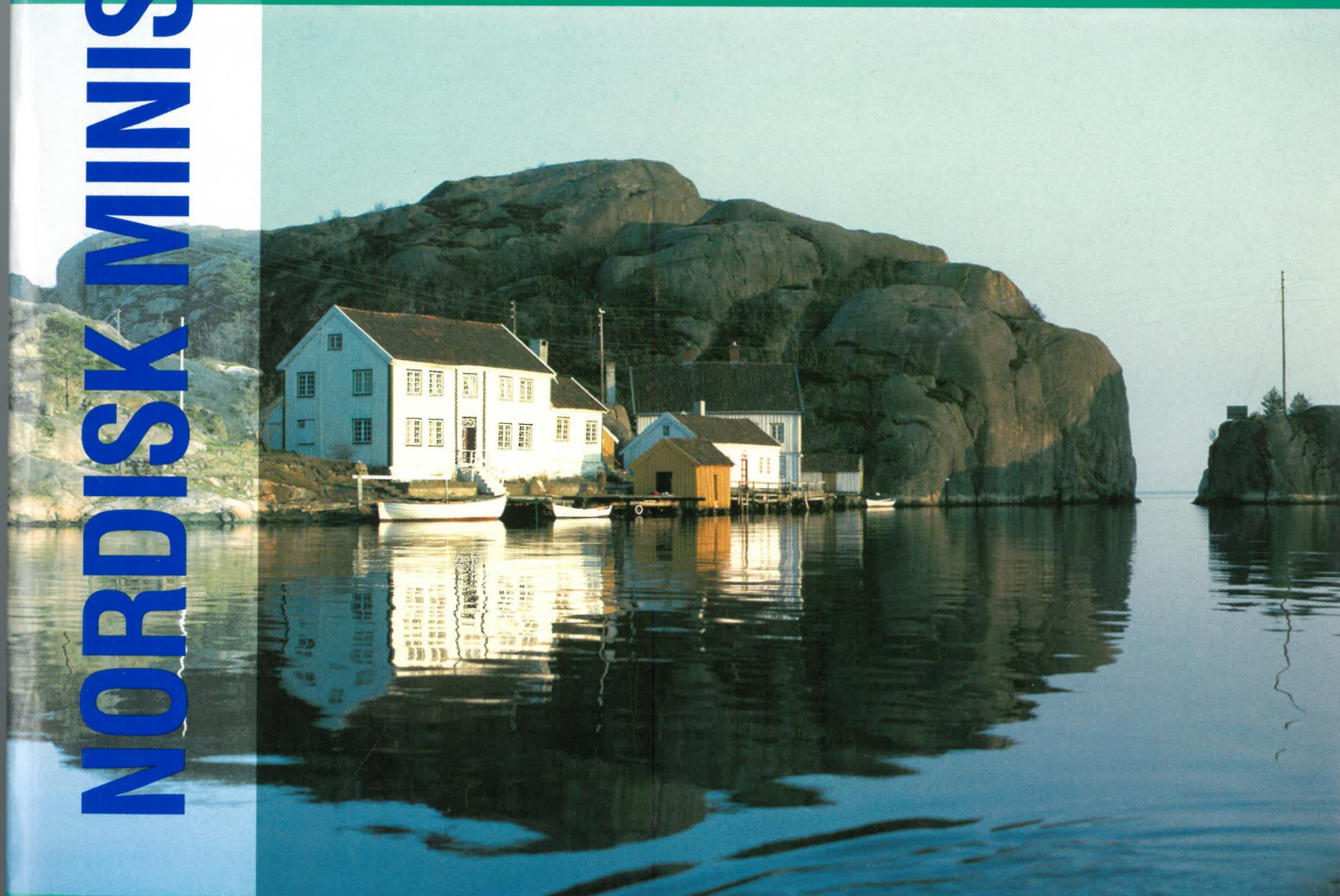


NORDISK MINISTERRÅD

Den nordiske kystkulturs særart og livskraft



TemaNord
MILJØ

DEN NORDISKE KYSTKULTURS
SÆRART OG LIVSKRAFT

DEN NORDISKE KYSTKULTURS
SÆRART OG LIVSKRAFT

TemaNord 1999:605

Den nordiske kystkulturs særart og livskraft

TemaNord 1999:605

© Nordisk Ministerråd, København 1999

ISBN 92-893-0406-5

ISSN 0908-6692

Tryk: Ekspresen Tryk & Kopicenter

Layout: Nordisk Ministerråd

Redaktion: Kirsten Monrad Hansen

Omslagsfoto: Even Gaukstad

Oplag: 500

Papir: Miljøvenligt papir som opfylder kravene i den nordiske miljøsvanemærkeordning.

Sælges gennem Nordisk Ministerråds agenter, se listen på sidste side.

Nordisk Ministerråd

Store Strandstræde 18

DK-1255 København K

Telefon (+45) 3396 0200

Telefax (+45) 3396 0202

Nordisk Råd

P.O.boks 3043

DK-1021 København K

Telefon (+45) 3396 0400

Telefax (+45) 3311 1870

Hjemmeside: www.norden.org

Det nordiske miljøsamarbejde

Miljøsamarbejdet skal bidrage til at forbedre miljøet og forebygge problemer i Norden og internationalt. Samarbejdet ledes af Embedsmandskomiteen for miljøspørgsmål (EK-M). Det omfatter fastsættelse af fælles mål i handlingsplaner, fælles projekter, informationsudveksling og indsatser som for eksempel gælder Østeuropa gennem Nordic Environmental Finance Corporation (NEFCO).

Nordisk Ministerråd

Nordisk Ministerråd, oprettet 1971, er de nordiske regerings samarbejdsorgan. Statsministrene har det overordnede ansvar for samarbejdet, som koordineres af de nordiske samarbejdsministre.

Ministerrådet er - trods navnet - ikke eet, men flere ministerråd. Flertallet af de nordiske fagministre samles i ministerråd et par gange om året. Nogle ministre - bl.a. udenrigs- og forsvarsministrene - holder samråd i ministermøder uden for Nordisk Ministerråd.

Nordisk Råd

Nordisk Råd, oprettet 1952, er parlamentarikernes samarbejdsforum. Rådet har 87 medlemmer, repræsenterende de fem lande og de tre selvstyrende områder. Rådsmedlemmerne sidder i landenes parlament og udpeges af respektive parti. Direkte valg til Nordisk Råd forekommer således ikke.

Nordisk Råd, som ledes af et præsidium, mødes siden 1996 en gang årligt ved en ordinær session om efteråret, hvor også Ministerrådet deltager. Ind i mellem kan såkaldte temasessioner arrangeres. Det løbende politiske arbejde i Nordisk Råd sker i udvalg og partigrupper.

INDHOLD

FORORD	9
INDLEDNING	10
SAMMENFATNING	11
DET NORDATLANTISKE OMRÅDE	19
1. INDLEDNING	21
1.1 Naturgeografien	21
1.2 Historien	21
1.3 Bosættelsesmønstret	22
2. NORSKEKYSTEN FRA VESTLANDET TIL NORD-NORGE	25
2.1 Regionale variabler	25
2.2 Kystnæringer	28
2.2.1 Kystjordbruget	28
2.2.2 Fisket	29
2.2.3 Hval- og selfangst	35
2.2.4 Fiskeforedling og -industri	37
2.2.5 Fiskeoppdrett	39
2.2.6 Sjøfart	41
2.2.7 Båt- og skipsbygging	44
2.3 Havner, fyr- og sømerker, losvesen	45
2.4 Den etniske dimensjonen. Sjøsamene i Nord-Norge	47
2.5 Turisme og rekreasjon	47
3. FÆRØERNE	51
3.1. Kystnæringerne	51
3.1.1 Kombinationsbruget	51
3.1.2 Fiskeriet	52
3.1.3 Hvalfangst	55
3.1.4 Fuglefangst	55
3.1.5 Fiskeforædling og -industri	56
3.1.6 Havbrug	57
3.1.7 Handel og søfart	57
3.1.8 Både- og skibsbyggeri	58
3.2 Havne, fyr- og sømærker, lodsvæsen	59
3.3 Færgefart	60
3.4 Turisme og rekreation	61
4. ISLAND	62
4.1 Kystnæringerne	62
4.1.1 Kombinationsbruget	62
4.1.2 Fiskeriet	64
4.1.3 Hvalfangst	67
4.1.4 Handel og søfart	67
4.1.5 Både- og skibsbyggeri	68
4.2 Havne, fyr og lodsvæsen	68
4.3 Færgefart	69
4.4 Turisme og rekreation	69
5. UDFORDRINGER OG PROBLEMSTILLINGER	70
6. LITTERATUR	73
7. NOTER	75

NORDSØEN, SKAGERRAK, DE INDRE DANSKE FARVANDE OG VESTLIGE ØSTERSØ	77
1. INDLEDNING	79
1.1 Naturgeografien	79
1.2 Historien	79
1.3 Bosættelsesmønstret	79
2. KYSTNÆRINGERNE	81
2.1 Kombinationsbruget	81
2.2 Fiskeriet	82
2.2.1 Typer af fiskeri og fiskere i dag	82
2.2.2 Fiskeriet i den sydlige del af Norge	83
2.2.3 Fiskeriet fra Sveriges vest- og sydkyst	84
2.2.4 Fiskeriet i Danmark	85
2.2.5 Fiskeriets fysiske spor	86
2.2.6 Fiskeriet i fremtiden	87
2.3 Hvalfangst	88
2.4 Skude, fragt og handelssejlands	89
2.4.1 Søfarten fra Sørnorge	89
2.4.2 Søfarten fra Sverige	91
2.4.3 Søfarten fra Danmark	92
2.4.4 Søfartens fysiske spor	93
2.4.5 Søfarten i fremtiden	93
2.5 Bådebyggeri	94
2.5.1 Bådebyggeriets fysiske udtryk og fremtid	94
3. FYR- OG LODSVÆSEN	96
4. FORSVARSVÆRKER	97
5. FÆRGEFART	98
5.1 Færefarten i fremtiden	98
6. REKREATION	99
6.1 Rekreation, turisme og det fysiske udtryk	99
6.2 Turismen - en trussel eller et potentiale	100
7. PROBLEMER OG UDFORDRINGER	102
8. LITTERATUROVERSIGT	106
9. NOTER	107

ÖSTERSJÖN	109
1. KUST- OCH SKÄRGÅRDSKULTUR, KUST- OCH SKÄRGÅRDSBOR	111
2. ÖSTERSJÖN, INNANHAV SOM SKILJER OCH FÖRENAR	114
3. KUSTREGIONER OCH LIVSMILJÖER RUNT ÖSTERSJÖN	117
3.1 Sveriges ostkust	117
3.1.1 Södra Östersjökusten	117
3.1.2 Stockholms skärgård	118
3.1.3 Bottenhavskusten	118
3.2 Finlands väst- och sydkust	119
3.2.1 Det västliga kustområdet	120
3.2.2 Det sydvästliga kustområdet	121
3.2.3 Det sydliga kustområdet	121
4. KUSTBORNAS FÖRÄNDRADE LIVSVILLKOR	122
4.1 Jordbruk och boskapsskötsel	124
4.2 Fiske	125
4.3 Hantverk och hemslöjd, båtbyggeri	129
4.4 Handel och sjöfart	130
4.5 Industri, skeppsbyggeri	135
4.6 Turism	138
5. LEVANDE KUSTKULTUR - STRATEGIER OCH PROBLEMKOMPLEX	141
5.1 Diversiteten	141
5.2 Avfolkningen	142
5.3 Kommunikationerna	142
5.4 Skolorna och samhällsservicen	142
5.5 Mångsyssleriet	142
5.6 Småskaligheten	142
5.7 Turismen	142
5.8 Trivsels- och tryggheten	143
6. LITTERATURFÖRTECKNING	144

FORORD

Nordisk Ministerråds Embedsmandskomiteé for Miljøspørgsmål har godkendt en handlingsplan for Kulturmiljøet i landskabet som den “3. dimension i det nordiske miljøsamarbejde”, der peger på behovet for en indsats på en række områder. Den nordiske kystkulturs særart og livskraft er et af de områder hvor det, som opfølgning på handlingsplanen, er prioriteret at gøre en særlig indsats.

Baggrunden er de seneste års udvikling der har betydet, at der er sket forandringer i kystlandskabet i en fart og et omfang som ikke er set tidligere, og at uerstattelige kulturværdier er gået tabt. Nordens kystkultur, der er unik set i en europæisk sammenhæng, er truet af krisen i de traditionelle kysterhverv på den ene side, og af det store pres på kysternes herlighedsværdier på den anden side. Men på trods af denne udvikling er kystkulturen et relativt forsømt emne, både i den nationale bevaringspolitik og i den nationale og internationale kyst- og sektorpolitik.

Det er et af målene i handlingsplanen, at den nordiske kystkultur synliggøres, sikres og videreudvikles i al sin mangfoldighed, gennem en identificering og beskrivelse af værdier, problemer og muligheder. Udviklingen af fællesnordiske mål og anbefalinger til varetagelsen af Nordens kystkultur skal endvidere styrke påvirkningen af EU´s politik på området, samt højne kvaliteten i nærområdesamarbejdet.

Kulturmiljøgruppen har ansvaret for opfølgningen af handlingsplanen, herunder at igangsætte initiativer til sikring af Nordens kystkultur som beskrevet ovenfor. Gruppen består af følgende repræsentanter fra de nordiske lande:

- Sinikka Joutsalmi, Museiverket i Finland
- Even Gaukstad, Riksantikvaren i Norge
- Hjørleifur Stefánsson, Islands National Museum, Island (indtil 1/9 1999 Ragnar Frank Kristjánsson, Náttúruvernd Ríkisins)
- Karin Schibbye, Riksantikvarieämbetet, Sverige (indtil 1/1 1999 Bengt O.H. Johansson)
- Símun V. Arge, Føroya Fornminnissavn, Færøerne
- samt Annette Schou (formand og projektleder), Skov- og Naturstyrelsen i Danmark.
- Endvidere har Ålandsøerne observationsstatus i gruppen.

Nærværende rapport, der er arbejdsresultatet af den første indledende indkredsning af det meget komplekse emne, er udarbejdet af følgende eksperter fra de nordiske lande på opdrag af og i samarbejde med Kulturmiljøgruppen.

- Kirsten Monrad Hansen, Danmark
- Bjørn Fjellheim, Kystmuséet i Sogn og Fjordane, Norge
- Sibylla Haasum, Sjöhistoriska Museet, Sverige
- samt Nils Storå, Åbo Akademi, Finland.

Indledning, forord samt sammenfatning er udarbejdet af Kulturmiljøgruppen v/Annette Schou.

NORDSØEN, SKAGERRAK, DE INDRE DANSKE FARVANDE OG VESTLIGE ØSTERSØ

Udarbejdet af Kirsten Monrad Hansen



1. INDLEDNING

1.1 NATURGEOGRAFIEN

Naturgrundlaget og kysternes topografi er meget varieret i regionen, og derfor kan man ikke tale om, at regionen har ét karakteristikum, men derimod om tre.

Den norske sydkyst og den svenske vestkyst er præget af skærgård med naturlige muligheder for at finde læ til skibene og med dybt vand helt ind til kysten:

„Ut mot havet öppnar sig (dessa berge i) vikar och fjordar eller bildar sund mellan fastlandet och talrika öar, holmar och skär. Här finner sjömän och fiskare skyddade farleder, goda naturhamnar, givande fiskevatten och i skrevorna mellan de nakne bergen stormfredade platser för bosättning i smärre samhällen.“ (Hasslöf 1949 p.28)

Til gengæld er baglandet mange steder dårligt egnet til landbrugsproduktion i større stil.

Den svenske sydkyst og kysten langs de indre danske farvande og Kattegat er derimod præget af relativt grundt vand og forholdsvis flade kyster. Ved fjorde og bugter er der mulighed for at finde læ, og langs kysterne er der grundlag for at drive landbrug/husdyrhold i større eller mindre målestok.¹

Ved *den jyske vestkyst*, der grænser ud til Nordsøen bærer landskabet i høj grad præg af den sandflugt, der satte ind i løbet af 1500- og 1600-årene, da husdyrene havde afgræsset vegetationen langs kysten. Kysten her giver ikke mulighed for naturlige havne eller lignende, og det har vanskeliggjort fiskeri og handel herfra, da bådene skulle trækkes op på stranden for at være i sikkerhed. Den ofte stærke strøm langs kysten, der medfører en stor sandvandring langs bunden har desuden gjort det vanskeligt at anlægge havne.

Det er således et varieret kystlandskab, denne region er præget af, og det sætter naturligt nogle afgørende rammer for hvilke ressourcer ved kysten, der har kunnet udnyttes og på hvilken måde, udnyttelsen har kunnet finde sted.

1.2. BOSÆTTELSESMØNSTRET

Denne region skiller sig markant ud ved at være den tætteste befolkede af de tre regioner i projektet. Byerne ligger som perler på en snor langs kysterne, og hvor der ikke er helårsbeboelse præges store dele af kysten af den rekreative udnyttelse.

