

UiT

NORGES  
ARKTISKE  
UNIVERSITET

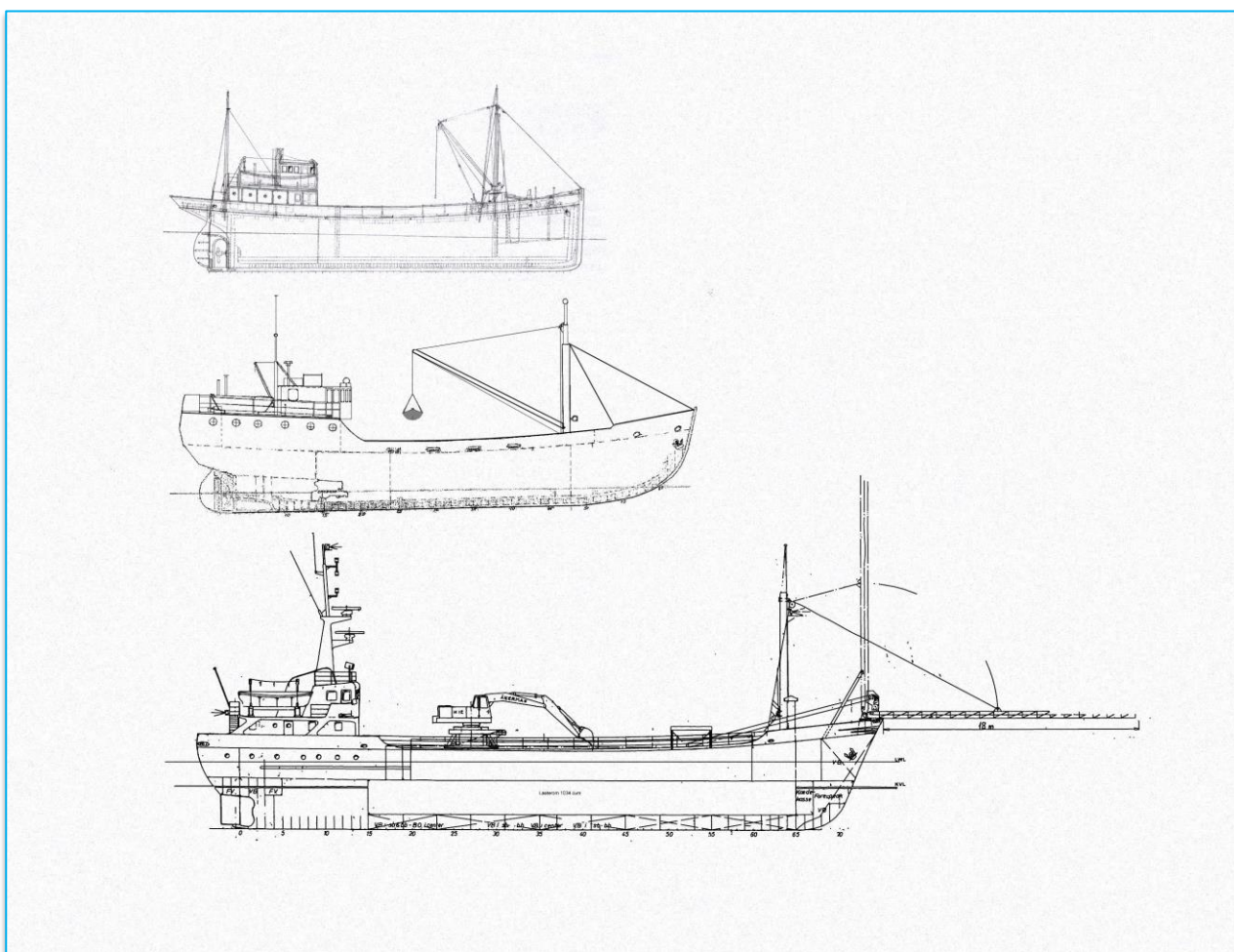
Fakultet for humaniora, samfunnsvitenskap og lærerutdanning  
Institutt for historie og religionsvitenskap

## Sandbøyer i nordnorsk modernisering

*Fraktebøndernes kultur og strategier*

—  
**Håvard Haraldsønn Salen**

*Masteroppgave i Historie - Våren 2014*



Forside: Tre typiske fraktesfartøy. Fra toppen:

1. Fartøytype kutter. Forenklet tegning.  
(Bakka Jr. 2010:34)
2. Tegning av ombygget singledekker med hvalfangerskrog m/s Eide Junior (1) LHNA.  
(Sjøfartsdirektoratets fartøyarkiv: m/s Veslegut LHNA)
3. Tegning av m/s Nidarø (2) JWMS som selvlosser. Coaster og opprinnelig singledekker.  
(Marinconsult: <<http://www.marinconsult.com/Nidaro.html>>)

Forkortelser brukt ofte i oppgaven og noter:

brt	Bruttoregistertonn
FR	Fraktesfartøyenes Rederiforening
Int.	Intervju
NF	Nordlandsforskning
NFL	Norske Fraktesfartøiers Landsforening
SSB	Statistisk Sentralbyrå
tdw	Dødvekttonn
TØI	Transportøkonomisk Institutt

Begreper brukt i oppgaven:

Bulk	Bulk, den løse, uemballerte tilstand av større mengder masse gods (korn, kull, malm osv.) under lagring og transport. (Store Norske Leksikon: < <a href="http://snl.no/bulk">http://snl.no/bulk</a> > 14.05.2014)
Coaster	Fraktesfartøy bygget for kystfart eller regional fart.
Fraktesfartøy	Fraktesfartøy, oftest brukt om mindre lasteskip, hovedsakelig for kystfart eller regional fart. (Store Norske Leksikon: < <a href="http://snl.no/fraktesfart%C3%B8y">http://snl.no/fraktesfart%C3%B8y</a> > 14.05.2014)
Kystfart	Kystfart, innenriks skipsfart, langs et lands kyster, på elver, kanaler og sjøer (liten kystfart) [...] Ellers er kystfart (transport utenfor rute) åpen for alle skip, også utenlandske. Betegnelsen stor kystfart brukes om fart i svenske, danske og tyske farvann øst for en linje Lindesnes–Limfjordens vestmunning, til en linje Karlskrona–Świnoujście. (Store Norske Leksikon: < <a href="http://snl.no/kystfart">http://snl.no/kystfart</a> > 14.05.2014)
Løs fart	Trampfart, egentlig betegnelse for skip som går i løsfart, dvs. uten faste ruter eller avgangstider. Skip i trampfart kan derfor være tørrlast- eller tankskip. Uttrykket brukes nå om fart hvor skipet er bortfraktet for én reise om gangen. Motsatt: linjefart. (Store Norske Leksikon: < <a href="http://snl.no/trampfart">http://snl.no/trampfart</a> > 14.05.2014)
Singledekker	Fartøy med ett dekk over lasterommet.
Shelterdekker	Shelterdekker, lasteskip med to dekk[over lasterom]. På lukket shelterdekker regnes øvre dekk som fribordsdekk. Skipet regnes for åpen shelterdekker hvis øvre dekk har en «formelt åpen» luke, såkalt tonnasjeluke, eller hoveddekket har en viss høyde over vannlinjen. (Store Norske Leksikon: < <a href="http://snl.no/shelterdekker">http://snl.no/shelterdekker</a> > 14.05.2014)
Stykkogods	Stykkogods, varer av forskjellige slag som forsendes enkeltvis eller i kolli, ved sjøtransport i motsetning til masse gods (korn, kull o.l.), ved jernbanetransport i motsetning til vognlastogods. (Store Norske Leksikon: < <a href="http://snl.no/stykkogods">http://snl.no/stykkogods</a> > 14.05.2014)

**Takk** til fraktefolk og kilder, veileder Hallvard Tjelmeland og UiT, Midt-Troms Museum og alle andre med godt tålmod!  
Punn Salen mai 2014

## Innholdsfortegnelse

<b>Kapittel 1: Innledning</b> .....	<b>7</b>
1.1 Introduksjon til tema .....	7
1.2 Harstadgruppa .....	8
1.3 Problemstillinger .....	9
1.4 Litteratur .....	9
1.5 Teori .....	10
1.5.1 Kultur.....	10
1.5.2 Husholdsøkonomi.....	12
1.5.3 Modernisering .....	13
1.6 Metode.....	17
1.7 Kilder og kildekritikk .....	18
1.8 Oppbygging og avgrensning av oppgaven .....	20
1.9 Kart: geografi og heimsted Harstadgruppa 1970 .....	22
<b>Kapittel 2: Fraktofarten – utvikling og struktur</b> .....	<b>23</b>
2.1 Fraktofart før 1900 .....	23
2.2 Fraktenæringen 1900 – 1990. Utvikling, politiske rammer og organisering .....	23
2.2.1 Etablering og krisetid.....	23
2.2.2 Organisering.....	25
2.2.3 Andre verdenskrig .....	26
2.2.4 Etterkrigstiden .....	28
2.2.5 Skipsfartsrevolusjon .....	30
2.2.6 Fraktofartøyutvalget .....	31
2.2.7 Strukturendring .....	32
2.2.8 Mot 1975 og krise.....	32
2.2.9 Mot 1990 og tiltak .....	34
2.3 Utvikling av fraktofart i Harstadregionen .....	37
2.4 Den norske frakteflåten .....	40
2.4.1 Antall fartøy, bruttotonnasje og alder .....	40
2.4.2 Frakteflåtens andel av godstransport i Norge.....	43
2.4.3 Frakteflåtens regionale tilhørighet.....	44
<b>Kapittel 3: Harstadgruppa</b> .....	<b>46</b>
3.1 Harstadgruppa .....	46
3.2 Fartsområde .....	47
3.3 Harstadgruppas fartøy og teknologi .....	48
3.4 Arkiv: Partsrederiet «Odd Eide & Sønner» .....	54
3.5 Dekksdagbok m/s Eide Junior (1) LHNA.....	55
3.6 Hva ble bygget? .....	55
<b>Kapittel 4: Modernisering og strategier</b> .....	<b>56</b>
4.1 En nordnorsk modernisering og tilpasning .....	56
4.2 Strukturendring og strategi .....	59
4.3 Teknologisk strategi .....	63
4.4 Konkurransen og strategi.....	71
<b>Kapittel 5: Kultur</b> .....	<b>74</b>
5.1 En spesiell nordnorsk kultur?.....	74
5.2 Familien .....	75
5.3 Husholdsøkonomi, kombinasjon og næringstilpasning .....	77
5.4 Tid .....	81
5.5 Utdanning .....	84
5.6 Tro.....	87
5.7 En pragmatisk kultur .....	88

5.8 Omdømme .....	89
5.9 Ukultur.....	92
<b>Kapittel 6: Kulturen som strategi – oppsummering og konklusjon .....</b>	<b>94</b>
6.1 Problemstillinger, avgrensning og kilder.....	94
6.2 Strategier: kultur og handlinger .....	95
6.3 Endringer .....	97
6.4 Harstadgruppas rolle i nordnorsk modernisering .....	100
6.5 Vantmannens prosess .....	100
<b>7.0 Vedlegg .....</b>	<b>103</b>
7.1 Tabell: Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster 1922: andel fraktefartøy.....	103
7.2 Tabell: Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster 1936: andel fraktefartøy .....	104
7.3 Tabell: Harstadgruppa: familie- og redergrupperinger/rederer: opprinnelse .....	105
7.4 Tabell: Harstadgruppa: fartøy: eiere, heimsted eier/driver, eierperioder, fartøykilder .....	107
7.5 Tabell: Harstadgruppa: fartøy: spesifikasjoner .....	110
7.6 Tabell/Figur: Harstadgruppa: Fartøyperioder .....	112
7.7 Tabell A – C: Harstadgruppa: Antall rederier, selskapsformer og heimkommune 1970 – 1990...	113
7.8 Tabell: Lastesteder registrert i kildene samlet 1920 – 1990 .....	115
7.9 Tabell: Leveringssteder og byggeprosjekter registrert i kildene samlet 1920 – 1990.....	116
7.10 Kvittering/nota fra partsrederiet «Odd Eide & Sønner».....	117
7.11 Dekksdagbok for m/s Eide Junior LHNA 18.02 – 23.02. 1977.....	117
<b>8.0 Kilder og litteratur</b>	
8.1 Arkiver .....	118
8.2 Aviser .....	118
8.3 Muntlige kilder .....	119
8.4 Kilder på og fra internett .....	119
8.4.1 Spesifikke fartøykilder.....	119
8.4.2 Artikler.....	120
8.4.3 Fag- og institusjonskilder.....	120
8.5 Utrykte kilder og notater .....	122
8.6 Litteratur.....	122
***	
<b>Tabeller og figurer i teksten</b>	
Tabell 2.1: Utvikling antall skip i løs fart/leie- og egentransport i innenriks kystfart .....	41
Utvikling samlet tonnasje og gjennomsnittstonnasje i bruttoregister tonn	
Tabell 2.2: Antall medlemmer i Fraktefartøyenes Rederiforening (FR).....	42
Tabell 2.3: Frakteflåten 1970: alder etter byggeperiode .....	42
Tabell 2.4: Frakteflåtens andel av godstransport i Norge.....	43
Tabell 2.5: Regional fordeling av frakteflåten: samlet og i FR .....	45
Tabell 3.1: Utvikling av fartøy og teknologi i Harstadgruppa 1970 – 1990.....	48
Tabell 3.2: Typer fartøy i Harstadgruppa 1970 – 1990.....	49
Tabell 4.1: Ole Steinar Nilsen: fraktereder 1965 – 1999: fartøy i Harstadgruppa .....	64
Tabell 4.2: Utvikling av fartøy hos familie- og redergruppering Eide i Kvæfjord.....	67
Tabell 4.3: Fartøy Eide Junior (1) LHNA .....	69
Figur 6.1: Harstadgruppa: Fra – Til .....	98

«Den økende intellektualisering og rasjonalisering betyr altså *ikke* en større og større almen kunnskap om de livsvilkår man eksisterer under. Men den betyr noe annet; bevisstheten om eller troen på at, dersom man bare ville, kunne man når som helst få vite det, at det altså prinsipielt ikke finnes noen hemmelighetsfulle uberegnelige makter som griper inn, men at man – i prinsippet – kan styre alle ting ved beregning. Men det igjen betyr: verden mister sin magi.»<sup>1</sup>  
(Max Weber 1919)

«Frakteførtøynæringen er den eneste frie transportnæringen i Norge, og er vel også den transportnæring hvor man har minst oversikt over hva som foregår og antall yrkesutøvere. Det er imidlertid beregnet at frakteførtøyene utfører ca. 25 % av det totale transportarbeidet i Norge. Dette transportarbeidet utføres relativt ubemerket og uten noen form for tilskudd fra det offentlige. Det har vært sagt om næringen at den er mer å betrakte som en livsform enn en næring[...]»<sup>2</sup>  
(TØI ved byråsjef Foss 1970)

---

<sup>1</sup> Weber 1936:39

<sup>2</sup> Foss/TØI 1970:2

## Kapittel 1: Innledning

### 1.1 Introduksjon til tema

Denne masteroppgaven søker å beskrive fraktebønder og fraktenæringen i den nordnorske moderniseringen. Den moderne fraktefarten etablerer seg som en næring langs kysten på begynnelsen av 1900-tallet, men den lokale frakten hadde vært der like lenge som båtene. Fiskerbonden brukte også sine båter til frakt når det var behov for det. Da fiskeflåten tok i bruk dekkede fartøy med eksplosjonsmotor, ga det også et bedre grunnlag for frakt for de som valgte å satse på det. Dag Bakka Jr. kaller det en overgang fra «[...]allehånde fiskeri, føring og handel, til å bli en transportør [...]».<sup>3</sup> Med motor og lukket lasterom, selv i mindre fartøy, oppsto en enorm fraktekapasitet og konkurrent til godsrutene langs kysten. I et samfunn der handelen var blitt liberalisert og løst opp, spredde det seg etableringer av butikker og annen handel ute i bygdene. Det førte til et økt transportbehov. Som et svar på dette trer fraktenæringen fram som en egen næring på 1920-tallet, og etter hvert organiserer den seg. Den etablerer seg på siden av den statssubsidierte godsrutetrafikken (som eksempel Hurtigruten og fylkesbåter) og de større kystrederiene.

Fraktenæringen har sitt utspring fra fiskerbondekulturen og bygdene langs kysten. Det var ofte en næringskombinasjon og hushold der fraktefart var en del. Fartøyet var knyttet til gården. Det vil si at en fraktereder også var bonde. Han var, sammen med sin kone, fraktebonde. Kona var som hos fiskerbonden; «omsorgsbonden». Fraktebonden var vanligvis skipper på egen båt. Da næringen utviklet seg og vokste, etablerte det seg større fraktemiljøer spredt lang kysten. I Nord-Norge var ett av de største fraktemiljøene i kommunene i søndre Troms og nordre Nordland.<sup>4</sup> Da byen Harstad vokste fram i de første årene av 1900-tallet ble den et senter for fraktefart.

Fraktenæringen er også kalt den «frie fraktefarten», til forskjell fra godsrutetrafikken. Det var fordi den ikke var subsidiert, og «tradisjonelt» ikke pålagt styring fra myndigheter i særlig grad. Men som en transportnæring var den påvirket av samfunnets utvikling og politikk. Etter andre verdenskrig begynte en politisk vedtatt og styrt moderniseringsprosess for landsdelen Nord-Norge. I planverkene for denne prosessen var det blant annet målsatt å øke antall industriarbeidsplasser og minske andelen kombinasjonsnæringer. Ett tiltak for å nå disse målene var en storstilt utbygging av vei- og bruforbindelser, noe som flyttet en stor del av

---

<sup>3</sup> Bakka Jr. 2010:37

<sup>4</sup> Bakka Jr. 1997:16

person- og godstransport fra sjø til vei. I det ligger basis for oppgavens spørsmål: hvordan forholdt fraktenæringen seg til denne samfunnsutviklingen som også kunne sees som en trussel mot næringen? Det vil jeg drøfte med utgangspunkt i fraktenæringen som hadde Harstad som sentrum for virksomheten.

## 1.2 Harstadgruppa

Harstadgruppa er betegnelsen for referansegruppen i denne oppgaven. Det er en gruppe frakteredere og fartøy som hadde Harstad som sentrum i virksomheten i perioden 1970 – 1990. Hovedfarten for majoriteten i denne gruppen var sandfart. Et vanlig tilnavn på en sandbåt var «sandbøyse» som også er brukt i tittelen på oppgaven. Fartøy og redere er definert etter innspill fra intervjuer, litteratur og skipslister. En forutsetning var at fartøy og redere hadde tilknytning til fraktemiljøet i Harstad, og den overgangen til mer sand- og bulkfart som skjedde rundt 1970. Noen få av disse rederne drev også med kystfrakt av bulk og stykkgoods sammen med regional frakt. Noen fartøyer er definert inn på bakgrunn av hvilke redere som eide dem uten at det forutsetter at de gikk mye i regional sandfrakt i perioden. Men Harstadgruppa representerer en bredde av fraktemiljøet og de familie- og redergrupperingene som var sentrale. Videre representerer Harstadgruppa den kulturelle og teknologiske utviklingen jeg mener skjedde i næringen i perioden jeg følger den. Se videre om Harstadgruppa i kapittel 3.

Starten på referanseperioden er valgt fordi tiden rundt 1970 er en viktig periode for fraktefarten. Grunnlaget for tradisjonell fraktefart var i ferd med å bli borte gjennom den enorme strukturendringen innen kommunikasjon. Perioden er også viktig i nordnorsk modernisering. Den markeres som et skille der det tradisjonelle samfunnet endelig gir etter for det moderne. 1960-tallet er blant flere markert som perioden da husholdsøkonomi blir borte som grunnleggende økonomi i landsdelen. Historiker Åsa Elstad refererer til et «hushaldshamskifte». <sup>5</sup> 1990 er valgt som sluttår fordi det er del av enden på en hard periode for fraktefarten. Bakka Jr. kaller perioden 1975 – 1990 for «Krisetid og strukturendring». <sup>6</sup> En ny maritim politikk utformes av myndighetene for å styrke næringen og markerer en ny periode. <sup>7</sup> Husholdsøkonomien er da «definitivt blitt historie» i Nord-Norge. <sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> Elstad 2002:53

<sup>6</sup> Bakka Jr. 2010:153

<sup>7</sup> Pape 2003:7

<sup>8</sup> Fulsås 1996:69



Med basis i Harstadgruppa i perioden 1970 – 1990 vil jeg følge og beskrive utvikling og strategier i næringen. Men jeg vil også se på hele livsløpet og utviklingen til familie- og redergrupperinger i Harstadgruppa. Det betyr en tidsperiode fra 1920 til i dag. Jeg vil vektlegge sand- og bulkfrakt.

### 1.3 Problemstillinger

1. Hvilke strategier valgte fraktenæringen/Harstadgruppa for å overleve som næring i nordnorsk modernisering?
2. Hvilke kulturelle og teknologiske kjennetegn og endringer kan jeg påvise i fraktenæringen/Harstadgruppa?
3. Hva var fraktenæringens/Harstadgruppas rolle i nordnorsk modernisering?

### 1.4 Litteratur

Denne oppgaven har krevd litteratur om modernisering, fraktenæringen og regionen rundt Harstad. Jeg har også hatt behov for litteratur om næringer som jeg mener er komparative i utvikling og kultur. Modernisering i landsdelen er godt behandlet av nordnorsk academia med mange utgivelser på 1990-tallet og inn på 2000-tallet, men lite fra de siste årene. Det har vært et sentralt tema siden sosiologen og landbruksøkonomen Ottar Brox fra Senja skapte fokus på det fra midten av 1960-tallet. Det finnes også et utvalg av hovedfags- og masteroppgaver samt doktorgradsavhandlinger, mye fra Universitetet i Tromsø. Der i mot er det lite faglig- og forskningslitteratur om fraktefart som tema fra universiteter og høgskoler. Jeg har funnet en magistergradsavhandling fra 1982<sup>9</sup> og en nyere økonomisk masteroppgave. I søk etter komparative næringer, fant jeg litteratur om dansk fraktefart og internasjonal bulkfart (tramp) som jeg har valgt å bruke. Litteraturen om bulkfart beskriver gresk og britisk bulkfart med tradisjonell organisering av driften. Jeg har vektlagt det greske.

Som transportnæring fikk fraktefart økt oppmerksomhet på 1970-tallet og etter dette finnes flere rapporter fra Transportøkonomisk Institutt (TØI) og andre forskningsinstitusjoner. Fraktefarten generelt er behandlet av få personer. Forfatterne Dag Bakka Jr. og Leo Oterhals har flere utgivelser som har vært nødvendig grunnlagslitteratur.

---

<sup>9</sup> Fjellheim 1982

Oppgaven har geografisk avgrensning i søndre Troms og nordre Nordland som betinger bruk av regional og lokal historie. Harstad er godt dekt ved flere utgivelser blant annet ved Kristian Steinnes<sup>10</sup> og Jon Gulowsen.<sup>11</sup> For kommunene rundt har jeg også brukt lokalhistorisk litteratur.

## 1.5 Teori

Harstadgruppa hadde rota i fiskerbondekulturen og husholdsøkonomi, men familiegruppene hadde til forskjellige tidspunkt forlatt fisket eller annen kombinasjon og erstattet det med fraktesfart. De ble frakkebønder og/eller redere. Det er en nordnorsk utvikling fra husholdsøkonomi til markedsøkonomi som er fortalt ofte, men med få eksempler fra fraktesfarten. Som teoretisk grunnlag vil jeg drøfte tre sentrale begreper i oppgaven: kultur, husholdsøkonomi og modernisering.

### 1.5.1 Kultur

Kulturbegrepet har utviklet seg fra roten av ordet «cultura» som beskrev dyrkningskulturer, til også i samfunnsvitenskapen å beskrive «tanke-, kommunikasjons- (uttrykks-) og atferdsmønstre hos mennesker.»<sup>12</sup> Av det kommer at man kan beskrive grupper og perioder gjennom historien. I dag er det naturlig å plassere frakkebøndene, fraktenæringen og sandbåtmiljøet som del av den norske kystkulturen. Historikeren Knut Kjeldstadli knytter kultur til mening gjennom adferd og det symbolske ved adferden. Videre at den kulturelle meningen er noe sosialt, delt av flere i en gruppe, på forskjellige nivå og størrelser. Kultur er en felles mening som skapes over tid. For noen er det gitt før man er født,<sup>13</sup> noe som kan beskrive tradisjons- og primærnæringene ved overlevering av meninger og kunnskap gjennom generasjonsledd. Kulturbegrepet kan brukes essensielt, til å beskrive essensielle kjennetegn ved noe, eller en gruppe som man forsøker og utforske og beskrive.<sup>14</sup>

Da fraktenæringen utviklet seg og dannet en ny næring på grunnlag av eksplosjonsmotoren mm, utviklet den også en egen kultur fordi den utviklet «holdninger, verdier og normer som er rådende hos en viss gruppe mennesker.»<sup>15</sup> For å ha et hierarkisk system, kan man kalle det

---

<sup>10</sup> Steinnes 2003

<sup>11</sup> Gulowsen 1995

<sup>12</sup> Schackt/ Store Norske Leksikon/kultur

<sup>13</sup> Kjeldstadli 1999:85

<sup>14</sup> Kaldal 2002:18

<sup>15</sup> Bokmålsordboka/ <<http://nob-ordbok.uio.no>>

en subkultur av kystkulturen. Videre kan man påstå at sandføring er en subkultur under eller av fraktenæringen, noe som også peker mot at frakte- og sandbåtmiljøet i Harstad hadde en diskurs med en egen kommunikasjon, normer og regler for handling og samhandling. Det er noe intervju-kildene gir inntrykk av. Men samtidig som den moderne fraktenæringen var etablert som en gruppe, en kultur, var den hele tiden i utvikling, endring og tilpasning. Fraktenæringen beveget seg fra frakt og gårdsdrift med behovsøkonomi i bygdene mot investerings- og fortjenesteøkonomi (kapitalisme) i kystbyene.

«Kultur er en prosess som organiserer mangfold og forskjellar slik at det gir mening i liva til folk.» skriver Åsa Elstad etter Hannerz og Kaldal.<sup>16</sup> Bruddet eller bevegelsen fra primærnæringene er sentralt når man skal prøve å «kulturbeskrive» en gruppe både som næring og folk gjennom 90 år. Første generasjon i det fraktemiljøet jeg beskriver levde på gårdsbruk utenfor byer og tettsteder fra 1920-tallet. De fleste av andre og tredje generasjon i næringen levde i byer og tettsteder rundt 1990. Det vil si at når kulturen er et uttrykk for felles «mening» hos en gruppe, består det en «fraktekultur», med sine kulturendringer, selv om samfunnet og næringen de er del av har vært gjennom en radikal modernisering.

Historikeren Jostein Lorås skriver i behandlingen av begrepet kultur viktigheten av å forstå arbeidets betydning i den kulturhistoriske analysen: «Å studere arbeidet i lokale kontekster kan da åpne et inntak for å forstå hva mennesker oppfatter og legger i sentrale normer og verdier.»<sup>17</sup> Fraktenæringen gjennomgikk mange kulturendringer for å tilpasse seg utvikling og modernisering, og ikke minst de påfølgende rammevilkårene for næringen. Det er noe næringen er veldig opptatt av, og er med på å gjøre dem til en gruppe og en kultur. Fraktebonden og næringen var en «vantmannskultur» som beskrevet av filosofen Viggo Rossvær og formidlet av Lorås (jf. 1.5.3 og 5.5). Jeg ser Harstadgruppa som en gruppe som hadde deskriptive og normative markører, kjennetegn som gjorde dem til en særegen kultur som var formet av utspringet fra husholdsøkonomi og deres felles virksomhet; arbeidet. Det var grunnlaget for deres handlinger og strategier.

---

<sup>16</sup> Elstad 2002:25

<sup>17</sup> Lorås 1997:140

## 1.5.2 Husholdsøkonomi

Kildene viser et bilde av fraktenæringen der røttene fra husholdsøkonomien ser ut til å prege driften og livet, også i referanseperioden 1970 – 1990. Husholdet hadde familien som kjerne. Det var en enhet for produksjon og konsum der målet var økonomisk og sosialt vedlikehold av husholdet, det vil si familien.<sup>18</sup> I sitt arbeid med sandfarten fra Stamnes (1870 – 1940) bruker etnologen Bjørn Fjellheim begrepet «sandfrakterhushold». Han viser til Chayanov som sidestiller husholdets sosiale organisasjon med familiens organisasjon som uttrykkes gjennom konsument – produsentbalansen.<sup>19</sup> Det er min forståelse i denne oppgaven.

Den russiske økonomen Aleksander V. Chayanov (1888 – 1937) er mye brukt til å beskrive og sammenlikne nordnorsk husholds- og fiskerbondeøkonomi fra 1960-tallet av, blant annet av Ottar Brox.<sup>20</sup> Chayanov baserte sine teorier ut fra studier av russiske småbønder rundt 1900. Hans arbeider er grunnlag for begrepet «Peasant Economy» som kan sidestilles med husholdsøkonomi, og som et grunnlag for organisering av livet. På 1960-tallet ble dette politisert som en motstand og alternativ til den rasjonelle industrialiseringen. Chayanov mente at husholdet ble organisert gjennom faste prinsipper. Det ble formulert til «Chayanovs regel» av antropologen Marshall Shalin og oversatt og arbeidet med av sosialantropologen Reidar Grønhaug:

I et sosialt system der hushold er konsum- og produksjonsenheter, arbeider husholdets medlemmer mindre desto større husholdets relative arbeidskapasitet er.<sup>21</sup>

Selv om teoriene var basert på studier av russiske småbønder, mente Chayanov det var uniforme prinsipper i et familiehushold som gjorde det mulig å overføre disse til andre kulturer:

The basic principles of the family farm which we stated do not belong merely to the peasant farm. They are present in any family labor economic unit in which work is connected with expenditure, whether the economic unit be artisan, cottage industry, or simply any economic activity family labour.<sup>22</sup>

I en husholdsøkonomi ble eventuelt overskudd ført tilbake til husholdet. Med basis i blant annet Chayanov skriver Lorås at «[...]investeringer som initierte akkumulasjon av kapital,

---

<sup>18</sup> Grønhaug 1987:120

<sup>19</sup> Fjellheim 1982:25

<sup>20</sup> Brox 1989:67

<sup>21</sup> Grønhaug 1987:120

<sup>22</sup> Chayanov 1966:90

forekom ikke.»<sup>23</sup> Men befolkningen på kysten kom tidlig med i internasjonal handel.<sup>24</sup> Fiskerbonden ble del av en markedsøkonomi, men transaksjonene ble gjennomført med varebytte. Lorås beskriver en begynnende omlegging til pengeøkonomi på Helgeland under oppgangstidene på 1860- og 1870-tallet. Pengene kom fra arbeid med storstilt tømmerhogst og store innsig av sild. Kjøpefartøyene betalte fiskerbonden kontant.<sup>25</sup> Økonomien langs kysten ble derfor en dual-økonomi der et overskudd kunne være både penger og tid. Fulsås beskriver bruken av et overskudd i fiskerbondeøkonomien slik:

Om rike fiskeri eller gode konjunkturar skulle gi eit uventa overskot, ble arbeidsinnsatsen gjerne redusert. Ein arbeide ikkje kvilelaust vidare med tanke på sparing og investering, men brukte heller overskytande pengar til «luksus». I ei tilpasning med høg grad av sjølbergingsproduksjon var ikkje pengar den almenne målestokken på suksess.<sup>26</sup>

Dette mener jeg er i samsvar med Chyanovs teorier. Det gir også et grunnlag, sammen med Lorås, for å bruke Chyanovs teorier om fiskerbonde- og kystkulturen i Nord-Norge. I arbeidet og prosessen med denne oppgaven har det vært stilt spørsmål ved å bruke hans teorier på kystkultur. Jeg mener hans teorier i prinsipp samsvarer med husholdet i fisker- og fraktebondeøkonomien. Videre er det en kulturell markør som også er beskrivende for fraktenæringen, og som den gradvis forlot. Det påvirket hvilke strategier næringen valgte i det nordnorske moderniseringsløpet (jf. 5.3).

