 1884 erobret embetsstandens viktigste bolverk – regjeringmakten. Enkelte forskere har forsøkt å trekke linjer mellom lekmannsbevegelse



Misjonssaken engasjerte særlig mange kvinner fra kyst-Norge. Dette bildet fra 1929 er av Sofie Josefina Rønnevik (1894-1963) fra Tysvær, som var misjonær på Madagaskar 1926-46.

Foto: A-1260 Schanning, Karen Dorothea, album A9. Misjonsarkivet/Misjonshøgskolen

og entreprenørånd i kystøkonomien, særlig på Sør-Vestlandet i vårsildfiskets og seilskutenes tid på 1800-tallet. Haugianernes aktive rolle i det nye næringslivet de første tiårene etter 1814 er velkjent. Men det er et åpent spørsmål om det eventuelt var sildfisket som ny og voksende arena for risikovillige entreprenører med røtter i bondesamfunnet, som disponerte for nye religiøse holdninger, eller om årsaksforholdet gikk motsatt vei: at lekmannskristendommen gjennom sin vekt på selvdisciplin, ydmykhet/nøysomhet og arbeidsomhet stimulerte til foretakssomhet. Det har vært hevdet at det mer stabile og passive torskefisket passet dårligere inn i dette bildet, selv om en også i disse kyststrøkene har hatt sterke religiøse

bevegelser langs kysten. Læstadianismen fikk et solid fotfeste i deler av Nord-Norge og den hadde på flere områder likhetspunkter med haugianere og lekmannsbevegelser på Vestlandet. Alkohol, latskap, prangeri og gudløshet ble like kraftig fordømt av begge. Men mens haugianerne har fått ta del i æren for økonomisk fremdrift og kapitalistisk tankegang, blir læstadianerne gjerne beskyldt for ikke bare å gjøre nøysomhet til en dyd, men også fattigdommen. En skal være forsiktig med å trekke disse kontrastene for langt, men det er i det minste et tankekors at urbaniseringsvirkningen av vårsildfisket i årene 1814–70 ble så mye kraftigere på Vestlandet enn den tilsvarende virkning av torskefiskeriene i Nord-Norge. For så vidt også at en vesentlig del av de nordnorske torskeproduktene ble eksportert over Bergen, Kristiansund og Ålesund helt til ut på 1950-tallet.



Fra den tiden da fiskefeltene ennå var "allmenning" og åpne for alle som ville fiske. Sjark på Lofothavet, 1947. Foto: Lindqvist. Lofotmuseet

Politikk – "annerledeslandet"?

Det er fristende å spørre om det kan trekkes en linje fra næringsliv til politikk, med sosiale forhold som mellomvariabel: I den politiske historien er det en kjent sak at de sosialistiske partier i første halvdel av det tjuende århundre stod sterkere i industribyene på Østlandet og i Trøndelag enn i kystbyene på Sør- og Vestlandet. Mellompartier som Venstre og senere Kristelig Folkeparti sto tilsvarende sterkere her, den politiske polarisering var svakere.

Etter manges mening er det et av de mest påfallende trekk ved dagens norske politiske situasjon at vi som ett av nå bare tre land

i Vest- og Mellom-Europa, fremdeles står utenfor EU, etter to folkeavstemninger, og trass i massivt press fra statsmyndigheter, politiske partier og media for å få landet inn: "annerledeslandet". Etter alle solemerker skulle vi ha fått et flertall for EU i 1994, gitt det knappe mindretallet i 1972: Nedbyggingen av primærnæringene, en generell tendens til styrking av markedsliberalistisk ideologi og økt konsentrasjon i næringslivet i hele Vesten, burde sammen med utviklingen av det postindustrielle og stadig mer globaliserte informasjonssamfunnet ha vippet særlig de store byer over til fordel for medlemskap (som i Oslo). Men det skjedde ikke. I Stavanger, Bergen og i en del andre kystbyer gikk faktisk oppslutningen om EU-medlemskap noe ned mellom 1972 og 1994. En mulig forklaring er at norsk økonomi var blitt grunnleggende endret siden 1972. De økonomiske soner gav fra 1977 Norge (som andre kystnasjoner) et enormt nytt forvaltningsområde til havs, og petroleumssektoren var blitt den desiderte hovednæring og drivmotor for den økonomiske utvikling.

I likhet med de fleste fiskeressursene lå også petroleumsressursene langt til havs, i områder som det ikke uten videre var opplagt at Europas stormakter i det lange løp ville respektere som norske. Spørsmålet om fremtidig kontroll av fiskeressursene/fiskeripolitikken var i 1994 et kjernesporsmål i EU-debatten vest- og nordpå, og det rådet nok også uro om den sterkt nasjonale oljepolitikken kunne opprettholdes i lengden. Som nevnt har i Norge naturressurser fått økt betydning for den nasjonale økonomien, og det ressurser som er utsatt både fysisk/biologisk og storpolitisk – som eksempel kan nevnes det uavklarte spørsmål om rekkevidden av den norske jurisdiksjonen på Svalbard og de omliggende havområder, og grensedragningen i sjøen mot Russland.