Overalt er der sommer- og feriebebyggelser i form af sommerhuse, hoteller, feriebyer, campingpladser med videre. Denne udnyttelse har en lang historie, men er i høj grad aktuel i dag, og overordnet set er presset på kysten tiltagende.

1.3. HISTORIEN

Historisk set har regionen haft en meget central placering i den omfattende søhandel mellem Nordsøen og Østersøen. Vikingerne var meget mobile, og på den tid foregik en intens søfart over et stort område fra de nordatlantiske øer til Baltikum og videre ad floderne mod sydøst. Handelsrummet blev efter vikingerne overtaget af hanseaterne. Fra omkring midten af 1100-tallet blev Øresund et vigtigt handelscentrum i Nordeuropa på grund af det store sildefiskeri ved Skanør i Skåne. I tilknytning til sildefiskeriet i sensommermånederne var der således et omfattende marked.

Denne centrale placering har blandt andet gjort det muligt for regionen at udvikle en omfattende søfart. Sundet mellem Sverige og Danmark var af helt afgørende økonomisk betydning for den danske konge, idet der blev opkrævet told ved gennemsejling. Selv i dag er Sundet en af verdens stærkest trafikerede søveje.

Regionen har historisk set været ét rige, indtil det dansk/norske rige blev splittet i 1814. Den svenske del blev dog allerede skilt ud i 1658. Den danske konge var vesteuropæisk i sin praksis, og det fik blandt andet betydning for de juridiske regler med hensyn til fiskeriet i området. I Vesteuropa har man haft tradition for, at fiskeriet i havet var frit, det vil sige, at staten beskyttede fiskepladser og fiskebestande, så ingen personer kunne hævde ejendomsret over dem.

Retten til at bruge landfaste redskaber som ålegårde og bundgarn tilfaldt dog jordejeren. Dette forhold har haft væsentlig betydning for udviklingen af fiskeriet i denne region set i forhold til den

østlige Østersø og Botniske Bugt, hvor der har været tradition for, at grundejere, hvis jord grænsede ud til havet/kysten, også havde ejendomsretten til udnyttelsen af havet udenfor indtil en vis afstand.

Kongemagten har ligeledes haft afgørende indflydelse på handelsmønstrene. Allerede i 1400-årene forsøgte man fra statens side at forbyde bondehandelen/bondeseagationen. Øvrigheden mente, at den megen handel truede landbruget, fordi folk hellere ville leve af at handle end af at drive jorden. Det ville blandt andet resultere i, at kirken, kongens og adelens indtægter mindskedes. Et forbud mod denne handel blev dog aldrig helt virkningsfuldt, da der flere steder blev givet dispensation, og andre steder fik skipperne udstedt borgerkab i en by, eller han indgik en form for partnerskab med en købmand i en af byerne, men forblev boende ved kysten.

Et andet formål med at samle al handel i byerne var at gøre det lettere at indkræve told. Bønderne fik dog mange steder lov til at handle med egne produkter og til eget forbrug. Bondehandelen/bondeseagationen fik dermed et temmelig stort omfang. Da Danmark/Norge mistede den svenske del i 1658, satte den svenske stat en omfattende „forsvenskning“ ind i områderne, og det medførte blandt andet endnu engang et forbud mod bondeseagationen, men en del fortsatte dog handelen på den ene eller den anden måde.

Den teknologiske udvikling har overordnet set også haft væsentlig indflydelse på de traditionelle kystnæringer i regionen. Et afgørende brud indenfor fiskeri, søfart og landbrug skete i slutningen af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet. Det blev nu muligt at udskille den kombinationsnæring, mange hidtil havde drevet, i selvstændige helårserhverv. For eksempel betød transportrevolutionen hidtil usete muligheder for afsætning af produkter. Dæksbådene og senere motorene gjorde det muligt for fiskerne at fiske længere til havs og være uafhængig af vind, og skibsforbindelse til det engelske marked fra Esbjerg satte for eksempel landbruget i Danmark i stand til at eksportere store mængder animalske fødevarer.

Den teknologiske udvikling betød endvidere, at de større både krævede større havne. Motorene satte fiskerne i stand til at fiske over større områder og nylonmaterialerne betød, at det blev muligt

for fiskerne at bosætte sig for eksempel i byerne, fordi de nye garn ikke skulle på land og tørres.

Befolkningstætheden i regionen og dermed nærheden til markederne betød fx, at mange fiskere selv sejlede den ferske fisk ind til byerne med deres nye kuttere installeret med motor samt en dam til opbevaring af fisken.

For søfarten skete der også et væsentligt brud omkring århundredeskiftet, hvor dampmaskine og jernskibe blev almindelige og efterhånden udkonkurrerede den traditionelle søfart med sejlførte fartøjer. De nye fartøjer krævede større investeringer, og rederierne blev efterhånden samlet i stabelbyerne, der havde retten til at importere og videreforsælge varer i større målestok. Det betød fx affolkning af en række mindre byer i Sørnorge, der hidtil havde haft deres erhvervsgrundlag i den lokalt baserede søfart.

Omkring 1950 skete endnu et afgørende brud, da varer og gods i stigende grad blev transporteret ad landevejen i stedet for på havet. I denne region var det nemt at anlægge jernbaner og veje sammenlignet med andre steder i Norden.

Overordnet set må man sige at den teknologiske udvikling generelt har haft et nogenlunde ensartet forløb indenfor de traditionelle kystnæringer i hele regionen, men lokalt har udviklingen dog været udnyttet forskelligt.

Nedgangen i fiskeriet i løbet af 1900-tallet set i forhold til antal fiskere og fartøjer, specialiseringen i enkelterhverv, den bykoncentrerede containertrafik, lastbilernes overtagelse af store dele af varetransporten, nye færgemønstre med videre sætter deres tydelige spor i kystlandskabet og dermed i kystkulturen. De rekreative interesser, der tidligt viste sig i denne tætbefolkede region, bliver mere og mere dominerende i de kystnære områder. Regionens beliggenhed nær ved resten af Europa viser sig også ved, at presset på kystområderne i rekreativt øjemed ikke kun kommer fra befolkningen i regionen, men også fra de andre lande i Europa - især Tyskland og Holland.

2. KYSTNÆRINGERNE

Historisk set skiller kystkulturen og det fysiske miljø i regionens kystområder sig ud fra de andre to regioner ved, at landbruget mange steder langs kysterne har været det dominerende erhverv. I den østlige del af Danmark og i den sydlige del af Sverige er der egnet landbrugsjord helt ud til vandet, men da landbrugserhvervet som emne i sig selv falder udenfor denne rapport vil det ikke yderligere blive behandlet.

Men dele af kystbefolkningen har levet af kombinationsnæringer (mångsyssleri) som omfattede jordbrug, husdyrhold, fiskeri, søfart, handel, bådbyggeri, lodseri og fyrvæsen m.m, og det er først indenfor de sidste godt 100 år, at specialisering på ét erhverv er blevet det almindelige, når man ser på de erhverv, der er tilknyttet havet som ressource eller transportvej.

Regionens kyster er præget af et væld af større og mindre øer, og et karakteristisk træk har været og er stadig det store antal færger, der knytter regionen sammen både lokalt, regionalt og internationalt. Der ud over er regionen i varierende grad præget af forskellige forsvarsværker.

Det følgende er en helt overordnet gennemgang af de traditionelle kystnæringer, deres historiske betydning og fysiske udtryk samt et forsøg på at beskrive deres rolle i nutid og fremtid.²

2.1. KOMBINATIONSBRUGET

Sammensætningen af kombinationsnæringer har i høj grad været afhængig af de tilgængelige ressourcer lokalt. Hvilke erhverv, der har været den dominerende næring, kan være meget svært at afgøre, ligesom det har været almindeligt, at næringerne har haft forskellig vægt til forskellige tider.

Kystkulturen i den *sydlige del af Norge* har altovervejende været præget af kombinationsnæringer, da naturgrundlaget for landbrug har været meget sparsomt. Kombinationen har først og fremmest bestået af fiskeri, landbrug og ikke mindst søfart. Overordnet betragtet er det søfarten, der fik hovedvægten igennem 1800-tallet, hvis man skal se på den traditionelle kystkultur.

Ved siden af søfarten og fiskeriet var det nødvendigt med et minimum af selvforsyning fra jordbrug

og husdyrhold. Befolkningen har udvist stor opfindsomhed med hensyn til dyrkning af jorden, hvor man mange steder kan finde spor af terrasser, der er blevet anlagt for at kunne dyrke afgrøder. Det var helt nødvendigt at udvise stor fleksibilitet for at kunne overleve.

Det relativt marginelle jordbrug, som alle fiskerne dyrkede, hang længe ved i området som delerhverv. Næsten alle bosætningerne langs kysten var forankret i et lille jordbrug, og denne kombinationsnæring varede mange steder ved op til omkring 1950'erne.

I den *nordlige og sydlige del af Bohuslen* og i den indre skærgård samt i den sydlige del af Sverige var landbruget generelt set dominerende, men her ernærede folk sig også af småfiskeri og andre marine næringer. Herfra blev søfarten og fiskeriet udviklet sent og på bekostning af landbruget. I den *mellemste del af Bohuslen* var der ikke de samme muligheder for at drive landbrug, og fiskeriet blev her den dominerende næring. Langs hele kyststrækningen har der desuden været et stort indslag af søfart og handel.

Langs Danmarks kyster har befolkningen overvejende levet af landbrug eller en kombination af landbrug/husdyrhold og fiskeri, men mange andre nicher har været udnyttet afhængig af de lokale ressourcer. En del mennesker har bl.a. kombineret fiskeriet med handel, fx i de perioder hvor fiskeriet lå stille. For Danmarks vedkommende er Vestkysten speciel på grund af den sandflugt, der mange steder har gjort landbrug i traditionel forstand umulig.



Tjærede åluser til tørring. Mange gårde, der ligger på tangen mellem Vesterhavet og Ringkøbing Fjord i Vestjylland, driver stadig fiskeri i fjorden og i havet, foruden landbrug og rørskæring (til stråtage). Foto: Kirsten Monrad Hansen, 1994.

Man kan stadig finde eksempler på forskellige næringskombinationer i regionen, men i dag er der tale om undtagelser. Almindeligvis har de fleste mennesker ét hovederhverv, og for nogle er det muligt (- og ønskeligt) at kombinere det med et andet erhverv. Fiskeriet er et godt eksempel på et bierhverv, der beskæftiger en del mennesker.

2.2. FISKERIET

Langt den største del af fiskeriet har indtil for godt hundrede år siden været drevet dels som led i en selvforsyningsøkonomi, hvor man selv spiste fiskene og byttede overskuddet til andre (føde)varer, og dels fiskede man med salg for øje. Når der var fisk nok og årstiden var til det, saltede eller/og tørrede man fiskene dels til senere brug dels for at kunne transportere og sælge dem.³

Ved sæsonfiskerierne hvor mange fiskere samlede ét sted i en bestemt periode af året, var fiskeriet fortrinsvis indrettet på salg. De store sæsonfiskerier i dette område var koncentreret om silden, hvoraf det mest berømte var sildefiskeriet ved Skanør i Sverige fra omkring midten af 1100-tallet og nogle århundreder frem. Herfra foregik en stor eksport af nedsaltet sild i tønner. Senere var der store sildefiskerier ved eksempelvis Göteborg og i Limfjorden i Danmark.

Fisk i fersk tilstand er en let fordærvelig vare, der uden køle- og frysemuligheder ikke kan holde sig frisk i længere tid, så det var kun de fiskere, der foruden at bo tæt ved fiskepladserne, boede tæt ved en større by eller havde gode transportforbindelser dertil - for eksempel København, Oslo, Göteborg - der havde mulighed for at leve udelukkende af fiskeri, fordi de kunne afsætte større mængder af fersk fisk hele året. Afsætningsmulighederne spiller således en afgørende rolle for udviklingen af fiskeriet. Ligesom nærheden til fiskepladserne er afgørende for lokaliseringen af fiskelejerne langs kysterne.

Manglende muligheder for at transportere den friske fisk var en hindring for afsætningen. Til at mætte markedet i de større byer forsøgte man allerede fra 1600-tallet at bruge fiskekvaser til at fragte fiskene levende fra fangst- eller landingspladserne til markederne. Motoriseringen sammen med brugen af is til nedkøling i anden halvdel af 1800-årene medførte helt nye muligheder for afsætning af fersk fisk. Med dampskib eller jern-

bane kunne den friske fisk nu transporteres direkte til de store markeder i Europa. Mange af fiskerne fik desuden i slutningen af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet dam/sump i kutterne, så de selv kunne transportere den levende fisk til markederne. Fiskeriet udvikledes især i og ved de byer, der havde tog- eller færgeforbindelse til det europæiske marked.

De forbedrede transportmuligheder og den øgede efterspørgsel efter fisk i slutningen af 1800-tallet, der fulgte i kølvandet på industrialiseringen, satte mange fiskere i stand til at investere i større dæksbåde, der kunne fiske længere til havs. Om sommeren trækker fiskene ofte væk fra kysten, og dæksbådene gjorde det både muligt og sikrere at drive fiskeri hele året. Gennembruddet for havfiskeriet skete i slutningen af 1800-tallet, men også før den tid var der eksempler på fjernfiskeri fra regionen.

Redskaber og fartøjer er kontinuerligt blevet forbedret, og fiskerne har koloniseret stadig større havområder. I løbet af 1900-tallet er der sket en voldsom effektivisering af fiskeriet, hvilket har medført en øget fiskeriindsats. Samtidig er antallet af fiskere og både reduceret væsentligt. Krisen har dog ramt meget forskelligt.

2.2.1. Typer af fiskeri og fiskere i dag

I regionen kan man tale om flere typer af fiskere og fiskeri. Først og fremmest de fiskere, der udelukkende lever af at fiske eller som har hovedparten af deres indkomst fra fiskeriet. Derudover er der de, der driver fiskeriet på deltidsbasis eller som bierhverv - det vil sige de der stadig har fiskeri som en del af en kombinationsnæring. Endelig er der de fiskere, der driver såkaldt fritids- eller husbehovsfiskeri.⁴ Disse tre grupper er en juridisk inddeling af fiskerne. Hvis man ser på den enkelte fisker, kan han juridisk set gennem livet skifte mellem at tilhøre de tre grupper, selvom han ikke selv opfatter denne skelnen som afgørende.

I regionen finder der et meget varieret fiskeri sted lige fra de mere eller mindre stationære bundgarnsfiskere, der sætter deres faststående redskaber ud direkte fra kysten, over de kystnære fiskere med deres mindre kuttere, til de større havgående fartøjer. Derudover drives der fiskeri i større eller mindre målestok med joller og pramme mange steder langs kysterne.

Bundgarnsfiskeriet har været meget omfattende især langs Danmarks kyster indenfor Skagen og langs den svenske sydkyst. Dette fiskeri er gået tilbage i takt med, at bestanden af ål, der mange steder har været den økonomisk set vigtigste fiskeart, er gået voldsomt tilbage.

Kyst- og havfiskeri drives i hele regionen. Fiskeriet drives ikke kun fra de større havne, men også fra en mængde mindre havne og pladser. Fiskerne er meget mobile og skifter ofte mellem forskellige havområder og landingshavne.

Fra regionen drives fiskeri med pæleruser, kasteruser, tejner, garn, kroge, snurrevod, bundtrawl, flydetrawl, not, enkelte bomtrawl og muslingeskrabere foruden bundgarn. Af konsumarter er torsk den økonomisk set betydeligste art. Norge og Danmark fanger desuden betydelige mængder industriarter som tobis, sperling og brisling, hvilket har givet sig fysisk udtryk i større eller mindre industri anlæg i havnene.

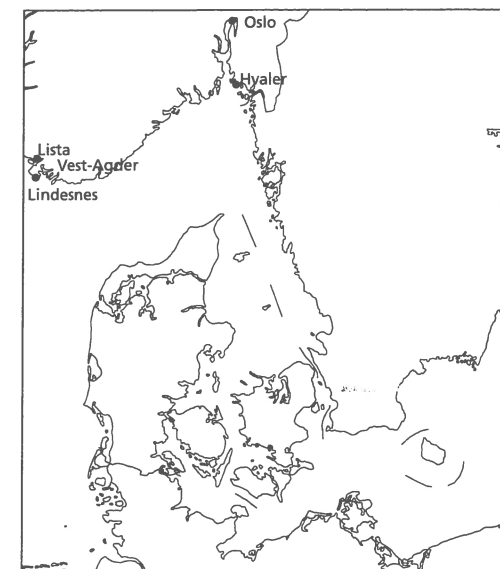
2.2.2. Fiskeriet i den sydlige del af Norge

Set i forhold til resten af Norge har fiskeriet i den sydlige del været helt marginalt, selvom der har været perioder med omfattende sildefiskeri. Forekomsten af sild langs kysten har været meget vekslende set over tid. De massive forekomster af sild og det deraf følgende fiskeri har sat et stærkt præg på de forskellige områder.

