

NORSKE SKIP PÅ ALLE HAV

Av professor Halvard Bjørkvik

Skrevet spesielt til Lillesand by- og
sjøfartsmuseums utstilling 2016:
"Sjømannen en utdøende rase?"

NORDMENN OVERLEGNE PÅ SJØEN

Det var sjøen som i eldre tid batt saman og skapte sambandsliner mellom utkantlandet Noreg og kulturland lenger sør. Folk i kystnære område vart frå første stund fortrulege med sjøen, var avhengige av å ferdast på sjøen og utvikla tidleg godt sjømannskap. Osebergskipet og Gokstadskipet viser til fullnads at nordmennene meistra båtbyggjarkunsten. I vikingtida (800 – 1000) viste dei sin styrke, og det som gjorde dei så overlegne, var kombinasjonen av sjødyktige båtar og godt sjømannskap. Men vikingferdene var på ingen måte berre krig og herjing, dei var også frededelege handelsferder. Og arkeologisk materiale – framande myntar, keramikk o.a. – er vitnemål om at slik handel hadde nordmenn drive i lang tid før vikingtida. Dei som reiste, kom også tilbake med kulturimpulsar frå landa i sør. Runeinnskrifter og krossar hogde i berg fortel såleis at kristne skikkar og symbol var kjende i Noreg fleire tiår før Olav Tryggvason og Olav den Heilage gjennomførde kristningsverket sitt.

Det er med dette som bakteppe – sjøen som batt saman og skapte sambandsliner utover – at det er naturleg å sjå framveksten av Noreg som sjøfartsnasjon.

EI MELLOMTID, 1000 – 1600

Den frededelege handelen heldt fram gjennom dei første hundreåra av mellomalderen. Kyrkjelege institusjonar – kloster, domkapitel, bispestolar – og stormenn hadde eigne skip til eksport av overskotsvarer frå jordegodsa sine, og i retur tok dei med seg varer som ikkje var å få i Noreg. Også borgarar – t.d. i Bergen, Oslo og Tønsberg – hadde skip og dreiv handel på utlandet; etterspurde varer frå Noreg var skinn og kvernsteinar i tillegg til fisk. Brev både i heimlege og utanlandske arkiv fortel om slik handel.

www.lillesandmuseet.com

To ting skjedde som gjorde at den norske skipsfarten stagnerte på 1300-talet. I 1349 braut Svartedauden ut og reiv med seg på lag halvparten av dei som budde i landet, og nye pestar i den følgjande tida resulterte i ytterlegare reduksjon av folketallet, til botn vart nådd 100 år seinare. Og det var på denne tida, medan Noreg låg nede, at Hansaforbundet voks fram som ei stormakt politisk, militært og økonomisk, og sikra seg i realiteten herredømet over all handel mellom Noreg og utlandet. Fisken frå Noreg var etterspurd, og Bergen vart ein av hjørnesteinane i det handelsimperiet hanseatane bygde opp. Hit kom torsken og skreien frå Nord-Noreg og nordvestlandet, hanseatiske skip frakta fisken til Lübeck og andre byar langs østersjøkysten, og i retur tok dei med seg korn som var mangelvare i Noreg. Den norske skipsfarten i perioden var avgrensa til innanriksfart, m.a. jektefarten frå Nord-Noreg og nordvestlandet med fisk til Bergen.

DEN NYE STARTEN FOR NOREG SOM SJØFARTSNASJON, 1600 – 1814

Ved inngangen til 1500-åra vart makt dominansen til hansaen knekt av dei nye sjømaktene Holland og Storbritannia. I første omgang førde dette ikkje til ei oppbløming av den norske skipsfarten; det var skip frå Holland og Storbritannia som tok over den farten hanseatane hadde hatt. Det skulle enno gå nokre tiår før Noreg kom på fote att.