Sårbar kyst

Verden står i dag overfor svært alvorlige utfordringer knyttet til begrensede naturressurser, press på miljøet og klimaendringer. Dette er alle problemfelt som sterkt berører Norge som

*Oljenæringen har vært en viktig kilde til norsk økonomisk vekst de siste tiårene, men har samtidig vært en utfordring for fiskeri og miljø. I maleriet **Olje og fisk** fremstilles oljenæringen også som en trussel mot den tradisjonelle kystkulturen.*

*Rolf Groven, **Olje og fisk**, 1996. ©Rolf Groven/BONO 2008*



P. J. J. J.

kystnasjon, og det ligger et tungt og viktig ansvar i å forvalte kystmiljøet og de enorme marine ressursene vi rår over på en slik måte at de også for kommende generasjoner blir en kilde til økonomisk velstand og fredfylt fritidsbruk. Vanskjøtting kan få omfattende konsekvenser, ikke bare i Norge men langt ut over landegrensene.

Bærekraftig utnytting av ressursene

Helt siden den første spedet tilflyttingen begynte for vel 10 000 år siden har tilpassing til marine ressurser, særlig fiske, vært bestemmende for bosetningsmønster og økonomisk utvikling langs kysten. En har måttet tilpasse seg tidvis kraftige naturlige svinginger, men med den massive teknologiske utviklingen innen fiskeflåten nasjonalt og internasjonalt ut etter 1900-tallet, ble snart hovedutfordringen å tilpasse og regulere fangstuttaket i forhold til de naturgitte ressursene. Dette har vært og er fremdeles en svært krevende og komplisert prosess, preget av at den akselererende veksten innen fiskeflåten og utviklingen av ny fangstteknologi har gått langt raskere enn danningen av økologisk og biologisk forståelse, og ofte med et solid etterslep i forhold til påkrevd internasjonalt avtaleverk.

Viktige lærdommer ble likevel tatt etter kollapsen innen det nordatlantiske sildefisket ca. 1970, og den katastrofale nedfiskingen av torskestammen ved Newfoundland. De siste 30-40 år har det derfor skjedd en betydelig fremgang ved en økende vitenskapelig forståelse og kartlegging av ressursene, etablering av et nytt havrettsregime og stadig flere internasjonale avtaler. Det er fremdeles store utfordringer knyttet til for eksempel kysttorsk og nordsjøtorsk, mens sildestammen har fått rom til å bygge seg opp til nivået før kollapsen.

De omfattende havområdene Norge rår over er mellom verdens mest produktive. Den norske sjømatproduksjonen er på ca. 3 millioner tonn for året, hvorav om lag 1/4 er oppdrettsfisk. Mesteparten av dette havner på verdensmarkedet. En bærekraftig forvaltning får således stor økonomisk betydning ikke bare for kyst-Norge, men også globalt i en tid da verdens matvareressurser er presset.

Globale utfordringer er kystens utfordringer

Den voksende internasjonale varehandelen har vært funda-

mental for Norges velstand. Mens fisk er en av våre eldste eksportprodukter, er utførselen av olje og gass i dag avgjørende for den stadige veksten innen velferd og privat forbruk. Baksiden er at vi dermed er med på å bidra til en av dagens største globale utfordringer – klimaendringer. Dette er en trussel som hvis den ikke blir tatt på alvor kan slå tilbake som en kraftig brottsjø i form av høyer vannstand og mer ekstremvær.

En økende global oppvarming som følge av ukontrollerte utslipp av Co2 vil få uante konsekvenser for økosystemene og kanskje især for livet i havet. Her handler det jo tross alt om et økosystem der vitenskapen fremdeles ikke har fullstendig oversikt over de sammensatte mekanismene som gjør seg gjeldende. Et varmere klima vil ikke bare føre til høyere vanntemperatur, men får også konsekvenser for strømforhold og dermed også for saltinnholdet, alle faktorer som påvirker yngelen. Værmessige forandringer som for eksempel mer gråvær kan dessuten få betydelige konsekvenser for fotosyntesen i planteplankton, selve grunnsteinen i det marine økosystemet.