Foruden sild blev der drevet fiskeri efter især makrel og hummer. Det var et sommersæsonfiskeri, og den største del af fiskene gik til eksport. Ud-



Fiskerlejet Korshamn mellem Lindesnes og Lista. Fra 1600-tallet fungerede Korshamn som handelssted med gæstgivervirksomhed og i 1800-tallet som vigtig told- og lodsstation. Efter 1945 blev den en moderne fiskerihavn, men i dag er fiskeriet ubetydeligt. Foto: Svein Mjaatvedt, Riksantikvaren.



Copyright: Kort- og Matrikelstyrelsen.

over denne eksport har fiskeriet først og fremmest været et husbehovsfiskeri.

De tre vigtigste fiskerier foregik på forskellige tidspunkter af året, og det gav efterhånden mulighed for en helårsbeskæftigelse. Sildefiskeriet om vinteren og søfarten om sommeren kunne kombineres, mens makrelfiskeriet og søfarten ikke kunne. Drivgarnsfiskeriet efter makrel blev lagt mellem de arbejdsintensive perioder i landbruget, men hvis makrellen kom til land, blev fiskeriet prioriteret højest. Fiskeri blev desuden drevet med bundgarn - i Oslofjorden og i Skagerrakområdet, med teiner, ruser, snurrevod og trawl.

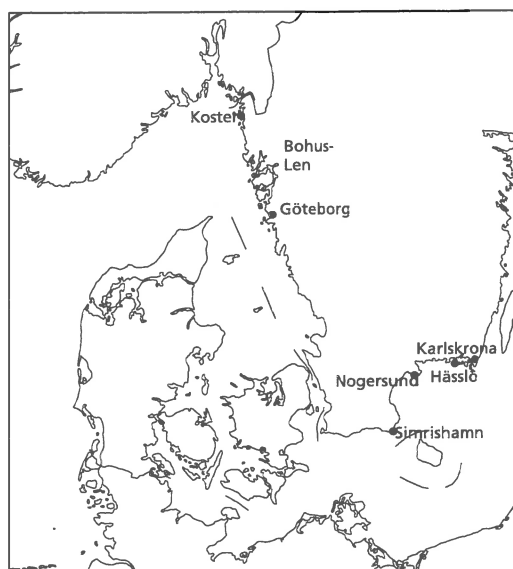
Et specielt træk ved befolkningen her var, at en del af dem gjorde store sæsonvandring for eksempel fra Vest-Agder op til Vestlandet. Det var specielt et fænomen, der blev udviklet i forbindelse med de store forekomster af sild i 1830'erne, hvor folk fra Vest-Agder blev foregangsmænd i fiskeriet, da de udviklede en ny bådtype - Listerbåden - der kunne klare rejsen på det åbne farvand. Båden kunne både anvendes til sommerfiskeri efter makrel og til vinterfiskeri efter sild, så man på denne måde kunne forfølge fisken.⁵

Selvom fiskeriet ligesom jordbruget har været marginalt i området, har det været en vigtig næringsvej i kystsamfundene helt op til 1960'erne. Vigtige centre i dag er bl.a. Hvalerdistriktet, indre Oslofjord, og Hydra mod vest. På disse steder foregår der et aktivt og dynamisk fiskeri. Fiskeri efter bl.a. rejer er af stor betydning i dag.

2.2.3. Fiskeriet fra Sveriges vest- og sydkyst

Fiskerimæssigt har den svenske vestkyst været helt dominerende set i forhold til fiskeriet i resten af Sverige, og det var blandt andet herfra, havfiskeriet tidligt blev udviklet.

1800-tallet var præget af storsøfiskeriet i Nord-søen ved Shetland, Rock-All i Atlanten og ved Island, hvor man blandt andet fangede makrel, der i saltet tilstand blev eksporteret til Amerika. Udbygningen af jernbanen i anden halvdel af 1800-tallet var en medvirkende årsag til udviklingen i fiskeriet, da det nu blev lettere at afsætte fisken. Udviklingen indenfor bådebyggeri, motorer og fangstredskaber satte yderligere skub i fiskeriet i løbet af 1900-årene.



Copyright: Kort- og Matrikelstyrelsen.

Under de to verdenskrige oplevede de svenske fiskere et boom i fiskepriserne og indtægterne blev i vid udstrækning brugt til at investere i bedre og større fartøjer.

I løbet af 1900-tallet specialiseredes flere og flere på rent fiskeri, da forbedrede afsætningsmuligheder gjorde det muligt at afsætte større mængder fisk hele året rundt.

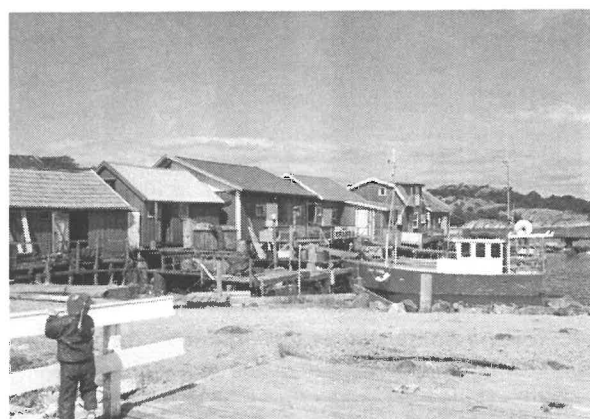
Fiskeriet ekspanderede indtil krisen kom i slutningen af 1960'erne og begyndelsen af 1970'erne. Nordsø-silden kollapsede, p.g.a. overfiskning, der bl.a. skyldtes noten - et redskab, der kan fange hele stimer, og samtidig blev prisen på sild så lav, at det ikke kunne betale sig at fiske efter den undtagen med not. I løbet af 1970'erne undviede landene omkring Nordsøen efterhånden

deres økonomiske zoner til 200 sømil, og det betød som nævnt, at de svenske vestkystfiskere blev udelukket fra deres hidtidige fangstpladser.

Resultatet blev en stærk krise, hvor mange også helt nye fiskekuttere blev solgt, og mange fiskere søgte over i andre erhverv. Det var især fiskerne i Göteborg-regionen, det gik ud over, mens for eksempel fiskerne i det nordlige Bohuslen klarede sig bedre, fordi de i højere grad havde satset på et kystnært småskalafiskeri.

I dag er der store forskelle mellem nord- og mellem-Bohuslen på den ene side og det sydlige Bohuslen på den anden side. I den sydlige del mangler man fiskevand tæt ved kysten, og fiskerne har derfor måttet satse på et moderne storskalafiskeri til havs. Det er her, man finder de store og nye både med effektive redskaber, moderne navigationsudstyr og undervandsradar. Fiskeriet er både ressourcekrævende og kapitalkrævende, da der er tale om fartøjer til mange millioner kr. Bådene her er koncentreret i Göteborgs-regionen, og det er ligeledes her man finder de største fiskerihavne.

Fiskeriet i den mellemste og nordlige del af Bohuslen er overordnet karakteriseret ved, at der er tale om et udpræget småskalafiskeri. Investeringsniveauet er lavere, bådene er ældre, og det er fiskerne også. Fiskerne i den nordlige del har blandt andet frivilligt valgt at rationere rejefiskeriet for at sikre bestanden, men det betyder samtidig, at det kan være svært at få økonomien til at løbe rundt, og det er derfor vanskeligt for de unge at starte. EU's hidtidige regler om tilskud til etablering er også en hindring, fordi der i overvejende grad gives tilskud til nye fartøjer og ikke til renovering af ældre.



Redskabshuse i Vettnet på Nord Koster.
Foto: Kirsten Monrad Hansen, 1993.



Garnbåde i Nordersund, Blekinge.
Foto: Kirsten Monrad Hansen 1997.

Småskalafiskeri og kombinationsnæringer hænger sammen, og det er i denne del af Bohuslen, man stadig finder folk, der kombinerer fiskeriet med andre erhverv som snedkeri, udlejning af værelser og sommerstuer m.m. Bierhvervsfiskeriet er også fremtrædende her.

Fiskeriet i den sydlige og sydøstlige del af Sverige drives i dag i langt mindre skala i forhold til fiskeriet i Bohuslen. Fiskeriet er koncentreret i havne som Simrishamn, Nordersund, på Hasslö samt i Karlskrona.

Østkystens fiskere har oplevet flere kriseperioder bl.a. i slutningen af 1800-tallet, hvor priserne på sild var meget lave. Det medførte, at mange stoppede fiskeriet og tog arbejde i land for eksempel i stenbruddene, gik ind i handelsflåden eller emigrerede til Amerika.⁶

2.2.4. Fiskeriet i Danmark

En stor del af fiskeriet blev drevet som sæsonfiskeri, hvor sildefiskeriet ved Skanør - i det nuværende Sverige - der fandt sted fra 1100-tallet til hen i 1400-årene er det mest kendte. Men mange andre steder bl.a. ved den jyske vestkyst flyttede fiskerne og deres medhjælpere ud i bebyggelser langs klitten i de forårs- og efterårsmåneder fiskeriet efter fladfisk, torskefisk, hajer og rokker varede. Allerede i 1500-årene var der dog fx på nordkysten af Sjælland fiskerlejer, hvor befolkningen kunne leve af at fiske og handle, men senere i århundredet blev mange af lejerne affolket p.g.a. nedgangen i fiskeriet og den tiltagende sandflugt i området.

Limfjorden i Nordjylland har været af stor betyd-

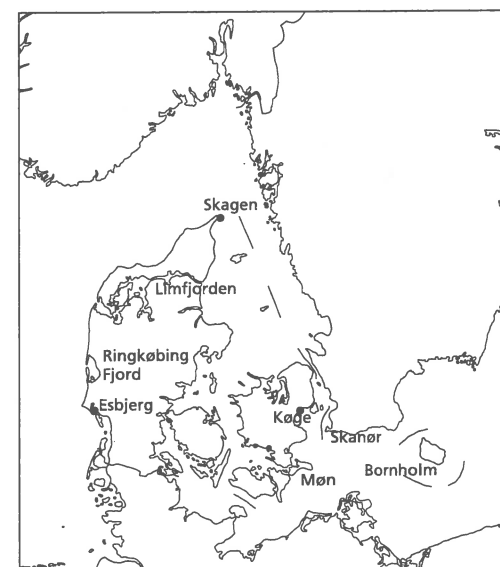
ning i fiskerimæssig sammenhæng, og det var det eneste farvand, der var omfattet af en egentlig fiskerilov før 1888, da en landsdækkende fiskerilov blev vedtaget.

Historisk set er det det kystnære fiskeri, der har spillet den afgørende rolle. I midten af 1800-tallet lå tyngdepunktet i fiskeriet i den østlige del af Danmark, fra Skagen i nord over bælteerne og Sundet til Bornholm. Det var disse steder, man fandt de fleste helårsfiskere, da transporten med damper og senere jernbane muliggjorde afsætningen af fisken.

Med havnebyggerierne i anden halvdel af 1800-tallet fik fiskerne et sikrere udgangspunkt for fiskeriet, da de nu kunne søge læ for vind og vejr istedet for at trække bådene på land.

Langs kysterne fra Skagen og østover har et meget almindeligt syn været pæle til bundgarn, da dette fiskeri har været meget udbredt, men i dag er der kun et fåtal, der kan leve af det. Specielt nedgangen i ålebestanden har været en afgørende faktor. I den østlige del af Danmark, og det vil i denne forbindelse sige i Øresund, Køge Bugt og i farvandet syd for Sjælland findes bundgarnsfiskeriet stadig, men alt i alt er det et dystert billede, der tegner sig for denne form for fiskeri.

Spredt langs kysten kan man stadig finde mange vidnesbyrd om dette fiskeri. Omfanget af den enkelte lokalitet er meget forskellig, lige fra mere ydmyge pladser hvor en enkelt fisker har drevet et mindre fiskeri, til pladser hvor der har foregået



Copyright: Kort- og Matrikelstyrelsen.



Bundgarnsfiskeri ved Rytsebæk på Møn.
Foto: Kirsten Monrad Hansen 1996.

et storstilet bundgarnsfiskeri. Kulturelt set har bundgarnsfiskerne ofte været regnet for nogle af de mere velhavende fiskere. Først og fremmest var redskaberne meget dyre, og fiskerne var helt afhængige af ålefiskeriet om efteråret. Det kunne slå fejl, og derfor var det nødvendigt at have en vis sum penge gemt for at kunne overleve de dårlige år. De steder, hvor bundgarnene står på mange meter vand, bliver pælene ikke taget op om vinteren og er derfor meget udsatte i isvintre. At skifte pæle ud er en bekostelig affære. Ål var en dyr fisk, og i de gode år tjente bundgarnsfiskerne mange penge. I de senere år er priserne på ål faldet, samtidig med at fangsterne er gået tilbage.

Bundgarnsfiskeriet er specielt blandt andet, fordi det er nødvendigt at anvende flere (mindre) fartøjer, der skal bruges pæle til at ramme ned i havbunden, og selve redskaberne er ofte store og som nævnt dyre. Imodsætning til fx det havgående fiskeri er det redskaberne, der kræver langt den største investering.

Det fysiske miljø omkring bundgarnsfiskeriet er præget af forskellige former for redskabshuse - et bundgarn kræver god plads, pælestakke, i ældre tid ophalingsspil, tjæregryder hvor man kunne imprægnere garnene og ikke mindst en stor stejleplads, hvor man kunne hænge eller lægge garnene til tørre. Der ud over er fartøjerne jo en væsentlig del af det fysiske miljø.

Nogle bundgarnsfiskere driver i dag fiskeriet direkte fra kysten og i fjordene fra egne bådlejer, mens andre bundgarnsfiskere er lokaliseret i havne.

Før i tiden havde bønder med jord direkte til kysten fx i en fjord ofte et bundgarn, der kunne forsyne husholdet med fisk.



Thorupstrand i Nordvestjylland.
Foto: Kirsten Monrad Hansen, 2000.

Kystfiskeriet udvikledes efterhånden til havfiskeri, hvor fiskerne søgte længere og længere væk. I mellemkrigsårene fiskede mange fx fra England og landede deres fangster derovre. Fiskeriet foregik med snurrevod, da det først var efter 2. verdenskrig trawlet for alvor slog igennem.

Silden var indtil 1970'erne en meget vigtig art, men kollapset i sildebestanden ramte også de danske fiskere. De sidste tyve år kan man overordnet set tale om, at fiskeriet har været i krise, og det har betydet en væsentlig reduktion både i antallet af fiskere og fartøjer. I lighed med landbruget er fiskeriet blevet koncentreret i større enheder, hvilket let kan ses i havnene, hvor store områder og havnebassiner ligger tomme. Fartøjerne er i denne periode blevet væsentligt større og mere effektive.

Det er dog ikke kun rester af fiskeri, man kan finde langs de danske kyster. I dag foregår der et aktivt fiskeri mange steder. Tyngdepunktet er i løbet af dette århundrede flyttet fra de indre danske farvande til det vestlige og nordlige Jylland, men der findes fiskeri over hele landet. Langt de fleste steder udgår fiskeriet fra havne, men i Nordvestjylland drives fortsat et effektivt fiskeri direkte fra stranden.

2.2.5. Fiskeriets fysiske spor

Da fiskeriet er og har været så udbredt er det muligt næsten overalt i regionen at finde fysiske udtryk eller spor fra fiskeriet. Disse fysiske spor spænder fra mindre fiskepladser, hvor bare enkelte både hører til, små gravede render hvor jollerne ligger, bådebroer, ophalingsspil, slæbesteder, sjøboder, nauster, andre huse og bygninger, tørrepladser/stejlepladser, pælestakke, tjæregryder m.v. til store moderne havne med moler, auktions-

haller, samlecentraler, ishuse, kølehuse, fiskeindustri, smedeværksteder, bedding, skibsværft med videre.

Et meget karakteristisk træk i skærgården er det samlede kompleks af beboelseshus, redskabshus, sjøbod, bådebro m.m. Disse steder er blevet særdeles attraktive som sommerhuse.

Det særegne for fiskerlejerne langs eksempelvis Sveriges vestkyst er den ofte meget tætte bebyggelse, der er opstået ved, at alle ønskede at bo så tæt som muligt ved sjøboden, og at jorden ikke havde nogen produktionsmæssig værdi. Desuden var der intet regelsæt, da fiskerbebyggelserne blev etableret.

Fiskernes boliger i skærgården er ofte store, da man tit baserede økonomien på udlejning til sommergæster. Denne indtægt kunne være en form for livsforsikring for hustruen, hvis manden omkom ved fiskeri. Desuden er boligen også arbejdsplads, her repareres garn, agnes kroge, repareres sejl og tøj, og dette arbejde er ofte kvindernes.

Det *fysiske miljø*, der knytter sig til fiskeriet i skærgården, består ofte af en række enheder som bolig, sjøbod, bro og båd. Disse fysiske enheder kan ikke adskilles.

Selve husene fortæller også tit om familiens historie. Tilbygninger er kommet til i takt med, at børneflokkene øgedes, og verandaer er bygget i takt med velstandsstigninger.