På den europeiske marknaden vart tømmer ei viktig handelsvare i denne tida, og skog hadde Noreg nok av i tillegg til fisken. Vass-saga som kom i bruk først på 1500-talet, gjorde at skogen fekk ein mykje større verdi enn tidlegare, og grunnlaget vart lagt for den blømande norske trelasthandelen. Utskipingsstader grodde opp langs kysten frå Oslofjord-området i aust til Ryfylke i vest, og rekneskapar frå 1500-åra fortel at hit kom skuter frå Holland og Skottland og førde med seg salt og meir luksuprega varer som fint tøy, som dei gav i byte for tømmeret. Det var først eit godt stykke fram på 1600-talet at skip frå Noreg börja å ta del i denne farten, og frå no av kan vi tala om ein ny start for Noreg som sjøfartsnasjon, bygd på eksport av tømmer og fisk. Avbroten av korte nedgangstider som følgje av dei mange krigane ute i Europa heldt veksten i skipsfarten fram gjennom 1700-åra og börjinga av 1800-åra.

Det var i denne tida Sørlandet tok over hegemoniet innanfor skipsfarten. Bergen førde arven vidare frå hansatida og var i starten den leiande sjøfartsbyen, men fekk no konkurranse frå Larvik og Arendal, og fram gjennom 1700-åra voks Arendal fram som den største sjøfartsbyen i Noreg.

Veksten i skipsfarten fekk ringverknader på mange område. Skipsflåten voks. I 1746 rusta norske skipsreiarar ut 506 skip med ei lasteevne på 59.500 tonn. Trass i forlis og store tap hadde flåten i 1791 vakse til 884 skip på 85.700 tonn og nådde ein topp i 1806 med noko over 1600 skip på vel 187.000 tonn. Tala avspeglar den eventyrlige veksten gjennom siste del av perioden, under napoleonskrigane medan Danmark-Noreg heldt seg nøytralt.

I starten var det mest mindre partsreiarlag som rusta ut skipa, ofte med bønder som medeigarar. Men ein ny skipsreiarstand voks fram, forretningsmenn med fleire skip og som ofte dreiv verksemda si i kombinasjon med handel. Og det var ikkje uvanleg at ein skipsreiar tok turar som kaptein på eit av skipa sine. Dei norske skipsreiarane og dei norske sjøfolka var dyktige, og dei greidde å manøvrera mellom dei krigførande partane. Men tapa var store både av skip og menneskap.

Storparten av skipa vart bygde i Noreg. I 1746 galdt dette ca. halvparten av dei skipa som var i drift, i 1780-åra hadde talet stige til 87%. På dei mange skipsverfta langs sørlandskysten vart det arbeid for spesialhandverkarar som skipstømmere, smedar, seglmakarar, reipslagarar og andre, og her kunne folk frå gardane i nærleiken få seg ein ekstrajobb når eit skip skulle sjøsetjast eller eit spesielt arbeid utførast.

Dei som tok seg hyre på skipa, kom frå gardane langs sørlandskysten og bygdene innanfor, bønder som kunne ta eit opphald på sjøen for å tena ein slant, og yngre menn som det ikkje var jobbar til innanfor bondesamfunnet. Ei ny yrkesgruppe, sjøfolka, voks fram, og gruppa var i sterk vekst. I 1746 var det 4.400

skipparar, styrmenn og matrosar på norske skip, i 1783 hadde talet stige til 7.800 og i 1806 til 12.300, altså bort imot ei tredobling på 60 år. Det var eit hardt yrke, og det var eit yrke som var forbunde med fare, ikkje berre i krigstid.