### 1.5.3 Modernisering

Modernisering er «det å gjøre moderne, å omdanne etter tidens krav og smak; å fornye, bringe i samsvar med det nye og moderne; det at noe utvikler seg og fornyer seg» i følge Sigurd Skribekk.<sup>27</sup> Geir R. Karlsen (2004) beskriver modernisering i fiskerinæringen i Kvæningen: «[...]slik at den oppfyller dagens krav til forretningsdrift innenfor rammene av nye reguleringer i næringen.»<sup>28</sup> Det er en mer rasjonell definisjon der målet er å sitte igjen med størst mulig overskudd. Rasjonalisering er et viktig begrep i moderniseringsteori. Det var den tyske sosiologen Max Webers (1864 – 1920) «begrep» som han mente ville frata mennesket den tradisjonelle frihet.<sup>29</sup> Med en industrialisering som motor i utvikling og modernisering, fryktet han og flere et overbyråkratisert og individbasert samfunn som en trussel mot

---

<sup>23</sup> Lorås 2012:416

<sup>24</sup> Fulsås 2003:13

<sup>25</sup> Lorås 2012:415/419

<sup>26</sup> Fulsås 1996:46

<sup>27</sup> Skirbekk/Store Norske Leksikon/modernisering

<sup>28</sup> Karlsen 2004:112

<sup>29</sup> Karlsen 2004:112

meningsfylte liv.<sup>30</sup> Det rasjonelle ble den store fornuften i industrialisering og modernisering av den vestlige verden. Det ble og grunnlaget for moderniseringen av Nord-Norge. Det moderne skulle erstatte det tradisjonelle. Nord-Norge skulle rasjonaliseres. Elstad viser til dette som en moderniseringsideologi som ble uttrykt i det offentlige rom av offentlige institusjoner, nasjonale organisasjoner og næringslivet. Den moderne verden skulle være fornuftstyrt som ofte betød økonomisk rasjonalitet og lønnsomhet.<sup>31</sup>

Etter andre verdenskrig gikk ting på skinner i den vestlige verden når det gjaldt gjenoppbygging og modernisering i sin rasjonaliseringsform. Det var en framtidsoptimisme og tro på industrialisering og demokratisering som grunnlag for modernisering og velstand. En tilstand for fremtiden som skulle pleies av harmoni mellom det folkestyrte demokratiet og kapitalkreftene. En sentral teoretiker for en slik forståelse var sosialøkonomen og historikeren Walter Rostow (1916 – 2002) fra USA. Han var en sentral rådgiver til presidentembetet.<sup>32</sup> Men som historiker Hallvard Tjelmeland skriver: «I det heile vart verda litt meir komplisert på 1960-talet.»<sup>33</sup> Med et bakteppe av kolonikriger, kald krig og antagelig krigen i Vietnam som den mest fremtredende, og en verdensøkonomi som var på vei til sin første store oljekrise, ble vitenskapene kritisert for å være for vestlig orienterte i sin forståelse av verden. En «eurosentristisk» målestokk som det nå ble stilt spørsmål ved.<sup>34</sup> Fra Nord-Norge kom Ottar Brox og stilte spørsmål gjennom utgivelsen «Hva skjer i Nord-Norge?» Han la fram en annen rasjonalitet.<sup>35</sup>

Modernisering var nasjonale prosjekt som skulle være med å samle og bygge nasjonene, noe som historikere og faget ble del av. «Framskrittshistorikerne» beskrev de nye teknologiene og utviklingen av demokratiet som milepæler for samfunnet. Det var historien fram mot det moderne samfunn som et bedre samfunn. Kritikken mot en slik framstilling var at historien ble framstilt som lineære uavbrutte prosesser. Det ble ikke tatt hensyn til at noen var i utakt og at noe ble reversert.<sup>36</sup> I en slik framtidstro ble også modernisering fortalt gjennom dikotomier, fra det ene til det andre som «fra tradisjonelt til det moderne» eller «fra selvberging til pengehushold» mv. Bruken av dikotomier og de store prosessene fortalte

---

<sup>30</sup> Eriksen 1996:23;Tjelmeland 1995:3

<sup>31</sup> Elstad 2002:12

<sup>32</sup> Tjelmeland 1995:3

<sup>33</sup> Tjelmeland 1995:4

<sup>34</sup> Tjelmeland 1995:3

<sup>35</sup> Brox 1966

<sup>36</sup> Elstad 2002:15

moderniseringshistorien som en «overgangshistorie» mellom faser i en utvikling, og dermed ble kontinuiteten i historien borte og vanskelig å formidle. Den var og kritisert for å forenkle det tradisjonelle som tilsynelatende forsvant av seg selv.<sup>37</sup>

På 1960- og 1970-tallet ble moderniseringshistorie ofte tapshistorie i stedet for framskrittshistorie. Det lineære moderniseringsparadigmet brøt sammen. Tjelmeland kaller det i 1995 for «moderniseringsteoriens elende». Han argumenterer for at vi likevel trenger moderniseringsteori og de gamle modellene som dikotomiene, men de trengs som modeller og analytiske redskap for forskning, ikke som teorier. Han argumenterer videre for en «revitalisering» av begrepet modernisering som mer enn en overbygning for de enkelte elementene i en moderniseringsprosess. Han ser dannelsen av et begrep som favner store sammenhenger, helhetsoppfatninger og grovsorterer historiske prosesser som kan gi grunnlag for synteser. Men han mener at det må til avgrensinger for periodisering, nivå og usamtidighet. Alle går ikke i samme takt.<sup>38</sup>

Det er vanlig å periodisere det moderne fra omkring år 1500. Siden da har det vært mange moderniseringsprosesser på ulike steder til ulike tider i ulike utviklinger og kontekster. Så hva viser modernisering og det moderne til? Periodisering av en 500 år gammel periode kan bare være avklarende og gi forskeren et bedre verktøy. Tjelmeland viser til den svenske forskeren Johan Fornäs som har periodisert i tidlig-, før-, høy- og sen-moderne. Han laget en analysemodell som tar i bruk flere nivåer (objektiv, sosial, kulturell og subjektiv) og former (modernisering, modernitet og modernisme). De ulike dimensjonene kan kombineres ut fra den kontekst man vil undersøke og gir flere innfallsvinkler.<sup>39</sup> Det uttrykker også en mening om at de historiske moderniseringsprosessene ikke er lineære prosesser, men i stor grad mer komplekse og sammensatte.

Forskeren Erik Oddvar Eriksen og Elstad viser til modeller som også erkjenner dette og viser til moderniseringsteori tilpasset verden slik den framstår for det sen-moderne menneske. Eriksen (1996) viser til begrepet «det reflekstive moderne» som «en radikaliserings av det moderne» via Ulrich Beck. De negative konsekvensene av en ensidig rasjonalisering som

---

<sup>37</sup> Elstad 2002:15; Tjelmeland 1995:2

<sup>38</sup> Tjelmeland 1995:3 – 4

<sup>39</sup> Tjelmeland 1995:8

utviklingsteori blir påtalt.<sup>40</sup> Han presenterer også sin egen modell der modernisering kan sees gjennom flere dimensjoner. Elstads tilnærming (2002) er å bruke «modernitetens institusjonelle dimensjoner» fra sosiologen Anthony Giddens. Hun ser på modernisering på tre nivåer: det strukturelle, ideologiske og kulturelle. Hun definerer det strukturelle som de store teknologiske endringene og utvikling av markedsrettet økonomi. I det ideologiske legger hun tankene og idealene knyttet til det strukturelle. Det kulturelle er (delvis) svaret på det strukturelle og de ideologiske endringene. Hun vil vise at kulturen stod i et dialektisk forhold til struktur og ideologi.<sup>41</sup> Hun ser på de lokale aktørenes egne og aktive valg i møtet med utvikling og modernisering, og mener at den egentlige modernisering er den dialektiske prosessen mellom tradisjon og endring.<sup>42</sup> Sosiologen S.N. Eisenstadt (1923 – 2010) ville allerede på 1960-tallet utvide moderniseringsteoriene. Eisenstadt gikk videre og så på hvordan forskjellige tradisjonelle samfunn svarer på utfordringene fra modernisering. Basert på flere faktorer som eksempel samfunnenes teknologiske og økonomiske system, kunne utviklingen og resultatet bli forskjellig.<sup>43</sup>

The dichotomy of "traditional" versus modern society was undermined by the recognition of the fact that even if traditional societies were typologically different from modern ones, they might greatly vary with regard to the degree to which their traditions impeded or facilitated the transition to modernity, thus necessitating a more analytical distinction between different types of elements of "traditions."<sup>44</sup>

Jostein Lorås bruker Viggo Rossværs begrep «vantmann» for å vise et møte mellom tradisjon og modernisering i nordnorske kystmiljø (jf. 1.5.1). Vantmannen, som jeg sidestiller med fisker- og frakkebonden, besitter «vantmannkunnskap» som er umåtelig variert og sammensatt. Vantmannen hadde et vidt register av kunnskaper og ferdigheter som gjorde ham løsningsdyktig under skiftende betingelser, noe som ble et godt grunnlag for å møte (svare) modernisering.<sup>45</sup>

Vantmannen lærte seg å leve med framveksten av det moderne ved å omforme det på sin måte og til sin fordel. Han var tradisjonell og moderne på samme tid.<sup>46</sup>

---

<sup>40</sup> Eriksen 1996:31ff

<sup>41</sup> Elstad 2002:13

<sup>42</sup> Elstad 2002:2/16

<sup>43</sup> Tjelmeland 1995:10

<sup>44</sup> Eisenstadt 1974:238

<sup>45</sup> Lorås 1997:143ff

<sup>46</sup> Lorås 1997:146



Lorås mener vantmannsbegrepet løser opp forestillingen om modernisering som en dikotomi, en enten/eller-forestilling.<sup>47</sup> Men han er setter rammer for denne kunnskapen som gjeldende bare innenfor sin kulturelle kontekst, der Rossvær mener den kan ha universell gyldighet.<sup>48</sup> Rossvær mener vantmannskompetanse er en nordnorsk modernitet.<sup>49</sup> Det er en lokalt dannet kunnskap som grunnlag for å komme overens med konfliktene i modernisering.<sup>50</sup>

Grunnlaget for bruken og min forståelse av begrepet modernisering i denne oppgaven er basert på de forfatterne og forskerne jeg har henvist til. Modernisering er en prosess jeg mener blir drevet av møtet mellom forskjellige rasjonaliteter, slik fraktefarten hadde sin fra kultur, tradisjon og tilpasning, og norske myndigheter knyttet til utvikling gjennom industrialisering og rasjonalisering. Jeg mener Elstad viser til det ved å mene at den egentlige modernisering er den dialektiske prosessen mellom tradisjon og endring, og Eisenstadt ved å mene at tradisjonelle kulturer «svarer» modernisering. En slik dialektisk prosess består av gjentatte svar: tanker, strategier, valg, handlinger og resultat. Oppgavens mål er å vise disse «svarene» fra fraktenæringen i etterkrigstidens Nord-Norge, hva de var fundert i og førte til.

Jeg vil som Elstad se på de lokale aktørenes egne og aktive valg i møtet med utvikling og modernisering. Som Lorås mener jeg at en studie av fraktefart i en lokal kontekst vil gi et annet bilde en «de store teoriene». Jeg forventer at oppgavens disposisjon fungerer som en modell for analyse av modernisering i en lokal kontekst. Gjennom disposisjonen må jeg også vise periode, nivå og eventuell utakt i forhold til resten av verden.<sup>51</sup>

## 1.6 Metode

Muntlige kilder er en nødvendig kilde til oppgavens tema. Intervju er derfor en metode i oppgaven. Det er en kvalitativ metode basert på fortolkning (hermeneutikk og fenomenologi). Jeg søkte informasjon om kulturelle og teknologiske kjennetegn og endringer for faktenæringen, samt valgte strategier for samfunnsutvikling og modernisering. Intervjuene var lagt opp som livsløpsintervju innen fraktenæringen, videre om valgte tema i forhold til problemstillinger. Intervjuene er en kilde «innenfra», mens litteraturen og andre kilder er «utenfra», som styrker materialet for analyse og komparasjon.

---

<sup>47</sup> Lorås 1997:146

<sup>48</sup> Lorås 1997:148

<sup>49</sup> Rossvær 1993:90

<sup>50</sup> Rossvær 1998:111

<sup>51</sup> Tjelmeland 1995:8

En av oppgavens mål er å kunne beskrive fraktebøndenes og fraktenæringens kultur og endringer. Derfor var intervjuene også grunnlag for en kulturanalyse. Litteratur om fraktefart ved Bakka Jr. og Leo Oterhals<sup>52</sup> beskriver fraktenæringens kultur og opprinnelse, noe som er del av grunnlaget for intervjuene. Gjennom intervjuene kunne jeg sammenlikne og lage et utvalg av markører jeg mente var beskrivende for fraktebonden og -næringens kultur i Harstadgruppa. Dette utvalget ble grunnlaget for oppbygging av kapittel 5: Kultur.

Komparasjon er grunnleggende for oppgaven fordi jeg vil vise Harstadgruppas posisjon og rolle i samfunnet på valgte tidspunkt, samt endringer over tid. Jeg bruker synkron komparasjon og sammenlikner Harstadgruppa med samfunnet rundt seg. Jeg har i første rekke sammenliknet med liknende fartøymiljø på Vestlandet og fraktenæringen generelt i Norge og Danmark. Jeg sammenlikner også med næringer jeg mener har brukt like strategier. Jeg bruker diakron komparasjon der jeg eksempelvis ser om beskrivelsen av næringen forandrer seg over tid. For kvantitative verdier ser jeg på endringer i målbare verdier for fartøy og teknologi.

## 1.7 Kilder og kildekritikk

For å kunne basere en oppgave på fraktemiljøet ut fra Harstad, var det nødvendig å gjennomføre intervjuer av aktører som var del av Harstadgruppa og som stod den nær, i mangel av andre kilder.<sup>53</sup> De må sees som primærkilder når det gjelder det indre liv i gruppa. Intervjuene fungerer både som kvalitative og kvantitative kilder. Det vil si at de ga mye informasjon om kultur i form av personlige fortellinger, tolkninger og syn, samt kvantitativ informasjon om teknologi, fartøy, fartsområde mv. Intervjuene ga også et komparativt materiale for sammenlikning av intervjuene, og av intervjuene og litteraturen. De viste samsvar i «de store linjene» i fortellingen om Harstadgruppa, men der var også tema der det ikke var fullstendig samsvar. Noe av dette kan settes opp mot skriftlige kilder. Der det er usikkerhet uttrykker jeg det i teksten.

Intervjuene og skriftlige kilder er brukt utfyllende til hverandre, samt som illustrasjoner. Intervjuene har og, som Kjeldstadli viser til, åpnet for ny informasjon som påvirker problemstillingene.<sup>54</sup> Intervjukildene forteller i tillegg om den gamle fraktefarten før 1970

---

<sup>52</sup> Oterhals 2007

<sup>53</sup> Kjeldstadli 1999:195

<sup>54</sup> Kjeldstadli 1999:193

som framstår som et positivt minne hos intervjukildene, noe som må tas hensyn til i tolkningen av materialet. Intervjuobjektene er redere, skippere og mannskap i Harstadgruppa, og personer i familiær eller forretningsmessig relasjon til Harstadgruppa. Intervjuene er klausulerte og anonymiserte i oppgaven, noe som ble informert om under intervjuene. Det er fordi informasjonen er nær i tid og omhandler grupperinger som enda er i næringen (jf. 8.3).

Opplysninger om fartøyene i Harstadgruppa er sentralt i oppgaven, men å finne de riktige opplysningene har vært en utfordring, spesielt for de gamle og mindre fartøyene. Flere av disse er ikke registrert i nasjonale skipsregistre. De mest brukte kildene er Dag Bakka Jr. sin skipsliste fra 1997<sup>55</sup> (trykt), «Det Norske Veritas» sitt skipsregister<sup>56</sup> (trykt) og «Norsk Ordinært Skipsregister» ved Sjøfartsdirektoratet<sup>57</sup> (nettbasert). For å vise utvikling før 1970 har jeg mest brukt «Skipsregister for Troms og Finnmark ca. 1903-1974»<sup>58</sup> (Digitalarkivet, nettbasert), «Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster»<sup>59</sup> (fra nett) og Norsk Skipsfartshistorisk Selskaps lister over forlis<sup>60</sup> (fra nett). På Vestlandet, der næringen synes å ha en mer fremtredende samfunnsrolle, finnes det flere lokale utgivelser og skipslister som også har informasjon om fartøy i Harstadgruppa.

Arkiv som er brukt er privatarkiv til rederiet «PR Odd Eide & Sønner» som var aktør i Harstadgruppa. Det dekker perioder av 1970-tallet fram til ca. 1980. Det gir både kvalitativ og kvantitativ informasjon (jf. 3.4). Det er også en primærkilde for beskrivelsen av virksomheten til næringen og Harstadgruppa. Videre bruk av arkiv har vært fartøyarkiv ved Sjøfartsdirektoratet: m/s Veslegut LHNA, samt utskrift fra skipsregister ved Ofoten Sorenskriverembete fra Statsarkivet i Trondheim for fartøyinformasjon.

For å vise teknologisk endring har jeg vært avhengig av statistikk. SSB dekker til dels perioden jeg har jobbet med, men kvaliteten på materialet om fraktesfartøy har vært kritisert av SSB selv<sup>61</sup> og Dag Bakka Jr.<sup>62</sup> Etter 1980 er det blitt bedre, men ikke enklere. TØI har siden tidlig på 1970-tallet gitt ut rapporter om fraktesfart. De har brukt materiale fra SSB, men også

---

<sup>55</sup> Bakka Jr. 1997

<sup>56</sup> Det Norske Veritas 1969, 1972 og 1976

<sup>57</sup> Sjøfartsdirektoratet/NIS/NOR/<www.sjofartsdir.no/shipsearch/>

<sup>58</sup> Digitalarkivet/Skipsregister for Troms og Finnmark ca. 1903 – 1974

<sup>59</sup> Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster 1922 og 1936

<sup>60</sup> NSS: <Skipet.no>: forlis

<sup>61</sup> NOS A 939/SSB 1978:19

<sup>62</sup> Bakka Jr. 1998b:9

hatt tilgang til råmateriale som de har tolket selv og i samarbeid med FR. Jeg har brukt materiale fra SSB med utfyllende materiale fra TØI og Dag Bakka Jr. Se videre om statistikk i kapittel 2.4. Aviser har vist seg å bli en viktig kilde. De forteller mer om fraktenæringens rolle og omdømme i samfunnet gjennom hvilke saker som er valgt å omtale. De er også utfyllende og illustrerende til litteraturen og andre kilder.

## 1.8 Oppbygging og avgrensning av oppgaven

Oppgaven er delt inn i 6 kapitler. Kapittel 2 og 3 er presentasjon av fraktenæringen og Harstadgruppa. Jeg har valgt å bruke relativt mye plass til dette fordi fraktenæringen er en lite kjent kultur og næring, og for å gi en grundig kontekst. Kapittel 2 er om utviklingen av fraktenæringen i Norge og Nord-Norge med statistikk og regional fordeling. Det er også et delkapittel om utvikling i Harstadregionen. Kapittel 3 er en presentasjon av struktur og virksomhet i Harstadgruppa som er referansegruppe for oppgaven. Kapittel 2 og 3 skal gi grunnlag for komparasjon i kapittel 4 og 5. I kapittel 4 viser jeg til og drøfter de strategiene jeg mener Harstadgruppa brukte for å tilpasse seg utvikling og modernisering. Kapittel 5 er en beskrivelse av kultur og endringer i fraktenæringen og Harstadgruppa gjennom utvalgte markører. Kapittel 6 er oppsummering og konklusjon. Jeg har valgt å samle dokumentasjon for Harstadgruppa i en vedleggsdel (7.0). Det er tabeller og figurer for kvantitativ dokumentasjon og vedlegg for kvalitativ dokumentasjon. Oppgaven henviser ofte til dette materialet.

Den modernisering som omtales i oppgaven er den planlagte modernisering som skjedde i Nord-Norge etter 1945. Jeg bruker både begrepene «modernisering» og «utvikling» i oppgaven. Utvikling ser jeg i oppgaven som «endring over tid», mens modernisering er den «målrettede endring». De kan være begge deler.

Det er ingen «absolutter» i oppgaven. Harstadgruppa gikk ikke bare i sand- og bulkfrakt. Det var et fraktemiljø som også gikk med stykkgoods og i kystfrakt. Det var ikke alle rederne eller grupperingene som hadde en lik bakgrunn fra fisker- og frakdebondemiljø. I arbeidet med informasjon om fartøy og redere har jeg brukt de skipslistene og register oppgir. Denne informasjonen er fra et omfattende og variert kildemateriale, slik at jeg noen ganger har måttet velge. Det betyr at oppgaven presenterer strukturendringer og tendenser i fraktenæringen. For fartøy har jeg valgt å bruke de høyeste dimensjonene jeg har funnet

innenfor referanseperioden. For redere og fartøy har jeg brukt intervjuer som utfyllende til kildene. Harstadgruppas fartøy og teknologi dekkes mye. Det beskrives både i kapittel 3.3 og 4.3. I kapittel 3, «Harstadgruppa», er det som presentasjon, mens det i kapittel 4 er som grunnlag for drøfting og komparasjon.

Jeg har ikke fulgt noe system i benevnelsen av fartøyene i Harstadgruppa. Litteraturen og det muntlige skifter mellom å bruke båt, fartøy, farkost, skip og uendelige tilnavn, men i oppgaven er det hele tiden i betydning av den type fartøy Harstadgruppa og fraktenæringen brukte.

Jeg definerer «familiegrupper» som redere og aktører som kommer fra samme familie, selv om de har egne rederier. Noen grupperinger består av flere familier, men det er et gjennomgående trekk at driften og næringen er familie- og gruppebasert.

Jeg har ikke fulgt retningslinjer for sitat i innrykk. Det er fordi det er en intervjubasert oppgave der jeg mener innholdet i sitatene noen ganger er viktige å markere og fremheve. Det gjelder også sitater fra litteraturen som jeg vil fremheve.

### 1.9 Kart: geografi og heimsted Harstadgruppa i 1970



Kartet viser deler av søndre Troms og nordre Nordland fylke. Markeringene i kartet viser hvor aktører i Harstadgruppa var bosatt og drev fraktefart fra i 1970 (jf. tabell 7.7A:113).

## Kapittel 2: Fraktefarten – utvikling og struktur

### 2.1 Fraktefart før 1900

Den store skipsfarten i utenriksfart fra Norge utviklet seg i grove trekk fra råvareeksport av tømmer og fisk, mens kystfarten har sine røtter på bygdene og i fjordene i et handelssystem tilknyttet utvikling av byene. I Nord-Norge var det lite byer og de som fantes var mindre steder. Handel og fraktefart var dominert av en kjede av handelsmenn. Den fraktefarten som fantes var veldig knyttet til fiske og fangst, samt Bergensfarten. Etter dannelsen av byen Tromsø i 1794, ble der utviklet en handelsflåte allerede i første halvdel av 1800-tallet. I løpet av dette århundret forsvant de fleste privilegier som knyttet frakt til å være egenfrakt i egen handel, eller være styrt av byenes privilegier. Harstad bygget seg opp til et handelssenter rundt 1900 og utviklet seg til det maritime senteret i Nord-Norge, også for den nye fraktenæringen.

Fra vikingtid og middelalder og gjennom 1800-tallet, virker det som transport på havet var knyttet til eliten i samfunnet som høvdinger og handelsmenn, embedsmenn, store rederier, stat, amt/fylke og privilegerte borgere. Overgangen til en profesjonell fraktenæring som hadde sitt utspring fra primærnæringene, kan sees som en overgang fra ei elitenæring til ei folkenæring fordi det ble lettere å etablere seg for folk med mindre privilegier. Motoren var også et grunnlag for helårsdrift i stedet for sesongseilas. Med motoren ble farten forutsigbar, driften ble profesjonalisert og fraktefarten ble næring.<sup>63</sup> Det økonomiske grunnlaget for å etablere seg i fraktenæringen var for mange knyttet til eksisterende aktivitet i gårdsdrift og fiske, og de nye mulighetene motoren ga. Det omfanget fraktefarten fikk, peker mot at samfunnsutviklingen skapte et behov for denne næringen.

### 2.2 Fraktenæringen 1900 – 1990. Utvikling, politiske rammer og organisering

#### 2.2.1 Etablering og krisetid

Den moderne fraktefarten etablerte seg og gikk rett inn i krisetidene i mellomkrigstiden. Fram mot 1920 hadde kystflåten hatt stor tilgang på motoriserte skip, mens 1920-tallet ble preget av en serie tvangssalg av fartøyer.<sup>64</sup> I Harstad var selskapene A/S Klep, A/S Antonett og A/S Nordishavet eksempler på selskap som ble dannet i årene før 1920. De skulle drive havfiske og fraktefart, en virksomhet mange i byen drev på denne tiden. Felles for de tre selskapene

---

<sup>63</sup> Bakka Jr. 2010:37

<sup>64</sup> Bakka Jr. 2010:38

var at de i møtet med krisen ble store tapsbringende investeringer for bankene som hadde finansiert dem.<sup>65</sup>

Typiske fraktesfartøy i mellomkrigstiden var mindre skøyter og kuttere bygget av tre i størrelsen 50 til 80 fot. En stor del av flåten gikk i kombinasjon fiske og frakt, men rene fraktesfartøy gikk også i sesongavhengige føringer som sildeføring og annen fiskeføring om vinteren, kunstgjødsel om våren, kull om høsten med videre. De var også erstatningsbåter i rutefart, eller egne ruter for gods.<sup>66</sup> De regionale ruteselskapene som var etablert over hele landet hadde større fartøy som fraktet passasjerer, gods og post i sitt område. Disse selskapene var viktige i landets planlagte samfunnsutvikling og ble prioritert.<sup>67</sup> Rutene ble opprettet etter søknad om tilskudd og behandlet på departementsnivå. Selskapene var ofte eid av fylkene og var direkte politisk styrt. Det virker som den private fraktenæringen som bygget seg opp på 1920- og 1930-tallet kom overraskende på politiske myndigheter, både sentralt og i fylkene. Flere steder i landet ble det startet godsruiter i konkurranse med statsstøttede ruter. Ved at byene vokste økte også behovet for frakt. Harstadregionen fikk et sterkt handelsforhold til Tromsø og flere private godsruiter med mindre fraktesfartøy ble startet mellom disse byene.<sup>68</sup>

Selv om det ikke var noe utbygd veinett på kysten som kunne tatt denne frakten, eller at de statsstøttede selskapene så ut til å ha kapasitet til å ta alt, virket signalene fra myndighetene som om de var engstelige for hva denne næringen kunne bety for de offentlige støttede ruteselskapene. Første gang fraktenæringen fikk oppmerksomhet fra myndighetene, var i en statlig utredning der næringen ble vurdert. «Trafikkrådet» la fram en utredning i 1934 der de ønsket muligheten å regulere private båtruter med å innføre særskilt tillatelse for slik fart. Dette forslaget fra myndighetene, med støtte fra ruteskipsnæringen, ble ikke iverksatt, men kom til å bli et tilbakevendende tema helt fram mot 1970.<sup>69</sup>

I Troms fylke gikk Troms Fylkes Dampskipsselskap (TFDS), det tidligere «Tromsø Amts Dampskipsselskap», til rettssak mot flere av de som gikk i private godsruiter mellom Kvæfjord, Harstad og Tromsø på 1960-tallet. TFDS mente at de gikk i rutefart som de ikke

---

<sup>65</sup> Steinnes 2003:192

<sup>66</sup> Bakka Jr. 2010:40; Int. 2:1ff

<sup>67</sup> Steinnes 2003:17

<sup>68</sup> Int. 1

<sup>69</sup> Bakka Jr. 2010:42



hadde konsesjon til. Dette var små trefartøy som gikk for private firma. De hadde riktig nok en temmelig fast rute og avgangsdag, men ingen rutetabell. De var fleksible og hadde egne nøkler til bryggene på anløpsstedene. TFDS tapte sakene fordi det ikke ble gått etter rutetabell.<sup>70</sup>

### 2.2.2 Organisering

Mellomkrigstiden var harde tider for fraktenæringen med lave fraktrater og hard konkurranse, som i mange andre næringer i denne tiden. En av årsakene var at antallet fartøy var for høyt i forhold til markedet og at aktørene underbød på fraktene. Men det store antallet fartøy og redere var også grunnlag for organisering. Det hadde vært forsøkt flere lokal foreninger, men nå ville man prøve å få til en landsomfattende enhet. I 1928 ble «Norske Kystfartøyers Forening» stiftet med fire kretser. Foreningens viktigste oppgave var å forhandle fram frakttariffer, noe de lyktes med i flere tilfeller. Men tariffene brøt sammen i konjunkturedgangen på starten av 30-tallet, og foreningen ble oppløst.<sup>71</sup>

Næringen følte seg utsatt for angrep fra ruteselskapene, de mente de ble kritisert i pressen og av myndighetene. Til tross for dette mente man at det var en anerkjennelse gjennom samfunnets behov for næringen.<sup>72</sup> I 1935 ble «Norske Fraktefartøiers Landsforening» (NFL) stiftet i Bergen. Nordnorske medlemmer var nærmest fraværende. Våren 1937 ble det startet en gruppe av omkring 30 frakteredere i Tromsø som jobbet med frakttariffer og lovverk for å starte en nordnorsk forening. NFL, som ikke ville ha en konkurrerende organisasjon, tok kontakt og det ble innledet forhandlinger. Det drog ut, men endte med at den nordnorske gruppen gikk inn i NFL. Det førte også til flere andre nordnorske medlemmer. I 1939 ble foreningens lover endret slik at man i tillegg til styret fikk et representantskap med medlemmer fra hele landet. Dette var stridfull prosess, men antagelig et tiltak for å utjevne dominansen fra Vestlandet.<sup>73</sup>

Medlemstallet i NFL økte og allerede i 1940 var medlemstallet 465, en 1/3 av kystflåten. Foreningen ble livskraftig og organiserte nesten hele småskipsflåten i Norge, noe den gjør fortsatt. NFL skiftet i 1948 navn til «Fraktefartøyenes Rederiforening»(FR). Foreningens oppgaver var å gjøre rammene for næringen mest mulig levelige. Den største oppgaven var å

---

<sup>70</sup> Int. 2

<sup>71</sup> Bakka Jr. 2010:44

<sup>72</sup> Bakka Jr. 2010:44

<sup>73</sup> Svanberg 1990:319; Bakka Jr. 2010:50 – 52

forhandle fram tariffavtaler og ikke minst få medlemmene til å overholde dem. Som en nærings- og arbeidsgiverorganisasjon, har FR jobbet mye med å beskytte næringen i forhold til sentrale rammer og endringer av disse som bemanningsregler, arbeidstid og avgiftsnivå.

Noen bestemte saker har vært gjennomgående over lang tid som næringens irritasjon over fiskebåtenes tillatelse til fraktfart, manglende kondemneringsordning til fornyelse av flåten og rammene for rutefarten i forhold til løsfarten. Et eksempel på fraktenæringens forhold til rutefarten var forskrift om bemanningsskala og lov om arbeidstid til sjøs som ble vedtatt 1939. Disse ville medføre økte utgifter for fraktenæringen og rutenæringen. «Ruteskibenes Rederiforening» fikk ekstra tilskudd som kompensasjon, mens NLF fikk sin søknad avslått.<sup>74</sup> I krisetidene på 1970-tallet ble næringen hørt angående bemanningsordningene som ble justert og det ble gitt dispensasjon fra prisstoppen.

Næringen virker som å ha sett på seg selv som en fri næring. Det har også vært fremhevet av næringen, men de mener at konkurransesituasjonen har vært ubalansert i deres disfavør ved tilskudd eller tilrettelegginger for konkurrerende næringer.<sup>75</sup> Samferdselsdepartementet har også gitt uttrykk for at næringen er sett på som en fri næring. De har brukt det som grunnlag for ikke å iverksette tiltak næringen har ønsket, som ved forslaget om kondemneringsordning ved Kyllingmarkutvalget i 1983.<sup>76</sup>

### 2.2.3 Andre verdenskrig

Under andre verdenskrig ble fraktenæringen en redning for opprettholdelsen av samferdsel. De større passasjer- og godsåtene ble i krigshandlingene senket eller overtatt av tyskerne, og kommunikasjonen langs kysten lå nede. Fraktefartøyene var de første til å opprette fart igjen og sørget for forsyninger langs kysten under hele krigen, selv om de beste fraktefartøyene ble rekvirert.<sup>77</sup> Fartøy og folk ble en ressurs i kamphandlinger som ved landsettingen av 24500 allierte soldater i Harstad til slaget om Narvik.<sup>78</sup>

Krigen innebar store fraktbehov og grunnlag for inntekter. Det samme var forholdet i Danmark som også var okkupert. Selv om krigstid innebar en farefull seilas, var krigstiden

---

<sup>74</sup> Bakka Jr. 2010:57

<sup>75</sup> Int. 3

<sup>76</sup> Svanberg 1990:322

<sup>77</sup> Bakka Jr. 2010:69

<sup>78</sup> Nordlys 24.10.2005:48

gunstig for småskipsnæringen. Det var alltid tilgang til frakt.<sup>79</sup> I romanen «Kystens lasaroner» beskriver forfatteren Henry Oddlo Erichsen krigstiden som en «renessanse for fraktefarten». Fraktefarten fikk endelig betalt for det de drev med, selv om de forsynte seg av lasten og saboterte så godt de kunne.<sup>80</sup> Om man i utgangspunktet var uvillig til å frakte for krigsmakten, kunne alternativet bli konfiskering av fartøy eller at man ble truet til å gå. I Kvæfjord ble en frakteskipper truet med våpen til å gå inn i Gullesfjorden med tyske soldater som lette etter rømte sovjetiske krigsfanger.<sup>81</sup>

Farten var vanskelig og tidvis farlig. Bornøbåtene fra Harstad ble bombet ved Esso-anlegget i byen. Fartøyet Colibri (1) hadde 40 hull og fartøyet Havblikk fikk en bombe gjennom hekken.<sup>82</sup> Næringen fikk gjennomslag for krigsforsikring gjennom NFL for sine medlemmer. Krigsmakten innførte en rekke bestemmelser om kontrollposter, kjøretillatelse for fartøy, minesperringer, pålegg om å hilse med flagget for tyske fartøy og en rekke rundskriv med andre pålegg.<sup>83</sup> Det var flere episoder der fraktestartøyer ble beskutt av tyske kontrollposter. Motorjakta Hortensia ble beskutt på tur inn Kvæfjorden av nervøse tyske soldater.<sup>84</sup>

13. april 2013 hadde avisen Nordlys en forside der det stod: «300 nordnorske skippere var naziprofitører». I mindre typer sto det: «Mener russisk ubåtangrep var hevnakt». Oppslaget var blant annet basert på en hypotese om at det sovjetiske ubåtangrepet på fiskebåter på Svensgrunnen utenfor Senja i 1943, var en straff for norske bidrag til tysk krigsindustri. Journalist og forfatter Gunnar Grytås, som ble intervjuet av Asbjørn Jaklin, viser i intervjuet til at 300 fartøyer, de fleste fiskefartøyer fra Troms, forlot fisket og gikk frivillig i fraktestart for tyskerne. Mannen som organiserte denne fraktestarten ble dømt i landssvikoppgjøret.<sup>85</sup> Fraktestart for tyskerne ble en verkebyll i mange år krigen.<sup>86</sup>

Krigen medførte også strengere kontroll fra myndighetene ved innføring av regnskapsplikt og sentralt fastsatte maksimalfrakter, noe som ble gjeldende etter krigen.<sup>87</sup> Prispolitikken under og etter krigen var gjeldende for flere næringer enn fraktestarten. Som andre næringer ga

---

<sup>79</sup> Mortensøn 1998:21

<sup>80</sup> Erichsen 1985:12

<sup>81</sup> Int. 4

<sup>82</sup> Int. 5

<sup>83</sup> Bakka Jr. 2010:63

<sup>84</sup> Stensen og Johansen 1989:17

<sup>85</sup> Nordlys 13.04.2013:14 – 17

<sup>86</sup> Bakka Jr. 2010:68

<sup>87</sup> Bakka Jr. 2010:69

krigssituasjonen mulighet for jevn virksomhet og inntekt. Det kan sammenlignes med situasjonen i landbruk og fiskeri som i mange tilfeller kom økonomisk styrket ut av krigen på grunn av mindre eller ingen gjeld.<sup>88</sup>

## 2.2.4 Etterkrigstiden

Etterkrigstiden ga en kraftig vekst i kystfraktmarkedet som varte i ca. 15 år.<sup>89</sup>

Gjenoppbyggingen av Finnmark ga mange oppdrag til fartøyer fra Harstadregionen. Det var en fart som varte i mange år.<sup>90</sup> Nordnorske fraktefartøy med fiskefrakt til Vestlandet hadde ofte med frakt til Finnmark på nordtur.<sup>91</sup> Planøkonomien var det verktøyet myndighetene brukte for å utvikle samferdselen og målsette den. Som del av dette ble «Kysttrafikkomiteen» opprettet i 1946. Den var uten representanter fra fraktenæringen, selv om de representerte den største delen av frakten. Komiteen kom blant annet med forslaget om at all stykkgoods skulle kun føres av rutefarten, og at løyvene til transport måtte innskrenkes til massegoods. Det ble ikke aktualisert, men saken gikk videre med et forslag om at fraktefartøy utenfor rute ikke kunne frakte stykkgoods under 1000 kg på samme anløpssteder som rutetraffikk. Det endte i rettssak med dom i favør FR i 1953.<sup>92</sup>

For de private godsrutene mellom Harstad og Tromsø ville en gjennomføring av dette ha medført endringer av et eller annet slag, både for transportør og kunde. En av aktørene gikk ut av denne farten nettopp fordi forsendelsene kunne være så små. Han mente at folk ble forvente og han gikk veldig lei av det.<sup>93</sup> På den annen side viste det kanskje en fleksibilitet som ruteselskapene ikke hadde råd til?