Moderne brug og ombygning af husene fra turisternes side spolerer ofte denne måde at aflæse historien på. Ligesom dette træk trues af en restriktiv byggelovgivning, der ikke giver plads for disse udvidelser af en eksisterende bygning.

På grund af fiskeriets nedgang er det også muligt mange steder at finde rester/spor af forhenværende fiskepladser. Mange af de mindre havne for eksempel i Danmark er i dag for en stor dels vedkommende overtaget af lystbådene og omdannet til marinaer, men ofte står de gamle redskabshuse tilbage, der sammen med stejleplads, pælestakke, slæbested med mere vidner om, at der her har foregået et aktivt fiskeri. Mange steder langs kysterne finder man også dårligt vedligeholdte redskabshuse, broer, sjøboder, nauster, ophalingsspil og lignende, der fortæller en historie om en kystnæring i tilbagegang.⁷



Redskabshus og pæle til tørring af ruser i Blekinge.
Foto: Kirsten Monrad Hansen, september 1997.

I de ældre fiskerlejer og mindre havne er der mange eksempler på bebyggelser af mere ydmyg karakter, som mindre beboelseshuse. Fiskerlejerne er ofte præget af tæt bebyggelse med krogede gader. Mange steder er disse huse restaureret og bruges af andre end fiskere, andre huse er kraftigt moderniseret og en del er overgået til sommerbenyttelse. Karakteristiske nye bebyggelser ved fiskerlejerne og havnene er fiskernes moderne huse, der afspejler en velstandsstigning i 1960'erne og begyndelsen af 1970'erne.

2.2.6. Fiskeriet i fremtiden

Fiskeriet som traditionel kystnæring står i dag overfor store udfordringer på flere fronter.

Havet og dets ressourcer var stort set frie for alle landes fiskere indtil Island som det første land i Nordatlanten udvidede sin økonomiske zone, hvilket betød, at andre landes fiskere blev forment adgang til landets fiskeressourcer. Andre lande fulgte hurtigt med, og i slutningen af 1970'erne havde landene omkring Nordsøen og Nordatlanten udvidet deres zoner (fiskerigrænse) til 200 sømil. Dette fik afgørende betydning for fiskerne især fra den svenske vestkyst, der hidtil havde drevet den største del af deres fiskeri i Nordsøen. Disse fiskere blev nu henvist til Sveriges eget fiskevand, hvilket først og fremmest vil sige Østersøen. Hele denne udvikling medførte en økonomisk krise indenfor fiskeriet generelt.

Siden er der indført yderligere restriktioner for fiskeriet i form af kvoteordninger, (midlertidige) stop for nybygninger, ophugningsstøtte til fartøjer med mere. Fiskeriet er således blevet et strengt reguleret erhverv, hvor man for Danmarks og Sveriges vedkommende varetager de overordnede retningslinjer for erhvervet på EU-niveau.

En aktuel diskussion i øjeblikket er, hvordan fiskeriet indenfor regionen skal drives i fremtiden. Et hovedsynspunkt er, at det mest rationelle vil være at satse på store enheder, mens et andet hovedsynspunkt er, at det er mindst lige så effektivt og kvalitetsmæssigt godt med mindre enheder, der let kan omstilles fra ét fiskeri til et andet. Tendensen indenfor fiskeriet i regionen har hidtil været, at der er blevet færre både, men at tonnagen ikke er gået tilsvarende ned, men indenfor denne hovedtendens er der meget varierende tendenser alt afhængig af hvilket geografisk sted, der er tale om.

Det kystnære bundgarns- og rusefiskeri efter ål er på kraftig retur i regionen på grund af nedgangen i ålebestanden, og mange havne har ligeledes oplevet en stor nedgang i fiskerflåden, men man oplever dog også i en del havne, eksempelvis Hundested i Nordsjælland en opgang i fiskeriet efter en række nedgangsår. Det er derfor svært at pege på en entydig tendens for fiskeriet i fremtiden.

Blandt fiskerne foregår en diskussion om, hvordan man sikrer grundlaget for fiskeriet i fremtiden. Der er eksempler på forsøgsprojekter, hvor man i lighed med landbrugsvarer forsøger at kvalitetsmærke fiskene i forhold til fangstmetoder. Der er diskussioner igang om hvordan, man kan markedsføre fisk som „økologiske“, hvordan man forkorter fiskens vej til forbrugeren, udvikling af mere skånsomme redskaber med mere. På det internationale marked er der for eksempel også tiltag igang omkring „grønne regnskaber“, hvor man ser på forbruget af brændstof i forhold til kilo fanget fisk, sammenligner mængden af konsumerede fisk med mængden af udsmid med mere.

Med hensyn til bevaring af typiske fysiske spor efter fiskeri, kan man fx forestille sig at redskabshuse og andet indrettes som primitive overnat-



Redskabshus på Jegindø i Limfjorden.
Foto udlånt af Limfjordsmuseet.

ningssteder for sejlerfolket i lighed med vandrehytter i fjeldet. Det kunne være et led i det, der også kaldes kulturturisme eller i „værn gennem brug“. I Limfjorden i Danmark er man netop fremme med sådanne planer, hvor man gerne vil markedsføre sejlerferier med den traditionelle bådtype „sjægten“, der er en åben, sejlførende båd, der blev brugt til fiskeri helt op til begyndelsen af 1900-tallet. I tillæg til overnatning kan turisterne få forskellige historiske oplysninger om lokaliteten.

2.3. HVALFANGST

Fra syd- og østkysten af Norge er der blevet drevet storstilet hvalfangst, og centret for hvalfangsten lå på begge sider af Oslofjorden, i Sandefjord, Larvik og Tønsberg i Vestfold og specielt Frederiksstad i Østfold.⁸

Indtil omkring år 1900 foregik fangsten først og fremmest ved Finnmarkskysten i Nord-Norge. En konflikt mellem sildefiskerne og hvalfangerne førte til, at der blev indført fredning på hvaler i 1904 i de tre nordligste fylker, og derfor vendte hvalfangerne sig mod andre fangstpladser og her blev sydishavet et af de store felter. Norges andel af den samlede verdensfangst var i 1912 på 71%.

Hvalfangsten foregik helt op til 1960'erne i Sydishavet. Fra Oslofjorden udrustede man store ekspeditioner efterhånden med hvalkogerier ombord på fartøjerne. Hvalfangerne tog afsted om efteråret og kom hjem i løbet af foråret. På denne måde kunne hvalfangsten kombineres med jordbrug, men det var helt afgørende for folkene, at de kom hjem i tide til såningen om foråret. En del hvalfangere var desuden værftsarbejdere om sommeren.

Hvalfangsten var en meget omfattende virksomhed, og i Vestfold blev der tidligt etableret en kemisk industri, der udnyttede produkterne fra hvalerne. Da hvalfangsten blev indstillet i løbet af 1960'erne, resulterede det ikke i stor arbejdsløshed, da folkene hurtigt kunne omskoles. Der var brug for dem på land, hvor de kunne arbejde i industrien, da deres baggrund jo var arbejde ombord på fabriksskibe. Sideløbende med hvalfangsten blev der drevet jagt på sæler i ishavsområdet især fra midten af 1800-tallet og indtil 1. verdenskrig.

2.4. SKUDE, FRAGT OG HANDELSSEJLANDS

Havet bruges ikke kun til fiskeri. Langt den største del af transporten af varer og mennesker foregik før i tiden ad vandvejen. På denne måde har havet bundet kysternes befolkninger sammen indenfor regionen. Havet har været en samlende faktor langt mere, end det har virket adskillende.

Stort set alle former for produkter blev sejlet mellem producent og markederne/aftagerne. Overordnet set har regionen dog været berømt for specielle produkter. Det drejer sig for eksempel om lokale ressourcer i form af træ fra vestsverige og sydnorge, der var en stor handelsvare til Danmark, men også til for eksempel Holland og England. Fra Danmark gik der korn retur til Norge og til Sverige ofte fisk. Med i lasten fra Norge kom der ofte jernkakkelovne. De fleste steder var det bønder, der ejede skov, solgte og eventuelt fragtede tømmeret videre. Men mange udenlandske fartøjer har også lastet træ fra de mange ladepladser i Bohuslen og i Sørnorge.

Sten var en anden lokal ressource, der i store mængder blev udskibet fra Norge og Sverige, og som dannede grundlag for en omfattende handel og transport.

Handel med andre varer har ligeledes spillet en stor rolle i regionen. I de perioder af året, hvor fiskeriet lå stille, blev fiskefartøjerne ofte brugt til handelssejlads. Det er der eksempler på langt op i det 20. århundrede for eksempel fra Nordsjælland og det syddanske øer.

Med den øgede handel både lokalt og internationalt blev det også muligt at satse udelukkende på fragtsejlads. Her blev både geografisk placering for eksempel tæt ved handelsveje, naturhavne og naturressourcer samt tradition for erhverv knyttet til havet afgørende faktorer for, hvilke steder søfarten blev dominerende.

I 1849 ophævede England den såkaldte navigationsakt, der indebar restriktioner på al handel med England og dets besiddelser. Ophævelsen betød et opsving i den internationale handel.

Fra slutningen af 1800-tallet begyndte søfarten i højere grad at udgå fra de større byer i takt med, at fartøjerne blev større og motordrevne. I løbet af 1900-tallet har tog og lastbiler overtaget en sta-

dig større del af godstransporten, og allerede omkring 1950 blev størsteparten af godset transporteret ad landevejen.

Den ældre søfart kan groft set inddeles i følgende kategorier:

Bondesøfart eller *skudelfart* hvor skipperne handlede med egne eller lokale produkter både i ind- og udland. Til denne kategori hører også de fiskere, der i perioder drev handel. Denne handel foregik overalt langs kysterne.

Frugtsejlads hvor skipperen med eget fartøj levede af at fragte varer eksempelvis for en eller flere købmænd. Fragtskipperne boede ofte i områderne nær købstederne.

Endelig den *rederibaserede søfart*, hvor skibene var ejet af en person eller et selskab, og hvor skipperen var ansat, eller eventuelt ejede en part i fartøjet. Rederierne var oftest lokaliseret i de såkaldte søfartsbyer/skipperbyer foruden i de store byer, der falder udenfor denne rapports emne.

Geografisk strakte handelssøfarten sig over hele verden. Almindeligvis taler man om den lokale søfart, den regionale, der for eksempel sejlede mellem Østersøen og Nordsøen og endelig den verdensomspændende søfart.

I dag er der kun enkelte eksempler på rederier, der er lokalt baseret. Rederierne arbejder oftest på verdensplan, og for de ansatte søfolk er det ikke længere nødvendigt at bo tæt ved kysten, for de bliver fløjet ud til skibene. For alle tre lande i regionen er der desuden sket en stor udflagning af tonnage.

Søfartserhvervet er i dag stadig muligt at kombinere med eksempelvis bierhvervs- eller fritidsfiskeri. Som sømand er man hjemmefra i lange perioder, men man er også hjemme i længere tid.

2.4.1. Søfarten fra Sørnorge

At den sydlige del af Norge blev et centrum for søfarten skyldes i høj grad, at området lå ved en af de største færdselsårer i samtiden, der gik fra Nordsøen ind i Østersøen. Udskibningen foregik fra de baltiske lande, Danmark, Sverige og Finland, og den omfattende sejlads gik gennem Kattegat og Skagerrak. Mange af fartøjerne søgte norskekysten på grund af de naturlige havneforhold der, når de skulle have forsyninger om-

Kystbyer og uthavner langs Skagerrakskysten



Fra: J. Kloster 1989.

bord, vente på gunstig vind eller få udført mindre reparationer. Dette gav grundlag for de mange uthavne langs den sydnorske kyst, og mange af byerne har et stærkt præg fra søfartstiden.

Udhavnene var en slags forposter for byerne. De blev lokaliseret ved det åbne hav, men lå beskyttet og med flere indsejlinger, så de kunne besejles under alle vindforhold. I udhavnene fandt mødet med det internationale liv sted, og her var store købmandsbutikker. Udhavnene mistede deres centrale rolle, da sejlskibstiden sluttede, og dampskibene tog over i begyndelsen af 1900-tallet. Dampskibene var relativt uafhængige af vejr og vind og behøvede således ikke de beskyttede havne. Kystbyernes og udhavnenes økonomi var i høj grad baseret på sejlskibene, og det blev dermed et stort tilbageslag, da man overgik til dampskibene. Dette træk har virket som en konserverende faktor for det fysiske miljø, og har i vid udstrækning været medvirkende til, at det i dag er muligt at finde så mange bygninger, huse m.m., der vidner om den store sejlskibstid. Mange huse er opkøbt og vedligeholdes i dag af byfolk.

Søfartserhvervet var internationalt præget. Mange norske sømænd sejlede i 1700-årene på hollandske fartøjer og i slutningen af 1800-tallet i den amerikanske kystflåde. Søfartens blomstringstid faldt sammen med den befolkningsøgning, der fandt sted i løbet af 1800-tallet, og en stor del af dette befolknings"overskud" fandt arbejde indenfor søfarten.

Søfarten kan groft set inddeles i to hovedgrupper. De, der sejlede på Østersøen, var i fart fra marts til oktober/november, hvor skuderne blev oplagt for vinteren ofte i udhavnene, og dette var den største gruppe. Den anden gruppe havde hele verden som operationsområde og sejlede uafbrudt hele året. Derfor kunne en stor del af befolkningen i den sydlige del af Norge have søfart som hovederhverv, mens resten arbejdede i andre erhverv om vinteren. Mange var beskæftiget med at reparere skibene eller bygge nye. Desuden fiskede mange søfolk ved sildefiskeriet på Vestlandet, i Vest-Agder og omkring Hvaler.



Ny Hellesund har været en central udhavn helt tilbage i vikingetiden. Det har været gæstgiversted fra 1600-tallet med handel, søfart og lodsvirksomhed som vigtige næringer. Fiskeri og eksport af hummer har også haft et betydeligt omfang. Ny Hellesund er iøvrigt velkendt fra norsk litteratur og malerkunst. Foto: Even Gaukstad.

Den traditionelle Østersøfart, der ofte blev drevet af mindre sejlskibe, havde sin storhedsperiode op til omkring 1880. Efter denne tid blev skibene større, de fleste blev bygget i stål og fik efterhånden maskine.

Rederierne var oftest organiseret som partsrederier, hvis store fordel var, at risikoen var fordelt på flere hænder. Introduktionen af dampskibene betød en voldsom stigning i investeringerne, og det var svært at skaffe kapital nok i de mindre samfund. Samtidig med introduktionen af dampskibene blev der i Sørnorge bygget nye sejlskibe af stål samt opkøbt ældre sejlfartøjer. Man forsøgte så lang tid som muligt, at konkurrere med dampskibene ved blandt andet at sejle til „sidste planke og sejltrevl“, hvilket medførte mange forlis.⁹

I 1896 udgjorde træskibene 64% af den norske handelsflåde, men allerede i 1907 var denne procentdel nede på knapt 18%. Dampskibene havde brug for færre folk, men til gengæld krævede de specialuddannelse. Det medførte, at mange valgte at flytte til byerne eller at emigrere til Amerika. Både rederne og søfolkene flyttede til byerne, og især til Oslo, hvor en stor del af rederierne blev samlet. Søfarten var blevet en udpræget bynærings, og der var ikke længere brug for udhavnene. En del arbejdsløse søfolk begyndte istedet at fiske.

Hovedproduktet indenfor søfarten var trælast, men om foråret var der mange, der havde is med som første last, der blev fragtet fra den sydøstligste del af Norge.

Silden forsvandt langs den sydvestlige del af kysten i slutningen af 1800-tallet, og samtidig var der tilbagegang i søfarten, da den lokale søfart mere eller mindre ophørte. På samme tid var jordbruget truet på grund af opdelingen i mindre og mindre lodder ved arv. Alle disse faktorer fik indflydelse på, at mange emigrerede til Amerika eller specialiserede sig enten på fiskeri eller søfart. For de, der valgte at emigrere, blev rejsen dog ofte kun et led i en form for sæsonvandring, for mange vendte hjem igen efter nogle år. I Amerika arbejdede kvinderne fortrinsvis som tjenestepiger, mens mændene fik arbejde i søfarten eller som for eksempel snedkere.

De fleste søfolk gik permanent i land, når de var omkring 30 år. Derefter levede de ofte af en kombination af jordbrug, fiskeri og andre erhverv

knyttet til søfarten. Enkelte fortsatte dog som kaptajner og styrmænd.

I sejlskibstiden boede de fleste af søfolkene ude ved kysterne, men med den verdensomspændende sejlads i internationale farvande, hvor fartøjerne sjældent eller aldrig kommer i hjemhavnen, er søfolkenes fysiske lokalisering helt underordnet.