Det er gjort freistnad på å talfesta den verdien skipsfarten representerte, jamført med andre næringar. Dette er vanskeleg, ja nærast uråd, for det er tale om verdiskaping på så mange område. Men dersom vi avgrensar reknestykket til verdien av det skipsflåten segla inn og jamfører med eksportverdien for andre næringar, kan det svaret vi får gje meining. Følgjande tal er rekna ut for 1806:

Skipsfarten	ca 2.0 mill. riksdalar
Trelasteksporten	ca 4.3 mill. ”
Fiskehandelen	ca 2.3 mill. ”
Bergverksprodukt	ca 0.8 mill. ”

Den store veksten i den norske skipsfarten stogga brått opp i 1807 då England börja krig mot Danmark-Noreg, og dei siste åra fram mot 1814 vart problemfylte år. Dei norske skipa vart nekta fart på engelske hamner, og dei vart bytte for engelske krigsskip. Men sett under eitt hadde tida frå midten av 1600-talet fram til 1814 vore ei sterk veksttid. Skipsflåten voks fram som ei ny og viktig næring som skapte verdier for Noreg som nasjon og for lokalsamfunn. Frå dette grunnlaget voks det frie Noreg etter 1814 fram som ein av dei fremste sjøfartsnasjonane på verdsbasis.

OMLEGGING OG NY VEKST, 1814 – 1850-ÅRA

Det gjekk nokre år før skipsfarten i det frie Noreg på nytt börja å veksa. Tapa frå den siste krigstida var store, og skipsflåten måtte fornyast. I 1820 var talet på skip berre litt høgre enn i 1806, og tonnasjen var sterkt redusert (frå vel 187.000 til nær 149.000 tonn). Den nye veksten starta kring midten av 1820-åra. I 1830 hadde skipsflåten vakse til over 2.000 med ei lasteevne på over 151.000 tonn.

Den markerte reduksjonen i tonnasjen frå 1806 til 1820 er vitnemål om at den norske skipsflåten var i endring; ei omlegging var på gang. Det vart færre av dei store trelastdragarane, dei nye skipa vart bygde mindre og tilpassa andre typar last og andre fraktruter. Dette var noko av det nye som skjedde i åra fram mot midten av 1800-talet.

Det var eksportnæringane – fisk, trelast og i nokon monn bergverksprodukt – som hadde lagt grunnlaget og skapt vekstvilkår for den norske skipsfarten. Slik var det også i desse åra, men med nye innslag. I åra etter 1814 kom vårsilda i store mengder inn til sørlandskysten, og med dei mindre, nybygde skipa sine sto dei norske reiarane godt rusta til å opna nye fraktruter sørover. Eksporten av sild kom i tillegg til den ”gamle” handelen med tørrfisk og klippfisk frå Bergen, men denne handelen vart no organisert på ein fastare måte. Det voks fram nye marknader i Sør-Europa, og skipsreiarane i Bergen opna faste ruter til hamner i Portugal, Spania og Italia. Også tømmerhandelen tok seg opp, med Frankrike som det viktigaste mottakarlandet i staden for England.

På eitt felt viste omlegginga i desse åra klart vidare framover: skipsflåten var i ferd med å skifta karakter frå fart med eksportvarer frå norske hamner til trampefart. No var det ikkje noko nytt at norske skip gjekk i fart mellom framande hamner, men dette vart mykje meir vanleg no. I 1838 hadde på lag tredje kvart skip ein eller fleire turar i slik fart. Enno gjekk altså storparten av skipsflåten i fart frå norske hamner, men vi ser börjinga på ei ubrotne vekstline for trampefarten. I 1838 gjekk skipa meist utelukkande mellom hamner i Europa, men det gjekk ikkje mange tiår før det var regelmessig fart over Atlanterhavet til hamner i Nord- og Sør-Amerika og andre verdsdelar. Målet var nådd: norske skip på alle hav!

DEN NYE SKIPSFARTEN: NOKRE LINER FRAM MOT VÅR TID

Veksten i skipsfarten heldt fram i tida etter 1850, og endringane og omleggingane skaut fart.

SKIPSFLÅTEN

To ting skjedde som skulle koma til å endra skipsflåten totalt: damp, og seinare diesel, tok over for segl, og jarn/stål avløyste tre som byggemateriale.