Om det så var ei fyrstikkeske kunne folk komme med det<sup>94</sup>

Samferdselsloven av 1947 hadde som mål å få til mer effektiv samferdsel og prosessen rundt den. Utviklingen av samferdselen som del av gjenoppbyggingen av landet var en del av grunnlaget for loven.<sup>95</sup> All transportnæring ble konsesjonsbelagt.<sup>96</sup> Fartøyer ned til 25 brt måtte søke konsesjon og betale konsesjonsavgift. Selv om næringen hadde et godt

---

<sup>88</sup> Furre 1999:165

<sup>89</sup> Bakka Jr. 2010:71

<sup>90</sup> Int. 6

<sup>91</sup> Verdens Gang 03.06.1947:1

<sup>92</sup> Bakka Jr. 2010:78

<sup>93</sup> Int. 7

<sup>94</sup> Int. 8

<sup>95</sup> Bjørnland og Bjerkelund 2000:29

<sup>96</sup> NOS B330/SSB 1982:15

fraktmarked, var det sett som del av «en storm av reguleringer». Det medførte økte kostnader mens inntektene ikke fulgte med.<sup>97</sup> På den annen side var et av formålene i følge Samferdselsdepartementet å motvirke at tilstrømmingen til transportyrket skulle bli så stor at inntektsgrunnlaget i næringen ble undergravd.<sup>98</sup> Fraktenæringen var å regne som en fri næring inntil den ble regulert av Samferdselsloven fra 1947 i følge Bjørnland og Bjerkelund,<sup>99</sup> men begrepet brukes ulikt i litteraturen over tid. TØI betegner den som en fri næring i 1970.<sup>100</sup> Da hadde det ikke vært konsesjonsplikt siden 1964.

Ved innføring av konsesjon var det kanskje forventet at næringen skulle bli beskyttet mot konkurranse fra fiskefartøy eller fraktesfartøy i utenriksfart, noe næringen hadde krevd. Men det ble gitt «fartsbevilgning» for fraktesfartøy og «fartsløyve» for kombinerte fiske- og fraktesfartøy. I begynnelsen av 50-tallet spredte det seg en frustrasjon i næringen. Det ble vist til de mange påbud, reguleringer og kostnadene ved overenskomstene som ble gjort gjennom FR. Det startet i Nord-Norge med innkalling til lokalt møte i Tromsø 17. oktober 1949, der det ble rettet sterk kritikk mot fiskefartøyer som stjal laster og med slepphendt tildeling av fartstillatelse. Mange ville melde seg ut og starte egen forening. Det ble starten på en krise for FR med mange utmeldelser. Konkurrentene var ofte kombinerte fiske- og fraktesfartøy som var bygget med statlig finansiering og lave renter, noe som brakte stor harme i næringen.<sup>101</sup> Saken ble en gjenganger. På årsmøtet for FR i 1952 i Trondheim uttales det at fiskefartøyer ikke bør få gå rett fra fiskeri til frakt, men settes i reserve. De ble påstått å ødelegge markedet i mellom sesongene, og at mange av disse fartøyene gikk ulovlig uten fartsløyve.<sup>102</sup>

Småskipsnæringen i Danmark utviklet også en frustrasjon i denne perioden. Under andre verdenskrig var prisene kontrollerte. Allerede i 1946 ble prisene frigitt, men spesielt tyske og nederlandske skip søkte til Danmark etter frakt og underbød de danske. I tillegg førte den danske jernbanen en aggressiv prispolitikk som konkurrerte med næringen. Alderen på de danske skipene var høy, lik Norge, og det var lite midler til fornyelser. Det førte til en protestseilas der 150 fartøy la til kai i København i 1950. En deputasjon ble sendt til Riksdagen og et møte med vikarierende handelsminister J.O. Krag. Resultatet av møtet ble at

---

<sup>97</sup> Bakka Jr. 2010:71

<sup>98</sup> Kolsrud 2006/<[<sup>99</sup> Bjørnland og Bjerkelund/BI 2000:30](http://www.regjeringen.no/nn/dokumentarkiv[...]></a></p></div><div data-bbox=)

<sup>100</sup> Foss/TØI 1970:2

<sup>101</sup> Bakka Jr. 2010:91 – 92

<sup>102</sup> Verdens Gang 10.05.1952:16

en del av den danske Marshall-hjelpen ble stilt disponibel til fornyelse av den danske småskipsflåten.<sup>103</sup>

### 2.2.5 Skipsfartsrevolusjon

På 1960-tallet utviklet samfunnet og næringslivet seg sterkt teknologisk og det påvirket til en «skipsfartsrevolusjon». Det var samme slags fartøyer som hadde drevet siden 1920- og 1930-tallet. Nå kom det nye skip med lavere driftskostnader og spesialskip som rasjonaliserte transporten. Forholdene ved lasting og lossing ble til dels profesjonalisert av befrakterne. De skipstypene som kom inn i småskipsflåten på 1960-tallet var i hovedsak singeldekkere på rundt 199 brt og shelterdekkere på 299 brt bygget i stål. De hadde samme typiske og tradisjonelle oppbygning, men med mer moderne utstyr. Nye tanker om lasting og lossing resulterte også i fartøy med annen oppbygging. Disse fartøyene kunne lastes og losses med truck eller ha lastedekk.<sup>104</sup>

En reell minste-fraktordning kom i 1962 etter at maksimalfraktordningen fra krigens dager ble opphevet i 1960. Hele tiåret var en fokus på rasjonalisering og å minske kostnader. Stykkgodssaken kom på banen igjen i et uttalt forsøk på å verne rutetrafikken, men i ny Samferdselslov av 1964 var det ingen forandringer i så måte. Konkurransen skulle framover være med vegtransport. Med den nye loven bortfalt også konsesjonskravet for frakt.<sup>105</sup>

Selv om tilgangen på ombygde og nye stålskip økte på 1960-tallet, var de gamle trefartøyene ennå markante i næringen. De kunne også være grunnlag for god inntjening og var samtidig ikke så ressurskrevende i anskaffelse, vedlikehold og drift som et større stålfartøy. I fraktefarten mellom Sør-Troms og Tromsø var det relativt flere mindre trefartøy som gikk i fraktefart helt fram til 1990-tallet. En fraktereder i Harstadgruppa kjøpte på midten av 1960-tallet et brukt trefartøy. Om sommeren kunne det være skrapjern sørover til Mo i Rana, og trelast nordover fra Namsos. Om vinteren var det fiskeføring i Lofoten, på Senja eller Finnmark. Båten kostet 15 000 kroner og det tjente han inn i løpet av første sesong. Det var et fast mannskap på 4 mann som tjente bedre enn om de skulle ha jobbet på land. Det ble

---

<sup>103</sup> Mortensøn 1998:21

<sup>104</sup> Bakka Jr. 2010:148

<sup>105</sup> Bakka Jr. 2010:127

beskrevet slik at hvis man ikke fikk det til i en slik fart var det på grunn av tull eller alkohol.<sup>106</sup>

### 2.2.6 Fraktefartøyutvalget

Næringen fikk et politisk gjennombrudd ved opprettelsen av «Fraktefartøyutvalget» i 1961. Deres innstilling forelå i 1963 og ble behandlet i Stortinget som Stortingsproposisjon nr. 26 (1965/66). Den ble enstemmig vedtatt og medførte ei garantiordning for fornyelse av frakteflåten. I utvalgets fungerende periode 1966 – 1981, ble det stilt garantier for 121 fartøyer for til sammen 161 millioner kroner. En kondemneringsordning, slik fiskeflåten hadde hatt siden 1960, kom ikke.<sup>107</sup>

Til grunn for proposisjonen lå en betenkning fra Transportøkonomisk Institutt som samstemte i følgende konklusjoner:

- A. Fraktenæringens hovedproblem er overkapasitet, flåtens høye alder og de mange uhensiktsmessige fartøyer
- B. I store deler av landet utfører fraktefartøyene et stort transportarbeid som det – både med hensyn til kostnader og kvalitet – vanskelig kan stilles opp noe alternativ til. Så lenge de strøk av landet som betjenes av disse fartøyer, ikke kan tilbys andre transportformer som i pris og kvalitet kan konkurrere med fraktefartøyene, må det være riktig å legge forholdene slik til rette at næringen kan rasjonaliseres og sikre sine utøvere et rimelig utkomme.
- C. Myndighetene bør ikke iverksette generelle støttetiltak innen fraktenæringen. På den annen side vil forholdene innen næringen forverres dersom den blir helt overlatt til seg selv. Det offentlige må derfor en tid ved finansiell støtte medvirke til rasjonalisering og modernisering av virksomheten, slik at fraktrederne får det nødvendige grunnlag for fortsatt å utføre sin transportvirksomhet på en for samfunnet og utøverne selv økonomisk og gavnlig måte.<sup>108</sup>

Fraktefartøyutvalget ble i hovedsak en viktig og positiv kraft for næringen. Utvalget fremmet også næringens interesser gjennom uttalelser og årsrapporter. Et av målene for utvalgets arbeid var å minske tonnasjen på grunn av overkapasiteten. Dette mente utvalget var

---

<sup>106</sup> Int. 9

<sup>107</sup> Bakka Jr. 2010:129/166

<sup>108</sup> Danielsen og Kirkejord 1985:151

vanskelig, om umulig, siden det ikke var noen kondemneringsordning. Garantiordningen påvirket i liten grad til utskifting av gamle skip. Det var fordi den egenkapitalen rederne som søkte hadde, som oftest var de gamle skipene. Disse ble solgt og seilte videre under nye redere.<sup>109</sup>

### 2.2.7 Strukturendring

På 1960-tallet kom også en utvikling som var ønsket i lang tid av myndighetene og som næringen vel var innforstått med. Antallet mindre og eldre fraktesfartøyer begynte å synke betraktelig. Men det var ikke på grunn av en målrettet prosess for å fjerne overkapasitet. Tiåret ble tiden for en strukturendring der godstransport på kortere strekninger gikk fra kjøll til veitransport. Det medførte at antallet mindre skip i lokalfart ble sterkt desimert.<sup>110</sup> «Vegutbygging var hovudsaka på 1950- og 1960-talet.» skriver Tjelmeland.<sup>111</sup> Denne moderniseringen av kommunikasjonen langs kysten var ei stor samfunnsendring og et kulturskifte. Gammel teknologi og tradisjon ble erstattet og førte mindre steder og øyer nærmere i reisetid. Den tradisjonelle fraktesfarten i Danmark som forsynte de mange danske øyene ble nesten borte på grunn av bilferger og brobygging.

I løbet av 60-erne skete store omveltninger i søtransport og færgesfart. Bilfærgerne og broerne tog bogstavelig brødet ud af munnen på de småskipperne som havde levet af pakteseilas til og fra de danske øer. Paketterne ophørte. De få tilbageværende træskebåde måtte indstille fragtsejladsen.<sup>112</sup>

### 2.2.8 Mot 1975 og krise

Fra midten av 1970-tallet rammet lavkonjunktur i verdenshandelen også fraktenæringen. Omlegging av last fra sjø til land fortsatte og lastevolumet for fraktesflåten fortsatte å synke. Antallet skip gikk drastisk ned, mens tonnasje holdt seg. Frakt på kortere avstander ble nesten helt borte og de eldre og mindre trefartøyerne nærmest forsvant. Mange av rederne til disse fartøyerne la også ned virksomheten.<sup>113</sup> Det danske markedet ble også mindre, men her økte investeringene på grunn av gunstige avskrivingsregler og bedre lånemuligheter. Nye skip ble bygget og mange av dem i spekulasjon.<sup>114</sup> I Norge truet næringen med seilingsstopp i 1978 på grunn av vanskelige økonomiske forhold. Prisstopp og nye bemanningsordninger var

---

<sup>109</sup> Danielsen og Kirkejord 1985:153

<sup>110</sup> Bakka Jr. 2010:115

<sup>111</sup> Tjelmeland 1994:349

<sup>112</sup> Mortensøn 1998:30

<sup>113</sup> Bakka Jr. 2010:151

<sup>114</sup> Mortensøn 1998:30



ment å være så belastende at bemanningsordningene ble justert og det ble gitt dispensasjon fra prisstoppen.<sup>115</sup>

Kapasiteten og behandlingen av gods i mange havner var slik at selv om fartøyene hadde moderne utstyr, fikk de ikke utnyttet det. Transportsystemet langs kysten var «tungvint» som TØI beskrev det.<sup>116</sup> Fartøynæringen var de som dekket mest i forhold til selvkostprinsippet. På den annen side var næringen og organisasjonene innenfor var lite villig til endringer. Likviditetspresset var stort, noe som førte til at selv medlemmene i FR underbød hverandre på frakter.<sup>117</sup>

I følge data innhentet av TØI for løsfartsflåten, var utviklingen for gruppen av båter 25 – 99 brt ikke i den grad rammet av krisen. Årene 1971 til 1977 viser overskudd som øker mer enn kostnadene. De gikk i lokal fart og registrert bare mellom norske havner.<sup>118</sup> Denne gruppen var de mindre fraktebåtene, ofte gamle trefartøy. Harstadgruppa hadde flere slike fartøy. For fartøyene mellom 100 og 299 brt var utviklingen synkende overskudd før skatt i perioden 1971 – 1977. Andelen av fartøy mellom 100 og 499 brt med positivt driftsresultat var svakt økende fra 1971 til 1977 fra 47 % til 54 %, med året 1975 som et bunnår med 40 %. Andelen fartøy med positivt overskudd gikk ned fra 24 % til 22 %. En andel av denne skipsgruppen fraktet også på utlandet.<sup>119</sup> En næring hvor bare omkring halvparten har positivt driftsresultat og nærmere 75 % av driftsenhetene ikke kan vise til overskudd, peker mot en næring i krise med stort grunnlag for tiltak. Som en i utgangspunktet fri næring måtte næringen også selv kunne vise til disse. Harstadgruppa med en gjennomsnittsstørrelse på fartøyene på 164,2 brt i 1975, viser til denne perioden som en tid med mye frakt og god inntjening<sup>120</sup> (jf. tabell 3.1:48).

I 1980 kom den første samferdselsplanen, Stortingsmelding nr. 37 (1979/80), som omfattet fraktenæringen. Den støttet seg til tall fra TØI som viste at 60 % av innenlands transport gikk med skip. Planen pekte på rasjonalisering og modernisering av næringen og viste til svak økonomi og eldre og mindre skip. Det ble ikke iverksatt nye politiske tiltak.

Fraktefartøyutvalget ble nedlagt i 1981, og det hadde ikke vært gitt garantier for nye skip de

---

<sup>115</sup> Bakka Jr. 2010:158

<sup>116</sup> Jørgensen/TØI 1978:37

<sup>117</sup> Bakka Jr. 2010:172

<sup>118</sup> Jørgensen/TØI 1978:24

<sup>119</sup> Jørgensen/TØI 1978:36

<sup>120</sup> Int. 10

to siste årene.<sup>121</sup> Antallet fartøy sank raskt, men det var flåten under 500 brt som stod for frafallet.<sup>122</sup>

## 2.2.9 Mot 1990 og tiltak

Etter ny kontakt og møte mellom politikere, embedsmenn og FR, ble det dannet en felles garantiordning for fraktesfartøy og kystgodsruter: «Statsgarantiutvalget av 1983». Det fikk bare rådgivende funksjon. Samferdselsdepartementet satte da ned et utvalg, «Kyllingmarkutvalget», som skulle vurdere fraktesfartens stilling og rolle. De la fram sin innstilling i 1984. Utvalget beskrev næringen nøkternt og presis, men pekte mot at næringen måtte finne løsninger selv, primært gjennom samarbeid.<sup>123</sup>

Næringen ble tvunget til å legge fram tiltak som samarbeid mellom organisasjonene, styrking av lokalforeningene, mer effektivt informasjonssystem, bedre utdanningstilbud og et samordnet transportsystem. Felles arrangement som «Sjøveiens dag» ga positiv oppmerksomhet for næringen. I 1981 var det dannet lokalforeninger av FR i Bømlø, Bodø og Harstad. Næringen prioriterte opplæring for å profesjonalisere driften. Kurs og undervisning fikk støtte fra Samferdselsdepartementet.<sup>124</sup>

Et bilde på en del av næringen er et oppslag i avisen Verdens Gang 31. oktober 1980. En frakteskute fra Finnmark lå til kai i Tromsø. Fartøyet fra 1919 hadde så dårlige forhold om bord at mannskapet måtte «rømme båten». «Norsk Sjømannsforbund» ved sekretær H. Rakstang erklærte fartøyet som «en flytende likkiste». Skipskontrollen fant der i mot fartøyet ikke dårligere enn frakteskuter flest langs kysten. Norsk Sjømannsforbund hadde erklært klappjakt på fraktenæringen og forbundets sekretær var uønsket om bord i fraktesfartøyene. Norsk Sjømannsforbund oppsummerte næringen blant annet slik: 90 % av de ca. 400 fartøyene i denne farten var underbemannet, fartøyene var ofte svært gamle og i dårlig stand med elendige mannskapsbekvemmeligheter og mannskapene var ofte lønnet langt under tariff. Videre påsto forbundet at næringen stod for 70 % av det totale antallet havarier i den norske handelsflåten.

---

<sup>121</sup> Bakka Jr. 2010:164

<sup>122</sup> Lyng/TØI 1991:8

<sup>123</sup> Bakka Jr. 2010:167

<sup>124</sup> Bakka Jr. 2010:172 – 175

Artikkelen refererte videre at «Frakteskipsnæringen er på godt og ondt en betydelig faktor i norsk transportvirksomhet» i et land der 90 % av godstransporten ble fraktet sjøveien og 60 – 70 % av dette med de mindre frakteskipene. FR, ved direktør Einar H. Kirkefjord, var bedt om å uttale seg og erklærte at næringen var i en vanskelig situasjon, men manet til samarbeid mellom organisasjonene. Han var også inne på en utfordring som var den samme på 1930-tallet, at frakteskipere måtte holde seg til tariffene og ikke underby hverandre.<sup>125</sup>

Selv om utviklingen på 1980-tallet var preget av krisetider, konkurser og skuffelser, maktet den seilende flåten å tilpasse seg. Blant annet gjennom å øke lasteevnen ved forlenging eller øke høyden på lasterommet, noe som skjedde i stor stil. Det var også mulig å forsterke skroget for dypere nedlastning. Sand- og bulkbåten m/s Nidarø (2) (Hokland) av Harstad er et godt eksempel som er tilpasset flere ganger som avisen Nordlys fortalte om i 1990. Den har vært i frakte- og sandbåtflåten i Harstad siden 1984 og er det også i dag (2014).<sup>126</sup> Den andre trenden var spesialisering av skipene og farten. Det at skipene skulle frakte både stykk gods og bulk falt bort, og skipene ble bygget eller ombygd spesielt for en type fart. Fiskefartøyene spesialiserte seg også mer, noe som medførte at de ikke lengre var en truende konkurrent til næringen. TØI anslår fiskeflåtens andel av kystfrakten midt på 1970-tallet til å være under 5 %.<sup>127</sup> Men selv i dag kan fiskefartøy irritere næringen ved at det meldes inn last så sent at det er umulig å skaffe et frakteskip.<sup>128</sup>

En annen tilpasning, som er like gammel som rammene rundt skipsfarten, er paragrafskipene. De nybyggene som kom inn i næringen var i hovedsak paragrafskip som er en populær betegnelse på skip som er bygget slik at de er økonomisk tilpasset regler for bemanning, havneavgifter og andre kostnadsfaktorer. Typisk paragrafskip var 199, 499, 1199 brutto registertonn.<sup>129</sup> Det var og gjeldene i Danmark og andre land.<sup>130</sup> Tilpasningen kunne medføre mindre praktiske skip for å få ned kostnadene.<sup>131</sup> I noen tilfeller farlige skip som en frakteskipper i Harstadgruppa kommenterte:

---

<sup>125</sup> Verdens Gang 31.10.1980:19

<sup>126</sup> Nordlys 15.06.1990:15

<sup>127</sup> Nilsen, Ørbeck og Bratteland/TØI 1977:15

<sup>128</sup> Int. 11

<sup>129</sup> Store Norske Leksikon 2005 – 2007 /paragrafskip

<sup>130</sup> Mortensøn 1998:30

<sup>131</sup> Verdens Gang 17.10.1969:13

Ja jeg vet ikke om jeg ville seilt over Atlanteren med henne. Jeg kjenner hva hun er god for. Disse paragrafskipene kunne være farlige båter. Krympa mest mulig i bruttotonn og øke dødvekttonn.<sup>132</sup>

Stykkogods gikk i hovedsak over til kystruter på skip tilpasset pallefrakt som ble lastet og losset med truck gjennom sideport. Den lokale eller regionale fraktfarten som bestod var sandføring og bulk. Flere fraktebåter av den tradisjonelle typen ble tilpasset slik fart. Det var også en stor del av de eldre fartøyene og rederier som forsvant, slik at større stålskip kom inn i næringen. Noen eldre rederier satset videre på bulk- og sandfrakt, som mange i sandbåtmiljøet i Harstad. De gamle sentrene for sand- og bulk bestod fordi den regionale etterspørselen for denne frakten også bestod.<sup>133</sup>

For å motvirke den nedadgående trenden i norsk skipsfart som hadde røtter tilbake i oljekrisen i 1973, ble det i årene 1987 – 1996 gjennomført flere endringer i skipsfartspolitikken. Det viktigste var antagelig opprettelsen av skipsregistrene NIS (Norsk Internasjonalt Skipsregister) og NOR (Norsk Ordinært Skipsregister) i 1987. NOR var for skip som gikk i innenriksfart og skipene var bundet til norske tariffier og overenskomster.<sup>134</sup> Skip registrert i NIS fikk ikke tilgang til frakt mellom norske havner. Et annet moment var næringens rolle som distriktsnæring som fikk en annerkjennelse ved å kunne søke finansiering fra Distriktenes Utbyggingsfond, senere Innovasjon Norge.<sup>135</sup>

Ved inngangen til 1990-tallet var næringen sterkt svekket. TØI viser til det som «[...]norsk småskipsfarts til nå største krise[...]».<sup>136</sup> I tillegg til bulk- og sandfarten var det spesialskip og brønnbåtene som var i vekst. Viljen til felles tiltak i næringen var også liten.<sup>137</sup> 1990 var et tidsskille for smårederiene med ett fartøy. Flere intervjukilder peker på tiden rundt 1990 som en periode med flere nye krav som gjorde det veldig vanskelig å drive ett fartøy.<sup>138</sup> De mente det ikke var mulig å drive selskapet fra fartøyet, men var avhengig av kontor på land, eller fast megler. Det var enten å bygge et rederi med flere båter eller ha annen virksomhet tilknyttet mente en aktør.<sup>139</sup> Utviklingen fra tradisjonell fraktfart og det store antallet fartøy ble av en annen aktør beskrevet slik:

---

<sup>132</sup> Int. 12

<sup>133</sup> Bakka Jr. 2010:182

<sup>134</sup> Barlaup 1998:8

<sup>135</sup> Int. 13

<sup>136</sup> Lyng/TØI 1991:17

<sup>137</sup> Bakka Jr. 2010:191

<sup>138</sup> Nordlys 21. 07.1990:8; Nordlys 21.07.1990b:8

<sup>139</sup> Int. 14

Man dreiv annerledes. Det var artig, kolossalt med båta. De kom som ei rei. Nu e det helt dødt.<sup>140</sup>

## 2.3 Utvikling av fraktestart i Harstadregionen

Kvæfjord og Harstad har tradisjonelt vært sett på som det nordligste tyngdepunktet for fraktenæringen,<sup>141</sup> selv om Amtmannen i Tromsø Amt skriver følgende i Amtmannsberetningen for perioden 1911 – 1916:

[...] om skibsfart i betydningen fragtfart drives ikke, idet alle fartøyer som hører hjemme i amtets landdistrikt udelukkende er beskæftiget i fiskeribedriften eller ishavsfangsten.<sup>142</sup>

Også beretningen for 1896 – 1900 sier det stort sett det samme, men amtmannen skriver videre at det riktig nok finnes 93 seilskip og 17 dampskip i amtet. Seilskipene er jakter, slupper og skøyter som hovedsakelig brukes til kjøpe- og losjifartøyer. Dampskipene var «væsentlig» beskjeftiget med å føre agnsild og slep av notbruk.<sup>143</sup> Til tross for amtmannens rapporter rundt 1900 hadde Harstad og regionen hatt flere private rederier som gikk i kystfart og frakt før 1900, som Harstad Dampsskibsselskab/Haalogalandske Dampskibsselskab fra 1893 til 1943, og Hindø Dampskibsselskab dannet 1883 i Sigerfjord.<sup>144</sup>

Den moderne fraktenæringen i regionen hadde sine forløpere i handelsstedene og handelsmenn som det var mange av rundt Harstad. De var også redere med fartøy som drev frakt primært i egen handel. På gamle fotografier av disse handelstedene i sine velmaktsdager, ser man ofte fraktestartøy med seilføring som jakter og jekter. En beretning beskriver en tur med jektgaleasen Amalie fra Hemmestad i Kvæfjord. Rundt 1885 lastet hun klippfisk i Kasfjord og Hemmestad og seilte til Bergen. Nordover hadde den med «600 sekker mel, 200 tønner kalk og en masse sekker og kasser handelsvarer».<sup>145</sup> Det samme fartøyet var på fiskekjøp i Lofoten og fraktet trelast fra Trøndelag. Jektgaleasen ble solgt fra Hemmestad rundt 1890. Den omfattende handelen stagnerte og handelstedet ble lokal butikk og ekspedisjonssted for ruteskipene.<sup>146</sup> Det er lik utviklingen til de fleste handelsstedene i regionen. I samme periode bygget Harstad seg opp til et handelssentrum ved etablering av

---

<sup>140</sup> Int. 159

<sup>141</sup> Bakka Jr. 1997:16

<sup>142</sup> NOS VII 113 II/SSB 1924:Tromsø Amt:25

<sup>143</sup> NOS Fjerde Række Nr. 106 II/SSB 1905:Tromsø amt:33

<sup>144</sup> Steinnes 2003:17

<sup>145</sup> Jørgensen, Chr D: Kvæfjord Museum 1993

<sup>146</sup> Stavdal og Lund 1988:16 – 37

dampskipsrederier, skipsverft og landbasert industri.<sup>147</sup> Allerede fra 1870-tallet hadde antall fraktesfartøy økt i området Hinnøya/Senja.<sup>148</sup>

De nye fartøystypene som skulle bli de typiske fraktesfartøyene ble gradvis tatt i bruk av fiskerne. I amtmannsberetningen for Tromsø Amt perioden 1871 – 1875, beskrives en overgang til større dekkede båter i Finnmarksfisket. Det er båter med hus i akterskotten med kokemuligheter. Amtmannen skriver litt overraskende om Listerbåten at den først ble tatt i bruk som fraktesbåt:

Listerbaade benyttes enkeltvis fornemmelig som Lastebåde, men til Brug under Fisket har de ikke vundet nogen Indgang i dette Amt.<sup>149</sup>

Fartøystypene som etablerte seg var skøyter, kuttere og etter hvert kryssere med motor. De fungerte både som fiske- og fraktesfartøy. I tillegg overlevde jekter, jakter og slupper som ble ombygget og motoriserte. Noen var i fart til Harstadgruppas periode. De var dekkede fartøy med lasterom, og de noe større fartøyene med vinsj og bom som etter hvert ble motorisert. Slik var de fleste større fiske- og fraktesfartøy før spesialiseringen skjøt fart på 1950 og 1960-tallet. Det var enkelt å omstille fartøyene til annen fart. De var heller ikke avhengig av en seilrigg og vind. Sør-Troms hadde tidlig en utvikling til større motoriserte fartøyer, mye på grunn av sildefisket og ishavsfangst i tillegg til rederietableringene i selve Harstad og byens rolle som verftsby. I alle kommunene rundt Harstad var det drevet landnotbruk som tidlig på 1900-tallet anskaffet seg større motoriserte og dekkede fartøy.<sup>150</sup>

I «Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster» (Merkeregisteret) angis det hvilken drift farkostene har innen fisket, også om de driver frakt. Det er beskrevet som «transport av sild og fisk», eller «agntransport», noe som var relevant for mange av fraktesfartøyene fram mot 1970 fordi de gikk som hjelpere til sildebåtene. I kommunene Kvæfjord, Bjarkøy, Harstad, Ibestad, Trondenes og Tjeldsund er det i 1922 registrert 394 farkoster. 64 av disse er angitt å gå i kombinasjon eller bare med frakt innen fisket. Det vil si 16, 2 % av flåten. 26 farkoster er angitt bare å gå i frakt innen fisket.<sup>151</sup>

---

<sup>147</sup> Gulowsen 1995:11

<sup>148</sup> Bakka Jr. 2010:31

<sup>149</sup> NOS C. No. 2/SSB 1879: Tromsø Amt:11

<sup>150</sup> Kristiansen 1997:18

<sup>151</sup> Merkerregisteret 1922: Kvæfjord, Bjarkøy, Harstad, Ibestad, Trondenes og Tjeldsund; Jf. tabell 7.1:103

I utgivelsen «Livslinje i stampesjø» av Dag Bakka Jr. fra 2010 er det på side 38 et fotografi fra Samasjøen og Einar Nielsen Mekaniske Verksted i Harstad i 1930.<sup>152</sup> Det viser en rekke fartøy. Det er mest kuttere og skøyter. Bildeteksten viser til disse som fraktefartøy, men samtlige som ligger slik til at man kan se, er fiskerimerket. Det viser til at en stor del av regional eller lokal fraktfart, var fartøy og folk som gikk i kombinasjonsdrift mellom fiske, fangst og frakt.<sup>153</sup> I merkeregisteret fra 1936 er 700 fartøy registrert i kommunene Kvæfjord, Andørja, Astafjord, Bjarkøy, Gratangen, Harstad, Ibestad, Sandtorg, Skånland, Trondenes og Tjeldsund. Av disse er 72 fartøy angitt å gå i kombinasjon eller bare med frakt innen fisket. Det utgjør 10,3 % av flåten. 29 fartøy er angitt bare å gå i frakt innen fisket.<sup>154</sup>

Noen fartøy og redere som nevnes i intervjuene vises i merkeregisteret fra 1936. Det er båter som i ettertid er kjent som fraktebåter i regionen, og noen av dem også i sandfart. Det er fartøy som jakta Hortensia, skøyta Rypa og jakta Samhold fra Kvæfjord. Hortensia og Samhold var aktive fraktebåter til utpå 1970-tallet. Hortensia gikk også mye i sandfart. Tidligst registrert på 1940-tallet.<sup>155</sup> Samhold var del av sandbåtmiljøet i Harstad fra 1967 og Harstadgruppa.<sup>156</sup> Man finner kutteren Diadem av Harstad som var i fart fram mot 1980, jakta Susanna I fra Tjeldsund og kutteren Colibri av Harstad som var tidlig i sandfrakt.<sup>157</sup> Fra merkeregisteret kan man få oversikt over hvilke båttyper som ble brukt i frakt. Det er dampskip som tilhører rederier i Harstad som gikk i kystfart og fart tilknyttet fiskeriene. Videre er det: motorkutter, motorjakt, motorskøyte, åpen motorbåt og åttringer (jf. tabell 7.1 og 7.2:103 – 104).