Også uavhengig av eventuelle klimatiske forandringer er den økologiske balansen truet. Utslipp av olje og kjemikalier fra oljeinstallasjonene har helt siden begynnelsen av oljeeventyret vært en stor utfordring og skapt en lang historie av interessekonflikter mellom fiskerinæringen og petroleumssektoren. Med en økende utskipning av olje og gass fra Barentshavet og resten av det nordvestlige Russland vokser faren for grunnstøtinger eller forlis utenfor norskekysten, og dermed også risikoen for enorme mengder oljesøl. Da lastebåten "Server" gikk ned ved Fedje i Hordaland i 2007, ble 370 tonn bunkersolje spredd fra Fedje til Flora i Sogn og Fjordane. Dette blir likevel bagatellmessig sammenlignet med hva som kan skje dersom en av de mellomstore og store oljetankerne skulle grunnstøte. Her er særlig kyst- og havmiljøet i nord sårbart, og med mer enn 200 oljetankere som hvert år passerer mellom russiske og norske farvann er det store utfordringer knyttet til kontroll og oljevernberedskap. De økonomiske og miljømessige konsekvensene av et forlis kan bli svært omfattende. Da oljetankeren "Prestige" forliste utenfor Galicia i 2002 med 77 000 tonn olje om bord, resulterte det i at kanskje så mye som 200 000 sjøfugl måtte bøte med livet, og en opprydningsoperasjon som kostet mer enn en milliard euro.

Den voksende skipstrafikken som følger med et større varebytte er også med på å bringe nye arter inn i det marine økosystemet via



En heldig lundefugl som har sikret seg en solid munnfull. Lundefugl er en av flere sjøfuglarter som er sterkt utsatt ved oljeutslipp og ikke-bærekraftig høsting av fiskeressursene.
Foto: Scanpix

ballastvann. Nye arter har også kommet til ved utsetting, og som følge av naturlig spredning på grunn av varmere klima. Bare i løpet av de siste to tiårene har det kommet arter hvis navn forteller om opphav langt fra våre kyster, slik som japansk drivtang, amerikansk hummer og ikke minst Kamtsjatka-krabben, eller kongekrabben som den vanligvis blir kalt. Alle disse er arter som kan forskyve den sårbare balansen i økosystemet og skade det biologiske mangfoldet.

Kysten har etter hvert fått en sentral plass i nordmenns ferie og fritid, og kystopplevelser representerer også en voksende næring. Dette er en aktivitet som ofte kommer i konflikt med næringsvirksomhet langs kysten, kanskje særlig vindmøller, steinbrudd og oppdrettsanlegg. Samtidig legger også fritidsbruken beslag på en stadig større del av den mangeartede norskekysten. For at kysten og havet også for fremtiden skal være knyttet til positive opplevelser er en avhengig av et fungerende internasjonalt samarbeid om ressursene, klimautslipp, sikring av skipsleden, en balansert utvikling av næringsaktivitet, fritidsbruk og vern.

Kystnasjon inn i det 21. århundre

Vi har med denne gjennomgangen søkt å gi et innblikk i det som kjennetegner Norge som kystnasjon, både historisk og i dag. Den økonomiske utviklingen er vektlagt. Samtidig har det vært et poeng å vise hvordan de kyst- og havbaserte ressursene og utnyttningen av disse har vært og fremdeles er avgjørende for vår velstand, og også på andre måter har formet samfunnet vårt. Det har også vært et poeng å synliggjøre hvordan den sterke tilhørigheten til kysten har etterlatt oss en betydelig arv i form av et mangfold kulturminner. Dette kan en se både i form av fysiske spor slik som hustyper og båttyper, men også ved varige åndelige og sosiale spor.

Vårt forhold til havet har likevel blitt kraftig forandret gjennom de siste 200 år. Omskifte i markedet og teknologiske sprang har krevd stor evne til omstilling og tilpassing, endringer som til nå har bidratt til vekst og velstand. Selv om marine og maritime næringer fortsatt har mye å si for vår økonomiske utvikling, er det likevel slik at de kystvendte næringene på langt nær sysselsetter like mange som i tidlige tider. Svært mange nordmenn har likevel et aktivt forhold til kysten, men da gjennom fritidsliv og ferie, gjerne beriket med aktiv bruk av det mangfoldet med kulturminner som nær og fjernere fortid har etterlatt seg. Samtidig er det kanskje her vi merker best dagens fremste globale miljømessige utfordringer knyttet til klima, forurensing og biologisk egenart og mangfold.



Foto: Wilsel/Norges Fiskerimuseum.