Omlegginga frå segl til damp börja i det små i tida etter 1814; Noreg fekk dei første dampdrivne skipa sine i 1820-åra. Men det braut med noko som hadde vore i bruk og vorte utvikla gjennom fleire hundre år, så det tok tid. Noko som kom til å gjera omlegginga enklare, var at propellen vart oppfunnen i 1836, slik at det upraktiske skovlhjulet etter kvart vart overflødig. Men det var først i 1907 at dampskipa i den norske handelsflåten gjekk forbi seglskipa målt i tonnasje. Under krigen 1914 – 1918 skjedde avrigginga av seglskipa i raskt tempo, og i 1920-åra segla dei siste ut av den norske handelsflåten. Og då hadde utviklinga gått eit steg vidare: dieselmotoren var i ferd med å ta over for dampmaskina. Dei første dieseldrivne skipa kom like før første verdskrigen, krigsåra og tida etter vart ei sterk veksttid, og dei dampskipa som var i drift då den andre verdskrigen starta, fekk den siste reisa si under krigen eller i åra like etter.

Å nytta jarn (frå 1880-åra stål) i staden for tre i skipsbygginga hadde vorte utprøvd i tida før 1850, men berre i liten skala. Frå 1850-åra vart dette meir og meir vanleg, og i 1875 var det fleire skip av jarn enn av tre under bygging på norske skipsverft.

Den nye byggemåten skjedde samtidig med overgangen frå segl til damp. Skipa kunne byggjast større, og det siste steget i denne utviklinga var dei svære dieseldrivne tankskipa. Dei første kom under første verdskrigen, og mellomkrigsåra vart den sterke veksttida – frå 1923 til 1939 vart den norske tankflåten nidobla.

Den nye skipsflåten opererte på alle hav og gjesta hamnebyar i alle verdsdelar. I 1905 gjekk over 90% av den norske handelsflåten i trampefart, men trampefarten endra karakter etter kvart. I staden for fri fart mellom utanlandske hamner vart farten meir regulert med eit fastare ruteopplegg, og skipa vart bygde for å tilpassa seg desse frakrutene. I staden for trampefart er det rettare å tala om linefart.

STRUKTURENDRINGA I SKIPSFARTEN

Alt det nye som skjedde, kravde kapital. Dei mange mindre skipsreiarane og reiarlaga greidde ikkje konkurransen, nye store reiarlag voks fram i Kristiania/Oslo og Bergen og i byar som Tønsberg, Kristiansand, Stavanger og Haugesund. Skipsreiarverksemda vart ei bynæring og ei drivkraft i norsk økonomi.

Også dei mange mindre skipsverfta som hadde rekruttert arbeidsfolk frå nærområda forsvann, og store meir avanserte verft kom i staden. Arbeidsstokken vart også ein annan. No var det ikkje lenger bruk for skipstømmermenn, seglmakarar og reipslagarar; tradisjonsrike handverksfag forsvann, ein arbeidsstokk med innsikt og kunnskapar på andre felt tok over. Dei nye skipsverfta vart lokale og regionale hjørnesteinsbedrifter.

Då den siste verdskrigen braut ut, var den norske skipsflåten rekna for den fjerde største i verda, og ingen annan nasjon hadde ein så stor og moderne tankflåte som Noreg. Men det var ei risikabel næring, og skipsreiarane måtte tåla store tap. Slik hadde det vore under krigane i 1600- og 1700-åra, og endå verre vart det no, både under den første og andre verdskrigen. Men det førde ikkje til stagnasjon. Tapa 1914 – 1918 vart tekne att tidleg i mellomkrigsåra, og alt i 1950 var tonnasje i den norske handelsflåten komen opp på same høgd som i 1939.

Krigen 1939 – 1945 er ei historie for seg. Den norske handelsflåten gjekk aktivt inn på alliert side. Då Noreg kom med i krigen i 1940, var over 1000 norske skip på fart i internasjonalt farvatn. Dei fekk ordre om å ta inn til næraste allierte hamn, og ikkje eit einaste av skipa trassa dette påbodet. Det fortel om lojalitet, mot og innsatsvilje.