Utviklingen fra 1922 til 1936 viser en tendens til synkende antall båter i frakt i indre del av Sør-Troms (Ibestad, Andørja, Astafjord og Gratangen). De satser på fiske og ishavsfangst. I følge E.H. Kristiansen startet det nordnorske trålfiske på Ibestad.<sup>158</sup> I ytre del av sørfylket og ved Tjeldsundet er andelen fraktebåter større. Det vil si i kommunene Kvæfjord, Bjarkøy, Harstad, Sandtorg, Skånland og Trondenes i Troms og Tjeldsund i Nordland fylke. I Bjarkøy kommune, som også hadde en del av Sør-Senja fram til 1964, sank andel fraktefartøy

---

<sup>152</sup> Bakka Jr. 2010:38

<sup>153</sup> Bakka Jr. 2010:40; Int. 203

<sup>154</sup> Merkeregisteret 1936: Kvæfjord, Andørja, Astafjord, Bjarkøy, Gratangen, Harstad, Ibestad, Sandtorg, Skånland, Trondenes og Tjeldsund; Jf. tabell 7.2:104

<sup>155</sup> Int. 15

<sup>156</sup> Int. 16

<sup>157</sup> Simensen 1953:159; Int. 204

<sup>158</sup> Kristiansen 1997:5

betraktelig fram mot 1970. I følge intervju-kildene var den aktive fraktenæringen i 1970 tilknyttet Harstad fra kommunene Kvæfjord, Harstad, Skånland og Tjeldsund. Bjarkøy er registrert en kortere periode. Bruken av merkeregisteret gir ikke et fullverdig materiale over fraktestartøyene i regionen, men et bilde av omfang, tendens og fartøytyper. Se videre i tabellene 7.1:103 og 7.2:104.

## 2.4 Den norske frakteflåten

### 2.4.1 Antall fartøy, bruttotonnasje og alder

Like etter 2. verdenskrig var det «tusenvise» av fartøy som gikk i kystfrakt og ingen vet nøyaktig hvor mange.<sup>159</sup>

Slik beskriver Dag Bakka Jr. i 1997 antallet på den norske frakteflåten etter andre verdenskrig. Han er den som antagelig har jobbet mest med tallmateriale og statistikk for denne gruppen. I 2010 er han litt mer nøyaktig:

Den norske frakteflåten talte 12 – 1500 fartøyer fra starten i 1935 til godt ut på 1960-tallet. Av dette var 1/3 kombinerte fiske- og fraktestartøyer; konkurrenter som dukket opp utenom fiskerisesongene og som seilte uten lastesertifikat og lastelinje.<sup>160</sup>

Å følge den kvantitative utviklingen til frakteflåten i kystfart er vanskelig. Det er et område som ikke er systematisk oppfulgt. SSB omtaler situasjonen slik i 1978:

Før 1970 finnes det for Norge ikke noen tilfredsstillende statistikk over tallet på skip i løs fraktfart på kysten. Dette skyldes blant annet at det har vært vansker med å få inn oppgaver fra skipenes eiere. Den statistikk over antall og størrelse av skip i løs fraktfart som ble publisert inntil 1970 inneholdt bare opplysninger om skip som det var blitt svart for.<sup>161</sup>

Med basis i SSB sine statistikker for godstransport på kysten av fartøyer i «løs fart» eller «egen- og leietransport», kan man derfor til en viss grad følge utviklingen. Statistikkene er basert på sekundære kilder og beregninger, noe de også er for 1970 og 1975.<sup>162</sup> Faktorer som utviklingen mot større skip og flere skipstyper gjorde at rammene for undersøkelsene til SSB også måtte justeres. Videre varierende kvalitet på kilderegistrene, varierende inngang av svar fra rederiene, endrede målereglene mv ga et usikkert grunnlag for beregning av hele flåten og sammenlikning over tid.<sup>163</sup>

---

<sup>159</sup> Bakka Jr. 1997:7

<sup>160</sup> Bakka Jr. 2010b:6

<sup>161</sup> NOS A 939/SSB 1978:19

<sup>162</sup> NOS A 939/SSB 1978:20

<sup>163</sup> NOS B 330/SSB 1982:15 -17



Sitatet fra 1978 ved SSB stemmer ikke helt. Løyveplikt i perioden mellom Samferdselslovene av 1947 og 1964 ga grunnlag for statistikk. Fraktesfartøyenes Rederiforening var og behjelpelig ved flere anledninger ved å innhente grunnlagsmateriale. Fra 1965 gjennomførte SSB tellinger av fartøy i godstransport utenfor rute hvert femte år. Først basert på sine egne bedrifts- og foretaksregister, så fra og med 1970 basert på Sjøfartsdirektoratets skipsregister. Det ble brukt som grunnlag for tellingen for 1980 med utvidet bruk av kilder om eksempelvis last og driftsregnskap.<sup>164</sup> Fra 1981 ble det utarbeidet årlig statistikk for skip i innenlandsk leie- og egentransport sammen med femårstillingene.<sup>165</sup>

Tabell 2.1: Utvikling antall skip i løs fart/leie- og egentransport i innenriks kystfart. Utvikling samlet tonnasje og gjennomsnittstonnasje i bruttoregister tonn.

Årstall	1955	1961	1965	1970	1975	1980	1990
Antall	1569	1391	1000	1593	1275	600	204
Tonnasje brt	131180	120 745	105 000	210 201	179286	117 902	53 000
G.snitt brt	83,6	86,8	105	132	140,6	197	260
Antall fartøy i løs fart v/TØI					728		
Antall fartøy i løs fart/Bakka Jr		349 <sup>(1)</sup>		495		461	294

Noter: (1) 1960

**Kilder med merknader:**

**1955:** NOS XI 310/SSB 1958:104 Tabell XII. Fartøyer med bevilling eller fartstillatelse i alt. Inkl. kombinerte fiske- og fraktesfartøyer.

**1961:** NOS IIX 107/SSB 1963:158 Tabell 184 Løs fraktfart: Skip i alt. Inkludert kombinerte fiske- og fraktesfartøyer.

**1965:** NOS XII 269/SSB 1971:178 Tabell 209 Kystfart: Løs fraktfart: Skip i alt.

**1970:** NOS A 939/SSB 1978:20-21 Tabell 3 Tallet på skip i leie- og egentransport, etter byggeår og størrelse 1970. Tabell 4 Bruttotonnasje til skip i leie- og egentransport, etter byggeår og størrelse 1970. 25 – 499 brt.

**1975:** NOS A 939/SSB 1978:21-22 Tabell 5 Tallet på skip i leie- og egentransport, etter byggeår og størrelse/skipstype 1975. 24-499 brt. Tabell 6: Bruttotonnasje til skip i leie- og egentransport, etter byggeår og størrelse 1975.

**1980:** NOS B 330/SSB 1982:58 Tabell 10. Aktiv fraktesflåte etter skip i leietransport/egentransport og skipsgruppe. 25 - 499 brt. Unntatt tankskip, slepebåter og forsyningskip. 25- 3000 Br. Tonn.

**1990:** NOS C 32/SSB 1992:296 Tabell 349 Godstransport på kysten. Leie- og egentransport. Utenfor rute i alt. Tørrlasteskip. 100-499 brt.

**TØI 1975:** Nilsen, Ørbeck og Bratteland/TØI 1977:11

**Løs fart/Bakka Jr:** Bakka Jr:1998b:13. Fartøy i løsfart mellom 100 brt og 1000 tdw

Tabell 2.1 samsvarer i tendens med det Bakka Jr. beskriver, en utvikling der antallet fartøyer går ned og størrelsen øker. Jeg har valgt å bruke de delene av materialet som jeg mener er komparativt for Harstadgruppa. Som eksempel for 1990 da «tørrlasteskip» mellom 100 og 499 brt er den delen som er tilsvarende. Videre er det forskjellige framstillinger av flåten i forskjellige kilder. TØI viser til at 728 fartøy stod for transportarbeidet i næringsgruppen løsfart i 1975. Det vil si det SSB kaller leietransport. De oppgir «utskrifter fra tellingen» i

<sup>164</sup> NOS B 330/SSB 1982:15 – 16

<sup>165</sup> NOS C 104/SSB 1993:109

forhold til NOS A 939 som kilde.<sup>166</sup> Bakka Jr. har lagt fram en utvikling av antall fartøyer i løs fart mellom 100 brt og 1000 tdw. Det vil utelukke 14 fartøy i Harstadgruppa. Det er 12 som faller under 100 brt og to over 1000 tdw. Det uttrykker antagelig skillet mellom regional- og kystfrakt.

En annen indikator på utviklingen er antall medlemmer i FR som har vært og er den viktigste organisasjonen for frakte- og småskipsflåten. Dette var i hovedsak skip under 500 brt. på 1970-tallet.<sup>167</sup> I januar 1991 var det innmeldt 221 skip der 13 var over 500 brt<sup>168</sup> For en del av 1960-tallet ble medlemstallene holdt hemmelige og tallene for 1970-tallet er ukjente. I perioden 1988 – 1992 mistet FR 275 medlemmer hvor av 78 ved konkurs. Tilgangen var 198. Året 1992 markerer det laveste antallet før antallet øker igjen.<sup>169</sup> FR organiserte ikke hele fraktesflåten, men medlemstallet viser samme tendens som tallene fra SSB.

Tabell 2.2: Antall medlemmer i Fraktesfartøyenes Rederiforening (FR)

Årstall	1935	1940	1945	1952	1960	1962	1968	1980	1983	1990	1992
Antall	21	528	779	1133	735	804	460	377	363	229	212

Kilder:

1935 – 1952: Bakka Jr. 2010:90

1960 – 1968: Bakka Jr. 2010:138

1980 – 1983: Bakka Jr. 2010:158 – 159

1990 – 1992: Bakka Jr. 2010:188

SSB viser til en gjennomsnittsalder på fraktesflåten med bevilling og fartstillatelse i 1955 på 48,5 år. I Troms var den 42 år.<sup>170</sup> I 1978 deler SSB flåten mellom 24 og 499 brt for 1970 i byggeperioder. Det viser en flåte der nesten halvparten av fartøyene har en alder over 50 år.

Tabell 2.3: Fraktesflåten 1970: alder etter byggeperiode

	Før 1920	1920 – 1939	1940 – 1959	1960 – 1970	
Antall	687	210	395	301	1593
Antall i %	43	13,2	24,8	18,9	~100

Kilde: NOS A 939/SSB 1978:20 Tabell 3

<sup>166</sup> Nilsen, Ørbeck og Bratteland/TØI 1977:27

<sup>167</sup> Lyng/TØI 1978:25

<sup>168</sup> Lyng/TØI 1991:9

<sup>169</sup> Bakka Jr. 2010:188

<sup>170</sup> NOS XI 310/SSB 1958:105 Tabell XIII

I 1984 var gjennomsnittsalderen på frakteflåten i Nordland 44 år.<sup>171</sup> Bakka Jr. mener i 1998 at den norske flåten er den eldste i Vest-Europa. I 1996 var gjennomsnittsalderen 31 år (500 – 800 tdw).<sup>172</sup>

## 2.4.2 Frakteflåtens andel av godstransport i Norge

Betydningen av frakteflåten i løs fart som godstransportør og distriktsnæring har vært stor. I 1977 skriver TØI følgende:

Godstransport med skip utenfor rute er den betydeligste transportform i det innenlandske transportmarked regnet etter transportarbeidet i tonnkilometer.<sup>173</sup>

Som regel måles godstransport på to måter: «tonnmengden» som angir antall transporterte tonn for et transportmiddel, og transportarbeidet i «tonnkm» som angir tonnmengden multiplisert med transportstrekningen. Av disse størrelsene finner en også transportmidlenes gjennomsnittlige transportlengde, som er viktig for å se på sjøtransport.<sup>174</sup>

**Tabell 2.4: Frakteflåtens andel av godstransport i Norge**

Frakteflåtens andel av innenlandsk godstransportarbeid i Norge: million tonn/km

	1946	1960	1970	1975	1980	1985	1990	1994
Fastlandstransport i alt			14984	16014	16761	17610	18960	19242
Sjøtransport andel			10253	9836	9794	9300	9078	8746
Frakteflåten andel			9178	8758	8639	8262	8724	8403
Frakteflåtens andel %	50,2	56,6	61,2	57,6	51,5	46,0	46	43,6

Frakteflåte 1946 – 1975: skip mellom 25-500-3000 brt og tankskip over 3000 brt

Frakteflåte 1980 – 1994: Leietransport og egentransport. Andel av fastlandstransport

**Kilder:**

1946 – 1960: Nilsen, Ørbeck og Bratteland/TØI 1977:2 Tabell 1

1970 – 1994: NOS C 324/SSB 1996:29 Tabell 1

Frakteflåtens andel av innenlandsk godstransport i mengde: million tonn

	1947	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1994
Fastlandstransport i alt	86,3	181	226	270	281	287	301	294
Sjøtransport	11,9	33	48	57	62	62	63	57
Leie- og egentransport	7,6	22	31	33	30	27	26	24
Leie- og egentransport %	8,8	12,1	13,7	12,2	10,6	9,4	8,4	8,1

1947: skipstransport: Frakteflåtens andel av fastlandstransport

1965 – 1994: andel av innenlandsk godstransport

**Kilder:**

1947: Bjørnlund og Bjerkelund/BI 2000:69 Tabell 2, 82

1965 – 1994: NOS C 324/SSB 1996:29 Tabell 1

<sup>171</sup> Jørgensen og Sæterdal/NF 1987:III

<sup>172</sup> Bakka Jr. 1998b:16

<sup>173</sup> Nilsen, Ørbeck og Bratteland/TØI 1977:2

<sup>174</sup> Bjørnlund og Bjerkelund/BI 2000:62

Tabell 2.4 viser at sjøtransportens og frakteflåtens andel i godstransportarbeidet har vært stor, om ikke dominerende. I 1946 stod frakteflåten alene for halvparten av transportarbeidet (tonnkm) i Norge. Det økte til litt over 60 % i 1970 og sank til 43,6 % i 1994. Etter 1992 ble sjøtransport passert av biltransport. Når det gjelder mengde var biltransport dominerende allerede like etter andre verdenskrig. Den stod for 75,5 % i 1947. Men på 50 år hadde ikke denne andelen øket mer i prosentpoeng enn sjøtransport. I 1997 hadde biltransporten 81,38 %. I hovedsak virker det som dette erstattet togtransport som hadde sunket. Sjøtransporten økte sin andel fra 13,4 % i 1947 til 19,3 % i 1997. Frakteflåten økte sin andel fra 8,8 % i 1947 til over 16 % på 1950-tallet, men var i 1994 kommet ned på 8,1 %.<sup>175</sup>

Sjøtransport og frakteflåtens styrke i godstransporten var og er frakt over lange avstander. Sjøtransporten øker sin andel av transporten med økende distanse. På avstander lengre enn 400 km hadde sjøtransporten i 1993 en andel på 55 % av de transporterte mengdene.<sup>176</sup> Den viktigste grunnen til nedgangen i sjøtransportens og frakteflåtens andel av godstransportarbeidet fra 1970-tallet, var strukturendringen innen samferdsel. Biltransport overtok godstransport over kortere avstander. Når det gjaldt mengden av godstransport, hadde sjøtransport totalt en jevn andel av transportert godsmengde med en svak økning etter andre verdenskrig. Men den sto ikke i forhold til den enorme økningen av godstransport i sin helhet etter 1945. Innenlandsk fastlandstransport i tonnmengder i perioden 1947 – 1997 økte med 265 %, og godstransportarbeidet (tonnkm) med 375 %.<sup>177</sup> Hovedtyngden av frakteflåtens transportoppgaver i mengder og tall var på 1970-tallet frakt innen og til Østlandet. Men den største relative betydningen var i Nord-Norge. Landsdelen var enda i 1975 veldig avhengig av frakteflåten for vareutveksling med andre landsdeler. Mellom Østlandet og Nord-Norge stod frakteflåten for 74 % og Vestlandet 80 % av transporten. Rutetransport kom i tillegg.<sup>178</sup>

### 2.4.3 Frakteflåtens regionale tilhørighet

Frakteflåten har alltid vært dominert av Vestlandet med flere klynger av fraktemiljøer. Landsdelen har hatt markeder sydover møt Sørlandet og Oslofjorden, og nordover til Nord-Norge, og rundt Nordsjøen. Fiskehandel i Lofoten var viktig i oppbygginga av næringen på Vestlandet, slik det var i nord. Bergen utviklet seg til et sentrum for fraktefarten, også med stor betydning for den nordnorske.

---

<sup>175</sup> Barlaup/TØI 1998:I – III

<sup>176</sup> Barlaup/TØI 1998:6

<sup>177</sup> Bjørnland og Bjerkelund/BI 2000:59

<sup>178</sup> Nilsen, Ørbeck og Bratteland/TØI 1977:5

I Nord-Norge har jeg tidligere henvist til Kvæfjord og Harstad som det tradisjonelt nordligste senteret for fraktesfart, men antall og andel fartøy i de tre nordligste fylkene gjenspeiler andel av befolkningen og færre større senter for handel. Nordland fylke med sin lange kyst har dominert i antall fartøy. Den nordnorske andelen vokste sakte fram mot 1980, mens flåtene på Sør- og Østlandet ble sterkt forminsket. Trøndelag hadde også en nedgang. Fra omkring 1980 og fram mot år 2000 var fordelingen til dels stabil selv om det totale antallet sank betraktelig.<sup>179</sup> Tabellen 2.5 viser at Vestlandet styrket sin rolle som det største senter for fraktesfarten. Nord-Norge økte sin andel, men i en næring der antallet fartøy synker. TØI viser i 1978 til vekst på Vestlandet og Bergen samt sentralisering av næringen:

Fraktesfartøyflåten søker særlig til Bergen. Nord-Norge, Trøndelag og Sørlandet blir tappet for tonnasje. Rederne flytter til byene.<sup>180</sup>

Tabell 2.5: Regional fordeling av fraktesflåten: samlet og i FR

	FR 1952		1955		1975		FR 1980	
	Antall fartøy	%	Antall fartøy	%	Antall fartøy	%	Antall fartøy	%
Nord-Norge	252/1092	23	341/1569	21,7	231/1510 <sup>7)</sup>	15,3	103/373	27,2
Vestlandet	1)	40,2		53,7		48,9	4)	54,1
Østlandet	2)	10,7	6)	15,3		27,3	5)	7,2
Trøndelag	3)	26		9,2		8,5		11,4

**Noter:**

- 1) Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane
- 2) Øst/Sørlandet
- 3) Møre og Romsdal, Sør/Nord-Trøndelag
- 4) Vestlandet og Møre og Romsdal
- 5) Sør- og Østlandet
- 6) Sør- og Østlandet
- 7) 25 – 3000 brt

**Kilder:**

1952: Bakka Jr. 2010:106

1955: NOS XI 310/SSB 1958:104. Tabell XII. Fartøy med bevilling eller fartstillatelse

1975: Nilsen, Ørbeck og Bratteland/TØI 1977:9

1980: Bakka Jr. 2010:158

<sup>179</sup> Bakka Jr. 1997:16

<sup>180</sup> Lyng/TØI 1978:8

## Kapittel 3: Harstadgruppa

### 3.1 Harstadgruppa

Harstadgruppa er bestemt og definert ut fra en liste på fartøy som i perioden 1970 – 1990 var tilknyttet frakte- og sandfart med Harstad som et viktig senter i virksomheten (jf. 1.2). Her var mange kunder samt serviceinstitusjoner som verft og offentlige myndigheter som skipskontroll og skipsregister. De fleste grupperingene i Harstadgruppa kom fra tradisjonell fraktefart. I perioden rundt 1970 var det en utvikling mot mer sand- og bulkfrakt for fraktenæringen. Fraktemiljøet i Harstad ble derfor også kjent som et «sandbåtmiljø».<sup>181</sup>

Gruppa består av 47 fartøy for hele perioden 1970 – 1990. Gjennom perioden varierer antall fartøy i ett enkelt år mellom 14 som lavest i 1990 og 23 som høyest i årene 1977 og 1978. I 1970 er det 17 fartøy. Se tabell 7.4:107, tabell 7.5:110 og tabell 7.6:112 for oversikt over fartøyene i Harstadgruppa. Rederiene ved familiegrupperinger eller enkeltredere kom fra kommuner i Sør-Troms og nordre Nordland samt byen Harstad. Mange i Harstadgruppa flyttet til byen og drev videre derfra. Kildematerialet viser flytting av frakteredere til Harstad fra 1920 til omkring 1985. De fleste hadde en opprinnelse i fisker- og fraktebondemiljø samt fartstid som mannskap. Se tabell 7.3:105 og tabell 7.7:113 for oversikt over redere, grupperinger, opprinnelse og eventuell flytting. Denne oversikten er ikke fullstendig for alle personer på eiersiden fordi det er mange eiere i både partsrederi og andre selskapstyper som ikke vises i registrene.

Antallet rederier er lavere enn antall fartøy i 1970 med forholdet 17/11 og i 1980 med forholdet 19/15. I 1990 er forholdet likt med ett rederi per fartøy: 14/14. I perioden var det en utvikling og endring av selskapsform i rederiene. I 1970 var selskapsformen delt nesten likt mellom enkeltmannsrederier og partsrederier. Noen av partsrederiene hadde eiere i forskjellige kommuner som er et tegn på at Harstadgruppa fungerte som et miljø, og som derfor kunne eie og drive fartøy på en slik måte. Egil Kristiansen fra Tjeldsund var en stor aktør i sandfart og leveranser til vegvesenet. Han er registrert som deltager i flere partsrederier med aktører fra forskjellige kommuner.

Tiden fram mot 1990 er preget av et generasjonsskifte i redergrupperingene. Noen av de som var sentrale i sandfarten var gått ut av næringen. Neste generasjonen var kommet inn og i

---

<sup>181</sup> Int. 17

noen tilfeller med egne fartøy i stedet for partsrederier. Nye rederigrupperinger ble dannet av personer som oftest kom fra fartstid hos de gamle rederne. I løpet av 1980-tallet kom en ny selskapsform inn i gruppen. I 1990 er tre av 14 rederier aksjeselskaper (21,4 %). Resten er fordelt på fire partsrederier (28,5 %) og syv enkeltmannsrederier (50 %). Se tabell 7.7C:114. For fraktenæringen i Nordland fylke i 1986 utgjorde aksjeselskap (8 %) og kommandittselskap (2 %) av selskapsformene. Personlig eide rederi gjennom enkelt- (60 %) og partsrederi utgjorde hele 90 %.<sup>182</sup>

Harstadgruppa representerer gjennom perioden 1970 – 1990 rederier fra kommunene Kvæfjord, Harstad, Bjarkøy, Skånland og Tjeldsund. I 1970 er Kvæfjord den kommunen med flest redere med 8 av 17. I 1990 er Harstad kommunen med flest redere med 7 av 14. Da er bare kommunene Kvæfjord, Harstad, Skånland og Tjeldsund representert. Se tabell 7.7C:114 for antall rederier, utviklingen av selskapsform og heimkommuner.

### 3.2 Fartsområde

Fartsområdet for sandfrakt i Harstadgruppa var i hovedsak i regionen rundt Harstad. Det var Sør-Troms, Ofoten, Vesterålen og Lofoten (jf. 3.6). Men markedet avgjorde. Harstadgruppa var involvert i store sand- og bulkoppdrag i Finnmark og på Helgeland.<sup>183</sup> Disse båtene gikk med all slags last som kunne lastes i et lasterom. Når det var mindre aktivitet i sandføring tok rederne stykkgodsoppdrag som kunne være langt utenfor det vanlige fartsområdet.

Bornøgruppa hadde allerede på 1920-tallet levering av sand og singel mellom Vardø og Bodø. Andre grupperinger som Eide og Hokland utviklet seg fra lokal «sjarkfrakt» på 1930-tallet til kystfart i Harstadgruppa. De fleste aktørene i 1970 hadde erfaring med både kontraktsfart for private bedrifter som for eksempel mellom Harstad og Tromsø, og løsfart der de måtte skaffe last selv etter hvor hver oppdragsgiver sendte dem.

Ja. Det var hver enkelt som ordnet det. Noe gikk vi med i mange år. Han steike ka margarin vi gikk med. Vi var på Melbu, der var det en fabrikk, også fra Tromsø til Harstad. Det var jo vanlig at vi gikk dit og akkoderte med dem, når det gjaldt pris.<sup>184</sup>

I intervjuene og kildene er det registrert lasteplasser for sand og andre bulkmasser som grus og asfalt mv. Det er uttak fra havbunn og landttak. Uttak fra havbunn er registrert med det nordligste i Tranøybotn ved Senja og Mannfjorden i Tysfjord som det sørligste. Det er uttak

---

<sup>182</sup> Jørgensen og Sæterdal/NF 1987:26

<sup>183</sup> Int. 18

<sup>184</sup> Int. 19

som var i bruk i løpet av perioden 1920 – 1990. Denne registreringen er ikke fullstendig, men gir et bilde av sandfarten i regionen. Se tabell 7.8:115.

### 3.3 Harstadgruppas fartøy og teknologi

I løpet av 1950- og 1960-tallet ble de første stålskipene kjøpt inn av aktører i Harstadgruppa. Det var en blanding av eldre båter som var bygget om flere ganger, og noen få coastere og singledekkere bygget nye på 1950- og 1960-tallet. Det vil si at sammensetningen av fartøy i Harstadgruppa i 1970 var 7 stålfartøy, 9 trefartøy og ett av stålkompositt. I 1984 hadde enda 36 % av frakteflåten i Nordland treskrog.<sup>185</sup>

Tabell 3.1 Utvikling av fartøy og teknologi i Harstadgruppa 1970 – 1990						
	1970	1975	1978	1980	1985	1990
<b>Antall fartøy</b>	17	20	23	19	17	14
Gjennomsnitt lengde m:	27,3			34,7		42,4
Gjennomsnitt brt:	119,1	164,2		185,8		243,1
Gjennomsnitt tdw:	180			302,1		514,9
Gjennomsnitt alder/år:	50,9			32,3		29,3
Samlet tonnasje:						
Brt	2025	3283		3530		3404
Tdw	3060		6316	5741		7209
Byggemateriale:						
Tre	9		4	1		1
Stål	7		19	18		13
Stål/kompositt	1					
Laste-/losseapparat:						
Vinsj og bom	17			19		8
Selvlosser						6

**Kilder:** Tabellen er basert på kildene i tabell 7.4:107 og spesifikasjonene i tabell 7.5:110

I hele perioden 1970 – 90 var det trefartøy i gruppen, men i 1990 var det bare ett igjen, m/s Tennskjær, mens de resterende 13 var stålskip. Den første shelterdekkeren kom i 1975, m/s Lisbeth. Shelterdekkerne utgjorde et hopp i tonnasje i forhold til de gamle og ofte ombygde singeldekkerne. I perioden 1970 – 1990 ble de gamle og tradisjonelle båttypene faset ut av fraktenæringen og Harstadgruppa.

<sup>185</sup> Jørgensen og Sæterdal/NF 1987:III



Tabell 3.2 Typer fartøy i Harstadgruppa 1970 – 1990

Type	Eksempel	Byggemateriale
Motorkutter	Syvstjernen LHNL	Tre
Motorjakt	Samhold LHEM	Tre
Motorskøyte	Totsholm LLZP	Tre
Krysser	Stølen (1) LDBC	Tre
Ombygget stålfartøy	Tungholm LEBX	Stål
Singledekker	Marmorsund (1) LHNI	Stål
Shelterdekker	Rignator (2) LNDW	Stål

Kilder: Tabellen er basert på kildene i tabell 7.4:107 og spesifikasjonene i tabell 7.5:110

Det eldste byggeår for et fartøy i Harstadgruppa er 1876. Da ble m/j Anna Vikan LHZI bygget som seiljakt i Hardanger. Det yngste byggeåret er for shelterdekkeren m/s Jarola JXKG som ble bygget i 1973. Snittalderen for fartøyene sank fra 50,9 år i 1970 til 29,3 år i 1990, noe som er lik det generelle snittet i næringen (jf. 2.4.1)

Det var en gradvis utvikling til lengre og større fartøy slik det var i hele næringen. I 1970 var gjennomsnittslengden på fartøyene i Harstadgruppa 27,3 m. I 1990 var den økt til 42,4 m. Selv om det samlede antallet fartøy varierte i perioden med nye tilvekster som også var mindre enn gjennomsnittet til en hver tid, økte gjennomsnittslengden samlet i hele perioden. Det korteste fartøyet i 1970, og for hele perioden, var den gamle jakta Samhold fra 1893 på 16 m. Hun var også det fartøyet med minst bruttotonnasje på 47 brt. Det lengste fartøyet i gruppa var m/s Theresa (1987 – 1990) på 60,9 m.

Bruttotonnasje brt/BT er et volummål for lukkede rom i et fartøy. Det er primært en størrelse og et mål for myndigheters regulering av sjøfarten. Det er endret regler for beregning av bruttotonnasje. Lastekapasiteten til et fartøy kan tilnærmet måles i tdw (dødvekttonn) som er den totale vekten et skip kan bære av last, drivstoff, forsyninger, besetning og passasjerer. Fra 1970 til 1990 mer enn fordobles lastekapasiteten i Harstadgruppa fra 3060 tdw til 7209 tdw, men antallet fartøy er gått ned fra 17 til 14. I årene 1977 og 1978 da antall fartøy var på det høyeste, 23, utgjorde samlet lastekapasitet 6316 tdw (1978). Et bilde av økningen av lastekapasiteten er å sammenlikne fartøy hos Rekstadgrupperingen i Harstad: m/s Sparta som familien hadde fra 1952 og m/s Kyst som kom på 1990-tallet. Avstanden mellom Harstad og Skjomen (grabbing) er så lang at man fikk bare hentet en last i døgnet.

Men båtene er jo større. Sparta tok 500 hl og Kyst tar 3500 hl. Det som Sparta måtte gå en uke for tar Kyst på en tur.<sup>186</sup>

Sandfrakt begynte i regionen før det var vanlig med vinsj og grabb. De første uttakene som rederne selv tok initiativ til var derfor landuttak. Det første på Austnes i Bjarkøy ved Sverre Bornø de på 1920-tallet.<sup>187</sup> Det er så langgrunt at det ble laget kjørebåner ut til båten. Massen, som var singel og sand, ble gravd fram med handskuff og trillet med trillebår ut til båten. Et slikt uttak er også registrert på Tjeldøya ved Egil Kristiansen.<sup>188</sup> Lossing ble også gjort for hand, eller at en brukte handvinsjer og fylte lastetønner for hand nede i rommet. Denne laste- og lossemetoden er beskrevet fra sandfarten i Oster av Danielsen og Kirkejord i jubileumboka for FR i 1985.<sup>189</sup> Videre i Bjørn Fjellheims magistergradsavhandling fra 1982: «Sand å føre – Singel å selge» som beskriver sandfarten fra Stamnes.<sup>190</sup>

Da eksplosjonsmotoren utviklet seg inn i mindre fiske- og fraktebåter tidlig på 1900-tallet, så man muligheten for at den også kunne være kraftkilde for andre arbeidsoperasjoner som not- og garnruller, og etter hvert lastebom som var et gammelt verktøy drevet med handmakt. På 1920-tallet var det allerede montert mekaniske vinsjer om bord i norske fiske- og fraktebåter. Selv om de lettet arbeidet, var de også ansvarlig for mange ulykker.<sup>191</sup> Vinsjer var lenge et viktig produkt for verftsindustrien i Harstad. Kaarbø Mekaniske Verksted konstruerte og produserte mekaniske vinsjer fra tidlig på 1930-tallet til under andre verdenskrig. De begynte så smått med hydrauliske vinsjer i denne perioden, men overlot lisensen til verkstedet i Bogen. Fra 1955 begynte de igjen å produsere vinsjer.<sup>192</sup>

De første vinsjene for lasting og lossing ble i følge intervjuene montert i sandbåtene i Harstadregionen rundt 1940 og de var mekaniske.<sup>193</sup> Den første vinsjen og grabben om bord i den første registrerte sandbåten, Colibri (1), antas å være produsert på Kaarbøes Mekaniske Verksted i Harstad.<sup>194</sup> Det var en vinsj med to mantler. En annen kilde nevner «Hamnvikvinsj» som var produsert i Ibestad. De mekaniske vinsjene ble drevet med reimdrift fra svinghjulet og kardanger og akslinger som gikk under dekk. Når man koblet til og fra,

---

<sup>186</sup> Int. 21

<sup>187</sup> Simensen 1953:159; Int. 23

<sup>188</sup> Int. 22

<sup>189</sup> Danielsen og Kirkejord 1985:29 – 49

<sup>190</sup> Fjellheim 1982

<sup>191</sup> Hatlehol 1991:11

<sup>192</sup> Gulowsen 1995:149

<sup>193</sup> Int. 24

<sup>194</sup> Int. 25

skulle man stoppe motoren og legge på eller fjerne reima på svinghjulet.<sup>195</sup> De mekaniske vinsjene var en teknologisk utvikling, en modernisering, som også krevde ei kulturendring. Det ble nødvendig «å kunne passe seg» på en ny måte. Det utgjorde en ny fare eller sikkerhetsrisiko før man var blitt vant. Akslingene med drivknuter gikk gjennom lasterommet. Der jobbet mannskap med å fordele og trimme lasten. Det var veldig viktig ikke å få sand inn i drivknutene.

Rundt 1944 – 45 var ble det grabbet sand i Tranøybotn ved Sør-Senja av Sverre Bornø de. Det var flere båter, men det var bare han som hadde vinsj. I hans båt var det en gutt på 15 – 16 år som hadde fått jobb med å trimme rommet. Han var uheldig og kastet sand i en drivknute og prøvde å få det vekk, og bar fast. Han ble tatt om bord i en annen båt som ikke var lastet, og de gikk mot sykehuset i Harstad så fort de maktet. Gutten ble reddet og mange år senere viste han fram sin erfaring fra fraktefarten til Bornøkarene som leverte sand i Ofoten. Gutten kjørte nå en av lastebilene som hentet sanden og hadde en hånd uten fingre.<sup>196</sup>

På 1950-tallet var det vanlig med vinsj om bord i fraktebåtene i Harstadregionen i følge intervjukilene.<sup>197</sup> Firmaet «Hydraulik Brattvåg AS» var ledende på utviklingen av hydrauliske vinsjer i Norge og på verdensbasis.<sup>198</sup> De hadde samarbeid med Kaarbøverkstedet i Harstad og senere Bogen Mekaniske Verksted som produserte dem på lisens.<sup>199</sup> Slik hadde rederne også en lokal produsent å forholde seg til. De hydrauliske vinsjene utviklet seg til effektive verktøy om bord i fraktebåtene. De var og sikrere fordi det ikke var behov for mekanisk overføring. Bomsving ble også vanlig med hydraulisk vinsj. Før ble det brukt handmakt for å svinge grabben til siden. Man måtte «hale i gaieran».<sup>200</sup> Til tross bruk av hydraulikk var vinsjene årsak til flere alvorlige ulykker om bord i sandbåtene i Harstadgruppa.<sup>201</sup> Mest kanskje på grunn av at kraften fra den hydrauliske vinsjen ble fordelt med stålvaier. Spesielt under grabbing fra havbunn ble vaier og rigging utsatt for stor påkjenning. Vinsjene ble gradvis forbedret. En viktig ting for sikkerheten var fjæring på hendlene slik at de gikk tilbake når man slapp dem.