2.4.2. Søfarten fra Sverige

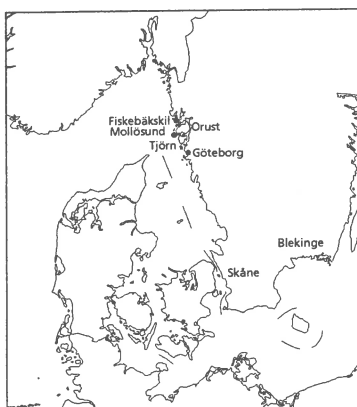
Den svenske ligesom den danske stat forsøgte at samle al handel i byerne/købstæderne, hvor det var lettere at have kontrol med både indførsel og udførsel, når der skulle betales told. Imidlertid var den danske stat mindre restriktiv på dette felt, så da området blev svensk i 1658 var der en blomstrende småhandel. Den svenske stat udstedte forbud mod denne bondehandel (bondeseagation), det vil sige fiskere, bønder og andre, der fragtede varer udenrigs, men mange omgik dette forbud, blandt andet ved at indskrive sig som borger i en af (stabel)byerne, men fortsat være bosat i skærgården.

Forbuddet blev ophævet i 1811, og mange fiskersamfund udvikledes efterhånden til skippersamfund. Fiskebäckskil på Skaftö på vestkysten var et af de første og forvandlede fra Sveriges største fiskerleje til egnens søfartsmetropol efterfulgt af blandt andet Gåsö, Lysekil og Mollösund. Öerne Orust og Tjörn blev også nogle af de vigtigste søfartscentre udenfor Göteborg, og i dag er enkelte større rederier tilbage her.

I Blekinge var det Østersøfarten, der var den vigtigste for de mindre fartøjer. Man fragtede sten til Tyskland, Norrlandske og egne trævarer til både Danmark og Tyskland, kartofler og andre fødevarer til Stockholm. Retur kom kul og briketter fra Tyskland, Kalk fra Øland og Gotland, korn fra Danmark og Skåne. Sejladsen foregik fra april til september.

På handelshusenes og rederiers større fartøjer fragtedes eksempelvis trævarer og tjære til bl.a. England, Frankrig og Middelhavsområdet. Retur kom ofte salt. I anden halvdel af 1800-tallet blev det almindeligt også at sejle på Sydamerika, hvor man bl.a. tog kaffe med retur.

I dag er ca. 14% af Sveriges handelsflådes tonnage hjemmehørende i Bohuslen. Den søfart, der er tilbage, betjenes i dag af store fartøjer, der sej-



Copyright: Kort- og Matrikelstyrelsen.

ler i langfart og sjældent kommer til hjemhavnen, så i kystkulturel sammenhæng kan man sige, at dette indslag er af mindre betydning, selvom det lokalt for de involverede parter selvfølgelig er helt afgørende. De, der arbejder ombord, flyves ofte til og fra skibene (ligesom i off-shoreindustrien), og dermed er deres geografiske placering underordnet.

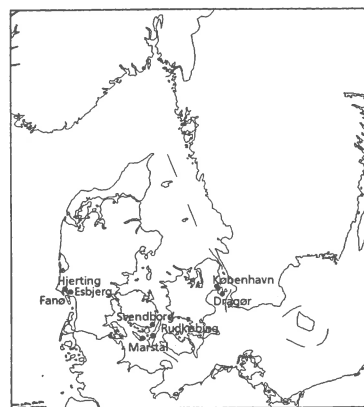
Fra den sydøstlige kyst foregik der også før i tiden en livlig handel. Dels den omtalte bondeseoglation, men senere kom egentlige skipperbyer også til. I dag er handlen koncentreret i de store byer.

Søfartsnæringen i dag er præget af en vis fremskridtstro grundet i tesen om, at en stor del af landevejstransporten efterhånden skal ad søvejen for at skåne miljøet.

2.4.3. Søfarten fra Danmark

I dag er det svært at forestille sig, hvor tæt en trafik, der har været i farvandene af forskellige fartøjer, der har drevet handel. Stort set alle former for varer foruden dyr og mennesker blev transporteret ad vandvejen. Oftest var det sæson- eller årstidsbestemte varer, det drejede sig om, der blev transporteret fra en mængde pladser ind til de større byer, hvoraf København var den største handelsby. De såkaldte høkerbøtter eller pæreskuder transporterede blandt andet brænde, frugt, kartofler, fisk, korn, andre fødevarer, olmerdug med mere. Byggematerialer i form af teglsten og træ, ligesom kalk og foderstoffer til landbruget var andre store varegrupper. Denne handel foregik overalt i landet langs kysterne og ind og ud af fjordene.

Centrene for søfart og handel har i Danmark geografisk set skiftet. I senmiddelalderen kan



man tale om tre centre for den såkaldte skudehandel, hvoraf det ene lå omkring de sydlige øer, hvorfra man handlede på Nordtyskland. Det andet center lå i Vadehavet, og herfra handlede man på Hamborg og Nederlandene. Endelig var der et center i Nordjylland, hvor man handlede på Sørnorge. Denne skudehandel har sat sig fysiske spor i form af fx skudehandlergårde langs den nordvestlige kyst af Jylland.

Andre søfartscentre voksede som omtalt i indledning også op på steder, der havde en gunstig geografisk placering set i forhold til handelsveje, markeder og naturlige havne. Desuden havde befolkningens tradition for sejlads en væsentlig betydning. Fra slutningen af 1700-tallet og ind i 1800-tallet voksede de såkaldte skipperbyer op, og de kom til at stå for den væsentligste del af provinssøfarten. Skipperbyerne beboedes først og fremmest af folk, der havde søfart som hovederhverv.

Udenfor de større byer koncentreredes den egentlige søfart i første omgang i Dragør ved København, der ligger ved Sundet og ruten Østersøen - Nordsøen. Et andet center blev det sydfynske øhav med byer som Marstal, Rudkøbing og Svendborg som søfartsbyer. Dette center lå ligeledes tæt dels på markederne i Tyskland dels på den øst-vestlige handelsrute. Endelig blomstrede søfarten op i den fra centralmagten fjernt beliggende vadehavskyst - først i Hjørring i begyndelsen af 1700-tallet og senere på Fanø med byerne Sønderho og Nordby. Området lå centralt i forhold til den internationale nord-sydgående handelsrute. Fanø er stadig præget af den særlige byggeskik, som søfarten bragte med sig, og Nordby har stadig enkelte søfartsrelaterede funktioner som søfartsskole.

I slutningen af 1800-tallet skete også i Danmark en omlægning til sejlads med stålfartøjer installeret med dampmaskiner. På blandt andet Fanø forsøgte man i lighed med udhavnene i Sørnorge at tage konkurrencen op ved hjælp af sejlskibe bygget af stål, men i løbet af de første årtier af 1900-tallet var slaget tabt. Søfarten blev som i resten af regionen koncentreret i de større byer.

Et karakteristisk træk ved provinssøfarten var, at skibene var ejet lokalt, og at det overskud, der eventuelt blev tjent hjem, blev geninvesteret i fartøjerne. Med de investeringstunge motorjernskibe blev ejerkredsen derimod en helt anden samtidig med, at skibene blev hjemmehørende i de større byer.

I dag er det overvejende den internationale søfart, der lever videre. Det drejer sig først og fremmest om containertrafik fra de større byer. Det vil sige, søfarten er koncentreret i nogle få centre, men man oplever stadig, at selve søfartserhvervet går i arv. Det er dog et sjældent syn, at se søfolk i land i dag, da den containerbaserede transport medfører en hurtig losning og lastning.

Som traditionel lokal tilknyttet kystnæring har søfarten ikke overlevet. Som nævnt er der også sket en stor udflagning af tonnage, der har betydet, at en væsentlig del af søfolkene på de danske skibe i dag er udlændinge. Der er dog enkelte eksempler på aktive rederier i de gamle søfartsbyer som eksempelvis Marstal på Ærø.

2.4.4. Søfartens fysiske spor

Selvom man i dag ikke kan tale om en levende søfart i kystområderne¹⁰, bærer det fysiske miljø dog stadig præg af søfarten. Foruden de omtalte skipperbyer, kan man finde udskibningssteder og ladepladser langs kysterne, broer ved for eksempel teglværker, nedlagte købmandsgårde inde i fjordene med videre.

Nogle steder er der stadig synlige rester fra disse ladepladser, men mange steder er de forsvundet. Mange lokalt producerede varer som jern og tegl blev udskibet fra egne ladepladser, broer og havne.

Skipperbyerne i regionen er nok det mest karakteristiske fysiske udtryk for den handel, der havde sin storhedstid i 1800-tallet. Byerne var karakteriseret ved at have egen havn samt hjemmehøren-



Dette hus i skipperbyen Falsled på Sydfyn blev opført i grundmur i 1853 for skipper Peder Jørgensen, der havde jagten "De to Brødre". Skipperne var blandt de første på landet som byggede i grundmur, da de selv kunne hente de nødvendige mursten fra teglværkerne.

Foto: Ole Mortensøn.

de skibe. Hovederhvervet i skipperbyerne var søfart, og mange af husene er præget af den velstand og særlige byggeskik med udenlandske og maritime indslag, søfarten førte med sig. Det ses bl.a. på Fanø, hvor de to skipperbyer - Nordby og Sønderho - er karakteristiske med en byggeskik med stærk frisisk påvirkning. Skipperbyerne har ofte købstadspræg, gaderne er smalle og husene ligger tæt ofte med små haver omkring.

Selvom den lokalt baserede søfart stort set er forsvundet, er det således kun muligt at forstå de fysiske spor, hvis man kender til søfartens historie, og det er derfor vigtigt i denne forbindelse at have den med. Skipperbyerne er i dag attraktive både for fastboende, men i høj grad også udfra et turistmæssigt synspunkt.

I regionens farvande sejler der stadig enkelte ældre fragtskibe rundt, som er blevet restaureret af entusiastiske folk. Selvom mange af fartøjerne i dag er indrettet til turistsejlads, er de en vigtig kilde til belysning af søfartens historie.

2.4.5. Søfarten i fremtiden

Transporten af gods kan inddeles i tre niveauer; dels den internationale, der er baseret på containertransport over lange afstande, dels den nationale, der fortrinsvis foregår med lastbiler og tog, og endelig den lokale transport. Den internationale søfart vil nok fremover udgå fra enkelte store godshavne centralt placeret i Nordeuropa.¹¹ En mindre del af den nationale godstransport

foregår i dag pr. skib. Det drejer sig eksempelvis om transport af gødning, foderstoffer m.v. og der vil nok også fremover være basis for denne form for transport.

Det interessante i en kystkulturel sammenhæng vil være, om sejlskibe med lokale produkter kan indpasses i en form for turistøjemed. Årstidens frugt og grønt kan for eksempel sejles fra den lokale producent til et marked i en større by. Det har man forsøgt at genoplive for eksempel i Danmark, hvor man fra øer syd for Sjælland sejler frugt ind til København. Det foregår i samarbejde med ejerne af ældre lokale skibe. Egentlig økonomi kan man ikke regne med at få i sådanne projekter, men „formidlingsværdien“ er muligvis høj.

2.5. BÅDEBYGGERI

Til fiskeri og søfart knytter der sig en række afledte erhverv, der har haft betydning for den kystkultur, vi finder i dag. Først og fremmest er der tale om bådbyggeri, der har været lokaliseret mange steder både i større og mindre byer, men også helt lokalt, hvor fx forholdene ved kysten har gjort det muligt at etablere bedding eller slæbested og få råmaterialer i form af træ.

Det traditionelle bådbyggeri og den begyndende værftsindustri i den sydlige del af Norge var netop baseret på, at skoven gik helt ned til fjordene. Den lette adgang til byggematerialer gav basis for skibsværfter. I 1870-1880'erne var der omkring 23 skibsværfter i Arendal eksempelvis.



Moen Slip- og Båtbyggeri ved Risør i Norge er stadig aktivt, nu fortrinsvis med reparationer.
Foto: Kirsten Monrad Hansen, 1992.

Til bådbyggeriet var der desuden knyttet rebslære og sejlmagere.¹² Al denne aktivitet gjorde det muligt for mange at kombinere søfarten, fiskeriet, landbruget m.v. med arbejde om vinteren, hvor de andre erhverv lå stille.

Ofte var en person både bådbygger og fisker eller bonde, hvor der blev bygget både om vinteren eller i de stille perioder af fiskeriet. Den tætte forbindelse mellem bådbyggeren, og den som skulle bruge båden, førte i mange tilfælde til nyudvikling af bådtyperne rundt omkring i regionen.

Træskibsbådbyggerierne har oplevet en voldsom nedgang ikke mindst i forbindelse med effektivisering og krisen indenfor fiskeriet, der blandt andet har medført en kraftig reduktion af antallet af fartøjer. Desuden bliver langt de fleste fartøjer i dag bygget af stål eller glasfiber.

Glasfiberværfterne har oplevet en opblomstring i takt med udvidelsen af lystsejlskibene, men disse værfter placeres ofte inde i land i industrikvartaler. Det er forholdsvis let og billigt at transportere disse lystbåde med blokvogn fra værft til havn, så det er ikke længere en forudsætning for et værft at ligge helt ude ved kysten.

Værftsindustrien er med enkelte undtagelser i dag koncentreret i de større byer og i få havne.

2.5.1. Bådbyggeriets fysiske udtryk og fremtid

Mange steder langs kysten findes fysiske spor efter bådbyggeriet, og enkelte mindre pladser bliver søgt videreført af overvejende frivillig arbejdskraft. Disse bådbyggerier tager sig blandt andet af reparationer af de ældre træfartøjer, som private har „reddet“ og dels af deciderede museumsfartøjer.

Kun nogle få af de mange bådbyggerier er i drift i dag, men mange steder kan man stadig finde spor af slæbesteder, beddinger, haller, skure m.v.

Mange bådbyggerier lever i dag kun af reparationer, og det er meget svært at holde træskibstraditionen levende. I den forbindelse spiller brugsfartøjerne en stor rolle set i et kulturelt perspektiv, og i Norge, Danmark og Sverige er der en stigende interesse for at sikre bevarelsen af fartøjerne - den sejlskibskultur. Man kunne forestille sig en mere koordineret indsats i nordisk regi med



Nedlagt bådbyggeri ved Viemose på Sydsjælland, Danmark. Bådbyggeriet bliver nu drevet videre som reparationsværksted på frivillig basis. Skibsbevaringsfonden har givet tilskud.
Foto: Kirsten Monrad Hansen, 1998.

hensyn til bevarelsen af disse ældre brugsfartøjer. Det gælder både fragtfartøjer og fiskefartøjer.

En del museer har i de senere år fået tilknyttet bådbyggere. Dette er sket i takt med, at træskibsflåden hugges op, og man har ønsket at bevare en del af disse fartøjer i museumsregi. Andre museer bygger endvidere kopier af ældre bådtyper. Publikum kan her følge med i en traditionel bådbyggeres arbejde.

En helt anden vej at gå er at udnytte det potentiale, der ligger i at arbejde for at forbedre mulighederne for at ophjælpe det traditionelle bådbyggerhåndværk. Dette kan gøres ved, at man politisk satser på brugen af træ i nybyggeriet indenfor fiskeflåden. Men det er på høje tid at gøre noget aktivt, fordi den viden, der skal til at bygge træskibe er i stor fare for at forsvinde. Kompetancen og kundskaben indenfor træskibbyggeri er endnu tilstede, og der findes træskibsværfter for eksempel ved Risør i Norge, Hvide Sande på Jyllands vestkyst i Danmark og ved Göteborg i Sverige.

Omkring Orust nord for Göteborg er man i øjeblikket i færd med at skabe et interesseliv for det mindre træskibbyggeri, og bl.a. er træskibbygning blevet indført som valgfrit fag i gymnasiet. I Norge er der netop kommet et lovforslag om, at det skal være muligt at frede bevaringsværdige fartøjer

Afgørende for fremtidens bådbyggeri er valget af materialer. Her er der væsentlige problemer forbundet med brugen af henholdsvis stål og glasfi-

ber. Når der er tale om mindre fartøjer, egner stål sig ikke som byggemateriale. Skibsbyggeriet skal overholde visse krav til dimensionering af stålkonstruktionerne, og derfor bliver skroget for tungt i forhold til bådens størrelse. Med hensyn til glasfiber er der to hovedproblemer. Dels taber glasfiber i styrke fra den dag båden er færdig, således at en båd på 20 år kun har halvt så meget styrke i skroget, som en nybygget, og dels er der et meget væsentligt miljøproblem forbundet både med brugen af glasfiber, og når båden skal skrottes. I Tyskland er der allerede indført en miljøafgift på glasfiber. En tredje mulighed for materialevalg er aluminium, der i stadig større udstrækning bliver brugt for eksempel i den norske kystfiskeflåde.

3. FYR- OG LODSVÆSEN

For at kunne sejle sikkert gennem de ofte snævre og til tider grunde farvande i regionen, blev der oprettet fyrtårne og lodsstationer på de mest udsatte steder. Statsmagten havde en overordnet interesse i at oprette disse hjælpefunktioner, da søfarten var af helt afgørende betydning. Udover fyrtårnene blev der også etableret ledefyr, båker, havnefyr og andre afmærkninger.