Kystverket
Serviceboks 2 6025 Ålesund
www.kystverket.no
post@kystverket.no

ABM-utvikling
Postboks 8145 Dep 0033 Oslo
www@abm-utvikling.no
post@abm-utvikling.no

Fiskeridirektoratet
Postboks 185 Sentrum 5804 Bergen
www.fiskeridir.no
postmottak@fiskeridir.no

Riksantikvaren
Postboks 8196 Dep. 0034 Oslo
www.riksantikvaren.no
postmottak@ra.no

MEDLEMSMUSEER I NASJONALT MUSEUMSNETTVERK FOR SJØFART
Norsk Sjøfartsmuseum (nav-museum for nettverket)
www.norsk-sjofartsmuseum.no

Stavanger Museum / Stavanger Sjøfartsmuseum
www.stavanger.museum.no

Bergens Sjøfartsmuseum
www.bsj.uib.no

Vitenskapsmuseet NTNU
www.ntnu.no/vitenskapsmuseet

Vest-Agdermuseet
www.vestagdermuseet.no

Sandefjordmuseene
www.whalingmuseum.com

Telemark Museum
www.telemark.museum.no

Sverresborg Trøndelag Folkemuseum / Trondhjems
Sjøfartsmuseum
www.sverresborg.no

Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter
www.bredalsholmen.no

Tromsø Museum
www.uit.no/tmu/152/

Aust-Agder kulturhistorisk senter
www.aaks.no

MEDLEMSMUSEER I FYRNETTVERKET
Lindesnes fyrmuseum (nav-museum for nettverket)
www.lindesnesfy.no

Jærmuseet
www.jaermuseet.no

Sunnmøre Museum
www.sunnmore.museum.no

Museum Nord
www.museumnord.no

MEDLEMSMUSEER I NASJONALT NETTVERK FOR
FISKERIHISTORIE OG KYSTKULTUR
Museum Vest (nav-museum for nettverket)
www.museumvest.no

Østfoldmuseet
www.ostfoldmuseet.no

Follo Museum
www.follomuseum.no

Norsk sjøfartsmuseum
www.norsk-sjofartsmuseum.no

Sandefjordmuseene

Telemark Museum
www.telemark.museum.n

Vest-Agder-museet
www.vaf.museum.no

Haugalandsmuseene
www.haugalandmuseene.no

Stavanger Museum
www.stavanger.museum.no

Kystmuseet i Sogn og Fjordane
www.kyst.museum.no

Sunnmøre Museum
www.sunnmore.museum.no

Nordmøre Museum
www.nordmore.museum.no

Kystmuseet i Sør-Trøndelag
www.kystmuseet.no

Namdal Fylkesmuseum
www.norveg.org

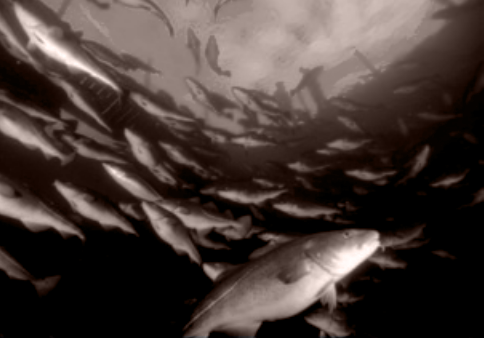
Norsk Fiskeværsmuseum
www.lofoten-info.no/nfmuseum

Museum Nord
www.museumnord.no

Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum
www.nnfa.no

Museene for Kystkultur og gjenreisning i Finnmark
www.kystmuseene.no

Hardanger og Voss museum
www.hardanger.museum.no



FORTELLINGER OM KYST-NORGE

”KYST OG HAVLANDET” VISER HVORDAN DEN LANGSTRAKTE KYSTEN OG HAVET HAR FORMET VIKTIGE DELER av det norske samfunnet. Det trekkes linjer fra natur og næring til kultur og samfunn. Heftet inngår i en serie fortellinger om viktige epoker og temaer i kystens historie som vil bli lansert frem mot grunnlovsjubileet i 2014.

Formålet med samarbeidsprosjektet Fortellinger om kyst-Norge er å synliggjøre det kulturhistoriske bakteppet for nasjonsbyggingen. Sentrale temaer er fiskerier og havbruk, sjøfart, kystforvaltning og maritim infrastruktur, samt andre næringer i kystsonen. Prosjektet skal bidra til økt kunnskap, interesse og engasjement for kystens kulturhistorie og kulturminner.

Prosjektet er en del av felles handlingsplan for kystkultur initiert av Fiskeri- og kystdepartementet, Miljøverndepartementet og Kultur- og kirke departementet. Fiskeridirektoratet, Kystverket, Riksantikvaren og ABM-utvikling har overordnet gjennomføringsansvar. Det er etablert samarbeid med følgende tre museumsnettverk langs kysten: Nettverk for fiskerihistorie og kystkultur med Museum Vest som koordinator, Nettverk for maritim infrastruktur/Kystverkets Etatsmuseum, med Stiftelsen Lindesnes Fyrmuseum som koordinator, Nettverk for sjøfartsmuseene med Norsk Sjøfartsmuseum som koordinator.