---

<sup>195</sup> Int. 26

<sup>196</sup> Int. 27

<sup>197</sup> Int. 28

<sup>198</sup> Hatlehol 1991

<sup>199</sup> Gulowsen 1995:149

<sup>200</sup> Int. 29

<sup>201</sup> Int. 30

[...]fikk arma revet av i vinsjen. Det var før hendlene fikk fjæring slik at de gikk tilbake. Han falt over hendelen og blei fast i vinsjen.<sup>202</sup>

Ja det er et under at alle overlevde med det materiellet som var i bruk. Vaier som slettna også videre.<sup>203</sup>

En annen viktig del av laste- og losseutstyret var grabben, spesielt for Harstadgruppa som mye var basert på grabbing fra havbunn. Også her tok den lokale industrien tak i den kundegruppen frakte- og sandfarten var. Mye av utstyret var produsert på Vestlandet, men etter hvert ble det lokal produksjon, ofte gjennom lisens først. Mathiassen Mekaniske Verksted i Harstad var et viktig verksted for fraktofarten og et møtested. De laget ei grabb som ble kalt «Harstadgrabben». Den blir betegnet som en god grabb. Det var også folk som hadde jobbet om bord i sandbåtene som var med på utviklingen.<sup>204</sup> Mathiassen Mekaniske Verksted utviklet også følgeutstyr som grabbelåser. En av de første låsene i bruk var «Bergenslås», men den ble erstattet med en automatlås som var laget i Harstad.<sup>205</sup> Ved grabbing fra havbunn kom det alltid mye vann i lasterommet slik at man var avhengig av pumper. Også de hadde en utvikling:

Ja det var forbruksvare. Først brukte vi det de kalte deltapumper. Så ble det monopumper med gummiskovel. De holdt bedre.<sup>206</sup>

Ved lasting ved kai var det også vanlig at massen ble tippet rett i rommet av lastebil. Ved levering av sand til Grøtavær fort ble det også losset i hestevogner. Hestene likte det ikke når den store grabben var over dem.<sup>207</sup> Det var også behov for andre løsninger for dem som drev utvalg i mindre kvanta som Bornøkarene på kaia i Harstad:

Vi hadde også ei lekter, ei pramma, som het Edo Kamar. Vi kalte den Singel. Den slepte vi etter oss. Fadern mye, han fylte pramma og båten og tok den på slep, heile sloga. Den hadde krane med ei lita grabba, tror den var 1 hektoliter, og en motor. Men den fikk vi ikke lov å bruke. Den ble solgt til Angells rederi. Han tok den til Oslofjorden. Han fikk bruke motoren på den. Det var utrolig. Pramma lå her nede ved kaia. Vi hadde utvalg. Så kom lastebiler eller folk som skulle ha litt sand. Olaf styrte med pramma og lastet lastebilene. Det var ikke så mye de tok den gangen. De måtte veive opp kassen når de skulle tømme.<sup>208</sup>

I 1970 hadde alle fartøyene i Harstadgruppa vinsj og lastebom som laste- og losseapparat, men forsøk på å gjøre hele laste- og losseoperasjonen enklere var i utvikling. Tidlig på 1970-tallet kom de første fartøyene som ble kalt en særnorsk skipstype og som ble en stor suksess:

---

<sup>202</sup> Int. 31

<sup>203</sup> Int. 32

<sup>204</sup> Int. 33

<sup>205</sup> Int. 34

<sup>206</sup> Int. 35

<sup>207</sup> Int. 36

<sup>208</sup> Int. 37

«selvlosseren». En av dem var singledekkeren m/s Portør som hadde fått montert en gravemaskin mellom romlukene i 1973. Portør var en stund del av flåten i Harstadgruppa på slutten av 1980-tallet, da som m/s Portfjord. I Blokken i Vesterålen gjorde de også et eksperiment på 1970-tallet med båten m/s Liholm som fikk en Brøyt gravemaskin montert på dekk. Det var ikke vellykket og den ble tatt av.<sup>209</sup>

Selvlosserne utviklet seg til svært effektive fartøy. Gravemaskinene ble satt på travers slik at de kunne bevege seg langs hele dekket. De kunne utstyres med forskjellige verktøy som tømmerklo. Da disse fartøyene dukket opp i havner i Europa skapte de oppstyr ved at havnearbeiderne anså jobben i gravemaskinen som deres, men det ble de nektet.<sup>210</sup> De første selvlosserne i Harstadgruppa kom på midten av 1980-tallet. Noen ble tatt i bruk av Harstadgruppa før sjøsand ble helt faset ut fra større bygninger og konstruksjoner. Derfor hadde de montert vinsj på gravemaskinen slik at de kunne fortsette med grabbing. Det ble mindre aktuelt etter hvert og et fåtall fartøy hadde en slik løsning.

I 1990 ble det gjort store arbeider om bord i m/s Nidarø (2). Rederen Evald Hokland hadde en ide om hvordan han kunne tilpasse fartøyet til Statens Vegvesens behov for transport til steder uten kai. Nidarø var allerede bygget om til selvlosser på Mathiassen Mekaniske verksted i 1984. Nå ble det montert en transportør med transportbånd som gjorde det mulig å levere sand, grus eller asfalt på kailøse steder. Arbeidet ble gjort ved Kaarbøeverkstedet i samarbeid med Polarkonsult AS og Borkenes Mekaniske Verksted<sup>211</sup> (jf. 4.3). En annen reder, Alf Skår fra Kvæfjord, var en av de første som tok i bruk transportbånd sammen med gravemaskin.<sup>212</sup> Ved at Harstad ble et nordnorsk senter for sand-/bulkfart bygget også den lokale verftsindustrien opp kompetanse på denne farten. Mye av det som ble produsert på Vestlandet der de store fraktestøymiljøene var, ble også utviklet gjennom egne løsninger i Harstad, i samarbeid med Harstadgruppa. Se videre i kapittel 4.3.

Grabbing fra havbunn i Skjomen og Rombakken (nå stengt) blir oftest gjort ved at en legger baugen inn i en sandbanke, nesten i fjæra. Enten ligger man med litt pådrag framover, eller/og man legger ut anker og noen fortøyninger for å holde fartøyet i posisjon. Man kan også ligge fritt med fortøyning. Det kan variere fra sted til sted hvor dypt det er og hvordan forholdene

---

<sup>209</sup> Int. 38

<sup>210</sup> Bakka Jr. 2010:182

<sup>211</sup> Nordlys 15.06.1990:15

<sup>212</sup> Bakka Jr. 2013:14

er. Intervjuene viser til grabbing på opptil 20 meters dyp. Vanlig dybde var ca 4 – 5 meter under kjølen. Grabben blir senket til havbunnen åpen. På bunnen lukker den seg av drakraften fra vinsjen og blir samtidig fylt. Den blir heist opp og over romluka hvor den blir åpnet og tømt over en rist som sorterer ut stor stein. Steinen blir liggende mellom romluka og rekka, eller samlet opp i store steinkar. Steinen blir dumpet lengre ut for ikke å komme med i neste grabbing. Hullet man grabber fra blir vanligvis etterfylt av sand som ryr ned fra banken. Grabbing fører med seg mye vann, slik at man er avhengige av ekstra og kraftige pumper for å få ut vannet.<sup>213</sup>

### 3.4 Arkiv: Partsrederiet «Odd Eide & Sønner»

Det er bevart noe privatarkiv etter partsrederiet «Odd Eide & Sønner» fra Kvæfjord. Det er i hovedsak regnskapsbilag, deler av regnskap og korrespondanse relatert til regnskap og drift for perioden 1974 – 1975. Partsrederiet eide og drev da to fartøy: m/s Eide Junior (1) LHNA og m/s Stenbrodd LFEQ. Arkivet viser et rederi med lokal forankring. Bankforbindelsen er en lokal bank. Mannskapet er i hovedsak lokalt. Virksomheten er frakt av sand og bulkmasser med en og annen stykkgodslast. Rederiet hadde kvitteringsblokker der det står: «Leverer: Støypsand – Singel – Veigrus». Videre at bankforbindelsen er «Kvedfjord Sparebank».<sup>214</sup> Arkivet viser forretningsforbindelsene og bedrifter de leverer til. Det kjøpes mest og i hovedsak tjenester fra firma i Harstad, Lødingen, Sortland og Svolvær. Det er innkjøp av verftstjenester, bunkring, havneavgifter og driftsutstyr mv. Blant annet fra Mathiassen Mekaniske Verksted i Harstad. De leverer også masser utenfor kystbyene og til bygge- og veiprojekt i regionen (jf. 3.6).

Fartøyet m/s Ulla Brith LHNA ble kjøpt av rederiet i slutten av 1974 til en sum av 530.000 kroner. Det ble finansiert med lån i Kvedfjord Sparebank og egenandel. Fartøyet ble hentet i Trondheim og gitt nytt navn som Eide Junior (1). I arkivet kan man finne brutto inntjening for hver måned som grunnlag for lønn. Det som i arkivet også kalles «innkjørt» Det varierer mye, men lå vanligst mellom 35.000 og 50.000 kr. Måneden april 1975 var en eksepsjonell god måned med en brutto på 92.615 kroner. I denne måneden var det fraktet til sammen 2200 kubikkmeter sand og singel samt noe stykkgoods. En slik god måned påvirket også lønn til mannskapet som var basert på båtens inntjening.<sup>215</sup>

---

<sup>213</sup> Int. 39

<sup>214</sup> Jf. vedlegg 7.10:118

<sup>215</sup> Privatarkiv PR Odd Eide & Sønner

### 3.5 Dekksdagbok m/s Eide Junior (1) LHNA

I privatarkivet etter PR Odd Eide & Sønner er det bevart noen «dekkdagbøker» for fartøyet m/s Eide Junior (1) LHNA. Den kalles også logg. Disse bøkene viser den konkrete virksomheten til fartøyene i form av fartsområde, laste- og losseplasser, hviletid, mannskap, hendelser mv. Jeg har valgt en dekkdagbok som dekker perioden 10. januar 1977 – 20. februar 1980. Den dekker den siste perioden fartøyet gikk i sandfart, ombygging til brønnbåt og den første tiden i slik fart. Jeg har gått gjennom tiden i sandfart fram til 11. januar 1979.

Informasjonen fra dekkdagboken viser et fartøy som går i sand- og bulkfart i et område som strekker seg mellom Engeløya i Nordland og Skjervøy i Nord-Troms. Det vanligste fartsområdet er Sør-Troms, Ofoten, Vesterålen og Lofoten. Lastene er i hovedsak sand, grus og singel. Det er en og annen stykkgodslast som eksempel en traktor som settes på kai i Godfjord. Det lastes vekselvis fra sjøgrabbing og sandtak ved kai. Mannskapet teller hele tiden 4 – 5 personer og to eller tre er fra familien. Det er nærmest konsekvent at fartøyet ligger i ro i helgene. Fartøyet legges til ro ved heimkai i Kvæfjord eller et sted der de kan kjøre heim. Fredag 27. januar 1978 står det i loggen: «Losser (Tovik). Går Tjeldsund. Mye motstraum. Til Lødingen 1440. Vasker i husene. Skifter olje og filter på hovedmotoren. Låser og tar helg 1800.» Viser til vedlegg 7.11:118 som er en kopi av side 17 – 18 fra valgte dekkdagbok og som dekker perioden 18. – 23. februar 1977.<sup>216</sup>

### 3.6 Hva ble bygget?

Ja, vi førte jo sand til det meste av det som ble bygget.<sup>217</sup>

Slik svarte en aktør på spørsmålet om Harstadgruppa var viktig i moderniseringen. I intervjuene har jeg spurt etter hvor og hva rederiene og fartøyene har levert sand- og bulkmasse til. Det har blitt en liste som viser at sand- og bulkfraktmiljøet i Harstad hadde en sentral og nødvendig rolle i modernisering av infrastruktur i landsdelen. Den er ikke dekkende for alt Harstadgruppa har levert masse til, men den er dekkende for å vise omfanget. Se tabell 7.9:116.

---

<sup>216</sup> Privatarkiv PR Odd Eide & Sønner: dekkdagbok Eide Junior (1) LHNA

<sup>217</sup> Int. 164

## Kapittel 4: Modernisering og strategier

### 4.1 En nordnorsk modernisering og tilpasning

Det har vært en egen spesiell nordnorsk moderniseringsprosess. Ingen landsdel og utviklingsprosess har vært så styrt, eller forsøkt styrt over tid gjennom sentralt vedtatte planverk. Erik Oddvar Eriksen betegner landsdelen som et laboratorium for sentral planlegging og målsetting.<sup>218</sup> Stortingsrepresentanten A. Arntzen følte på det samme da han uttalte seg om Nord-Norgeplanen i stortinget i 1952:

Planen for utbygging av en spesiell del av vårt land, er både dristig og radikal – dristig fordi den tar opp problemer som har vært aktuelle for landsdelen i alle år og som har syntes uløselige, radikal fordi den vil ta til hjelp midler som på visse områder bryter med bestemmelsene som gjelder og framleis vil komme til å gjelde for andre deler av landet vårt.<sup>219</sup>

Nord-Norge ble spesielt fordi det ble løftet fram på bred front som en stor nasjonal utfordring som måtte «tas tak i» etter andre verdenskrig. «Problemet Nord-Norge» var tittelen som «Studieselskapet for Nord-Norsk Næringsliv» brukte på en utgivelse fra 1948 som kortfattet viste at landsdelens bidrag til nasjonalproduktet var 6 % med et folketall på 12 % av landets befolkning. Årsaken var næringsstrukturen som i liten grad «leverte» til nasjonalproduktet: «Denne tabellen viser klart svakheten i strukturen i det nord-norske næringslivet. Det er i alt for høy grad konsentrert om de næringer som gir liten avkastning pr. sysselsatt.»<sup>220</sup>

Bak moderniseringsplanene hadde det utviklet seg et bredt spekter av økonomiske, politiske og kulturelle grunnlag for å modernisere landsdelen som var beskrevet som en underutviklet og perifer (frontier-) kultur med store utviklingsbehov. Partiet Høyre mente sågar det var behov for en nydyrking- og koloniseringsplan.<sup>221</sup> Fra 1952 begynte en utvikling som satte i gang det Lorås beskriver som «djuptgåande omveltningar i samfunnslivet på mange nivå.» En utvikling mot færre produksjonseenheter og favorisering av de store som var igjen. De tradisjonelle kombinasjonsnæringene var ikke innenfor støtteordningene. En spesialisering av det nordnorske samfunnet som førte til store økonomiske og kulturelle spenninger i landsdelen.<sup>222</sup> Det var en ekstrem og derfor spesiell moderniseringsprosess over lang tid der en hel landsdels kultur og produksjon skulle tilpasses resten av den vestlige verden.

---

<sup>218</sup> Eriksen 1996b:11

<sup>219</sup> Utbyggingsfondet for Nord-Norge 1953:39

<sup>220</sup> Grønaas, Halvorsen og Torgersen/SSNN 1948:19

<sup>221</sup> Thomassen 1997:117

<sup>222</sup> Lorås 1997:17



For fraktenæringen og Harstadgruppa var det en spenningsfull samfunnsmodernisering fordi det var «tilpass eller forsvinn» eller «utvikling eller avvikling». Som nevnt var den enkle grunnen at den lokal- og regionalbaserte frakten ble erstattet av veiutbygging og ferger, men også at kysttransporten ble mer spesialisert slik at den ble befordret av statssubsidiert rutetransport, eller av rederier med større økonomiske forutsetninger som ga dem et bedre grunnlag for tilskudd fra «moderniseringsfondene».<sup>223</sup> Den næringskombinasjonen fraktenæringen kom fra var det et moderniseringsmål om å fjerne. Det var avvikling for utvikling av noe annet.

Fraktenæringen var tradisjonelt en transportør for private bedrifter mer enn det offentlige. Den var blant annet sterkt knyttet til fiskeriet. Men den situasjonen som strukturendringene skapte, var at inntektsgrunnlaget gradvis kom direkte eller indirekte fra det offentlige blant annet via «moderniseringsfondene». Dette fordi at de som fortsatte i fraktesfart gikk mer over til sand- og bulkfart og ble leverandører til moderniseringsløpet og betongeksplosjonen (jf. tabell 7.9:116 og vedlegg 7.10:117).

Vi gikk for Stål og Jern, Salgslaget, Strøm og Smith og heile den kairækka.<sup>224</sup>

Hos Johan Skår fortsatte Brødrenes Prøve i fraktesfart. I perioden 1973 til 86 var det salt og kull fra Holst i Harstad som hovednæring. I sommersesongen var det sandfrakt fra Skjomen. Brødrenes Prøve var også potetbåt med egenprodusert potet fra Kveøy til Tromsø og Hammerfest. Den fortsatte også i fiskeføring som ferskfiskeføring fra Vestfinnmarka til Østfinnmarka og føring av hyse fra Østfinnmarka til Myre.<sup>225</sup>

Av de som ble del av Harstadgruppa, var Bornøgruppen av de første som ble leverandører av sand til byggevirksomheten under gjenreisning, NNP og Utbyggingsfondet for Nord-Norge. Gruppen hadde levert sand og singel til regionen og landsdelen siden 1920-tallet. Tidlig på 1950-tallet leverte de til bygging av det som ble kalt Rådhus 1 i Harstad. De leverte også til byggingen av dampskipskai, kjølelager og slakteri i byen.<sup>226</sup> Utvikling av veistrukturen og kommunikasjonen som Tjelmeland viser til som det klareste uttrykk for modernisering,<sup>227</sup> ble en styrking av grunnlaget for videre bulkfart. Denne infrastrukturen krever vedlikehold til «evig tid» og vil kunne gi grunnlag for en fraktnæring like lenge. Noe også topografien langs kysten gir grunnlag for. Spørsmålet er hvor en framtidig frakteflåte vil ha sin tilhørighet. Mens topografien ga grunnlag for en sterkt desimert frakteflåte med hovedvekt på bulkfart,

---

<sup>223</sup> Utbyggingsfondet for Nord-Norge og Distriktenes Utbyggingsfond

<sup>224</sup> Int. 41

<sup>225</sup> Salen 2012:49 – 50

<sup>226</sup> Simensen 1953:159

<sup>227</sup> Tjelmeland1994:351

ble den i øyriket Danmark nesten utslettet. På slutten av 1990-tallet sto skipsfart for bare 4 % av transporten mens lastebilene sto for resten.<sup>228</sup> I Norge var frakteflåtens andel av godstransportarbeidet i 1994 ennå på 43,6 %, mens andel av mengde var 8,1 % (jf. tabell 2.4:43).

Ved dramatisk økning i oljeprisen og krisen i verdensøkonomien og skipsfarten fra 1973 – 1974, påvirket det også industrien som var bygget opp i Harstad. For verftsindustrien ble det starten på en synkende kurve fram mot omstillinger. For sand- og bulknæringen var historien litt annerledes. Næringen ble nok påvirket, men utviklingen av den offentlige infrastrukturen fortsatte, også som et virkemiddel mot krisen. Med grep om den regionale sand- og bulkforsyningen var Harstadgruppa sikret aktivitet. Intervjuene viser til et relativt godt marked:

Ja, det var veldig mye bygging. Mye aktivitet. Det ble bygd mye ny infrastruktur og offentlige bygg, ja på hele 70- og 80-tallet.<sup>229</sup>

I denne perioden la også miljøet grunnlaget for overgang til selvlossere fra midten av 1980-tallet. Fraktenæringen og Harstadgruppas krise kom rundt 1990. Selv om konkurransen ble hardere, besto miljøet med få frafall i det som er omtalt som den største krisen i næringen.<sup>230</sup> I en økonomisk krise er det noen virksomheter som forsvinner mens andre fortsetter, kanskje med redusert tempo og omfang. Årsakene til at noen virksomheter klarer seg gjennom kriser er mange, men to årsaker er at det blir sprøytet inn offentlige midler som et tiltak mot krisen og man kan høste av det, og/eller at man tilbyr tjenester som etterspørres selv om økonomien er presset. Gulowsen bruker begrepet «dempet stagnasjon» om den økonomiske situasjonen i Harstad på 1920- og 1930-tallet. Han mener HARST-systemet dempet følgene av krisen som rammet landsdelen tungt<sup>231</sup> (jf. 5.1).

Tross krise trengte skipsfarten tjenester og service for å være i fart. I Nord-Norge sto Harstad i en særstilling som leverandør av forsyninger, bunkers- og verftstjenester. Næringslivet i byen var variert med et tett økonomisk nettverk midt i et område rikt på råvarer. I kriseperioden ble det bygget nye kullkraner, sildoljefabrikk og hermetikkfabrikker.<sup>232</sup> Fulsås beskriver perioden 1920 – 1940 som en stillstand i den økonomiske moderniseringsprosessen

---

<sup>228</sup> Mortensøn 1998:33

<sup>229</sup> Int. 42

<sup>230</sup> Lyng/TØI 1991:17

<sup>231</sup> Gulowsen 1995:219

<sup>232</sup> Gulowsen 1995:219

i Nord-Norge. Han er og noe tvilende til krisen som en økonomisk transformasjonsfaktor, men viser til Harstad som en mulig annerledes situasjon.

I Nord-Norge er det i det heile vanskeleg å sjå at krisa i seg sjølve skapte ny vekst gjennom transformasjon, det som er blitt kalla «vekst gjennom krise». I nokre byar, som Harstad, kan ein kanskje finne element av det.<sup>233</sup>

Gulowsen beskriver en verftsindustri som tilpasser seg ved å redusere aktiviteten samt produksjon av imports substitusjon.<sup>234</sup> En situasjon som fortsatte inn i andre verdenskrig som flere historikere beskriver som en transformasjonsperiode for økonomien og grunnlag for vekst.<sup>235</sup> For Harstadgruppa og fraktenæringen ble tilpasning deres strategi til både modernisering og krise, som i noen tilfeller kunne være det samme sett fra næringens side. Næringen hadde stor historisk kompetanse for tilpasning (jf. 2.2).

At Harstadgruppa overlevde krisene fra midten av 1970-tallet og rundt 1990, var mye grunnet i at de hadde tilpasset seg og satt i en posisjon slik næringslivet i Harstad gjorde i perioden 1920 – 1945. Selv om samfunnet var i økonomisk krise, leverte de en vare som var nødvendig i bygging og vedlikehold av infrastruktur som var offentlig finansiert. De var del av sterke familie-, sosiale- og forretningsnettverk med lange historier. De hadde tilpasset teknologi og relativt lave kapitalkrav. De hadde tatt kontroll på råvarene og transporten av den og kunne ta annen frakt når det passet seg sånn.

## 4.2 Strukturendring og strategi

Flere av de tradisjonelle aktørene kom på slutten av 1960-tallet inn i sandfarten. Noen av frakterederne i Harstadregionen uttrykte da et behov for organisering av markedet. Ikke bare som et resultat av strukturendringene i kommunikasjonen, men også fordi «man ønsket ordentlige forhold»<sup>236</sup> i det lokale fraktemiljøet.<sup>237</sup> Noen beskrev situasjonen slik: «[...]noen ganger var det mer last enn hva båtene kunne ta, og selv da ble noen uten.»<sup>238</sup> En annen viktig årsak var at man ville beskytte seg mot konkurrenter utenfra:

---

<sup>233</sup> Fulsås 1996:57 – 59

<sup>234</sup> Gulowsen 1995:134

<sup>235</sup> Tjelmeland 1996:30

<sup>236</sup> Int. 43

<sup>237</sup> Int. 44

<sup>238</sup> Int. 45

Ja det var en av tingene med å starte [Harstad Sjøtransport]. Det var å beskytte farta. Kom det noen andre som prøvde, kunne vi slå ned på nye båter.<sup>239</sup>

Initiativet kom fra Bornøgruppa, som var den eldste aktøren i sandfrakten, i samarbeid med regnskapsfirmaet «Nord-Norsk Kreditt AS», senere «Norco», som de hadde kontakt med.<sup>240</sup> Konseptet var at Norco gjorde avtaler direkte med grunneierne og slik tok kontroll på de viktigste sandressursene for sandfarten. Det var spesielt Skjomen som har et nærmest utømmelig reservoar av sand med god kvalitet og som hadde vært brukt i byggevirkosomhet i regionen lenge.<sup>241</sup> Norco ble derfor også et meglerfirma som skulle stå for meglingen av lastene. Deres inntjening skulle være meglerprovisjonen som på 1980-tallet var 5 % av bruttoverdien på lasten og levering. I dette systemet skulle Norco være hovedmegler slik at når man gikk med last fra annen megler, ble det påslag.<sup>242</sup>

Det virker utenfra som et forsøk på en ordnet prosess med flere møter med alle aktørene i området. Det ble dannet et arbeidsfellesskap kalt «Harstad Sjøtransport» som aktørene sluttet seg til. Det skulle også frigjøre administrasjonstid for rederne ved å forestå oppgjør og fakturering mv.<sup>243</sup> Et annet mål med samarbeidet var å kunne ha mer kontroll på prisene.<sup>244</sup> Kjøpet av Harstad betongstasjon var også ment å skape et bedre grunnlag for sandfarten.<sup>245</sup> Det var ikke alle aktørene som gikk inn i dette samarbeidet selv om de deltok på møtene. Basert på intervjuene var det to grupperinger som ikke gikk inn. Andre grupperinger var veldig tvilende, men kom inn etter hvert, og noen var inne og ute i perioder.

Et av de store ankepunktene var at avtalen Norco hadde gjort med grunneierne var slik at bare de innenfor organiseringen Harstad Sjøtransport fikk grabbe i Skjomen. Å sikre tilgjengelighet til sandressursene var også viktig tidligere. Hvis man hadde mistanke om at det kunne være ei «sandme» et sted, begynte de å lete ved å grabbe i et område. Hvis de var heldige, prøvde man å holde det hemmelig. Men det var over tid vanskelig med det store antallet båter man møtte. Etter hvert kom andre båter. Det forutsatte et samarbeid med grunneierne som også hadde det som inntekt.<sup>246</sup>

---

<sup>239</sup> Int. 160

<sup>240</sup> Int. 46

<sup>241</sup> Int. 47

<sup>242</sup> Int. 48

<sup>243</sup> Int. 49

<sup>244</sup> Int. 50

<sup>245</sup> Int. 51

<sup>246</sup> Int. 52

Om Norcos forslag var så provoserende at det medførte at noen redere ikke gikk inn direkte er uklart, men de som hadde grabbet i Skjomen tidligere hadde egne og eldre avtaler med grunneierne. De mente det ikke var grunnlag for å stenges ute. Det førte til en juridisk prosess mellom de rederne som ikke gikk inn og grunneierne i Skjomen. Det førte også til at Harstadgruppa ble delt og var i konflikt i det samme markedet. Priserådet ga Nord-Norsk Kreditt A/S (Norco) og rettighetshavere dispensasjon i forhold til sanduttaket i Skjomen.<sup>247</sup> Omfanget av dette har jeg ikke undersøkt, men praksis ble at noen ikke grabbet i Skjomen.

Grupperingene som ikke gikk inn forlot Skjomen selv om de kunne ha vært der i hvert fall til saken var avgjort. De begynte i stedet i Rombakken.<sup>248</sup> Konflikten i Harstadgruppa førte til vanskelige samarbeidsforhold i noen år. Som fraktenæringen hadde tradisjon for siden mellomkrigstiden, ble det aldri full enighet om minsteprisene som var regningsvarende. Og om dette ble avtalt kunne man oppleve at det i anbudskonkurranser var bydd under, også innenfor Harstad Sjøtransport.<sup>249</sup> I august 1965 var det et liknende initiativ til organisering innen sandfraktnæringen under paraplyen til FR. Det var ca. 30 sandfartøyredere fra Rogaland og Hordaland som stiftet «Rogaland Sandfraktlag». Målet var fornying og samarbeid om tariffene. Det var enighet om ikke å gå under 1 krone per hektoliter. Allerede om høsten brøt et av medlemmene en seilingsstopp og året etter raknet laget.<sup>250</sup>

Samtlige intervjuer uttrykker at det gradvis gikk seg til. Grupperingene i Harstadgruppa begynte etter hvert å samarbeide, noe som tiltok etter at grabbing avtok.<sup>251</sup> De leide tonnasje hos hverandre ved behov.<sup>252</sup> Selv om uenigheten mellom gruppene hadde vært så hard at den noen ganger førte til «episoder» (jf. 5.9), maktet de å holde et samlet grep på sandfarten i området fram mot 1990. Ingen nye grupper kom inn i denne farten som det ikke var gitt støtte til.<sup>253</sup> Slik kan man mene at å ta kontroll på de viktige ressursene som Skjomen og Rombakken var en suksessoppskrift. Ved at sjøsand etter hvert ikke ble brukt i større bygningskonstruksjoner, forsvant en viktig del av grunnlaget for markedskontrollen.

---

<sup>247</sup> NB/St. Meld. Nr. 53 (1977 – 1978):73

<sup>248</sup> Int. 53

<sup>249</sup> Int. 54

<sup>250</sup> Bakka Jr. 2010:139

<sup>251</sup> Int. 55

<sup>252</sup> Int. 56

<sup>253</sup> Int. 57

En av frakterederne beskrev vanskeligheten med å samarbeide som en definisjon på sin egen næring: «Det var vel slik at frakteskipperne var som nessekonger. De var vant til å bestemme selv og ville ikke at andre skulle komme inn.»<sup>254</sup> Andre beskrev det som et forsøk på presse ut de som ikke gikk inn i Norco, noe som kunne ha skjedd hvis de hadde fått fullstendig kontroll på alle de viktigste sandressursene.<sup>255</sup> I Osterfjorden ble de enkelte sandfraktere beskrevet som «einskildmenn»:

Med sal og føring av sand dei første 30 – 40 år frå 1871 og utetter var einskildsmenns sak, vart Osterfjorden Fartøiforening skipa i 1915. Lovene som vart vedtekne i Bergen, den 20. september 1915, var på 8 paragrafer [...] <sup>256</sup>

I 1987 slo Nordlandsforskning fast at fraktefartøynæringen var inne i en turbulent periode.<sup>257</sup> Meglingen ved Norco fungerte noen år inn på 1990-tallet da «det døde hen» gjennom frafall og pensjonering.<sup>258</sup> Harstadgruppa var inne i et generasjonsskifte. Noen av aktørene som hadde vært inn og ut av Norco som Skår- og deler av Hoklandgrupperingen, overtok mye av meglingen samtidig som grunnlaget for rederiet Seaworks (Hokland) ble lagt. Eidegrupperingen vendte mer av aktiviteten mot Vesterålen og kystfart.<sup>259</sup> Rekstad fortsatte med grabbing i Skjomen som de eneste. Sammen med annen fraktefart skapte de en nisje med blant annet salg av sand og bulkmasser fra eget lager.<sup>260</sup>

De grupperingene som fortsatte og økte virksomheten etter 1990, gjennomførte etablering av rederikontorer i denne perioden. Selskapsformene endret seg fra enkeltmanns- og partsrederier til aksjeselskap. Fra det vanlig med ett selskap ble risikoen minsket gjennom å etablere flere.<sup>261</sup> Det ble mer vanlig å lease eller leie inn fartøy for lengre perioder. Kjøkkenborddrifta var borte. I Nordland hadde 22 % av frakterederiene i 1986 etablert egen fast administrasjon (kontor) på land. Det var de største rederiene.<sup>262</sup> Rederikontorene i Harstadgruppa ble etablert i Harstad og Sortland og markerte på en måte avslutningen på overgangen fra fraktebonde til reder. Den tilstedeværelsen og samfunnsfunksjonen de lokale rederiene hadde hatt var over. Fra å være et lokalt transporttilbud og arbeidsplass, ble nå alle driftet fra kystbyer. Rundt 1990 kom de første mannskapene fra lavkostland på fartøyer

---

<sup>254</sup> Int. 58

<sup>255</sup> Int. 59

<sup>256</sup> Danielsen og Kirkefjord 1985:34

<sup>257</sup> Jørgensen og Sæterdal/NF 1987:1

<sup>258</sup> Int. 60

<sup>259</sup> Rydheim 2012/<Skipsmagasinet.no>

<sup>260</sup> Int. 61

<sup>261</sup> Int. 62

<sup>262</sup> Jørgensen og Sæterdal/NF 1987:29

tilhørende grupperinger fra Harstadgruppa.<sup>263</sup> Det markerte at bare vantmannkunnskapen ikke lengre var tilstrekkelig.

#### 4.3 Teknologisk strategi

De forutsetningene fraktemiljøet i Harstad hadde var at de var en tradisjons- og kulturpreget næring med lokal tilknytning og «beskjeden kapitaldanning».<sup>264</sup> Det påvirket investeringene de gjorde i utviklingen av fartøyene. Da de første selvlosserne ble tatt i bruk av Harstadgruppa midt på 1980-tallet, var det ikke mange år etter at fartøygruppa også bestod av jakter, kuttere og galeaser som var ombygd fra seilfartøy til motorfartøy. Fire av hele fartøygruppa på 47 fartøy i perioden 1970 – 1990 var bygget før 1900, og hele 14 fartøy før 1915. Likevel var det grunnlag for dem i markedet da de seilte for Harstadgruppa i følge intervjuklidene (jf. tabell 7.5:110).