Fyrvæsenet blev indenfor regionen oprettet i løbet af 1500- og 1600-tallet, hvor også de første egentlige fyr blev etableret. Allerede i vikingetiden blev der dog etableret dagmærker at sejle efter, men med bygningen af fyrene langs de mest befærdede søveje, blev det nu muligt at navigere (forholdsvis) sikkert også om natten.¹³ Nogle fyr blev specielt opført i forbindelse med store sæsonfiskerier andre desuden til hjælp for færge- og søfarten. En lang række fyrtårne og (specielt for Danmark) fyrskibe har været i funktion langs kysterne i regionen.

Udviklingen indenfor navigationstekniske hjælpemidler - som satellitnavigation - har betydet, at der er mindre og mindre brug for fyrtårne. Fyrtårnene betjenes i dag automatisk, og kun enkelte lodsstationer er stadig aktive. Det sidste fyrskib blev taget ud af drift i 1988.

Fyrtårnene med tilhørende boliger er oftest placeret på udsatte steder langs kysterne, og det har betydet, at de familier, der boede der, levede forholdsvis isoleret. Nogle steder boede flere familier sammen, mens andre fyr blev bemanded af en enkelt familie. I takt med automatiseringen er fyrboligerne blevet affolket. I dag er det kun enkelte fyr, der er fast bemandede.

I Norge er man dog begyndt at bemane en del af fyrene igen. I disse tilfælde er der lagt andre arbejdsopgaver over på „fyrpasserne“ som overvågning af naturreservater, vedligeholdelse af andre sømærker i området, overvågning af skibstrafikken med videre.

I modsætning til for eksempel fyrene i Norge, er de fleste danske fyr placeret i nærheden af bebyggede områder, og i dag er mange af fyrboligerne overgået til almindelig beboelse. Grundet deres unikke beliggenhed er de ofte attraktive.

Enkelte fyrskibe er i dag indrettet som bolig, til erhverv, og andre er rigget op til sejlskibe.

I dag er fyrtårnene og fyrboligerne stadig markante indslag i kystegnene.

Affolkningen af fyrtårnene er generelt set en trussel mod bevarelsen af dem, da forfaldet hurtigt sætter ind, blandt andet fordi vejrforholdene ofte er ekstreme. I fremtiden kan man forestille sig ihvertfald to mulige udviklinger. Fyrene bemandes, og der lægges forskellige miljøværn-opgaver ind under dem, som man kan se eksempler på i Norge, eller fyrene bruges til andre formål, men på en sådan måde, at det fysiske udtryk bevares. Man kan eksempelvis forestille sig fyrboligerne brugt som overnatningssteder. I Norge er fyrene ved at blive ligeså store turistattraktioner som kirkerne.

I Danmark har man fredet et andet markant fysisk udtryk i kystegnene. Det er båkerne (sømærkerne) langs den jyske vestkyst. Båkerne har mistet deres funktion, og da det ikke er muligt at bruge dem i andet øjemed, er de blevet fredet, for at sikre deres bevaring fremover.

Lodsvæsenet blev formelt organiseret i første halvdel af 1700-tallet, men før den tid brugtes de såkaldte „kendtmænd“, når et skib skulle besejle vanskeligt farbare områder eller anløbe fremmede havne. Lodserne og deres familie boede på steder, hvor de kunne holde udkig efter potentielle „kunder“.

De danske farvande er relativt grunde, og der er mange rev, så en sørejse var en farefuld færd. Geografisk blev lodserne placeret ved „indfaldsvejene“ til de indre danske farvande i nord og i syd, men der har også været brug for lodser til sejlads i fjordene og gennem Limfjorden i Nordjylland. Et af centrene blev fx Dragør ved København, der ligger ved den sydlige indfalds-port fra Østersøen til Nordsøen.

I Norge blev udhavnene centre for lodseriet, da disse netop lå tæt ved hovedruterne, så lodserne hurtigt og let kunne komme ombord på de fartøjer, de skulle lodse.

Lodserne var ofte fiskere, der havde en ekstra indtægt ved lodseriet, eller de fiskede, når der ikke var brug for deres tjeneste.



Loshamn på Lista. Stedet voksede frem efter at det norske lodsvæsen blev formelt organiseret i 1721. Lodsvirksomhed og søfart har været centrale næringer frem til vores tid. Under 2. verdenskrig anlagde tyskerne omfattende kanonstillinger i området.

Foto: Christian Borhaven, Riksantikvaren.

Med udviklingen indenfor de navigationstekniske hjælpemidler og nedgangen i antallet af fartøjer er lodsvirksomheden blevet kraftigt indskrænket. Med de hurtiggående lodsboade og udviklingen i telekommunikation er en lokalisering tæt ved skibsruterne ikke en afgørende faktor mere.

Lodshusene har ofte markante fysiske udtryk, enten på grund af deres specielle beliggenhed eller på grund af deres udkigstårne. For lodserne gjaldt det om at være først på stedet, når et potentielt skib nærmede sig, så det var afgørende at have et ordentligt udsigtspunkt enten i selve beboelses-huset eller lige i nærheden. Disse karakteristiske lodsboliger er overgået til almindelig beboelse eller fritidsbrug.

Brugen af de navigationstekniske hjælpemidler har medført, at en detaljeret viden om brugen af pejlemærker i landskabet er i færd med at uddø. Foruden fyr og forskellige etablerede mærker på land har man sejlet udfra de såkaldte landtoninger eller landkendinger, der kunne være kirketårne, bakker, skove, skorstene og bjergtoppe.¹⁴

4. FORSVARSVÆRKER

Til det karakteristiske fysiske udtryk i kystzonen hører forsvarsværker. Der er i regionen en rig variation af forskellige bygningsværker lige fra store ældre fæstningsanlæg ved de større byer til de tyske bunkers fra anden verdenskrig langs den jyske vestkyst i Danmark. På dette felt er den svenske kystlinje meget markant, hvor man langs den sydlige og sydøstlige kyst finder en tæt række af mindre forsvarsanlæg fra nyere tid.

Et karakteristisk træk i denne sammenhæng er, at forsvaret ofte har været en konserverende faktor med hensyn til det fysiske kulturmiljø. Det har ikke været tilladt at benytte områderne til andre formål, udviklingen har så at sige været sat i stå. Det ses eksempelvis tydeligt på Christiansø ved Bornholm.

I de senere år er mange forsvarsanlæg overflødiggjort og forladt af militæret. Da områderne har en betydelig rekreativ værdi, kan de tænkes indrettet til dette formål. Andre er indrettet til museum.

En del af områderne er allerede blevet åbnet for offentligheden. Det betyder blandt andet, at udenlandske lystsejlere har fået adgang til store områder i for eksempel den svenske skærgård, der før har været forbudt område. I Norge er de områder forsvaret afhænder blandt de mest attraktive i Oslofjorden og i Sørnorge. Her er der konflikter imellem snævre økonomiske interesser, fritidsinteresser og naturbeskyttelsesinteresser. Nogle ønsker at udlægge de tidligere militærområder til hyttebebyggelse, mens andre ønsker at gøre områderne tilgængelige for almenheden og endelig ønsker atter andre områderne beskyttede, da en del af disse har en væsentlig værdi for fuglelivet.

5. FÆRGEFART

Et karakteristisk træk i kystområderne er indslaget af de mange færger. For hele regionen gælder, at der langs kysterne er mange beboede øer. Færgefart hertil har været og er fortsat af afgørende betydning for en fast bosætning. Foruden denne lokalfart er der mange færger, der indgår i regionens transportnet, og endelig er der de internationale færgeforbindelser.

Søvejen var før i tiden den foretrukne og ofte eneste mulige måde at transportere større mængder gods, da transportmulighederne over land var ringe. Grundet de mange fjorde og øer i regionen har færgeoverfarten en lang historie. Ofte var det små robåde, der varetog passagertransporten, men efterhånden udvikledes større færger.

Dampmaskinen, der blev taget i brug i løbet af 1800-tallet, indledte en revolution på transportområdet. Dampskibene var hurtigere og sikrere end de hidtidige fartøjer. De kunne eksempelvis sejle mod vinden!

At arbejde på en færge har i stort omfang været et retræteerhverv for fiskere og søfolk.

5.1. FÆRGEFARTEN I FREMTIDEN

Fremtiden for de færger, der betjener en lokalbefolkning er nogenlunde sikret, sålænge økonomien er tilfredstillende. Mange steder giver kommunerne et betragteligt tilskud til opretholdelsen af en fast færgefart. Foruden den faste rutefart er der for eksempel i skærgården udenfor Göteborg en del færger, der kun er i fart under turist sæsonen.

Mange færger er dog forsvundet i takt med udbygningen af broer og fraflytningen fra de mindre øer, og dermed er mange af de ældre færgelejer væk, men der findes ofte forskellige spor af dem. Det er dog vanskeligt at udnytte disse ældre lejer til andre formål, og derfor er de få, der er tilbage i fare for helt at forsvinde.

Mange af de færger, der sejler i dag har en lang historie på det pågældende sted. Det vil også sige, at færgelejerne er blevet ombygget og udvidet mange gange, og det er derfor ikke muligt at finde sporene af de oprindelige.

Tendensen i dag går på store færger, og der er sket en kraftig stigning i antallet af katamaran- eller hurtigfærger. Det har bevirket en voldsom investering i nye store færgelejer, som har resulteret i meget markante fysiske udtryk i nogle kystegne både helt ude ved kysten, men også i forbindelse med at der etableres vejforbindelser, der kan klare det øgede trafikpres.

I dag sker der en opblomstring eller intensivering af færgeforbindelserne samtidig med, at der bygges broer. Det drejer sig om færgerne til for eksempel Baltikum, men også om de nye hurtigfærger over for eksempel Kattegat, der forsøger at tage konkurrencen op med landtransporten. Hurtigfærgerne gør det endvidere muligt at pendle over større afstande mellem bolig og arbejdsplads, og har på denne måde indflydelse på fremtiden bosættelsesmønster. På den anden side er der væsentlige miljøproblemer knyttet til disse færger.

På dette grundlag må man sige, at der givet vil være en fremtid for færgefarten både internationalt, regionalt og lokalt.

6. REKREATION

Den store befolkningstæthed og nærheden til det øvrige Europa har betydet at denne kystregion relativt tidligt blev præget af den stigende interesse for kystens værdi i rekreativt øjemed. De første badegæster kom til kysten på anbefaling af lægerne, der i sidste halvdel af 1800-tallet mente at havluften og de salte havbade havde en gunstig indvirkning på helbredet. Industrialiseringens hurtigt voksende byer var usunde og de hyppige epidemier ramte også de velstillede byboere, der derfor søgte ud til kysten om sommeren. Der opstod havbadeanstalter/kurbade og sanatorier, sommervillaer og efterhånden hele bysamfund som udnyttede de rekreative muligheder som kysterne byder på.

6.1 REKREATION, TURISME OG DET FYSISKE UDTRYK

Den første udvikling skete omkring de større byer som København og Oslo, hvor borgerskabet fra omkring midten af 1800 byggede sommervillaer langs henholdsvis Øresundskysten nord for København og langs Oslofjorden. Ofte drog familien „på landet“ hele sommeren, mens manden (forsørgeren) arbejdede i byen i løbet af ugen. Disse store sommervillaer er ofte beliggende med direkte adgang til vandet, omgivet med haver og evt. tilbygninger til tjenestefolk. Allerede tidligt i 1900-tallet blev mange anvendt til helårsbeboelse, og i dag indgår de fleste af disse gamle sommervillaer som en del af storbyens forstæder.

Men også de pittoreske fiskerlejer nær de større byer blev tidligt objekter for en rekreativ udnyttelse. De velhavende byboere indlogerede sig hos fiskerne eller på pensionater. Badegæsterne blev hilst velkomne i fiskerlejerne, da det betød en kærkommen ekstraindtægt. De fastboende flyttede på lofter eller i udhuse, mens de udlejede værelser og hus til sommergæsterne, de ældre fiskere kunne byde på sejlture, og omsætningen af frisk fisk, æg, kød og grøntsager var høj i sommermånederne.

Efterhånden som transporten blev forbedret, ikke mindst med udbygningen af jernbanen i slutningen af 1800-tallet, blev den rekreative udnyttelse af kysterne udvidet til også at omfatte fjernere belig-



Svinkløv Badehotel i Nordvestjylland. Svinkløv er et af de eneste originale badehoteller i Danmark, der har overlevet på det gamle koncept. Foto: Kirsten Monrad Hansen, 1999.

gende kyster, hvor der byggedes pensionater og badehoteller på øde kyststrækninger eller i tilknytning til eksisterende lokalsamfund. Nogle af disse pensionater, der ofte havde karakter af store villaer og gamle badehoteller, er velbevarede og stadig i drift, men mange er ombyggede eller nedrevne til fordel for moderne ferielejlighedskomplekser. Efterhånden voksede disse bademiljøer til med private villaer nær stranden, ofte arkitekttegnede og solide huse, som har udviklet sig til en slags „fritidens slægtsgårde“, som man nødtigt ændrer ved, endsige sælger ud af familien. Det gælder også de fisker- eller skipperhuse, som er købt eller gået i arv fra slægtninge, der havde tilknytning til fiskeri, søfart m.v.

Samtidigt med at udhavnene i Sørnorge og fiskerlejerne i bl.a. Nordsjælland og på vestkysten af Sverige mistede en stor del af deres betydning for handel og fiskeri ved århundredeskiftet, og der dermed skete en afvandring, var byernes befolkninger således parate til at overtage/opkøbe husene og på den måde har mange af regionens helårsmiljøer som fiskerlejer, udhavne og skipperbyer tidligt videreudviklet sig til også at være rekreative miljøer.

I løbet af sidste del af 1800-tallet blev også sejlsporten populær blandt borgerskabet. De første både man sejlede med, var identiske med de fartøjer, fiskere eller lodserne brugte, men efterhånden blev der udviklet specielle bådtyper beregnet til let sejls og sommervej. De dygtigste lokale søfolk kunne blive kuttergaster på disse lystbåde, hvilket indebar at de boede ombord på skibene hele sommeren, sejlede rundt med ejeren og deltog i regattaer.

Fra omkring 1920-30'erne fik også menigmand økonomisk mulighed for at holde ferie. Der opstod feriecentre opført af kommuner, virksomheder eller (fag)bevægelser som Dansk Folkeferie, ofte med relative små og primitive boliger til udlejning og med fælles faciliteter som spisehuse, legeområder m.v. Også campingpladserne fik deres indtog i denne periode, og mange steder, enten omkring de eksisterende bademiljøer - men i 2. række fra kysten - eller andre steder ved kysterne, blev der opført små etplans sommerhuse på små parceller og ofte som selvbyggeri og i enkle materialer. Denne periodes beskedne sommerhuse, der er præget af tidens arkitektoniske trends - som bl.a. „funkisstilen“ - ligger som små sommerhusenklaver rundt omkring i regionen.

Indførelsen af almindelig ret til ferie i 1938 - og ikke mindst den almene velstandsstigning fra omkring midten af 1900-tallet - betød, at der kom gang i sommerhusbyggeriet langs kysterne. Nogle sommerhusbebyggelser blev opført i tilknytning til og omklamrende de små fiskerlejer og udhavne eller anden eksisterende småbebyggelse, mens andre blev opført på „bar mark“. Især områder med gode badestrande - som Jyllands vestkyst og sydkysten af Sverige - er i dag så prægede af store sammenhængende sommerhusområder, at det er svært at forestille sig den tyndt befolkede samt barske og ubeskyttede kyst, som den så ud for ca. et århundrede siden.

Også indenfor sejlsporten skete der en „folkelig-gørelse“, bl.a. med den økonomisk overkommelige Nordiske folkebåd fra o. 1950. I denne regions mange beskyttede farvande med fjorde, øer og skærgård har sejlsporten fået så stor rekreativ betydning, at alle tilgængelige fiskerihavne og andre småhavne får besøg af lystsejlerfolket, og på den måde får også de lokalsamfund, der ligger i kystområder uden specielt attraktive badestrande, på godt og ondt del i turismen.

6.2. TURISMEN - EN TRUSSEL ELLER ET POTENTIALE

Den eksplosive vækst, der de seneste år har været i udviklingen indenfor rekreation og turisme, har betydet, at store dele af denne tætbefolkede og centralt beliggende kystregionen i dag er så stærkt præget af sommerhusbebyggelse og turist-

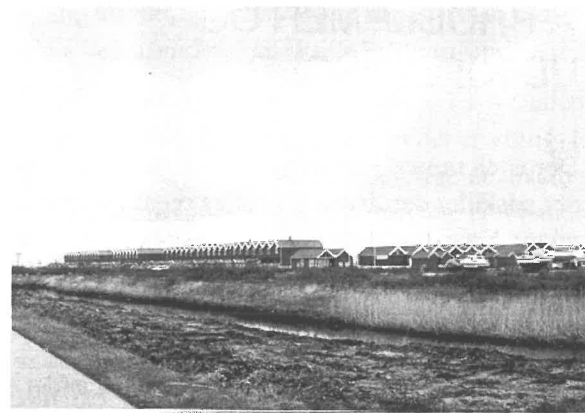
anlæg, at man i store dele oplever kysten som ét sammenhængende sommerhus/turistområde, hægtet op på og omklamrende de gamle udhavne, fiskelejer og skipperbyer samt ældre feriesteder og sommerhusbebyggelser.