Etterkrigstida starta med optimisme og ny vekst. Satsinga var global, dette skapte vekst, men også problem, noko skipsfarten fekk merka under oljekrisa i 1970-åra. Hundrevis av skip gjekk i opplag, store skipsreiarar som Hilmar Reksteen gjekk over ende. Andre prøvde å omstilla drifta med å skifta over frå tank til andre spesialfrakter, men fleire og fleire fann ein annan utveg: dei ”flagga ut”. I 1971 gjekk 104 norske skip under utanlandske flagg, i 1985 hadde talet stige til 236, nær ein tredjedel av den samla norske handelsflåten. Skipsreiarane gjorde det for å sleppa skattar og avgifter, altså tena pengar. Men for Noreg vart det eit tap at sjølve nasjonalnæringa vart så sterkt amputert.

SJØFOLKA

Det starta i det små: 4.400 sjøfolk registrerte i 1746. Då talet var på det høgste, i 1960-åra, arbeidde over 60.000 menn og kvinner – norske og utanlandske – i den norske handelsflåten. Men frå no av vart veksten vend til nedgang for det norske sjømannsyrket. For å halda driftsutgiftene nede vart mannskapet på skipa redusert, og billig arbeidskraft frå lågkostland vart sett inn. Det var ikkje noko nytt at det var utlendingar i arbeid på norske båtar. På same vis som yngre menn frå Sørlandet kunne ta seg hyre på hollandske og skotske skip på 1500- og 1600-talet, kunne det vera bruk for utanlandsk arbeidskraft i den sterke veksttida for den norske handelsflåten. Enno i børjinga av 1960-åra var nordmennene i fleirtal, i 1965 vel 40.000 nordmenn mot ca. 14.000 utlendingar; men 20 år seinare dominerte utlen-dingane totalt. Det vart meir og meir vanleg at det berre var dei høgre offiserane om bord som kom frå Noreg. Det norske sjømannsyrket var i ferd med å døy ut.

Ei sjømannsvise som vart sungen i 1930-åra hadde dette verset:

*Vi seiler for velstand og lykke,
vi seiler for far og mor,
vi seiler for Norges ære
og for flagget som vaier om bord.*

Orda kan verka klisjéaktige og farga av romantikk, men dei rømer ein realitet. Det sto glans av sjømannslivet, sjømannsyrket var populært enno i 1930-åra.

Gjennom hundreåra, frå 1600-talet og framover, hadde sjøfolka vore med på å skapa vilkår for vekst og utvikling i Noreg. Det var eit hardt yrke – klatring i rigg i stormnetter i seglskutetida, arbeid i brottsjø på dekk og i maskinrom i trampefart over ope hav. Og det var eit yrke som var forbunde med fare – kamp mot naturkreftene, offer for krigføring på havet. Mange fann si grav på havet. Størst var tapa under dei to verkskrigane på 1900-talet. Under krigen 1939 – 1945 miste nær 4000 norske sjømenn livet, og mange av dei som kom heim etter krigen, måtte resten av livet slita med fysiske og psykiske skader. Sjøfolka er ei yrkesgruppe som fortener takk og honnør.

HEIMEFLÅTEN

Når ein talar om skipsfarten og Noreg som skipsfartsnasjon, tenkjer ein hovudsakleg på utanriksfarten, og vi gløymer lett at vi frå gammalt har hatt ein heimeflåte som har gått mellom bygder, byar og landsdelar og frakta varer, post og personar. Før Noreg vart bunde saman av jarnvegar, motorvegar og fly, var det kystlina som var sjølve stamvegen. Frå gammalt var det mindre fartøy som gjekk i denne innanriksfarten, jekter, jakter og skuter, rusta ut frå småhammer langs kysten. Særleg mange slike småhammer var det på Sørlandet, i området rundt Lista, og under det rike sildefisket i åra etter 1814 var det ikkje uvanleg at jekter herifrå tok

seg over til Sverige med ei sildelast. Etter kvart vart det bygt større skip til denne farten langs kysten, og det var stor stas då Noreg i 1826 fekk det første dampdrivne skipet sitt, ”Constitutionen”.