Det ble aldri kontrahert nye fartøy til Harstadgruppa. Det var grunnlagt i at det ikke var økonomisk grunnlag,<sup>265</sup> noe TØI bekrefter.<sup>266</sup> De skriver i 1978 at de ikke finner noen signifikant sammenheng mellom driftsresultat og båtenes alder ut fra deres datamateriale.<sup>267</sup> Det første nybygde fartøyet i området som var bygget spesielt for sand- og bulkfrakt var stålfartøyet m/s Bing. Det var et mindre fartøy bygget i Ofoten i 1968 for fart i det området. De første nybygde sand-/bulkfartøyene (selvlossere) til Harstad ble levert til rederiet Seaworks (Hokland) i 2012 og 2013, noe som gjorde dem til et ledende rederi i Norge innen bulkfart med selvlossere og tilpasset teknologi.<sup>268</sup>

Harstadgruppas strategi for anskaffelse av fartøy var å kjøpe brukt og eventuelt bygge om og/eller tilpasse fartøyene til deres drift. Det nyeste fartøyet anskaffet av Harstadgruppa i perioden 1970 – 1990 var m/s Ny JWVJ som var levert i 1968. Det ble kjøpt av Br. Rekstad i 1972. Det var nybygd for et vestlandsrederi som også var typisk. 38 av 47 fartøy har vært eid og drevet av vestlandsrederi før eller/og etter Harstadgruppa. 14 av fartøyene var også solgt innenfor gruppa (jf. tabell 7.4:107). Driftsperiode for hvert fartøy hos rederne varierte fra et

---

<sup>263</sup> Nordlys 02.08.1989:13; Int. 63

<sup>264</sup> Lyng/TØI 1978:7

<sup>265</sup> Int. 64

<sup>266</sup> Jørgensen/TØI 1978:45

<sup>267</sup> Jørgensen/TØI 1978:37

<sup>268</sup> Bakka Jr. 2013:12

par år til eksempelvis m/s Olavson som var eid i 15 år av O. Johansen. Bare to av 47 fartøy var i gruppa gjennom hele perioden, men da hos flere redere (jf. tabell 7.4:107).

Den høye alderen på fartøyene var et særtrekk ved den norske fraktenæringen i forhold til andre land i Vest-Europa.<sup>269</sup> Den høye alderen var og medvirkende til at fartøyene hadde mange eiere gjennom livsløpet. De fartøyene som frakkebøndene eller frakterederne hadde mulighet for å kjøpe hadde antageligvis status som «små-teknologi» som Ottar Brox kaller det. Han viser til at det ikke var mulig for «sjølsysselsatte bygdefolk» å fornye produksjonsmidlene gjennom moderniseringsprogrammene som NNP på grunn av ekskluderende regler. Finansieringen skjedde heller gjennom lokalstyrte banker.<sup>270</sup> I Harstadgruppa var det fartøy som var finansiert slik (jf. 3.4).

Ole Steinar Nilsen var fraktereder fra 1965 til 1999. I denne perioden hadde han fire fartøy. Han er fra Kvæfjord og vokste opp på gård i et fisker-/frakdebondemiljø. Etter å ha seilt som mannskap på flere båter begynte han som skipper om bord i motorjakta Samhold fra Kvæfjord i 1962. Etter tre år kjøpte han den og begynte i fraktfart. Fra 1967 ble sandfrakt hovedfarten og han flyttet etter hvert til Harstad.

Tabell 4.1 Ole Steinar Nilsen: fraktereder 1965 – 1999: fartøy i Harstadgruppa

Fartøy		B.år	M	Eierperiode	Alder	L m	Brt	Last tonn
Samhold	LHEM	1893	T	1965 – 1972	72 –	16	47	75
Oddenes	LFJN	1914	S	1972 – 1976	58 –	25	99	110
Norunn	LDVT	1956	S	1978 – 1984	22 –	26	117	150
Elinor Marit	LNDM	1961	S	1983 – 1999	22 –	34	148	210

**Kilder:** Bakka Jr. 1998:196; Bakka Jr. 1997:187 og 220; Int 65; NSS 1973

Alle fartøyene hans var del av Harstadgruppa. Fartøyene m/s Oddenes og m/s Norunn var kjøpt fra Vestlandet, mens m/s Elinor Marit var kjøpt fra Egil Kristiansen i Harstadgruppa. Nilsen hadde en langsom økning på størrelse og lasteevne på fartøyene, og var lenge i frakfefarten med relativt mindre fartøy. Han kjøpte brukte fartøy som var mellom 22 og 72 år ved kjøp. Det siste fartøyet, m/s Elinor Marit, hadde han i 16 år som var den lengste perioden. Da han sluttet som fraktereder ble det solgt til Vestlandet. Nilsen var med i «Harstad Sjøtransport/Norco» og grabbet mye sand i Skjomen.

<sup>269</sup> Bakka Jr. 1997:43

<sup>270</sup> Brox 1981:17



Nilsens periode som fraktereder var ganske typisk for strategien i Harstadgruppa. Selv om han kjøpte gamle og brukte skip, var de funksjonelle innenfor driften hans. Det var om tilstanden var god nok til videre drift som var viktig. Et opphold på verft for klargjøring var billigere enn å kjøpe nytt eller nyere fartøy. Nilsen valgte heller ikke å modernisere ved ombygging til selvlosser, men hadde hele tiden vinsj og lastebom på sine fartøy. I følge registrene har fartøyet Elinor Marit hatt en ombygging for større lasteevne like etter 1990. Tidligere arbeids- og administrasjonsminister og professor ved Handelshøyskolen i Bergen, Victor Normann, ble i 2005 spurt av Morgenbladet om hva modernisering egentlig var. Svaret hans kan nesten sammenfattes med Nilsens og Harstadgruppas strategi:

Modernisering kan jo være hva som helst. Dessuten er det ikke noe mål i seg selv at ting skal være moderne, poenget er jo at de skal være gode.<sup>271</sup>

Nilsen valgte ikke å modernisere sin driftsteknologi mer enn han hadde ressurser til, og i forhold til myndighetene og markedets krav til fartøyet. Samlet sett økte tonnasjen i Harstadgruppa i perioden 1970 – 1990 som et svar på konkurransen og markedets krav. Større shelterdekkere ble kjøpt eller leid inn. Flere fartøy ble bygget om til selvlossere. Det gjorde blant annet at de store kontraktene fra Statens Vegvesen gikk til aktører i Harstadgruppa. Store kontrakter ble også økonomisk grunnlag for å utvikle Harstadflåten.<sup>272</sup>

Harstadgruppa ser til å ha vært «programmert» av sin kultur til å gjøre mest mulig selv. «Vi reparerte alt sjøl.»<sup>273</sup> sa flere kilder på forskjellige måter. Det virker som alt det ikke var helt nødvendig å gå til verft med, ble gjort selv. Til dels store ombygginger ble gjort ved heimekaia eller i samarbeid med et verft. Helgene og lengre liggetider ble også tatt i bruk til reparasjoner og service på båtene<sup>274</sup> (jf. 3.5). Flere av grupperingene bygget tidlig egne kaier blant annet for å ha egne servicesteder. Sverre Bornø de og sønner sin overgang fra tre- til stålboat var en omstendelig prosess i samarbeid med Nielsenverkstedet i Harstad. De kjøpte i 1953 en tysk taubåt som var sunket og etterlatt i Ramsund. De fikk den til Harstad der de begynte arbeidet som pågikk ett år. Overbygget og underdelen av motoren ble flyttet fra gamle Colibri (1) til det som ble nye Colibri (2), eller «Jerndampen» som den også ble kalt. I løpet av året var de 14 ganger på slippet før de kunne sette den i fart.<sup>275</sup>

---

<sup>271</sup> Morgenbladet 11. – 17.02. 2005:10

<sup>272</sup> Int. 66

<sup>273</sup> Int. 67

<sup>274</sup> Int. 68

<sup>275</sup> Int. 69

Sandfarten og spesielt grabbing utgjorde en sterk slitasje på båt og utstyr som betød et kontinuerlig vedlikehold.

Det var stadig vekk reparasjoner. Det gikk mye vaier, og ei sånn grabba kosta 50 – 60 000 i den tida. Det var 20 meter djupt der vi grabba i Skjomen. Det krevde mye vedlikehold. Slitasjen var stor [...] [reparerte] det vi kunne. Vi hadde sveiseapparat og vinkelsliper og sånt.<sup>276</sup>

Store arbeider og vedlikehold som ble gjort selv krevde mange arbeidstimer. Når rederne gjorde det selv, tok de av tiden som var tilgjengelig i driften og det tærte ikke kapitalen i den grad som å sette bort arbeidet. Ved at fartøyene ble større og mer avanserte ble en større del av egeninnsatsen nødt til å tas på verft.<sup>277</sup>

Markedet utover 1980-tallet krevde større volum samtidig som prisene var presset. I en presset næring hadde rederne oftest bare mulighet å tilpasse de fartøyene de hadde. Det kunne gjøres ved forlenging av skrog, forsterking av skrog for større neddykking med større lasteevne, løfte dekket på singledekkere eller ombygging til shelterdekker med større lasterom. Det var og vanlig å isolere lasterommet for å kunne føre asfalt.<sup>278</sup>

Den store spesialiseringen for denne gruppa var selvlosseren.<sup>279</sup> For sandfarten var det alltid behov for folk i lasterommet for å trimme og fordele lasten, og for å tømme rommet helt. Behovet for dette sank med utviklingen av laste- og losseapparatet. Rommet ble utformet for å gjøre det lettere å komme til med grabb eller skuff. Det ble derfor bokset og laget sand- og blindskott. En typisk sandbåt hadde også en kraftig A-post (formast) som fundament for vinsj og bom. Det ble og vanlig med små hjullastere i rommet som for eksempel «Bobcat».<sup>280</sup> Fartøyene måtte utvikle seg i forhold til påkrevet utstyr i forhold til navigasjon og kommunikasjon. I intervjumaterialet er det fortellinger om navigasjon i tåke på 1950-tallet der de kastet ut liner med jarstein for å høre om det var land i nærheten.<sup>281</sup> I samme tidsperiode var lokal kunnskap viktig. I Fauskevåg kunne de gå inn å levere sand på ei lei på linje med to huspiper, men bare der.<sup>282</sup> Mobiltelefon nevnes som en revolusjon når det gjaldt kommunikasjon. Den ble tatt i bruk på midten av 1980-tallet og det ga mulighet for lukket

---

<sup>276</sup> Int 70

<sup>277</sup> Int 71

<sup>278</sup> Bakka Jr. 2010:181

<sup>279</sup> Bakka Jr. 2010:182

<sup>280</sup> Int 72

<sup>281</sup> Int. 74

<sup>282</sup> Int. 75

kommunikasjon med blant annet kunder og privat.<sup>283</sup> Det gjorde det også lettere for både reder og oppdragsgiver å følge fartøy og last.<sup>284</sup>

Eidegrupperingen var Odd Eide (f. 1918) og tre sønner fra Gullsfjord i Kvæfjord. Fartøy og organisasjonsutviklingen deres er et typisk eksempel på hvordan medlemmer i Harstadgruppa tilpasset seg teknologisk til utviklingen og modernisering i samfunnet. Tabell 4.2 viser utviklingen fra det første fartøyet som gikk i frakt i tillegg til skyss og fiske, til moderne bulkfartøy på begynnelsen av 2000-tallet.

Tabell 4.2 Utvikling av fartøy hos familie- og redergruppering Eide i Kvæfjord

Fartøy	Materiale/Type	Lengde		Brt	B.år	Periode
		fot	m			
Ms Knappen	T	Motorskøyte/Klipperbaug	24	7,5		1935 – 1942
Mkr Evy	T	Motorkrysser	33	10,3		1944 – ca 1950
Mk (Ulabrand) Bruland (1)	T	Motorkutter	53,5	15,8	35	1939 – ca 1955
Mkr (Liv Kari) Bruland (2)	T	Motorkrysser	46,1	14,4	23	ca 1955 – 1960
Ms Nevada	T	Skøyte	64	20		1949 – 1966
Mk Brødrenes Prøve LFRP	T	Kutter, vinsj/bom	74	22,3	80 <sup>(1)</sup>	1912 – 1975
Tungholm LEBX	S	Fraktesfartøy, vinsj/bom		23,7	101	1884 – 1972
Stenbrodd LFEQ	S	Fraktesfartøy, vinsj/bom	95,4	29	148	1909 – 1977
Eide Junior (1) LHNA	S	Singledækker, vinsj/bom		33,9	200	1912 – 1981
Rignator (1) LNFV	S	Singledækker, vinsj/bom		35,5	199	1962 – 1985
Caila LDJM	S	Singledækker, vinsj/bom		37,5	280	1929 – 1987
Rignator (2) LNDW	S	Shelterdekker, selvlosser		50	428	1968 – 2005
Eide Junior (2) LLAL	S	Shelterdekker, selvlosser		41	440	1967 – 1997
Eide Junior (3) LLHS	S	Shelterdekker, selvlosser		65	1486	1978 – 2000
Rignator (3) LNUO	S	Shelterdekker, selvlosser		62,5	1167	1987 – 2005

**Merket blått:** fartøy i Harstadgruppa

**Note:** (1) anslått. Jf. tabell 7.5:110

**Kilder:**

Eide 1989:37; Rydheim 2012; Bakka Jr. 1997:63,70,71,101,139,168,294,

Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster:Hadsel:1962; Kvæfjord:1948,1950, 1952 og 1956

NIS/NOR: LEBX,LFEQ,LHNA,LNFV,LDJM,LNDW,LALL

Int.73

På 1950-tallet ble farten spesialisert på lokal- og regional frakt med noe større båter. Med m/s Nevada utvidet det seg også til kystfrakt. Det siste trefartøyet, m/k Brødrenes Prøve, ble inngangen til sand- og bulkfart som hovedfart. Fartøyet ble solgt i 1975 og deretter var det bare stål båter. I løpet av 70 år og 15 fartøy økte lengden på fartøyene fra 7,5 m til 62,5 m. Lasteevnen på sjarken Knappen var ikke stor i forhold til de første stålfartøyene grupperingen hadde tidlig på 1970-tallet som lastet omkring 115 tonn. M/s Eide Junior (2) LLAL, innkjøpt 1987, lastet ca 500 tonn. M/s Rignator (3) LNUO, kjøpt i 2005, laster 1680 tonn.

<sup>283</sup> Int. 205

<sup>284</sup> Int. 76

To sønner begynte som mannskap på 1960-tallet på farens båter. I 1970 ble det dannet et partsrederi med Odd Eide og sønnene Steinar og Bernt, «P/R Odd Eide & Sønner». Sønnen Yngve begynte som mannskap her. Han dannet eget rederi i 1984. 1979 dannet Steinar Eide eget rederi og begynte i fiskeføring med brønnbåter der m/s Eide Junior (1) var den første av flere. «P/R Odd Eide og Sønner» ble omdannet til «Eides Rederi PR» i 1979 med Odd og Bernt Eide som eiere. I 1995 ble dette rederiet registrert som aksjeselskap ved Bernt Eide. Fra å skaffe all last selv, ble det fra kjøpet av m/k Brødrenes Prøve satt bort til meglerfirma bortsett fra sandfrakt som de meglet selv. Ved inngåelse av langtidskontrakt med Statens Vegvesen kom behovet for å etablere et fast kontor, noe som skjedde rundt 1990 med heimekontor. Senere også på Sortland.

Overgangen til selvlosser ble gjennomført midt på 1980-tallet lik resten av Harstadgruppa som tok dette steget for framtida. Til sammen hadde familiegruppen 8 fartøy i Harstadgruppa 1970 – 1990. Fartøyene i familiegruppen fikk økt kapasitet over tid. Det var også en utvikling til fartøyer som var mer moderne etter tidens krav i forhold til kapasitet, teknologi og komfort. I tillegg ble det leid inn eller kjøpt fartøy ved behov. Fartsområdet er utviklet fra Gullesfjorden på 1930-tallet til «stor kystfart» i dag som innbefatter fart utenfor Norge. Utviklingen hos Eidegruppen er lik utviklingen hos de andre familiegruppene som er virksomme: Hokland (Seaworks), Rekstad og Skår (megling).

Som et eksempel på livsløpet til et typisk nordnorsk fraktesfartøy i perioden 1970 – 1990, har jeg valgt et fartøy som var med i Harstadgruppa i perioden 1974 – 1978, m/s Eide Junior (1) LHNA. Som mange fraktesfartøy var den ikke bygget som det, men som hvalfanger. Fra den ble bygget og levert i Norge i 1912 har den seilt i mange farvann og i mange funksjoner. Den har og seilt på Vestlandet. Den begynte som dampskip og har vært ombygget flere ganger. Fra 1912 har den hatt 20 forskjellige eiere.<sup>285</sup>

---

<sup>285</sup> <Veslegut.no>

Tabell 4.3 Fartøy Eide Junior (1) LHNA

Navn	Funksjon	Sted	Periode	Merknad
Almirante Göni	Hvalfanger	Chile og Sørishavet	1912 – 1924	
Almirante Göni	Hvalfanger	Spania og Middelhavet	1924 – 1925	
Veslegut	Hvalfanger	Blomvåg og Vestlandet	1925 – 1939 1945 – 1947	
Veslegut	Vaktbåt	Vestlandet	1939 – 1940	Tilpasset til
Ratte	Voorpostenboot	Vestlandet	1940 – 1945	marinefartøy
Veslegut	Fraktesfartøy	Bergen og Vestlandet	1946 – 1947	Ombygget til fraktesfartøy/motorskip
Veslegut	Fiskebåt	Vestlandet, N-Atlanteren og Norskekysten	1947 – 1968	Ombygget til snurper og ringnotsnurper
Bolgagutt	Fraktesfartøy	Bolga og Norskekysten	1968 – 1972	Om-/oppbygget til fraktesfartøy
Ulla – Brith	Fraktesfartøy	Levanger og Norskekysten	1972 – 1974	
Eide Junior	Fraktesfartøy	Kvæfjord og Nord-Norge	1974 – 1979	Sand- og bulkfart
Eide Junior Frode Junior	Brønnbåt	Nordland, Troms og Finnmark	1979 – 2006	Ombygget til brønnbåt
Veslegut	Brønnbåt	Bolga og Kvæfjord	2006 –	Opplag. Vering 2011

**Kilde:** <Veslegut.no>

Historien til Eide Junior (1) var ikke spesiell for fartøyene i fraktesflåten og i Harstadgruppa. Selv om den var bygget så tidlig som i 1912 som stålfartøy, var den 35 år yngre enn det eldste fartøyet. Fartøyet har flere ganger blitt for umoderne og liten til driften den var i, og blitt ombygget til ny drift der den fungerte. Da den kom til Chile i 1912 var den en hypermoderne hvalfanger, men etter 12 år var den for liten for Sørishavet. Ferdig som hvalfanger, med et mellomspill som marinefartøy i kamp i april 1940, ble den etter hvert ringnotsnurper. En snurper som var ganske stor rundt 1950, men eldre og liten fram mot 1970.

Da den kom inn Harstadgruppa i 1974 var den en relativt stor sandbåt i gruppa. I 1980 ble den en av få brønnbåter i området Nordland/Sør-Troms og den første av stål. Men etter få år var den også blitt en liten og umoderne brønnbåt. Denne utviklingen tok nesten 100 år der den har vært del av moderniseringer i flere næringer. Etter overtagelsen av Eidegruppen, var den eneste større jobben å ta ut ballast (betong) som fartøyet hadde fått tilført som stand-byskip i

Nordsjøen og få om bord utstyr for sandgrabbing. Jobben ble gjort ved heimekaia i Kvæfjord.<sup>286</sup>

Teknologien Harstadgruppa begynte med var gammel. Bom og vinsj var i bruk i middelalderen og tidligere. De ble mekanisert og motorisert (eksplosjonsmotor) for fartøy på 1920-tallet. Fraktefartøyenes oppbygging var bortimot lik fra omkring 1900 da de ble motoriserte. De hadde styrehus bak og et lasterom midtskips, og med lastebom og vinsj. Slik er de også i dag, men med gravemaskin og transportband som laste- og losseapparat. Fraktenæringens teknologiske hovedstrategi var gradvis tilpasning. Harlaftis og Theotokas beskriver det samme i internasjonal trampfart (løsfart) som «gradual adaptations.»

The development of tramp shipping did not involve innovative technological developments, and no dramatic changes in the organisation and structure of markets took place. Gradual adaptations to the needs were internalised, and the ‘tramp’ ship was replaced by specialised vessels that were built for specific bulk cargoes and the specialised bulk shipping markets. The general pattern has not changed over the last 130 years.<sup>287</sup>

Ved at Harstad ble et viktig sentrum for sand- og bulkfart utviklet det seg et større fagmiljø som også involverte meglere og verftene. Som vist til i kapittel 3 var Mathiassen Mek. Verksted den største leverandøren til frakteflåten. De utviklet i samarbeid med aktørene i Harstadgruppa sin egen teknologi, også spesielt for grabbing og sandfrakt. Jeg ser det som en strategi for å utvikle lokal ekspertise og leverandører som forbedret de regionale rammevilkårene. Sammen med verftene tok fraktenæringen kontroll på produksjon, kjøp/salg og bruk av teknologien som tidligere var dominert fra Vestlandet.

Jeg vil sammenlikne det med motorisering av frakte- og fiskefartøyflåten etter 1900. Det var en modernisering påvirket utenfra og som var et brudd i lokale praksiser. Fulsås viser til begrepet «relokalisering» der næringene tilpasser ny teknologi til sine kulturpraksiser:

Motoriseringa innebar at produksjonsprosessane blei omforma av krefter som i utgangspunktet verka på avstand og vart lausrivne fra lokalt forankra praksisar, men dei blei «relokaliserte» ved å bli aktivt og produktivt tileigna og tilpassa til lokale handlingssamanhengar.<sup>288</sup>

Strukturkonservatisme er en del av begrepet gradvis tilpasning (gradual adaption) som moderniseringsstrategi, men det var primært i forhold til strukturen for det sosiale og kombinasjonsnæringene. Noe som ga en ramme for vedlikehold av det eksisterende.

---

<sup>286</sup> Int. 77

<sup>287</sup> Harlaftis og Theotokas 2004:224

<sup>288</sup> Fulsås 2003:132

Fraktenæringen var ikke motstander av ny teknologi, på linje med slik Einar Arne Drivenes beskriver nordnorske fiskebønder og småbrukere: «teknologivennlige, men strukturkonservative.»<sup>289</sup> Fraktenæringen tilpasset teknologien til sin egen sosiale struktur (jf. 5.3). Fartøyene var overkommelige å drive i forhold til kapitaldannelsen, og de ga grunnlag for inntjening for vedlikehold av deres egen struktur. Næringen investerte bare i ny teknologi når det var absolutt nødvendig. Overgang til selvlossere kan være et eksempel på dette. I Harstadgruppa skjedde det fra omkring midten av 1980-tallet, men teknologien var tatt i bruk allerede 10 år tidligere. Tidspunktet var da kommet for å kunne beholde grepet på den regionale bulkfarten, og det var mulig å gjennomføre med de økonomiske rammene slik de da var for Harstadgruppa.

Drivenes viser til den nordnorske fiskeren som like etter år 1900 var tvilende til å installere motor og ble hengende etter andre landsdeler. Fram mot første verdenskrig falt der i mot prisene på motorene slik at det ble overkommelig og mulig å gjennomføre innenfor rammen av husholdsøkonomien. Det førte til en rask motorisering av fiskeflåten slik at forholdet var bortimot utjevnet like etter første verdenskrig.<sup>290</sup>

#### 4.4 Konkurransen og strategi

At jeg kan definere Harstadgruppa som en gruppe selv om den interne konkurransen var hard, mener jeg kan underbygges ved at det i perioden 1970 – 1990 ikke kom nye grupperinger eller redere inn i miljøet uten miljøets samtykke og støtte.<sup>291</sup> Men selv om jeg definerer det som en gruppe, tror jeg ikke aktørene selv definerer det på samme grunnlag. Gjennom intervjuene definerer de seg som et miljø som hadde sitt grunnlag i den gamle stykkogdsfrakten mellom Harstad og Tromsø samt frakt for fiskeindustrien. Det virker å ha vært et «lettere» marked enn da bulkfrakten overtok. Dette sammen med lavere tidspress og møteplassene som også kunne være på havet, er blitt et minne om et miljø i bedre tider. På slutten av 1960-tallet ble det hardere konkurranse og miljøet forandret seg. Noen beskrev det som «ganske ville tilstander.»<sup>292</sup> Andre mente at noen «kunne gå over lik» for å få det slik de ville.<sup>293</sup> Ved dannelsen av Harstad Sjøtransport ble Harstadgruppa delt. Men den var ikke bare delt i to. De grupperingene som gikk inn og ut representerte en stabil uro som etter hvert var

---

<sup>289</sup> Drivenes 1995:68

<sup>290</sup> Drivenes 1995:69

<sup>291</sup> Int. 78

<sup>292</sup> Int. 79

<sup>293</sup> Int. 80

forventet. Redere kunne gå ut og få kontrakter i samarbeid med for eksempel Norco og ved neste korsvei tilby en pris under avtalen. I neste periode kunne de være inne i Norco. Det er også beskrevet et konkurranseforhold mellom de Harstadbaserte rederne og resten: «Det var Harstad mot resten.»<sup>294</sup>

Til tross for denne jevne uroen i Harstadgruppa, mener jeg det var en uskrevet regel om å beskytte det som var den «aksepterte» gruppa. Det ble hele tiden holdt møter og tatt kontakt mellom de forskjellige alliansene for å bli enige om felles priser,<sup>295</sup> selv om det var uenighet og at avtalene noen ganger ble brutt. Det viser en vilje og aksept på hvem som skulle være i Harstadgruppas marked. Etter utfasingen av sjøsand ble mye av denne uroen borte og grupperingene maktet å samarbeide mer og bedre. Noen av metodene i den harde konkurransen faller også under ukultur og pragmatisme. En av metodene som juridisk og moralsk var riktig, var å melde andre fartøy til Skipskontrollen for overlast. Slik kunne de plutselig få dem om bord eller bli kontaktet. Da ble man heftet og forsinket samt at det ble en utgift i form av en bot.<sup>296</sup> Et annet moralsk aspekt var at i følge intervjuene var de fleste fartøyene overlastet (jf. 5.7).

Det var ikke mye konkurranse. Det var oss i Harstad og et lite miljø i Narvik.<sup>297</sup>

Fraktefarten i løs fart og Harstadgruppa opererte i et marked som var forutsatt å være i fri konkurranse i følge TØI. De la i 1978 tre forhold til grunn. Farten var konsesjonsfri, det vil si den var åpen for alle. Det var i følge TØI ingen redere som dominerte markedet og videre mentes den utenlandske konkurransen å være begrenset.<sup>298</sup> Harstadgruppa hadde tilnærmet monopol i sitt regionale marked. Markedet fungerte lik et oligopolistisk marked med relativt få redere som leverte den samme varen (homogene varer), men hver enkelt reder eller gruppering hadde mulighet til å påvirke prisene.<sup>299</sup> Ved overgang til mer transport fra landtak mener jeg det ble et tilnærmet monopolistisk marked fordi flere rederier utenfra kom inn i den regionale konkurransen.<sup>300</sup> Men Harstadgruppa beholdt grepet fordi de hadde reservert seg markedet gjennom beliggenhet, nettverk og mer samarbeid internt i Harstadgruppa.<sup>301</sup>

---

<sup>294</sup> Int. 81

<sup>295</sup> Int. 82

<sup>296</sup> Int. 83

<sup>297</sup> Int. 84

<sup>298</sup> Jørgensen/TØI 1978:6

<sup>299</sup> Jørgensen/TØI 1978:56

<sup>300</sup> Int. 85

<sup>301</sup> Stoltz/Store Norske Leksikon/konkurranse; Int. 86



Den reelle konkurransen kunne også avhenge av meglernes og forholdet til de større oppdragsgiverne. En reder kom i en situasjon der et familiemedlem skrev under en liste mot virksomheten til en bedrift, noe som fikk konsekvenser.

Dette fikk [NN] høre om. Han var jo medeier. Da ble jeg straffa i en hel vinter. Jeg fikk ingen laster hele den vinteren og måtte gå til Tromsø for å ta laster.<sup>302</sup>

TØI bemerker også meglernes som en faktor for hvor fri konkurransen var. Norco forsøkte å skaffe seg et tilnærmet monopol i markedet basert på kontrakter med grunneierne i Skjomen, men hadde også muligheten som megler. Siden meglernes skal formidle kontakt mellom oppdragsgiver og reder hadde de mulighet til å påvirke markedet. TØI kaller det «ulik goodwill» overfor hvilke redere de mente eller ville skulle frakte de forskjellige lastene,<sup>303</sup> noe som intervjuklider peker mot kunne være tilfelle i Norco ved at noen ble favorisert.<sup>304</sup>

To faktorer virker viktige rundt 1990 for å følge utviklingen i næringen og markedet og være konkurransedyktige. Det ene var å øke tonnasje og lasteevnen på fartøyene, også for å kunne konkurrere mot fartøy fra Vestlandet som kom inn i Harstadgruppas område (jf. 4.2).

Det var og mer konkurranse fra vestlandsbåter som kom oppover, med brøyt, eller gravemaskin. De hadde større båter, lastet mer og prisene ble lavere. Vi kutta Skjomen [...]<sup>305</sup>

Det andre var å fokusere mer på organisasjon og nettverk, samt å øke virksomheten med flere fartøy og forretningsområder, eller/og finne en nisje i markedet. Dette var en utvikling i næringen som de rederiene og grupperingene fra Harstadgruppa som driver i dag har fulgt. Det var flere som fortsatte med bare ett fartøy utover 1990-tallet, men disse gikk ut av næringen eller inn i eiersamarbeid. Bulkmarkedet tilknyttet anleggsvirksomhet var fortsatt godt i Nord-Norge etter 1990, men det krevde større volum.<sup>306</sup>

---

<sup>302</sup> Int. 87

<sup>303</sup> Jørgensen/TØI 1978:22

<sup>304</sup> Int. 88

<sup>305</sup> Int. 89

<sup>306</sup> Jacobsen 2010:20

## Kapittel 5: Kultur

### 5.1 En spesiell nordnorsk kultur?

Jeg har definert Harstadgruppa som en særegen kultur (jf. 1.5.1). Folkloristen Marit Anne Hauan mener at nordnorsk identitet er en kulturell kategori.<sup>307</sup> Harstadgruppa hadde sin nordnorske identitet godt fundert i nordnorsk kystkultur og fraktenæring, men på hvilke andre måter var det en spesiell kultur? Det valget aktørene hadde gjort da de etablerte seg i fraktefart var for mange av dem basert på bare lyst. Lysten til å drive i fraktefart og ikke noe annet. Det uttrykkes slik i intervjuene at det fantes ikke noe alternativ. Lysten til å være på havet, og ulysten til å være på land og grave i jorda eller annen landjobb, eller som det ble sagt: «Jeg hadde det i blodet, det var det det dreide som om.»<sup>308</sup> En fra første generasjon i Harstadgruppa erfarte jordbruk, fiske og frakt før han tok valget:

Han begynte med fiske, var med faren på fiske i Lofoten og på fjorden. Han hadde heller ikke lyst på det med jorda. Han kjøpte en båt [...] og den fiska han noe med, men gikk også i frakt.<sup>309</sup>

Leo Oterhals viser også til dette. Man seilte en periode som ungdom og likte livet så godt at man ble værende i næringen, noe som gjorde at man våget å investere i fartøy.<sup>310</sup> Det var og en motivasjon og et incentiv til å legge strategier for strukturendringene i samfunnet.<sup>311</sup>

Harstadgruppa hadde byen Harstad som sentrum. Byen er beskrevet som spesiell i nordnorsk sammenheng fordi den ble etablert og bygget seg opp uten store offentlige tiltak i sammenligning med andre nordnorske byer. Jon Gulowsen kaller det HARST-systemet, et sammenfall av rik tilgang på råvarer, kommunikasjon og gründerkultur. Det var grunnlaget for Harstad som det maritime sentrum i landsdelen.<sup>312</sup> Etableringen av byen Harstad (1904) med mye privatnæring og industri, ble viktig som oppdragsgiver for fraktefarten i regional- og kystfart. Det utviklet seg til den nordligste klyngen av frakte- og sandbåter i Norge og av de største i Nord-Norge.<sup>313</sup> En stor del av fartøyene i dette miljøet kom fra kommunene rundt byen (jf. tabell 7.4:107).

---

<sup>307</sup> Hauan 2001:24

<sup>308</sup> Int. 207

<sup>309</sup> Int. 91

<sup>310</sup> Oterhals 2007

<sup>311</sup> Int. 90

<sup>312</sup> Gulowsen 1995:11

<sup>313</sup> Bakka Jr. 1997:16

Byen hadde relativt mye privat industri og kapital som ble grunnlag for tilskudd fra de offentlige utviklingsfondene etter andre verdenskrig.<sup>314</sup> Det førte til stor byggevirksomhet i byen og regionen der fraktenæringen var en nødvendig transportør. Sammen med fraktemiljøet i Harstads egne strategier og kultur, ga det mulighet for å overleve som næring gjennom strukturendringene rundt 1970. Harstadgruppa var en kultur påvirket av den tradisjonelle fraktefarten. Strukturendringene og egne strategier medførte kulturendringer. Driften ble lagt om for å kunne tilpasse seg bedre. De måtte også i sterkere grad forholde seg til samfunnsutviklingen som økte farten. Det kan sammenliknes med omstillingen i verftsindustrien i Harstad som gikk fra «reparasjonskultur» til «nybyggingskultur» på 1970- og 80-tallet. En ny kultur inneholder mye nytt og fremmed, og stiller andre krav.<sup>315</sup>

Intervjukildene ser ikke frakte- og sandbåtmiljøet i Harstad som spesielt i måten å drive fraktefart. I sammenlikning med sandbåtmiljøer på Vestlandet var drift og utvikling mye det samme. Miljøene på Vestlandet var bare større med flere båter.<sup>316</sup> De var også naturlige samarbeidspartnere og konkurrenter. Mange sandbåter ble solgt og kjøpt i mellom disse landsdelene (jf. tabell 7.4:107). I organisasjonssammenheng var vestlandsmiljøet så stort og dominerende at nordlendingene til tider uttrykte sin irritasjon. I tiden fram mot 1990 ble også båter fra Vestlandet med større kapasitet de store konkurrentene.<sup>317</sup>

Frakte- og sandbåtmiljøet i Harstad var en spesiell nordnorsk kultur. Det var i hovedsak fordi det ikke fantes noe liknende i landsdelen. De var det nordligste miljøet i sin næring og nisje av noe størrelse. De hadde sin historie knyttet til Harstad og regionen som Gulowsen beskriver som spesiell i næringssammenheng. Til sist var den spesiell fordi hver gruppe har sin særegne kultur (jf. 1.5.1). Jeg vil se videre på markører jeg mener er viktige i en beskrivelse og drøfting av kulturen skapt av fraktenæringen og sandbåtmiljøet i Harstadgruppa. Jeg vil også vise hvordan denne næringen er omtalt av andre, og hvordan næringen selv beskriver forholdet til andre institusjoner.