Denne udvikling har flere former. Mange af den tæt befolkede storbyregions befolkning har eget sommerhus, som gerne skal leve op til nutidens krav om komfort, der er vækst i sommerhusudlejningen, som er blevet et lukrativt erhverv, og der er et pres for at få flere sommerhuse i de attraktive kystområder. Der bygges nye feriecentre med lejlighedsudlejning, gamle fiskerihavne udbygges, eller der bygges nye marinaer til det stigende antal lystsejlere, der i stadig større både har behov for havneplads i sommermånederne, campingpladserne - der mange steder optages af fastboende - skal udvides, eller der skal nye til og helst i kystzonen. Og et moderne ferieområde skal byde på forskellige aktiviteter i form af vandlande, forlystelses- og dyreparker, diskoteker og et udbud af etniske restauranter m.v.

Hvordan har denne udvikling påvirket de kystmiljøer, der var udgangspunktet for eller et resultat af den rekreative udnyttelse af kystområderne?

Den tidlige rekreative udnyttelse af kysterne har dels medvirket til, at lokalsamfund baseret på bl.a. fiskeri eller søfart, der ellers var i fare for en markant afvandring som følge af udviklingen indenfor disse erhverv, har fået et supplerende næringsgrundlag, og dermed er grundlaget for en fortsat bosættelse - dog ofte med en ændret befolkningssammensætning - blevet forbedret. Mange af disse oprindelige fiskerlejer, udhavne og skipperbyer har ikke alene bevaret sin oprindelige bygningsmasse mere eller mindre intakt på grund af turismen, men udviklede sig også allerede omkring århundredeskiftet til rekreative miljøer, således at de værdier der knytter sig til stederne, er en blanding af spor fra de oprindelige næringer, og de spor den rekreative udnyttelse har sat sig i form af pensionater, hoteller og villaer.

Turismen har nok sikret en velbevaret boligbebyggelse, men mange af de anlæg, der knyttede sig til fisker- eller søfartssamfundet, som ophalingsplads, bedding, toldhus og værft, og som er en vigtig del af det miljø, der tiltrækker turisterne, er



Nibe i Limfjorden, Danmark. Den gamle fiskerihavn er udvidet med marina og huse i såkaldt "Skagenstil". Husene var beregnet på udlejning til turister, men mange benyttes i dag til helårsbeboelse. Foto: Kirsten Monrad Hansen, 1998.

mange steder forsvundet eller i fare for at forsvinde, fordi søfarten er ophørt, og fiskeriet mange steder helt eller delvist er afviklet.

Sejlsportturismen har dog medvirket til at udhavne og fiskerihavne, som ellers ville forfalde på grund af funktionstømning, er blevet vedligeholdt. Men mange steder er de ikke bare vedligeholdt, men også udbygget til store lystbådehavne med diverse faciliteter i et sådant omfang, at det oprindelige præg helt er forsvundet. Kampen om havnepladser i sommermånederne, hvor man i mange havne i bogstavelig forstand kan vandre tværs over havnen - ikke på vandet, men på lystbåde - får mange fiskere til at føle sig fortrængte, og konflikter mellem fiskere og lystsejlere er ikke et sjældent fænomen.

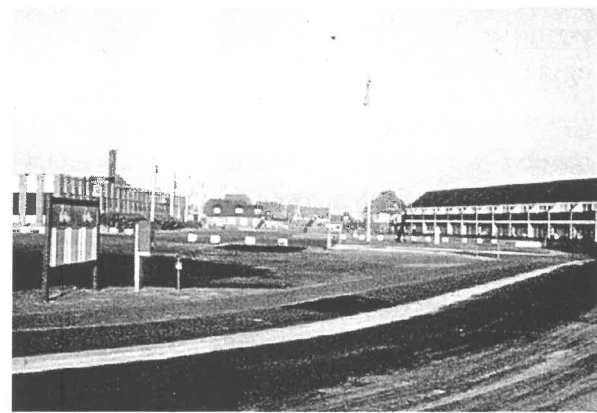
En anden skyggeside er, at priserne på huse i disse attraktive miljøer er steget så meget som følge af den store efterspørgsel, at det ofte er økonomisk umuligt for lokalbefolkningen at købe huse i området, og mange af disse miljøer ligger derfor døde og mørke hen om vinteren. For at imødegå dette har en del kommuner i Sørnorge indført bopælspligt ved salg af helårshuse. I Danmark er der i princippet bopælspligt i helårsbebyggelse - en bestemmelse der forvaltes af kommunerne. Men selvom de fleste bebyggelser i fiskerlejer og skipperbyer ligger i byzone med helårsstatus, har man ikke kunnet forhindre, at de udelukkende bruges som sommerhuse. Hvis princippet skal efterleves, kræver det nok en meget restriktiv praksis, hvis man skal imødegå, at helårsboliger kun anvendes af sommergæster.

Men også udenfor de ældre helårs kystbebyggelser, er der skabt miljøer med gamle badehoteller, sommervillaer og almenbefolkningens mere ydmyge sommerhuse og feriecentre, der fortæller en historie om den rekreative side af samfundsudviklingen. Mange af de gamle badehoteller og pensionater er imidlertid nedrevet og erstattet af store nye ferielejlighedskomplekser, eller de er ombyggede til det ukendelige, og de rester der findes fra „havbadehistoriens“ start må næsten betegnes som en „truet art“. Det samme gælder efterhånden de små ydmyge sommerhusbebyggelser fra 1920-30'erne, der ikke lever op til det moderne menneskes krav om komfort, og som derfor ombygges eller erstattes af mere tidssvarende byggeri, der samtidig er egnet til udlejning.

For mange af kystens lokalsamfund er turismen og sommergæsterne en vigtig indtægtskilde, og mange lokalpolitikere har af samme grund turismeudviklingen øverst på dagsordenen, som det virkemiddel der skal sikre lokalsamfundets erhvervsudvikling. Men der er grænser for, hvor meget turisme et lokalmiljø kan tåle, før det mister den værdi, der netop gør det attraktivt som turistmål.

Ligesom det er spørgsmålet, i hvor høj grad lokalsamfundet får en stor økonomisk gevinst af turismen.

Der er desværre mange eksempler fra denne region på, hvordan et historisk værdifuldt lokalmiljø er blevet så „turistifiseret“ eller „tivoliseret“, at identiteten er forsvundet - og lokalbefolkningen



Fanø bad-området blev anlagt i 1892. I dag er en del af de gamle bygninger revet ned og erstattet med nybyggeri, der er placeret i umiddelbar nærhed af de tilbageværende oprindelige huse. Foto: Mette Slynghborg, Esbjerg Museum, 1997.

med. Istedet har man fået en „discountturisme“ som i de sydlige egne af Europa, der ikke bidrager positivt til den lokale økonomi.

Der er da også en øget erkendelse af, at denne udvikling hverken er god for lokalbefolkningen og dens vilkår for en helårstilværelse på stedet, eller for en økonomisk bæredygtig turisme. Hvis den rekreative udnyttelse af kysterne ikke skal spolere de historiske kystmiljøer - herunder også de ældre rekreative miljøer - der sammen med naturværdierne netop er grundlaget for turismen, er det nødvendigt, at der gøres en målrettet indsats på såvel nationalt som lokalt plan.

Det kan være (bedre) regler/krav om helårsbosætning i helårsbebyggelsen (der også vil påvirke huspriserne), erhvervsudviklingstiltag - herunder bedre vilkår for småskalafiskeri - for at sikre en balance mellem helårsbeboelse og feriebeboelse. Eller en national kystpolitik, der ikke kun tager hensyn til natur- og arealressourcer - som det bl.a. er tilfældet med den meget restriktive danske kystlovgivning - men også indrager kulturmiljøet på lige fod med de andre miljøhensyn. Og ikke mindst at der, som opfølgning herpå, fra lokalpolitisk side udarbejdes kommune- og detailplaner med bevarende sigte, og i øvrigt samarbejdes på tværs af kommunegrænser om en balanceret turismeudvikling. En udvikling hvor ikke alle kommuner nødvendigvis skal kunne tilbyde det samme (og dermed konkurrere), men at man netop fremhæver det særegne for hvert lokalområde. Endelig er formidling og information, som oplagt kan ske i samarbejde med den lokale ekspertise, der findes på museer og i lokalarkiver, et vigtigt redskab, både i bevaringsindsatsen men også i en udvikling af „kvalitetsturisme“.

7. PROBLEMER OG UDFORDRINGER

Der er en række karakteristika ved denne region, der adskiller den fra de to øvrige regioner i projektet. Først og fremmest ligger regionen geografisk set midt mellem Nordsøen/Atlantehavet og Østersøen og meget centralt i forhold til resten af Europa. Denne placering har været gunstig set i relation til søhandel og -transport. For det andet er regionen præget af et relativt mildt klima og et rigt og varieret naturgrundlag. Dette har haft afgørende betydning for udviklingen af et mangesidigt næringsliv og dannet grundlag for en høj befolknings- og bebyggelsestæthed. Det har resulteret i, at størstedelen af kystområderne er bebyggede samtidig med, at der fortsat er et stort pres på kysterne for byudvikling, infrastrukturudbygning og ikke mindst i forbindelse med en fortsat udvikling af turismen.

Af de traditionelle kystnæringer er det *fiskeriet*,¹⁵ som har overlevet til i dag. Fiskeriet er inde i en global konkurrencesituation på markedet, og det har stor betydning for udviklingen af fiskeriet. Ligeledes er der stor konkurrence på havet om fiskeressourcerne, og forvaltningen af disse er lagt op på internationalt niveau. De enkelte landes udformning af denne forvaltning har afgørende betydning for, om fiskeriet kan overleve lokalt. Set i forhold til eksempelvis Island er fiskeriet i denne region nationaløkonomisk set af mindre betydning, men lokalt i dele af kystområderne er fiskeriet af stor betydning.

Et karakteristisk træk er, at fiskeriet i regionen ikke er blevet kapitaliseret og koncentreret i store rederier, som man har set indenfor søfarten. Det har vist sig, at det partsorganiserede fiskeri er utrolig konkurrencedygtigt og hurtigt til at omstille sig. Desuden har det betydning, af der også er kooperative træk indenfor næringen for eksempel med hensyn til fiskeforarbejdning og salg.

Et andet karakteristisk træk er, at nogle fiskersamfund har en utrolig resistens, og de kæmper aktivt på flere fronter for at bevare og videreføre fiskeriet. Et interessant forskningsfelt vil være at undersøge, hvordan denne proces foregår. Det vil kunne give et indblik i de processer, der ligger til grund for, at man i nogle kystsamfund oplever en

stadig udvikling, mens andre er godt på vej til at blive helt afviklet som aktive kystsamfund.

Resultatet af en sådan undersøgelse vil desuden kunne pege på, hvilke betingelser det er vigtigt at give fra statens side, for at videreføre et levedygtigt og bæredygtigt fiskeri i fremtiden. Det handler ikke om økonomisk støtte for at kunne bevare en traditionel kystnæring, for fiskerne er som helhed ikke interesseret i, at deres erhverv får „kunstigt åndedræt“. I stedet handler det om, at lovgivningen og reguleringsformerne fortsat muliggør denne form for fiskeri, så man kan sikre et livskraftigt erhvervsgrundlag, og på denne måde gøre det muligt at bevare et aktivt kulturmiljø.

Indenfor *transportsektoren* har udviklingen i regionen fysisk markeret sig i et fintmasket vej- og jernbanenet. Søfarten udgår i dag fra de store havne, hvorefter regionen har flere internationale som Oslo, Göteborg, København, Århus og Esbjerg, der både konkurrerer indbyrdes om godset og konkurrerer med havne som Rotterdam og Hamborg. Desuden er regionen i høj grad præget af en tæt færgetrafik, der både foregår lokalt mellem fastland og øer, regionalt og internationalt.

Færgetrafikken markerer sig i kystområderne i havnene, men også ved store eller mindre tilkørselsanlæg. Med de nye hurtigfærger, der satser på bilister, der skal hurtigt frem, er gode tilkørselsforhold netop afgørende, men disse store vejanlæg kan spolere det fysiske kulturmiljø i kystområderne. Udfordringen for kystkulturen set i forhold til færgetrafikken handler blandt andet om, hvorvidt det er muligt at opretholde de mindre, lokale færgeruter. Ringere service betyder alt andet lige, at det er sværere at opretholde et levende samfund de steder, der er afhængige af færgen som transportmiddel. I regionen drejer det sig om en række øsamfund.

Da søfarten før har udgået fra en del mindre havne, finder man forladte og forfaldne havne- og færgemiljøer, der er i fare for helt at forsvinde. Et vigtigt aspekt her er, hvordan man sikrer en bevaring af de fysiske miljøer, der har en historisk/arkitektonisk fortællerværdi. I Danmark nedriver havnemyndighederne eksempelvis øjeblikkeligt alt, hvad der ikke anvendes, og det drejer sig både om bygninger og om broanlæg.

Det nok væsentligste karakteristiske træk ved denne region er den høje befolkningstæthed med

et følgende *rekreativt pres* på kystområderne og dermed turismeudvikling. Nye sommerhuse, feriebyer, opkøb af helårshuse til feriebrug er væsentlige faktorer for udviklingen/afviklingen af kystkulturen i regionen. Det rekreative pres på kystmiljøerne gælder for denne region stort set alle kyststrækninger, og mange steder har den rekreative udnyttelse suppleret eller helt udkonkurreret de traditionelle næringer. Et vigtigt spørgsmål for den fremtidige udvikling af turismen er, hvordan man sikrer de historiske kystmiljøers herligheds-værdier og dermed deres identitet. En sideeffekt af satsningen på at lokke flere og flere turister til kystområderne har været, at områderne har mistet deres særegenhed. En vigtig diskussion er, om den nuværende kystlovgivning er god nok, og hvilke elementer en god kystlovgivning skal indeholde. I den forbindelse er det vigtigt at overveje, om der er behov for en overnational kystpolitik, der sikrer kulturmiljøerne eller for eksempel en fællesnordisk kystturistpolitik, så alle ikke satser på det samme, men at man netop kan fremhæve det særegne ved de enkelte områder.

Mange steder fx i udhavnene i Sørnorge og i skipperbyer som Nordby på Fanø i Danmark er ældre boligbebyggelser bevaret, men de tilhørende produktionsanlæg er forsvundet eller i fare for at forsvinde. Spørgsmålet er her, i hvor stor udstrækning der er behov for en bevarende indsats for at sikre de sidste spor af produktionsanlæg ved kysten, der ikke mere er i brug. Her tænkes eksempelvis på bådbyggerier med beddinger, broer m.v. Er det muligt at finde nye måder at bruge disse anlæg på, eller skal man lave „kulturgenopretningsprojekter“, hvor man sikrer, at de gamle bådbyggeritraditioner bevares i lighed med det center for gamle håndværk, der er oprettet i Rådvaad nord for København. Sådanne projekter kunne være en måde at sikre et aktivt liv i disse kystmiljøer samtidig med at det kan være med til at fastholde turismen. I Norge har man etableret de såkaldte fartøysvernscentre, som er et led i at bevare dels de ældre fartøjer dels de traditionelle håndværksmetoder.

Problemet ved at bevare håndværkstraditioner ad denne vej er imidlertid, at centrene, museernes bådbyggerier m.m. meget let fremstår som tomme kulisser. Men det er muligt at gå en helt anden og langt mere autentisk vej. For sammenfattende må man sige, at et særkende for denne

region er, at der gennem dette århundrede dog er bevaret en lokal sammenhæng imellem regionens skovbrug, bådebyggeri og relativt store kutterflåde. Sammenlignet med situationen i USA og det øvrige Europa ejer regionen endnu i sin store træskibsflåde en unik kulturmiljøværdi. Fordi fiskerflåden ikke udgøres af nogle få rederiers store ståltrawlere, men af de selvstændige partsfiskeres mange mindre og mellemstore fiskekuttere har det været muligt for bådebyggerne på grundlag af de lokale håndværkstraditioner at fortsætte træskibsbyggeriet som et livskraftigt erhverv, der indtil for nylig har leveret nogle af verdens fineste og mest moderne, fyrre- og egetræsbyggede fiskeskibe. Norges blanklakerede kuttere, Sveriges hvide kuttere og Danmarks lyseblå kuttere er kulturmiljøværdier, som, hvis man skulle måle dem på den frekvens, med hvilken de findes afbildet i publicerede billedværker, der beskriver de tre nationers egenartede kulturmiljøer eller på antallet af amatørfotos i befolkningens og i turisternes fotoalbums, kan konkurrere med slotte og kirker.