No kan vi for alvor tala om skipsleia som ein stamveg. Det vart opna faste ruter mellom byane langs kysten, ”Constitutionen” gjekk mellom Kristiania, Kristiansand, Stavanger og Bergen. Den viktigaste av desse kystrutene var Hurtigruta, som vart opna i 1893 og som har hatt utruleg mykje å seia for bygdene og folket i Nord-Noreg – økonomisk, sosialt og kulturelt. Jamvel om nyvinningane innanfor transportsektoren har redusert den verdien desse kystrutene hadde i tidlegare tider, er det enno distrikt som er avhengige av kystbåtane og fergene. Heimeflåten lei store tap under den siste krigen, ca. 200 skip gjekk på miner eller vart senka. Men nye skip vart bygde i åra etter krigen, meir moderne og med høgere standard. Og i dag har kystrutene fått eit nytt felt å veksa på: turisttrafikken. Dette gjeld særleg Hurtigruta.

I ei stilling for seg innanfor heimeflåten står jektefarten med fisk frå Nord-Noreg og nordvestlandet til Bergen. Det var denne farten som skapte grunnlaget for den maktstillinga hansaen opparbeidde seg, og jektefarten levde vidare etter at hansadominansen tok slutt i starten på 1500-talet. Jekteigarane var velstående fiskarbønder, vereigarar og lokale handelsmenn. I 1806 vart det på Norland og Troms rusta ut 233 jekter til denne farten.

TONNASJE

Den lasteevna skipa hadde, vart i eldre tid rekna i lester; dei var av to slag: kommerselester og trelastlester. Kommereslesta skulle vera på 12 skippund, noko i nærleiken av 2000 kg, trelastlesta var noko mindre. I framstillinga her er lestene omrekna til netto tonn slik det er i boka ”Norsk økonomisk historie 1500 – 1970”: Ei trelastlest = 2/3 kommerslest, ei kommerslest = 2,08 tonn.

FOLKETALET I NOREG

Vår eldste folketeljing er frå 1769, den er ikkje nominativ. Den eldste med namn og personlege opplysningar er folke-teljinga 1801. I tillegg har vi landsdekkjande mantal, dvs lister over mannspersonar, frå bøjinga av 1660-åra og 1701; dei skulle vise rekrutteringsgrunnlaget til den norske hæren. For tida før 1769 har historikarar rekna ut eller sannsynleg-gjort kor mange menneske som budde i Noreg; tala må bli omtrentlege og er usikre. Dei noverande svenske landskapa Jemtland/Herjedalen og Båhus len høyrde til Noreg fram til 1648 og 1660, men dei er haldne utanfor i talrekka nedanfor.

ÅR	FOLKETAL	ÅR	FOLKETAL
Før 1349	Ca. 450.000	1822	Folketalet passerer 1 million
Svartedauder	reiv bort nå lag halvparten av befolkninga	1889	Folketalet passerer 2 millionar
Ca. 1450	Ca. 150.000	1942	Folketalet passerer 3 millioner
1662,1664	Ca. 440.000	1975	Folketalet passerer 4 millioner
1701	Ca. 504.000	2012	Folketalet passerer 5 millioner
1769	723.618 + ca. 4.000 i militærgarnisonar	2016	01.01.16: 5.200.000
1801	883.487		

Litteratur: *Aschehougs Norges historie* bd. 10 (Knut Kjeldstadli, 1994), 11 (Even Lange, 1998) og 12 (Edgeir Benum, 1998). Ståle Dyrvik m.fl. : *Norsk økonomisk historie 1500 – 1970*, bd. 1 (1979). *Store norske leksikon*.