## 5.2 Familien

Slik som tradisjonelt i jordbruk og fiske, har fraktenæringen i regionen vært drevet videre og fortsatt med nye familiegenerasjoner. For noen aktører i Harstadgruppa i perioden 1970 –

---

<sup>314</sup> Utbyggingsfondet for Nord-Norge og Distriktenes Utviklingsfond

<sup>315</sup> Gulowsen 1995:216

<sup>316</sup> Int. 93

<sup>317</sup> Int. 94

1990, har virksomheten fortsatt med andre og tredje generasjon. I 2012 var det tre regionale aktører igjen i sand- og bulknæringen som også var i Harstadgruppa 1970 – 1990: Seaworks AS (Hokland) i Harstad, Eides Rederi AS i Kvæfjord og Sortland og Brødrene Rekstad AS på Melvikøya i Harstad. I tillegg er Skårfamilien fra Kvæfjord nå aktiv innen megling for båter også for Harstadregionen. Samtlige av disse familiegruppene har sitt utgangspunkt i gårdsdrift sammen med fraktesfart. I samtlige familiegrupper er tredje generasjon aktiv (jf. tabell 7.3:105).

De har utviklet seg fra frakkebønder til frakterederier, og i en periode var de også rederbønder. I det legger jeg at rederivirksomhet var blitt hovednæringen. Det var fortsatt en kombinasjonsdrift, men utbyttet av landbruket var marginalt før det ble nedlagt og rederivirksomhet overtok all virksomhet i familiegruppene. Vi finner det samme på Vestlandet der familiegrupperinger også preget fraktesfarten<sup>318</sup> Leo Oterhals utgivelse «På leia – om fraktemenn og fraktesfart» fra 2007 er en dokumentasjon av de familiebaserte frakterederiene langs kysten. De fleste har sitt utspring i husholdsøkonomi og kombinasjonsdrift med landbruk, fiske og frakt, og med lik utvikling som Harstadgruppa.<sup>319</sup>

I primærnæringene var det et mål å overlevere kunnskap som grunnlag for familie og slekt i framtida. Familiegruppene har beholdt dette i overgangen til ren rederidrift. I norsk og internasjonal sjøfart er også familiedrevne rederier vanlig. Harlaftis og Theotokas (2004) har sett på greske og britiske familieeide rederier i internasjonal tramp-/bulkfart (løs fart). Som en av problemstillingene ser de på hvordan «familiekapitalisme» (family capitalisme) overlevde utviklingen i internasjonal skipsfart. Til forskjell fra resten av verdens shipping som bygget tillit i et internasjonalt nettverk og egen kultur, beholdt disse rederiene et regionalt og nasjonalt nettverk i tillegg til de internasjonale, og de var i stor grad familieeide der også venner av familien kunne være med.<sup>320</sup>

De greske rederiene kjennetegnes med at de hadde opprinnelse i et område med sterke maritime tradisjoner. En familiegruppe var sentral i driften og de brukte både sosiale- og forretningsnettverk som de samlet hadde til rådighet. Det ble lagt vekt på personlige relasjoner og tillit til sine kontakter som grunnlag for virksomheten.

---

<sup>318</sup> Int. 95

<sup>319</sup> Oterhals 2007

<sup>320</sup> Harlaftis og Theotokas 2004:221 og 226

For the Greek case, it has proved impossible to understand the evolution of Greek business on a global scale without analyzing human relationships, without family/personal capitalism and network analysis. Neither capital resources nor national cargoes were the basis for the formation of competitive advantages of Greek shipping companies; it was the human resources, knowledge, their “soft skills” that allowed the formation of what could be called “technical operation know-how”.<sup>321</sup>

Harlaftis og Theotokas mener den greske bulknæringens suksess på det internasjonale markedet var bunnet i familie- og gruppeorganiseringen.<sup>322</sup> Denne greske shippingkulturen har sammenlikningsgrunnlag med Harstadgruppa. Flere intervju viser til «egne kunder» som man hadde langvarige forretningsforbindelser med, og som utgjorde del av et nettverk.<sup>323</sup> I Harstadgruppa var og familien den dominerende kjernen i virksomheten. I 1970 var 8 av 17 fartøy tilhørende familiegrupper som er virksomme i fraktesfart i dag innen rederidrift og megling. 12 fartøy tilhørte familiegrupper som hadde drevet fraktesfart i to generasjoner eller mer. Samtlige fartøy var drevet i en eller annen form for familierelasjon. Enten som ett ledd i drift lengre enn en generasjon, eller at familie eller slekt var involvert på eiersiden eller som fast mannskap (jf. tabell 7.3:105).

Den tradisjonelle rederiformen i fraktesfart var partsrederiene. TØI benevner det i 1978 som en «hjørnestein i norsk rederidrift», og hadde vært det i lang tid. Det var vanlig at familie, venner eller naboer gikk inn med en andel.<sup>324</sup> I Harstadgruppa var det partsrederier for far og sønner, for brødre og andre konstallasjoner. I 1990 var enda 28 % av de 14 rederiene i Harstadgruppa partsrederier (jf. tabell 7.7C:114). Rederivirksomhetene hadde ofte sine første driftskontor i familiens hjerte: ved kjøkkenbordet, der også jordbruksdriften ble administrert. I rederidriften var det «far» som tok de avgjørende beslutningene, men den måtte tilpasses jordbruksdriften som var «mors» driftsområde. Da rederigruppene etablerte kontorer utenfor gården eller heimet, tok de familieorganiseringen med videre.

### 5.3 Husholdsøkonomi, kombinasjon og næringstilpasning

De to viktigste institusjonene i nordnorsk næringsutvikling de to siste århundrene var staten og husholdet skriver Fulsås.<sup>325</sup> Den dominerende tilpasningen til ressursene var husholdet

---

<sup>321</sup> Harlaftis og Theotokas 2004:225

<sup>322</sup> Harlaftis og Theotokas 2004:247

<sup>323</sup> Int. 96

<sup>324</sup> Lyng/TØI 1978:4

<sup>325</sup> Fulsås 1996:39

med kombinasjonsnæringer som fiskerbonde, eller jordbruk kombinert med andre yrker.<sup>326</sup> Men det var en dual-økonomi som kunne inneholde både husholds- og pengeøkonomi (jf. 1.5.2). Frakkebøndene dreiv fraktfart og gård. Det var deres kombinasjonsdrift og tilpasning til ressursene som var tilgjengelig.

I Arne-Johan Johansens magistergradsoppgave i sosiologi fra 1975, dokumenteres kombinasjonsnæring på Kveøy i Kvæfjord. Av 23 gårdsbruk i 1973, var 15 i yrkeskombinasjon. Av disse 15 var fire i kombinasjon med frakfefart. En gård hadde ett fartøy som tilhørte gården, mens tre gårder hadde parter i frakfefartøy. Det var til sammen tre fartøy. De lå som oftest i opplag om sommeren hvis det ikke meldte seg leilighetsoppdrag. Om høsten ble de brukt til å føre årsavlinger for salg, og om vinteren gikk de i tradisjonell frakfefart med sand, salt, fisk mv.<sup>327</sup> Noen av disse frakkebøndene var del av Harstadgruppa.

I Kvæfjord var det lang erfaring i å utnytte fartøyenes kapasitet i begge næringene: (kyst-) jordbruk og frakfefart. Frakfebondens kombinasjon var også en husholdsøkonomi. I den tidligere fraktebondeøkonomien var jordbruket en sikkerhet for variasjoner slik som i fiskerbondeøkonomien, der fisket var markedsorientert mens jordbruket var orientert mot selvforsyning.<sup>328</sup> Slik så også medlemmer i Harstadgruppa det:

Det var ei helt anna tid. Alle hadde en gård heime. Det var alfa og omega. Det var back up. Om det var dårlige tider, så hadde de i hvert fall mat.<sup>329</sup>

Intervjuskildene beskriver en tradisjonell fraktfart som var tilpasset sesonger i andre næringer. Det kunne være vinterføring for fiskebrukene, potetføring om høsten og gårdsdrift i sin egen kombinasjonsdrift. Det var ei arbeidsfordeling lik den fiskerbonden hadde: kvinnene dreiv gården mens mennene var på havet. Den viktigste grunnen for å ligge heime om sommeren var at gårdsdrift med husdyrhold er helt avhengig av å få inn et vinterfor om sommeren. Derfor måtte det prioriteres. Når det var behov for ekstra arbeidskraft i onnene lå båtene heime, eller mannskap i form av sønner ble satt i land for å hjelpe til.<sup>330</sup> Det siste gårdsbruket tilknyttet familiegrupper i Harstadgruppa ble lagt ned rundt år 2000.<sup>331</sup> Oterhals har dokumenter balansen mellom gårdsdrift og frakfefart på Vestlandet.

---

<sup>326</sup> Fulsås 1996:46

<sup>327</sup> Johansen 1975:39 – 40

<sup>328</sup> Drivenes 1995:68

<sup>329</sup> Int. 97

<sup>330</sup> Int. 98

<sup>331</sup> Int. 99

I 1938 rauk krumtappen på «Hirma» under en danmarkstur. Etter et dyrt slep hjem skulle skaden repareres ved Finnøy Motorfabrikk, der motoren var bygd. Økonomien i rederiet var nok anstrengt, for Peder måtte stille flere livspoliser som garanti for et lån på 2000,- kroner i Sandøy Sparebank. Etter tre uker var reparasjonen utført og maskinen kunne startes opp igjen. Selv om det var midt i slåttonna, tok Påskhell-Peder seg fri og dro til Finnøy for å overvåke begivenheten.<sup>332</sup>

Båtene kunne ligge heime i lange perioder både under slåttonn og ved juletider så lenge som ut i februar.<sup>333</sup> En av grunnene kunne være at de gamle frakteskutene var mindre fartøyer og at tiden rundt nyttår kunne være stormfull. At det ble prioritert å ligge heime om sommeren og i onnene viser at man så den samlede virksomheten som ett hushold der man balanserte innsatsen i de to virksomhetene.

At arbeidskraft ble satt i land for en periode, i stedet for å ligge heime, henger og sammen med at gårdene ble mekanisert med to- eller firehjulstraktorer slik at onnene krevde mindre arbeidskraft.<sup>334</sup> Sandfart var tradisjonelt en sommerfart, noe som måtte tilpasses hvis en hadde gårdsdrift.<sup>335</sup> Fiskeriet hadde lavsesong om sommeren og det var vanlig at man meglet lastene selv og gikk mye i løsfart, slik at man selv kontrollerte når man var på markedet. Men det virker som det var økonomisk grunnlag for å gå ut av fraktemarkedet i så pass lange perioder.

De klarte å tjene inn det de trengte til tross for at de lå i ro ei stund. Det var ei anna tid og mindre press.<sup>336</sup>

Med overgang fra tradisjonell fraktefart til sandfart som hovedfart innenfor regionen, fortsatte man å holde fri i helgene og komme seg heim, hvis det var mulig (jf. 3.6). Helgene var også viktig administrasjonstid.<sup>337</sup> Det var heller ikke slik at det var umulig å få fraktoppdrag i de periodene de lå heime, men de valgte det bort. Det betyr at de også valgte bort større inntekt og bedre grunnlag for å investere, og at de hadde oversikt over hvor mye de trengte for å leve og hvor mye de trengte å jobbe for det. Det er en økonomisk tenkning preget av husholdsøkonomi. (jf. 1.4.2). Jeg sidestiller i stor grad fiskerbøndernes og frakkebøndernes livsorganisering, eller økonomi før det sen-moderne samfunnet. I mange tilfeller var de begge deler. Men jeg ser det slik at fram mot 1990 er det en gradvis bevegelse fra husholdsøkonomi for begge. Forskjellen er graden av rammevilkår og styring fra det offentlige.

---

<sup>332</sup> Oterhals 2007:118

<sup>333</sup> Int. 100

<sup>334</sup> Int. 101

<sup>335</sup> Int. 102

<sup>336</sup> Int. 103

<sup>337</sup> Int. 104

I 1970 var de fleste blitt rederbønder eller redere. Kombinasjonsdriften ble gradvis borte, men hvor mye av den gamle husholdsøkonomien og måten å tenke på preget Harstadgruppa som etablerte seg? En historie fortalt av en kilde er om en gruppering som hadde kjøpt en ny båt rundt 1970. Det var en godt brukt båt, men veldig velholdt. Den forrige hadde vært sliten og marginalt vedlikeholdt, men den dekket de behovene rederne satte for sin virksomhet. Det eneste de trengte var å øke volumet i takt med utviklingen i markedet. Den nye båten framsto så bra at rederne syntes etter hvert det ble en belastning. Den var for «fin» til ikke å vedlikeholde ordentlig. Den var stor nok, men det betød en annen type drift enn før som de ikke følte seg bekvemme med.

De gikk til det skritt å kontakte en mulig kjøper. Denne ble overrasket fordi det var stor verdi i båten og han hadde egentlig ikke økonomi til å overta den. Det var mindre viktig for de som ville selge. Båten ble solgt med en gunstig avtale. Selgerne kjøpte en litt mindre båt de mente passet deres drift.<sup>338</sup> Historien peker mot at denne grupperingen hadde en holdning som satte livet de levde i driften som viktigere enn driften i seg selv, det vil si å maksimalisere utbyttet ikke var høyest prioritert og at det var mulighet for å gjøre det slik. Videre tilpasset de behovet for drifts- og vedlikeholdskostnader og tidsbruk til det nivået de ønsket.

Det å tilpasse investeringene var et kjennetegn for første generasjon i Harstadgruppa. Det var og en næring med begrensede investeringsmidler. Av første generasjon ble det sjelden kjøpt inn båter som en ikke klarte å drive med de forutsetningene som fantes. Det er eksempler på at andre generasjon mente at man måtte investere i større båter for å øke volum i alle faktorer, det vil si «følge med i utviklingen», noe første generasjon bremsset.<sup>339</sup> Etter 1980 var det flere eksempler på at det kom større og nyere båter inn i miljøet der drifta gikk konkurs eller måtte omorganiseres. Også fordi markedet og driftsrammene var blitt et helt annet.<sup>340</sup> Yngve Jacobsen beskriver en driftsmåte rundt 1990 som var en motsetning og kontrast til husholdet næringa gradvis hadde forlatt. Han skriver at de større overskuddene for de rederiene som gikk på kontrakter, ble skapt i helgene. Da hadde de ledig kapasitet og gikk godt betalte oppdrag til andre entreprenører: «Helgekjøringa innbrakte mye penger. En gang kjørte han inn 1 million kroner på båten i løpet av en måned.»<sup>341</sup>

---

<sup>338</sup> Int. 105

<sup>339</sup> Int. 106

<sup>340</sup> Int. 107

<sup>341</sup> Jacobsen 2010:20 og 24



Fra omkring 1970 ble Harstadgruppa spesialister i en nisjenæring som del av moderniseringsløpet, og som moderniseringen syntes avhengige av. De forlot gradvis husholdet og konsentrerte arbeidet i en næring og oppfylte også et moderniseringsmål. 1970-tallet var også gode økonomiske tider slik at de oppfylte et annet mål. De økte omsetning og den nordnorske andelen av BNP. «De tjente penger som gress» ble tilført i et intervju av en rederkone,<sup>342</sup> men de endret ikke hele kulturen like raskt.

## 5.4 Tid

«Ja de hadde et annet forhold til tid.»<sup>343</sup> Slik beskrives en næring og en far som var frakteskipper i sandfart. Det var en næring som kom fra en førindustriell kultur med et sirkulært eller syklisk tidsbegrep. Tiden var knyttet til årshjulet og sesonger. Den tradisjonelle fraktefarten var knyttet til sesonger i andre næringer. Tiden var knyttet til naturens rytme. Husholdet var nærmest basert på sesonger for fiske, fangst og sanking, sammen med en dual-økonomi i kombinasjonsnæring. Lorås viser til en kilde fra Vefsn som gikk på skolen på 1920-tallet. Skolen ble introduksjonen til klokken og det lineære tidsbegrepet.<sup>344</sup> Tidsbruken og arbeidsinnsatsen var balansert i forhold til det som var nødvendig for livsopphold og reproduksjon.<sup>345</sup> I løpet 1960- og 1970-tallet var bevegelsen fra det sykliske til den lineære tidsoppfatning gjennomført. Idehistorikeren Trond Berg Eriksen beskriver denne overgangen som «den lineære tidsoppfatning river mennesket ut av naturens favntak.»<sup>346</sup>

Husker de fortalte da de lå i Fiskefjorden og lastet og krumtappen rauk, på en 60 Union. Da tok de fiskestanga og gikk bort i elva og fiska og tenkte ut hvordan de skulle ordne det. Det løste seg jo dagen etter med at de fikk slep.<sup>347</sup>

Sitatet ovenfor er et bilde på forholdet næringa hadde til tid. Men antagelig var det det eneste de kunne gjøre: vente på hjelp. På de private godsrutene mellom Harstad og Tromsø sto varene på kaia og ble hentet av båtene når de kom om natta en gang. De hadde egne nøkler til bryggene. En kilde som var mannskap på en av disse båtene viser til skipperen som aldri klarte å passe tiden på anløpene på dagtid. Han ble værende på land for å prate.<sup>348</sup> De som gikk inn i sandfarten etter 1970, leverte ofte til produksjon som var i gang. Entreprenørene var avhengig av at sand eller annen masse var tilgjengelig hele tiden.

---

<sup>342</sup> Int. 108

<sup>343</sup> Int. 109

<sup>344</sup> Lorås 1997:151

<sup>345</sup> Fulsås 1996:46

<sup>346</sup> Eriksen 1999:63

<sup>347</sup> Int. 110

<sup>348</sup> Int. 111

Tid var viktig i en husholdsøkonomi fordi det også var et overskudd som kunne tas ut når man hadde brukt den arbeidsinnsatsen som var nødvendig. Husholdskulturen forsvant og en moderne rederivirksomhet tok over, men kulturendringen skjedde gradvis. Tiden på 1970-tallet var også gode økonomiske tider for Harstadgruppa, slik at de hadde råd til å ta seg bedre tid, og de valgte det når de kunne. Jeg mener at det var en pleie av kulturen, og en del av den.

Før vegtransporten utkonkurrerte regional fraktestart, var det i hopetallet av båter som eksisterte også et mangfold av måter å drifte på. Mange hadde kombinasjonsdrifter der de gikk eller tok en last når de hadde behov for det. Et eksempel er fraktestarten «Diadem» fra Harstad som på slutten bare gikk med skrapjern til Mo i Rana. Noe den gjorde fram mot 1980-tallet. «Den gikk når den var fullastet.»<sup>349</sup> Da det til tider var overskudd av båter, kunne overskudd av tid bli en negativ faktor. De var de som ikke håndterte å gå i byene og vente på last, og døyvet ventetiden i byens drikkehull. For noen ble dette en driftsform. De fokuserte på ventetiden og tok ei last når de trengte å finansiere den. Disse kunne bli beskrevet som «grunnkjente langs leia.»<sup>350</sup> Flere av kildene nevner «tid» som en markør, og nærmest som et savn. Det var «ei anna tid» og «de hadde meir tid før.» Intervjuobjektene mener at det ikke kan sammenlignes med dagens næring. Det konkretiserer blant annet med at personene i miljøet hadde mer sosial kontakt og at det var en del av måten å drive på. Også når de var i fart med last.

Ja det var ei anna tid. Hvis vi treftes på tur ut og noen inn, så la vi oss inntil og stoppa og prata skjit. Nu er det full fart hele tida, men det er jo lite båter.<sup>351</sup>

Huske dem som veldig hyggelige folk, også når vi møttes på havet og vi la inn tell og prata.<sup>352</sup>

Mye av tiden som ble brukt til å prate sammen er flyttet til samtaler på mobiltelefon mens fartøyet er i fart. Fartøyene nå er blitt så store og lager så mye lyd at det er ikke bare å legge seg ved siden av hverandre for å prate.

Harstadgruppa seilte i samme farvann og hadde steder der de møttes. Rombakken og Skjomen var det viktigste grunnlaget for sandfrakten i regionen. Derfor ble det også møtesteder. Det var vanlig at båtene gikk heimefra og var framme på søndagskveld slik at de kunne begynne

---

<sup>349</sup> Int. 112

<sup>350</sup> Int. 113

<sup>351</sup> Int. 114

<sup>352</sup> Int. 115

og grabbe fra havbunn på mandags morgen. Der kunne ligge 6 – 7 båter om morgenen.<sup>353</sup> Mathiassen Mek. Verksted i Harstad var og et gammelt møtested fra tiden med Tromsøfarten. Når det ble fredag kunne de samles om bord i en av båtene før det var heimtur. Det var mange gode historiefortellere i næringen.

[NN] var et leksikon Vi brukte ofte på fredagene på Mathiassenverkstedet å sitte om bord i [NN] og høre på han. Han var fantastisk å fortelle.<sup>354</sup>

Noe som fortsatt var viktig etter 1970 var å holde helgene «hellige». Sandfarten for Harstadgruppa var primært regionalt, og det betød at de kunne legge båten i ro på fredag eller lørdag og være heime. Hvis oppdragene var i nærheten gikk de heim, hvis ikke ble båtene lagt til kai i Harstad eller der oppdragene var, og så kjørte de heim. For de som drev med enkeltbåter var dette vanlig driftsform også gjennom perioden 1970 – 1990. Man hadde ett mannskap som hadde fri i helgene. En av grupperingene har slik ordning i dag (2012). Fram mot 1990 ble båtene større og fikk også større fartsområde. De gikk fra lokal- og regional fart til kystfart og ble avhengige av å være i fart hele tiden, slik at det ble vanlig med to mannskap som skiftet i turnus. Følelsen av å ha tilgjengelig tid i driften ble gradvis borte og erstattet med organisert fritid, noe som i første grad gjaldt mannskapet. Det kom større fartøy og det var godt marked for levering av sand og masser til utbygging og vedlikehold av regional infrastruktur. Pengene lå i mest mulig volum på minst mulig tid, slik det kunne være i sandfarten hele referanseperioden:

Jeg vet at en uke sov jeg 7 timer. Vi gikk alt hva remmer og tøy kunne holde. Man sleit seg ut.<sup>355</sup>

Jeg husker midt på 1970-tallet. Vi gikk i ett fra Skjomen. Vi gikk 7 laster på en uke.<sup>356</sup>

Tidspresset ble større fram mot 1990 i følge intervjuene. De nevner flere årsaker som er beskrevet tidligere som presset næringen både når det gjaldt tid og mulighet for inntjening. De gamle møteplassene var også borte. Båtene var i drift hele tiden bortsett fra når de var på verft for klassifisering og vedlikehold. En aktør i Harstadgruppa beskrev det slik:

Nu e det steikanes mykje krav. Før gikk man i ukedagan og hadde søndagen til papirarbeid og sende regninger. Rundt 1990 tok det laust. Det ble et byråkratisk system med veldig mye papir og ei papirmølla man ikke rakk over. Mye rapportering.<sup>357</sup>

---

<sup>353</sup> Int. 116

<sup>354</sup> Int. 117

<sup>355</sup> Int. 119

<sup>356</sup> Int. 120

<sup>357</sup> Int. 121

En rapport fra NTNU i 2011: «Sikkerhet i fraktesfarten - Analyse av drifts- og arbeidsmessige forhold på fraktesfartøy» viser blant annet til dette:

Det administrative sluket: Sjøfolk forholder seg til mange instanser og opplever mye papirarbeid. Brua tar seg av henvendelser fra diverse aktører døgnet rundt. Sjøfarerne skiller mellom unødvendig og nødvendig administrasjon, men er nødt til å gjøre begge. Mange bruker av både hviletiden og seilingsperioder til dette.<sup>358</sup>

I moderne fraktesfart er det ikke mye tid til annet enn å holde fartøyet i fart og administrasjon. Intervjuene indikerer at utviklingen mot dette skjedde i perioden rundt 1990. Var det dette Max Weber mente med «den store terroren»? Var den grunnleggende friheten fra det tradisjonelle samfunnet borte?<sup>359</sup>

## 5.5 Utdanning

I intervjuene vises det ofte til et bestemt utdanningsløp og karriere for familiemedlemmer i familiegruppene. Det var tid om bord i familiens båter og/eller arbeidserfaring om bord i andre frakte- og fiskebåter. Det ble grunnlaget for kystskipperkurs og eventuelt føring av egen båt etter hvert. Det varierte selvsagt fra person til person. Flere av de som kom som tilvekst i Harstadgruppa med egen båt hadde vært mannskap eller skippere hos andre i gruppen som grunnlag. Noen nevner at de egentlig startet med småbåter i fjæra og at de bare var barn da de fikk være med om bord i fraktesfartøyene. De setter det selv inn som første del av et livsløp og en utdanning.<sup>360</sup> Den offentlige folkeskolen/grunnskolen ble ikke lagt vekt på i fortellingene. I Nord-Norge var det lokale og familiære arbeidsfellesskapet en viktig formidler av normer, verdier og kunnskap mellom generasjonene. Heimen og lokalsamfunnet ga en vesentlig kulturell ballast for å møte samfunnet i modernisering med andre verdier.<sup>361</sup>

Han satte mæ om bord med leiefolkan, blant annet [NN]. Ka tru ka kjæft æ fikk, men det var god skole. Æ passa sida mi fra midten og ut da vi lossa, og så ble æ sendt for å handle wienerbrød, det gjaldt å være snar for å ta sida mi [i lasterommet]. Det var en fin skole som fleire skulle hatt i dag.<sup>362</sup>

Harstadgruppa i perioden 1970 – 1990 representerte to og tre generasjoner, men de fleste familiegruppene og aktørene representerte også en lengre linje av småbruksdrift og tradisjonelt nordnorsk fiske. Det betyr at kunnskapen i deres kultur og økonomi var overført

---

<sup>358</sup> Størkersen, Bye og Røyrvik/NTNU 2011:vii

<sup>359</sup> Karlsen 2004:109

<sup>360</sup> Int. 122

<sup>361</sup> Lorås 1997:153

<sup>362</sup> Int. 206

gjennom en lang rekke av generasjoner. Jeg mener det er dette filosofen Viggo Rossvær mener når han danner begrepet «vantmenn». Lorås skriver det slik: «De stod for kumulert kunnskap gjennom generasjoner om ferdsel på havet i sin region og langs kysten.»<sup>363</sup>

Utviklingen fra å beherske robåter og små trefartøy til større sandbåter skjedde over en lang periode for første generasjon. Utdannelsen til vantmenn var lang. Andre generasjon begynte også i robåtene og hadde plikter på gården som barn. De fikk være med fraktebåtene «når de kunne passe seg selv».<sup>364</sup> En gutt fra andre generasjon i Harstadgruppa mønstret på som mannskap på en av familiens båter da han var ferdig i grunnskolen på 1970-tallet. Da skulle båten til Finnmark for å gå med asfalt om sommeren. Klassen hans skulle til samme sted på skoletur.<sup>365</sup> Han hadde vært om bord i båtene og arbeidet for handpenger fra barnsben av. Viggo Rossvær beskriver det i en setning: «Nordlendingen er nærmest en kontinuerlig utdannet person.»<sup>366</sup>

Den lokale kunnskapen som småbrukere og fiskere langs kysten ervervet gjennom barndom og arbeidsliv kaller Lorås for «umåtelig variert og sammensatt.» Han mener Rossvær har begrepsfestet den gjennom vantmannsbegrepet.<sup>367</sup> Rossvær setter denne tradisjonelle utdannelsen opp mot den skolen ga. Videre at skolesystemet avviste en vantmannutdanning som tradisjonalisme i moderniseringens navn.<sup>368</sup> Mannskapene om bord i fraktebåtene var oftest lokale og hadde sin utdanning fra å være i miljøet og virksomheten fra de var unge. De ble utdannet i en ramme som Rossvær beskriver for vantmenn.

Multikunnskap og snarrådighet beskriver næringen. Når en tungt lasta sandbåt fikk en brottsjø (en brakar), når den grov seg ned og ikke ville komme opp, når det sprang en mann i fullt kaos på dekk for å holde svalkene åpne, når akkurat det riktige presset på hendlene måtte til på brua, da var vantmannkunnskapen avgjørende.<sup>369</sup> Alf Falck var maskinist om bord i båtene til Eidegrupperingen i Kvæfjord i over 25 år. Han gikk gradene og hadde sin utdanning om bord i båtene og hadde ingen skolegang utover grunnskolen. Han var en umåtelig ressurs å ha da det meste om bord ble reparert selv og representert en vantmann i fraktenæringen. Han var

---

<sup>363</sup> Lorås 1997:145

<sup>364</sup> Int. 123

<sup>365</sup> Int. 124

<sup>366</sup> Rossvær 1994:88

<sup>367</sup> Lorås 1997:145

<sup>368</sup> Rossvær 1994:89

<sup>369</sup> Int. 125

også en god dekksmann å ha i kritiske situasjoner.<sup>370</sup> «Vi hadde jo Alf Falk. Det som han ikke klarte å reparere, det var bare å hive på havet.»<sup>371</sup>

Skolen var et redskap for de nasjonale mål for bestemte kulturverdier, men disse målene samstemte ikke med de tradisjonelle verdiene i kystsamfunn som organiserte livet gjennom hushold og lokal identitet. Skolen forkynte målene som en sum av en rasjonell modernisering og satte kulturelle mål for hvilket samfunn man ville. På 1950-tallet var moderniseringen påvirket av samfunnsforskning som hadde kulturelle kriterier for hva som var «underutviklet». Skolen ble dermed et redskap i fremmedgjøring av nordnorsk kultur og samfunnsorganisering.<sup>372</sup>

Rekrutteringen til fraktenæringen var midt på 1970-tallet i hovedsak fra «spredtbygde strøk av landet» i følge TØI. Det gjaldt nærmere 75 % av maskin- og dekksmannskap, og for 56,3 % av skipsbefalet.<sup>373</sup> Skolesystemet ble standardisert i Norge når det gjaldt yrkesutdanning. Utvikling og institusjonalisering av skipsfarten som næring krevde også sertifisering, maritim utdanning og kursing for å arbeide i næringen, noe som påvirket den lokale tilknytningen og rekrutteringen. En aktør i Harstadgruppa beskriver forholdene rundt 1990 slik:

Nei da kunne man ikke plukke fra fjordene. Da var det blitt slike krav til kompetanse og båtene var blitt mer avanserte.<sup>374</sup>

Til tross for nye og endrede rammevilkår for næringen, tilpasset den seg samfunns- og kulturendringen som skjedde i perioden 1970 – 1990, noe de familiegruppene som enda er aktive viser. De var en kultur for næringstilpasning: «Vantmannen behersket det nye på en effektiv måte som gjorde han til en mester i sin kultur» som Lorås uttrykker det.<sup>375</sup> En måte å vurdere verdien av denne kunnskapen som vantmenn, er at det er gjennom intervjuene ikke er registrert ett dødsfall som følge av ulykker i dette miljøet i perioden 1970 – 1990. Det til tross for at det skjedde en god del ulykker, og noen under omstendigheter som nesten skulle tilsi det. En av aktørene som ble spurt om dette svarte: «det tror jeg har med at folk var så vant med det de gjorde. De visste hva de skulle passe seg for.»<sup>376</sup>

---

<sup>370</sup> Int. 126

<sup>371</sup> Int. 127

<sup>372</sup> Lorås 1997:154

<sup>373</sup> Nilsen, Ørbeck og Bratteland/TØI 1977:13

<sup>374</sup> Int. 128

<sup>375</sup> Lorås 1997:146

<sup>376</sup> Int. 129

## 5.6 Tro

Fraktenæringen og sandfrakt var og er fulle av tro og regler for å beholde likevekt og holde utur borte. Dette er tro og levereregler som er overlevert fra forrige generasjon, og noe er erfart. Da andre generasjon for alvor kom inn i frakte- og sandbåtmiljøet i Harstad på 1980-tallet, hadde flere lagt det til siden. Men i perioder da driften ble vanskelig, ble det tatt fram igjen. Det påvirket driften og var del av kulturen.<sup>377</sup> Første og andre generasjon arbeidet på trebåtene. Det hendte at de måtte laste eller losse langt fra heime og derfor legge seg til å vente. Disse sandbåtene seilte med hjelpere som brukte natta til å reparere på skuta.

Husker en gang vi var køyet og vi hørte noen som rumsterte og banket. Da sa pappa: høre du kor de hold på? Med drivjern og oksekjøtt. Da blir det tett. La de være i fred sa pappa.<sup>378</sup>

Disse hjelperne var vanlige om bord i treskutene og kunne bli kalt «småkarer», «skipsnisser», «båtnisser» med mer. De hjalp til og de varslet hvis de ble behandlet godt. Man fant dem om bord i nordnorske jekter i historier samlet på 1920-tallet av folkeminnesamleren Knut Strompdal fra Velfjord.