På trods af nye materials fremkomst igennem hele dette århundrede i forbindelse med det større skibsbyggeris industrialisering har træskibsbyggeriet formået at forny og effektivisere sine arbejdsprocesser tilstrækkeligt til, at skoven indtil i dag har bevaret sin rolle som hovedleverandør af råmaterialer til kutterværfterne. Vi har med andre ord bevaret en lokal sammenhæng imellem skovbrug, savværksvirksomhed, skibsbyggeri og fiskerierhverv, der er præget af skibenes store kvalitetskrav til håndværk og materialer. Ud fra såvel en håndværksmæssig og æstetisk som en økologisk, arbejds- og kulturmiljømæssig sammenhæng er der med andre ord helt unikke kulturværdier på spil her, som en aktiv kulturmiljøpolitik vil være istand til at videreføre. Men det kræver handling, hvis ikke industrialiseret glasfiber- og stålskibsfremstilling skal erstatte træskibsbyggeriet i den forestående fornyelse af fiskerflåden.

Fiskerne har altid sat stor pris på træskibene, fordi de er mere behagelige at være i på havet end et skrog af stål eller glasfiber. Træskibsflåden er først og fremmest truet politisk af interesser, der betragter stål og glasfiber som mere „moderne“ og tidssvarende, og som afvikler myndighedernes hidtidige ekspertise på træskibsbygningens fagom-

råde. Jo mere Skibstilsynets fagfolk ved om de nye materialer og jo mindre de kender til træskibe, desto dårligere er de i stand til at udvikle og håndhæve de regelsæt, der regulerer træskibsbyggeriet. Disse regelsæt og denne skibskontrol udvikler sig fortsat bort fra træskibsfaget og giver dette dets stadig vanskeligere vilkår. Den kulturmiljøpolitiske udfordring består derfor i at udforske dette område til bunds med henblik på at udarbejde forslag til, hvordan man kan vende den negative faglige og administrative udvikling, så træskibsbyggeriet igen får favorable vilkår at arbejde under.

Det er endvidere afgørende at gøre sig klart, hvad det er, man ønsker af bevare/fremme og på hvilken måde. Erfaringer viser, at de pittoreske kulturmiljøer i vid udstrækning bliver opkøbt at pengestærke byfolk. Det betyder, at det fysiske miljø bliver bevaret i en form for statusquo, hvad angår det fysiske udtryk, men tømt for de oprindelige funktioner, der hører med til en traditionel kystkultur. Omvendt kan man også risikere, at det traditionelle kulturmiljø forvandles i takt med udviklingen i fx fiskeriet, hvor man eksempelvis må udvide havne, opføre forskellige bygninger i stedet for de utidsvarende ældre m.m.

Afgørende er imidlertid, at dette ikke er noget, der sker pr. automatik. Der er ikke een, uafvendelig udvikling, som bevarelsesinteresserne ene og alene har til opgave at afbøde og modvirke. Den store politiske udfordring består i, at denne region er rig på varierede havressourcer og ikke er ramt af en ensidig industriel stordrift på fiskeriets område. Tværtimod har dette erhverv i denne region indtil nu været præget af en varieret og differentieret fiskerflåde bestående af mange fartøjer i alle størrelser. Dette forhold danner i dag basis for, at kystens kulturmiljø ikke kun er tomme kulisser, men endnu rummer aktive fiskersamfund, der vedligeholder og udvikler et *levende* kulturmiljø ved kysten. Af såvel den lokale befolkning som af de mange tilrejsende feriegæster regnes disse miljøer for at være af overordentlig stor værdi. Rent økonomisk er dette fiskeri istand til at konkurrere og overleve, men der er flere måder, hvorpå dette vil kunne finde sted fremover. Markedet og økonomien er ikke det afgørende for, om der fortsat skal være en stor kutterflåde som kan danne basis for kystens mange mindre fiskersamfund, eller fiskeriet skal koncen-

teres på nogle få, meget store fabriksskibe hjemmehørende i nogle enkelte, store havne. Det er et politisk spørgsmål, fordi det er et reelt valg af erhvervsudvikling - ikke imellem større eller mindre effektivitet - men imellem forskellige organisationsformer, størrelsesforhold og ejendomsformer.

Rent praktisk dirigeres denne udvikling af lovgivningen, fordi det er muligt både i forvaltningen af ressourcerne gennem tildelingen af kvoter, rationering af fangsten m.v. og i forvaltningen af den statslige støtte til fartøjsophugning og fartøjsfornyelse, finansiering af nybygninger og långivning til modernisering af fartøjer og anlæg enten at favorisere de få store skibe eller at fremme betingelserne for de mange mindre og mellemstore skibe.

I dag er fiskeripolitikken på kollisionskurs med en politik til fremme af kystens levende kulturmiljø, fordi der i erhvervsministerierne trives en forestilling om, at det tjener landene bedst at favorisere de store enheder. Metoden er enkel: 1) Der gives favorable lån til bygning af meget store fartøjer, og de store fartøjer får lov at bruge mest af ressourcerne. 2) Ansøger du om favorable fiskeribanklån til en meget stor motor, får du flere kroner i støtte, end hvis du søger om lån til en mindre motor. Den enkelte får derfor mere i støtte, hvis vedkommende satser på et stort skib, end hvis vedkommende satser på et mindre.

Hvis denne udvikling fortsætter, vil ikke markedsøkonomien, men den statslige fiskeripolitikkes støtteordninger og ressourcforvaltning betyde, at den nuværende, store kutterflåde erstattes af nogle få gigantiske trawlere, med katastrofale følger for kystens levende kulturmiljø. En fremsynet fiskeripolitik, der indbefatter hensynet til kulturmiljøværdierne i kystsamfundene vil være et af de vigtigste strategiske satsningsområder for en moderne kulturmiljøpolitik.

For det danske områdes vedkommende er en helt katastrofal udvikling igang på et område, der i fiskeripolitisk sammenhæng er ubetydeligt, men i kulturmiljøets sammenhæng overordentlig faretruende. Det er den påny særdeles aggressive politik overfor kystkulturens klassiske erhvervskombinationer. Ny lovgivning forbyder således alle, der kombinerer fiskeriet med et erhverv i land at sælge fisk. Undtaget er kun de få, der kan få sta-

tus som „bierhvervsfiskere“. Reglerne herfor er med vilje udformet, så kun ganske få kystfiskere har mulighed for vedvarende at opretholde denne status. Interesseorganisationerne for sportsfiskere og for fiskehandlere har haft succes med at skabe politiske alliancer for deres særinteresser, som gennem lovgivningen nu truer kystbefolkningens traditionelle lejlighedsfiskeri. Fra i en årrække at kunne foregå som „fritidsfiskeri“ med ret til at sælge fangsten på fiskerlejet, er det blevet forbudt at tage ned til et dansk fiskerleje for at købe frisk fisk fra en båd, der kommer i land. Derved rammes en meget stor del af det kystfiskeri, der danner basis for de mange små, men endnu levende fiskerlejer, hvorfra der ikke kan drives fuldtidsfiskeri. Samtidig med at kulturpolitikken leder efter måder at bevare disse levende kystkulturmiljøers store værdier, destrueres deres økonomiske grundlag af en anden lovgivning, som for at beskytte bestemte særinteresser, forbyder det traditionelle deltidsfiskeris afsætning af frisklandet fisk. At forhindre dette er et absolut akut område for en strategisk kulturmiljøpolitisk indsats. Det bør igen udforskes grundigt med henblik på at indrette lovgivningen, så der tages videst muligt hensyn til kulturværdierne i de levende kystsamfund.¹⁶

En undersøgelse af disse forskellige træk kan være medvirkende til at udpege områder, hvor man kan foretage mere dybdegående undersøgelser af, hvordan man kan sikre en levende kystkultur i fremtiden. Det gælder både med hensyn til de traditionelle næringer og udviklingen indenfor turismen, men i høj grad også de fysiske kulturmiljøer. Et spørgsmål man må tage stilling til er, hvordan man sikrer en bærekraftig udvikling, der ikke udelukkende er baseret på et nostalgisk grundlag.

8. LITTERATUROVERSIGT

- Andersson, Pär : **Företagande och sysselsättning i Bohusläns kustområden**. Charlmers Tekniska Högskola. Göteborg 1983.
- Bjørklund, Jarle: Steinarbeiderne: **Viktige elemnter i kystkulturvernet**. I: Kysten - forbund for bevaring og bruk av eldre fartøy og kystmiljø. Nr. 3 1991.
- Bunte, Rune: **Fiskesamhällen i Sydsverige 1876 - 1960**. Lund 1977.
- Dannevig, Hartvig W. og Jo Van der Eynden: **Skager-rakfiskerens historie**. Oslo 1986.
- Døde kulisser eller levende liv**. Konferense Bragdøya 1. september 1997. Seminarrapport.
- Fritsner, Nini: **Lyngør - Europas best bevarte tettsted**. I: Norsk Sjøfartsmuseums årsberetning 1991.
- Gardåsen, Tor Ketil: **Skagerrakkysten - en kultur-historie i bilder**. Skien 1988.
- Hahn-Pedersen, Morten: **From cattle to Containers. A Cruise through Three Hundred Years of Seafaring in West Jutland**. I: Facing the North Sea. West-Jutland and the World. Proceedings of the Ribe conference, April 6-8, 1992. Fiskeri- og Sjøfartsmuseets studieserie; nr. 2. Esbjerg 1993.
- Hansen, Kirsten Monrad: **Kampen om Limfjorden - Livsformer, miljøverdier og reguleringsformer**. DFU-rapport nr. 7-96. Danmarks Fiskeriundersøgelser 1996.
- Hasslöf, Olof: **Svenska Västkustfiskarna. Studier i en yrkesgrupps näringsliv och sociala kultur**. Göteborg/Stockholm 1949.
- Holm, Poul: Kystfolk. **Kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerrak ca. 1550-1914**, Esbjerg 1991.
- Holm, Poul (red): **Fiskere og Farvande - tværsnit af moderne dansk fiskeri**. Esbjerg 1994.
- Højrup, Thomas: **Det glemte folk. Livsformer og centraldirigering**. SBI 1983.
- Ipsen, Arne & Eyvind, L. Lind: **Kystens Helte**. 1991.
- Jonsrud, Nils Petter og Arnulf Johannesen: **Fra uthavn til feriested. Livet langs Ryggekysten**. Rygge Kommune 1995.
- Jungstahl, Herbert: Blekinge fiskarna. **Etnologisk studie av saltsjöfiskarna i Blekinge 1670-1985**. Karlskrona 1988.
- Kloster, Johan: **Sjøman-fisker-bonde. 1800-tallets næringstilpasning på Hydra i Vest-Agder**. I: Kystkultur - kompendium, institut for etnologi, Oslo 1989.
- Madsen, Børge Holdt: Fisker og Lods. **1700-tallets lodsning fra det nordlige Kattegat**.

- Monrad, Kirsten: **Kunsten at overleve**. Nord 1997:7, Nordisk Ministerråd.
- Monrad-Krohn, Danchert: **Norske Fyr. Nasjonal verneplan for fyrstationer**. Riksantikvarens rapporter nr. 24 1997.
- Mortensøn, Ole: **Sejlskibssøfolk - fra Det Sydfynske Øhav**. Langelands Museum 1987.
- Mortensøn, Ole: **Kystkulturen på Fyn og Øerne - en introduktion**. Rapport udarbejdet for De fynske Museers Kulturmiljøråd til Fyns Amt, 1997.
- Moustgaard, Poul H.: **At vove for at vinde - Dansk fiskeri skildret af A.J.Smidth 1859-63**. Grenå 1987.
- Olsen, Mogens Nørgaard: **Færger på Kattegat. En trafikhistorisk fortælling**. København 1986.
- Olsen, Per Erik: **Hvalfangstens økonomiske betydning for Vestfold i mellemkrigstiden**. Hovedfagsopgave i økonomisk historie ved Universitetet i Oslo 1994.
- Quirin, Bertil: **Fiskara**. Eget förlag, 1991.
- Rosen, Margaretha: **Hasslöborna**. Lund 1987.
- Svanstein, Bert: **Återblickar på Blekingskt Yrkesfiske**. Upprättade med anledning av Syd-kustfiskarnes 50-års jubileum 1994. Karlskrona 1994.
- Tynderfeldt, Bo (red): **Bohuslän**. Stockholm 1996.
- „Västerhavet“, Stiftelsen Västerhavet v. Anders J. Carlberg.
- Vern af faste kulturminner langs kysten**. Riksantikvarens notater 2-1992.

9. NOTER

1. I Blekinge begynder dog den østsvenske skærgård, der strækker sig hele vejen op i den Botniske Bugt.
 2. Den historiske gennemgang af kysternes næringsliv er først og fremmest baseret på tilgængelig litteratur, hvoraf det væsentligste fremgår af litteraturoversigten. Desuden er der indhentet oplysninger via interviews. For Sveriges vedkommende drejer det sig om Hans Arén, Koster, der arbejder med skærgårdskultur og for Norges vedkommende om Johan Kloster, Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo.
 3. Saltning og tørring af fisk er en sæsonafhængig og arbejdskrævende proces. Disse forhold har sammen med afsætningsmulighederne sat begrænsende rammer for hvor store mængder fisk, man har kunnet fremstille og sælge, men der er også lokale eksempler på stor eksport af tørrede fisk for eksempel fra Ribegnen i Sydvestjylland..
 4. Fritids/husbehovsfiskeri samt sportsfiskeri beskrives ikke i denne rapport.
 5. Arbejdsvandring var ikke noget nyt. I århundreder var det almindeligt, at folk fra Sørnorge eksempelvis tog til Holland og arbejdede i nogle år.
 6. Det var dog ikke specielt fra kystkommunerne, at emigrationen fandt sted.
 7. I nogle havne kan man finde en afdeling, der er domineret af træskibe, både ældre fiske- og fragtfartøjer. En del mennesker lægger et stort arbejde i at bevare ældre brugsfartøjer, som et levende udtryk for en kulturarv.
 8. Der var også store hvalfangstselskaber andre steder i Norge, men de største fandtes i Sydøstnorge.
 9. Se Fritzner, 1991.
 10. I mindre omfang foregår stadig coastertrafik til en del havnebyer i Danmark.
 11. EU har i sin transportpolitik prioriteret følgende transportmåder: søfart, som første prioritet, jernbane som anden og lastbiler som tredje prioritet.
 12. Sejlmageri har ikke sat sig fysiske spor i væsentlig grad, selvom man enkelte steder finder de såkaldte „sejllofter“. Sejlmagerne kunne rejse rundt fra plads til plads og sy sejlene.
- Rebslære var ligesom sejlmagere uundværlige før i tiden, men i dag produceres hovedparten af tovværket af fabrikker. Rebslærehåndværket er dog stadig levende og retter i dag produktionen mod „museumsskibe“.
- I nyere tid er smedeværksteder blevet karakteristiske indslag både i de mindre og de større havne. Men smedeerhvervet er ikke udelukkende knyttet til skibe og dermed havet.
13. For en detaljeret gennemgang af den teknologiske udvikling indenfor fyrvæsenet samt diskussion af bevaring af fyrene se for eksempel: Monrad-Krohn, 1997.
 14. Redningsvæsenet har i Danmark efterladt sig fysiske spor langs kysterne i form af de karakteristiske redningshuse. Almindeligvis er det fiskere, der gør tjeneste på de mindre redningsbåde, der er stationeret langs kysterne.
 15. Det skal pointeres, at der her ses bort fra landbruget samt de større byer, da det falder udenfor denne rapportes rammer.
 16. Området er tidligere udforsket se Højrup, 1983 og Hansen, 1996.

Den nordiske kystkulturs særart og livskraft

Norden har en kyststrækning, der med sine dybe fjorde, øer, holme og skærgård samt enorme udstrækning har givet et rigt og varieret grundlag for bosætning i en klimazone, hvor mulighederne for jordbrug mange steder er begrænset.

Havets ressourcer og havet som transportvej havde således afgørende betydning for den bosætning som var og stadig er koncentreret langs kysterne, hvor livsgrundlaget indtil industrialiseringen oftest var baseret på en kombination af forskellige næringer.

Den nordiske kystkultur er truet. Dels af krisen i de traditionelle kysterhverv og dels af det store pres på kysternes herlighedsværdier. Hensigten med rapporten har først og fremmest været at få identificeret den nordiske kystkultur, dens problemer og muligheder.

Selvom der er mange fællestræk i Nordens kystkultur, er der også mange forskelle betinget af naturgrundlag, klimaforhold, nærheden til de store markeder mv., og derfor er der i arbejdet foretaget en inddeling af Norden i tre kystregioner - de nordatlantiske kyster, "havet omkring Danmark" og Østersøregionen.

Arbejdsrapporten er en opfølgning på handlingsplanen "Kulturmiljøet i landskabet - den 3. dimension i det nordiske miljøsamarbejde" Nord 1996:36, og resultatet af første fase af arbejdet med den nordiske kystkultur.

Rapporten følges op af et idekatalog om "Den nordiske kystkulturs problemer og muligheder".

TemaNord 1999:605



Nordisk
MINISTERRÅD