Dæ e ikkje så fale, dæ e berre småmatrosan mina, og så lenge dei e om bord, kan vi vara trygg, det er ingen fare forhende då.<sup>379</sup>

De reglene som man etterlevde kunne få praktiske konsekvenser. En skipper skulle legge en båt i Harstadgruppa til kai da en kråke fløy mellom masta og det ene vantet. Skipperen gikk en runde til før han la til.<sup>380</sup> Forfatteren Hans Kristian Eriksen forteller i «Draugen – Hevneren fra havet», om troen til fiskerbøndene på Sør-Senja. Han refererer fra Eilert Sundt som mente at en fjerdedel av fiskerne i Nord-Norge ble igjen på havet i siste halvdel av 1800-tallet. Det vil si 200 mennesker per år. Eriksen viser til tanken om alle de hvileløse sjelene som ikke fikk ligge i vigslet jord.<sup>381</sup> Utur og ulykke var derfor noe man måtte lage strategier mot ved hjelp av tro og regler for handlinger.<sup>382</sup> Selv om Gudstroen tilsynelatende ikke har en like stor plass i samfunnet nå, er disse strategiene fremdeles i bruk, både hos fraktefolk og fiskere i Nord-Norge. Det bryter med det rasjonelle og er et underformidlet kulturtrekk. For en stund siden (2013) fotograferte jeg i en gammel sjark på Sør-Senja som er i drift. Nede i et skap lå det en bibel og en salmebok. Slik hadde de ligget med forskjellige eiere og drivere av sjarken siden den var ny. Ingen hadde våget å flytte på dem. Oppå lå en kortstokk.

---

<sup>377</sup> Int. 130

<sup>378</sup> Int. 131

<sup>379</sup> Strompdal 1929:137

<sup>380</sup> Int. 132

<sup>381</sup> Eriksen, H. K. 1992:35

<sup>382</sup> Fulsås 2003:34

## 5.7 En pragmatisk kultur

Pragmatisme i form av en handling kan settes opp mot prinsipp, som kan være en grunnsetning i form av lover, regler eller forskrifter. En pragmatisk handling er vurdert av nytten.<sup>383</sup> Inntrykket mitt av fraktenæringen er at de var vantmenn med multikunnskap som var handlings- og løsningsorienterte. Sandfarten var slik at den ga mange anledninger til å være handlingssnar og situasjoner som ga valget mellom pragmatisme eller lovmessige prinsipp. Eksempler på pragmatiske handlinger som går igjen er for eksempel å gå med mindre mannskap enn hva forskriftene tilsa. Man gikk så lenge man var nok mannskap til å gå, virker å ha vært en sedvane hos noen.<sup>384</sup> «Han hadde bare med en gutunge, så han hadde stått til rors i ett døgn. Han var helt skjelven.»<sup>385</sup>

Et annet eksempel er lastemerket som viser hvor mye et fartøy kan være neddykket når det er lastet. Det er en viktig sikkerhetsindikator. Et svarbrev fra Skipskontrollen i Harstad til Sjøfartsdirektoratet, datert 2. november 1978, er antagelig sendt ut som kopi til alle sandbåtene i regionen. Der er listet opp de «Fartøyene som driver sand og grusfrakting», samt «laste- og losseplasser». Brevet avsluttes med:

De tilstander som er nevnt i brevet antas ikke å være vanlig her i distriktet [...], antas det ikke å være nødvendig med særskilte reiser for å utføre kontroll med forannevnte fartøyer. Dersom Skipskontrollen på vanlige tjenestereiser treffer på overlasta fartøyer vil en selvfølgelig foreta det fornødne.<sup>386</sup>

Det som derimot kommer fram av intervjuene er at overlast var vanlig. Det dreide seg om betaling per volum per tid. «Med disse små båtene måtte man laste så mye man fikk med seg. Men med grabbing så pumpet man jo ut mye vann så man kom opp.»<sup>387</sup> Dette var knyttet til grabbing fra havbunn der massen inneholdt mye vann. Når båtene var lastet kunne sjøen stå over dekk. Men når man begynte å gå kom noen båter opp i vannet, slik at det passet med lastemerket hvis man ble observert. I tillegg gikk pumpene kontinuerlig, slik at når man kom fram eller hadde gått en stund, kunne det være pumpet ut så mye vann at lasten ble lovlig i forhold til lastemerket. Eller «meir etter reglan» som det også ble beskrevet som.<sup>388</sup> Det var en kalkulert risiko i forhold til både sikkerhet, lovverk og Skipskontrollen.<sup>389</sup> Når en båt

---

<sup>383</sup> Kjøll/Store Norske Leksikon/pragmatisk

<sup>384</sup> Int. 133

<sup>385</sup> Int. 134

<sup>386</sup> Sjøfartsdirektoratets fartøyarkiv: Veslegut LHNA

<sup>387</sup> Int. 135

<sup>388</sup> Int. 136

<sup>389</sup> Nordlys 26.07.1988:99



kunne laste 115 tonn, mens lastemerket tilsa 100 tonn, var forskjellen på inntjeningen så pass stor over tid at det ble vanlig. Det var et presset marked og billig last. Som brevet fra Skipskontrollen beskrev, var de en gang på kontroll på et fartøy mens en av Harstadgruppas båter kom til kai i overlastet tilstand. De gikk om bord og ga en bot på 100 kroner. Men det stod rederen for.<sup>390</sup>

Selv om det ble betraktelig mindre grabbing fra havbunn fra midten av 1980-tallet, var overlasting fra landtak også vanlig. Men det var en uskrevet regel at på hovedleia mellom Harstad og Tromsø måtte en forholde seg mer til lastemerket og ha lukene på.<sup>391</sup> Også i dette var det en deling i miljøet på hvor mye risiko en tok. Når man går skal romlukene være lukket og tette. Noen var nøye med dette, spesielt når de grabbet. Men var det innaskjærs, flatt hav og stille var det lett og spare seg for arbeidet med lukene. Det var flere eksempler på at båter var så overlastet at lukene ikke kunne lukkes. Det var håg over rommet. Det var og tilfeller der været slo om og sand måtte dumpes på havet for å få lukket lasterommet.<sup>392</sup> Denne praksisen er godt dokumentert på internett der også fiskeflåten er godt representert. En aktør som var aktiv hele perioden 1970 – 1990 formulerte grunnlaget for det pragmatiske valget:

Æ skal si dæ det, at man måtte være passelig kjeltring for å klare det. Det var så vidt det holdt mange ganger. Og det nytta ikkje å si ifra. Det var mange episoder.<sup>393</sup>

## 5. 8 Omdømme

Blant noen av de som har vært lenge i fraktemiljøet som redere og skippere, er ikke sangen om frakteskuta «Hortensia» som endte opp i fjæra ved Sørvika en plass noe de verdsetter aller mest. Den forteller en historie som har skjedd mange ganger, men den forteller ikke historien om hele næringen. Det som irriterer noen fraktefolk er at slike historier viderefører en holdning og forestilling om at hele fraktenæringen er og var slik, at det er fraktenæringens kultur.

Som beskrevet i kapittel 2 har næringen følt seg lite tilgodesett fra myndigheter, presse og samferdselsinstitusjoner. De har sett at fiskerinæringen har ordninger for fornyelse av deres flåte med kondemneringsordning, noe de selv ikke har fått. Etter at miljøkonsekvensene av

---

<sup>390</sup> Int. 137

<sup>391</sup> Int. 138

<sup>392</sup> Int. 139

<sup>393</sup> Int. 140

våre handlinger er blitt en del av den offentlige planleggingen av kommunikasjon og transport, har fokuset på sjøtransport økt og det har ligget et tiltak eller plan fra myndighetene i luften. Dette har næringen liten tro på blir gjennomført.<sup>394</sup> «Vi er blitt lurt om og om igjen» uttalte en fraktereder under krisen i 1990 til avisen Dagens Næringsliv.<sup>395</sup> Det store spørsmålet næringen stiller er kanskje hvordan en så viktig transportaktør ikke har hatt mer positive reaksjoner og tillit fra myndigheter. En i Harstadmiljøet beskrev forholdet til myndighetene slik: «Fraktenæringen var og er en pariakaste på kysten.»<sup>396</sup> I Nordland fylke ble denne ressursen «oppdaget» i 1987, og Nordlandsforskning fikk i oppdrag fra Landsdelsutvalget for Nord-Norge og Namdalen å foreta en nærmere analyse av fraktesfærtenæringen i Nordland.

Til tross for fraktesfærtenes betydelige andel av det totale transportarbeid i det innenlandske godstransportmarkedet, er næringen blant de ukjente transportnæringer for folk flest. En årsak til dette er nok at fraktesfærtenæringen er lite offentlig regulert.<sup>397</sup>

Lite kunnskap blant folk, myndigheter og media kan være en av årsakene til dette «evige» anstrengte forholdet mellom næringen og myndighetene, som også er beskrivende for næringen. I liket med fiskerinæringen varierte markedet. Noe som førte til kriser som endte i at aktører måtte gi opp. Disse krisene kom med jevne mellomrom helt fra næringen etablerte seg like etter 1900. Til tross for dette var ikke næringa i stand til å motvirke det selv. I 1991 skriver TØI ved Bjarne Lyng:

Vi vet fra våre tidligere arbeider at en betydelig avskalling i kystflåten var nødvendig og derfor uunngåelig. Ulykken er at den har skjedd ukontrollert. Fordi næringen ikke så behovet for omstilling i tide og heller ikke maktet å gjennomføre den,[...] <sup>398</sup>

Jeg har funnet noen betegnelser om fraktesfolk og næringen som jeg vil vie oppmerksomhet. I dette arbeidet fant jeg romanen «Kystens lasaroner» av H.O. Erichsen fra 1985 som er nevnt før. En roman om mannskapet på en nordnorsk fraktesbåt i tiden rundt andre verdenskrig. Den kan virke som en fantastisk røverroman, men den er ikke bare det. Noen av historiene fra intervjuene kunne vært del av denne romanen. Det er mannskapet om bord i m/s Alken Erichsen betegner som «kystens lasaroner». Jeg antar det er et bilde på hvordan han mener samfunnet så på disse gamle frakteskutene og dets mannskap som var på evig leting etter last

---

<sup>394</sup> Int. 142

<sup>395</sup> Dagens Næringsliv 13.10.1990:3

<sup>396</sup> Int. 143

<sup>397</sup> Jørgensen og Sæterdal/NF 1987:iI

<sup>398</sup> Lyng/TØI 1991:18

og havnet i de mest utrolige situasjoner. Men også som en anerkjennelse til ei næring og et arbeidsfolk, og minnet om en tid som er borte.

Det har vært spenninger mellom fraktenæringen og fiskeflåten som også kunne ta last, og den rutegående flåten som var subsidiert. Ekspeditørene til Bergenske Dampskibsselskab (BDS) ble under administrerende direktør Thomas S. Falck pålagt ikke å ha noe med den frie fraktenæringen å gjøre. Han kalte dem «kystens pirater»,<sup>399</sup> og mente ikke noe positivt med det. For H.O. Erichsens del var det et nostalgisk tilbakeblikk på en del av næringen som levde et liv i løs fart på frihet på kysten og tok det de fikk, men kanskje også et bilde på hvordan han mente de ble sett. For direktøren i BDS var det nok del av konkurransen mellom den frie fraktenæringen og den subsidierte rutegående. Fraktenæringen var hele tiden den største godstransportøren og dekte derfor et viktig samfunnsbehov som de ikke klarte å formidle sterkt nok.

Når en moderne sand- og bulkbåt (selvlosser) møter en annen båt i leia, kan det hende man hører på radioen at båten blir beskrevet som: «Det var bare ei sandjekt.»<sup>400</sup> Det er noe kilder mener henger igjen fra tidligere da sandbåtene ofte var det siste en båt ble brukt til. De var så utslitte at sandføring var det eneste som var mulig. Men i den tidlige sandfrakten i Oslofjorden og på Vestlandet var det sandjekter som sto for denne farten, og fartøybeskrivelsen har overlevd tross utviklingen: «Jeg ble bedt om å seile ei gammel sandjekt fra Ryfylke til Stillehavet. Fartøyet var kjøpt av en amerikaner, som ønsket å få båten i drift der borte, forteller Risa.»<sup>401</sup>

I Harstad kunne en sandbåt beskrives slik: «Det var ei gammel sandbøysa.»<sup>402</sup> eller «Han hadde jo Freikoll, ei svart bøysa.»<sup>403</sup> At disse betegnelsene har overlevd og blitt noe nedlatende kan kobles med mulighetene enkelte så da samfunnet på 1960-tallet fikk behov for enorme mengder sand og grus. Alt man trengte var en båt med lasterom og vinsj for å starte i sandfart. Det åpnet opp også opp for de som ville tjene penger på kort sikt, før fartøyet ikke kunne brukes mer eller forliste. Det var flere tilfeller av dette, spesielt med de gamle trebygde

---

<sup>399</sup> Oterhals 2007:175

<sup>400</sup> Int. 144

<sup>401</sup> Herget/<dalane-tidende.no> 2007

<sup>402</sup> Int. 145

<sup>403</sup> Int. 146

frakteskutene som til slutt ikke tålte mer, sprang lekk og sank. Det var slike episoder som var med på å gi sandfarten et rykte som «cowboynæring»,<sup>404</sup> og som ikke er helt borte enda.

Ennå finnes det jo noen cowboyer i dette miljøet, spesielt på Vestlandet. De kjøper gamle båter, gammel skit og setter på en gravemaskin og går i sandfart.<sup>405</sup>

I et googlesøk på internett på cowboynæring (05.02.2014), var det første på listen en artikkel fra 2007 som viser til at den norske skipsfarten i det hele «fortsatt var en cowboynæring når det gjelder sikkerhet», men i følge «Skipsrevyen.no», hadde ikke Sjøfartsdirektoratet tenkt å la cowboyene få dø i synden. Men det var bare første treff som omhandlet skipsfart. Nedover listen var det yrker og virksomheter som byggenæring, handverkere, snekkere, drivere av asylmottak og havbruksnæringa som også fikk stemplet. De som ikke liker sangen om Hortensia uttrykker at næringen var og er delt mellom seriøse og ikke seriøse drivere. Men det er cowboyene som får oppmerksomheten og skaper ett inntrykk av næringa som helhet.

## 5.9 Ukultur

«Det var et problem i næringa langs heile kysten.» sa en aktør i Harstadgruppa.<sup>406</sup> Fraktenæringen og sjøfarten generelt sleit med et liberalt syn på bruk av alkohol og påvirkningen av den, både av og på vakt.<sup>407</sup> Men det var ikke noe særegent ved fraktenæringen. Bruk av alkohol under arbeid var et samfunnsproblem. Det var utbredt i mange næringer og yrkesgrupper. Alkoholbruk hos journalister er velkjent og dokumentert av dem selv.<sup>408</sup> En annen yrkesgruppe var piloter i luftforsvaret etter andre verdenskrig.<sup>409</sup>

Intervjukildene er klare på at det i Harstadgruppa var noen aktører som var påvirket av alkohol og inntok det jevnlig i virksomheten, også åpenlyst. Men de er beskrevet som aktive aktører som hadde godt resultat.<sup>410</sup> Det at noen jevnlig var påvirket av alkohol hadde betydning for de andre aktørene. De så og registrerte det, men mente at det var lite de kunne gjøre med det. En aktør beskriver det som: «Det var stor forskjell på seriøsiteten hos de enkelte [...] Hva kunne man gjøre?»<sup>411</sup> Det virker som det var lite av episodene forårsaket av alkoholbruk som ble anmeldt eller påtalt av sjøfartsmyndigheter. Kildene viser til hendelser

---

<sup>404</sup> Int. 147

<sup>405</sup> Int. 148

<sup>406</sup> Int. 149

<sup>407</sup> Int. 150

<sup>408</sup> Verdens Gang 25.09.2013:18

<sup>409</sup> Nordlys 09.03.2010:8

<sup>410</sup> Int. 151

<sup>411</sup> Int. 152

som voldelige sammenstøt, forsøk på renne i andre båter, føring, lasting og lossing i påvirket tilstand og utallige grunnstøtinger.<sup>412</sup> Intervjuene viser til slike forhold tilbake til 1940-tallet og enda rundt 1990, men da i noe mindre grad.<sup>413</sup>

Oterhals dokumenterer også dette problemet. Han lar Trygve Sætervik fortelle om arbeidet som fraktemann på Vestlandet i 1930-årene om bord i en båt der skipperen blant annet beskrives slik: «Reder Vestad var nok en redelig kar, men det var ikke skipperen. Han var sjelden edru og levde et utsvevende liv i sin dekkssalong med stadig nye damer.»<sup>414</sup> Sætervik forteller om flere episoder med denne skipperen før han forlot og begynte om bord i en fraktestått med mer seriøs drift. Ekspeditøren Karl Greif i Namsos beskriver merkelig manøvrering og etterlysninger av båter og forklarer det slik: «Langt fra alle var avholdsfolk.»<sup>415</sup>

Historiene til Sætervik og Greif kan uten noe problem sammenliknes med hendelser som skjedde i Harstadmiljøet. En kvinne som var gift inn i miljøet og så det litt fra utsiden, mente det var utrolig at det ikke skjedde flere alvorlige ulykker på grunn av alkoholbruken hos noen.<sup>416</sup> Med ei sterkere institusjonalisering og strengere sikkerhetskrav samt moderne kommunikasjon, ble det vanskeligere for slike aktører. De store kontraktskundene satte også krav.<sup>417</sup> På 1980-tallet møtte en offiser i Harstadgruppa et nytt besetningsmedlem på landgangen. Han luktet tilstanden og ba mannen om å forlate. Det ble kjent i miljøet og ikke positivt omtalt av alle, mens andre syntes det var på høy tid at noen gjorde noe.<sup>418</sup>

«Nu e det jo ulovlig å gå på grunn, det bli jo et spetakkel.»<sup>419</sup>

---

<sup>412</sup> Int. 153

<sup>413</sup> Int. 154

<sup>414</sup> Oterhals 2007:165

<sup>415</sup> Oterhals 2007:175

<sup>416</sup> Int. 155

<sup>417</sup> Int. 156

<sup>418</sup> Int. 157

<sup>419</sup> Int. 158

## Kapittel 6: Kulturen som strategi – oppsummering og konklusjon

### 6.1 Problemstillinger, avgrensning og kilder.

Denne oppgaven har søkt å finne hvordan fraktenæringen i regionen rundt Harstad klarte seg gjennom den nordnorske moderniseringen. Oppgaven er bygget opp rundt «system- og verdikonflikten» mellom en tradisjons- og kulturbetinget næring og de rasjonelle og markedsøkonomiske verdiene moderniseringen representerte. Problemstillingene spør etter hvilke strategier næringen valgte, hvilke kulturelle og teknologiske endringer jeg kan påvise og hvilken rolle næringen hadde i moderniseringen av Nord-Norge. Jeg har argumentert for en forståelse av modernisering som en dialektisk prosess. De lokale aktørene er aktive gjennom valg og «svarer» en planlagt modernisering med strategier og handlinger, slik at de aktivt påvirker resultatet og grunnlaget for neste prosess. Dette som en motsetning til at man, uten strategier og handlinger, tilpasser seg en lineær utvikling som er bestemt og påvirket fra makt- og beslutningsinstitusjoner i samfunnet.

Referansegruppen for oppgaven har vært «Harstadgruppa», som er en liste av valgte og definerte redere og fartøy som hadde byen Harstad som sentrum for virksomheten i perioden 1970 – 1990. Med utgangspunkt i denne gruppen har jeg fulgt to tidsperioder. Jeg har sett på endringer og utvikling i perioden til Harstadgruppa, og videre sett på utviklingen hos grupperinger i Harstadgruppa før og etter. Det gir en overbyggende tidsperiode fra ca. 1920 til i dag.

Jeg har fokusert på sand- og bulkfart som var dominerende type fart for Harstadgruppa.

Oppgaven har et geografisk område som omfatter kommuner i søndre Troms og nordre Nordland fylke. Jeg har sett på utvikling av antall fraktestartøyer i både ytre og indre del av Sør-Troms samt kommunen Tjeldsund i Nordland, mens Harstadgruppa omfatter et mindre antall kommuner rundt byen. Oppgaven beskriver virksomhet i hele Nord-Norge.

Primærkilden til oppgaven er intervjuer av redere, skippere og mannskap i Harstadgruppa, og personer i familiær eller forretningsmessig relasjon til Harstadgruppa. Utvikling, kultur og teknologi er også beskrevet fra skriftlige kilder. Det omfatter faglitteratur om modernisering og utvikling primært i Nord-Norge, litteratur og forskning på fraktenæringen og spesifikke fartøykilder.

## 6.2 Strategier: kultur og handlinger

Felles for alle strategiene er at de er valg og tilpasninger til egne ressurser, samfunn, utvikling og modernisering. Strategiene Harstadgruppa valgte ser jeg som delt i kultur- og handlingsstrategier. Det er ikke et lukket skille mellom strategier og kultur. Gjentatte handlinger er kulturbetinget og nye gjentatte handlinger er endringer i kulturen. De blir beskrivende for kulturen. Fraktenæringen og Harstadgruppa valgte å beholde familien som kjerne i virksomheten, noe som aktører fra Harstadgruppa enda har. Det var og er strukturkonservatisme og strategi. Familien (gruppen) er det mest markante i en beskrivelse av kulturen til næringen og Harstadgruppa.

Harstadgruppa er sammenliknet med liknende vestlandske miljøer, fraktefarten generelt i Norge og Danmark, samt med greske bulkrederier i internasjonal fart, noe som viste seg som et overraskende og godt sammenlikningsgrunnlag for kultur og struktur. Disse greske rederiene kom fra forskjellige regioner i Hellas, ofte med sterke sjøfartstradisjoner. I utviklingen til internasjonal fart beholdt de familiegruppen som sentral i driften. Den var basert på tilknytning til både sosiale- og forretningsnettverk som de samlet hadde i gruppen. Det ble lagt vekt på personlige relasjoner og tillit i nettverkene. Harlaftis og Theotokas mener den greske bulknæringens suksess på det internasjonale markedet er bunnet i deres organisasjon. Det er viktig å påpeke at det er en ulik kultur i forhold til resten av verdens shipping. Jeg mener også at det viktigste grunnlaget for aktører i Harstadgruppas «suksess», er basert på familie- og gruppeorganisering samt bruken av omfattende og kjente nettverk. Nettverk som var bygget opp og pleiet siden grupperinger i Harstadgruppa startet sin virksomhet på 1920-tallet. Intervjuene bekrefter også betydningen av nettverk og langvarige kundeforhold.

Slik familien fortsatte å være midtpunkt, var den midtpunkt i husholdsøkonomien som frakdebonden og næringen kom fra. De moderne familiebaserte frakterederiene er en arv fra husholdet. Jeg mener også det preget Harstadgruppa i referanseperioden 1970 – 1990. Det kommer sterkest til uttrykk i kontrasten mellom den rytmen som var i farten på 1970-tallet og rundt 1990. Det endret seg fra fart i ukedagene og hvile og administrasjon i helgene, til fart i helgene for å tjene inn ekstra overskudd. Jeg ser det som en utvikling fra en rytme for pleie av familien, kombinasjonsnæring og det samlede husholdet, til en økonomisk sikring av familiebaserte frakterederi i en fullstendig markedsøkonomi. På begynnelsen av

referanseperioden var det en strategi og et forsøk å beholde de gamle strukturene i næringen. Det var noe den eldste generasjonen påvirket til. De påvirket også holdning og strategier for teknologi og organisering. De vegret seg for å kjøpe større fartøy som ville øke driftsutgiftene og tiden fartøyet måtte være i fart. Noen kjøpte fartøy som ble for store og gikk tilbake til noe som var mer «bekvem». Neste generasjon var de som økte spesifikasjonene på fartøyene og tok i bruk ny teknologi, men også i en tilpasning.

For å fortsette i næringen regionalt, måtte mange av aktørene i Harstadgruppa velge å gå inn i sand- og bulkfrakt eller begynne med noe annet. Det var en spesialisering. Det var betinget av strukturendringene innen kommunikasjon og spesialisering innen sjøtransport som fjernet grunnlaget for tradisjonell fraktestart. Det var en tilpasning til politikk og modernisering. Utviklingen var ønsket i de sentrale målene for utvikling av landsdelen.

For de som valgte å spesialisere seg i sand- og bulkfrakt, var det en strategi å ta kontroll over de regionale sandressursene og dermed markedet. De tok kontroll for å beskytte den regionale næringen. De to viktigste sandressursene i regionen var Skjomen og Rombakken.

Harstadgruppa hadde allerede gjennom tid, erfaring, geografi og etterspørsel reservert seg markedet. Rundt 1970 fikk deler av Harstadgruppa full kontroll over Skjomen gjennom avtaler med grunneierne. Det var med å sikre deler av Harstadgruppa i gjennom perioden 1970 – 1990. Harstad Betongstasjon var også en del av dette og skulle sikre aktivitet. Men hvem hadde egentlig kontrollen? Det var Norco (meglerfirmaet) og ikke Harstad Sjøtransport, organisasjonen for frakterederne, som hadde avtale med grunneierne i Skjomen. Det var også de som meglet lastene. Aktørene i Harstadgruppa som lastet fra andre steder, som Rombakken, hadde kanskje en større frihet, meglet selv og klarte seg like godt. Samlet hadde Harstadgruppa liten konkurranse utenfra. Å organisere seg og ta kontroll på Skjomen var en forretningsmessig offensiv handling, men det var lang tradisjon for slik organisering i sandfartmiljøene på Vestlandet.

Kontrollen Harstadgruppa hadde over markedet ga dem bedre forutsetninger og tid til å følge det jeg har kalt teknologisk strategi. Frakteståten besto av mindre fartøy med høy gjennomsnittsalder og var basert på gammel teknologi. Det var en vellykket strategi, noe TØI bekrefter i 1978 ved at de ikke finner sammenheng mellom driftsresultat og båtenes alder. Det var karakteristisk for fraktenæringen. Det var en tilpasning til ressursene og økonomien i egen næring og krav samfunnet og markedet stilte. Det var gradvis teknologisk tilpasning, lik den



tilpasningen Harlaftis og Theotokas beskriver for den internasjonale bulkflåten. De beskriver den som «gradual adaptations», noe som har preget bulkfarten i 130 år. Utviklingen av spesifikasjonene for fartøyene og antall fartøy, er et bilde av tilpasning og (nordnorsk) modernisering. Det er en langsom økning i alle spesifikasjoner og nedgang i antall fartøy. Fra midten av 1980-tallet begynner Harstadgruppa å bygge om til selvlossere. Fram mot 1990 øker tonnasje med større fartøy og flåten fornyer seg, noe som også ble initiert av mer konkurranse fra Vestlandet. Det er en utvikling mot levering av nye fartøy til en gruppering fra Harstadgruppa i 2012 – 2013 som bryter med den gamle strategien. Men det viser næringens reelle forhold til teknologi, også i Harstadgruppa. De var ikke motstander av ny teknologi, men måtte tilpasse den til ressursene og sin egen struktur til enhver tid.

Jeg har valgt å kalle de handlingene som brøt regelverk for pragmatiske handlinger. Disse handlingene var opp til skipperen på fartøyet å bestemme, men det var handlinger som hele miljøet visste om og var innforstått med. Å seile med overlast og for lite mannskap var del av en strategi for utnytte fartøyene maksimalt. Det ble gjort et pragmatisk valg ut fra nytteverdien av handlingen. Det ble grunnlagt i fartøyene var små og fraktratene likeså. Andre handlinger som skjedde i konkurransens hete var skapt av et til tider anstrengt forhold mellom aktører i Harstadgruppa. Det synes å være styrt mer av personlige valg i øyeblikket enn langsiktig strategi. Men alle disse handlingene skjedde over lang tid og blir derfor også del av en kulturbeskrivelse, selv om det skulle gjelde for deler av Harstadgruppa og næringen.

### 6.3 Endringer

Jeg har i arbeidet med oppgaven lett etter endringer i kultur og teknologi, men også sett på utvikling og endringer i fraktemiljøet i søndre Troms og nordre Nordland (Tjeldsund) som et grunnlag. Ved å bruke Merkeregisteret for 1922 og 1936 ser man en tendens til at kommunene rundt og nært Harstad og i Tjeldsundet beholder en frakteflåte, mens det i kommuner lengre fra byen minker i antall fraktefartøy. Denne utviklingen fortsetter fram mot 1990. I følge intervjuene er det bare 5 kommuner i referanseperioden, og 4 kommuner som representerer fraktemiljøet i Harstad i 1990. Det er Kvæfjord, Harstad, Skånland og Tjeldsund. En slik utvikling består i valg av annen fart som fiske eller fangst, man slutter i fraktefart eller man flytter familie og virksomhet til byen. Flere grupperinger i Harstadgruppa flyttet til byen og fortsatte i fraktefart. Det var en generell utvikling TØI bekrefter i 1978.

Som vist til i kapittel 6.2 beholdt næringen familien som kjerne i overgangen til markedsøkonomi. Det var den eneste markøren hvor det ikke var grunnleggende endring. Figur 6.1 er et konsentrat av endringene jeg har påvist, innen både kultur og teknologi.

Figur 6.1 Harstadgruppa: Fra – Til	
Fra:	Til:
Familien=Nucleus Kjente nettverk	Familien=Nucleus Kjente nettverk
Husholdsbasert dual-økonomi Markedsøkonomi	Pengeøkonomi Markedsøkonomi
Kombinasjonsnæring: jordbruk og frakt	Frakterederi
Syklisk tid (sesong)	Lineær og oppdelt tid
Frakdebønder og rederbønder	Redere
Heimsted: Bygd og by	Heimsted: By og bygd
Enkeltmannsrederi Partsrederi	Aksjeselskap mm
Trefartøyer/ombygde stålfartøy Eldre Mindre	Stålfartøyer/coastere Nyere Større
Handmakt Vinsj og bom	«Bobcat» Selvlossere
Vantmannsutdanning Kystskipperkurs	Maritim utdannelse
Lokal- og regional fart	Stor kystfart
Tradisjonell fraktefart: mange aktører	Spesialisert fraktefart: færre aktører
Lokal tilknytning, arbeidskraft og base	Sentralisert tilknytning og base. Lokal, nasjonal og internasjonal arbeidskraft

Kolonnen «fra» er ikke dekkende på alle punkter for alle aktører i Harstadgruppa i 1970. Jordbruk og dual-økonomi ble gradvis forlatt mellom 1920 og 2000. For de fleste før 1970. Det var flest familier og grupperinger utenfor byen. Bygdekommunen Kvæfjord hadde flest aktører og det var vanlig å gå fartøyene heim for hvile. Teknologien var i hovedtrekk den samme siden vinsjer ble tatt i bruk rundt 1940. Fartøyene var en blanding av gamle treskuter, ombygde stålfartøy og noen nyere coastere som gikk mest i lokal og regional fart. Selskapsformene var personlige eide rederi og fartøy ved enkeltmanns- og partsrederi. Noen aktører gikk enda i tilnærmet tradisjonell fraktefart. Sandfart var i sommersesong mens vinterfart var føring av fisk eller stykk gods. De gamle og mindre fraktebåtene i regional fraktefart, som mellom Harstad og Tromsø, var enda aktive. Det var lokale rederier i den form at de hadde lokalt mannskap og lokale bankforbindelser. Fraktenæringen i sin helhet ble av

TØI i 1970 beskrevet som en næring som utførte transportarbeidet «relativt ubemerket». TØI ved byråsjef Foss bemerker også at næringen utfører en stor del av transportarbeidet i Norge uten noen form for offentlig tilskudd (jf. side 6).

Kolonnen «til» er i 1990 ikke beskrivende for alle aktører i Harstadgruppa. Det var familiegrupper som enda hadde småbruk og eldre fartøy og teknologi, men det var en endring som ville bli gjennomført i løpet av 1990-tallet. Videre var det flere aktører som gikk ut av næringen. Organisering ved aksjeselskap var begynt, men utgjorde i 1990 bare 21 %. Den tradisjonelle fraktefarten var erstattet med biltransport. Det er i intervjuene vist til salgsturer med egenprodusert potet fram til ca.1980. Harstad var blitt kommunen med størst andel aktører. Tilknytningen til kystbyene Harstad og Sortland var sterkere selv om flere redere enda var bosatt i bygdekommuner. Større og mer avanserte fartøy, krav til utdanning og sertifisering påvirket den lokale tilknytningen. Mannskap ble hentet fra hele landet og utenfor. Krisen for næringen rundt 1990 påvirket også til dette. Harstadgruppa hadde begynt sin overgang fra vinsj og bom til selvlossere midt på 1980-tallet. Det var nyere og større fartøy. I løpet av referanseperioden synker gjennomsnittsalderen på fartøyene fra 50,9 til 29,3 år. Gjennomsnittslengden øker fra 27,3 til 42,4 meter. Flåten har mer enn fordoblet lastekapasitet med færre fartøy. De gamle treskutene er i 1990 ute av gruppen bortsett fra ett. Det er en utvikling som følger den generelle for næringen. Tiden rundt 1990 beskrives av aktører som vanskelig der nye sentrale krav utgjør en stor del. I 1987 skriver Nordlandsforskning ved Jørgensen og Sæterdal at næringen står for en betydelig del av godstransporten i Norge, men er blant folk flest en ukjent transportnæring.

Hvis man lar figur 6.1 dekke forståelsen og overgangen fra tradisjonelt til moderne for alle familiegruppene i Harstadgruppa, var det en prosess på over 70 år. Den startet på 1920-tallet ved at Bornøfamilien flyttet fra Bornøy i Bjarkøy kommune til Harstad. De forlot kombinasjonsnæring og gårdsdrift og etablerte fraktefart, familie og fartøy i byen. Den regionale fraktenæringen med grupperinger i Harstadgruppa som seiler i dag, tilfredsstiller alle beskrivelsene i «til-kolonnen» i figur 6.1.

## 6.4 Harstadgruppas rolle i nordnorsk modernisering

Fraktenæringen og Harstadgruppas rolle i nordnorsk modernisering var som transportør og arbeidsgiver i distriktene. I spørsmål til en aktør om næringens rolle i moderniseringen, var svaret at «de leverte jo til det meste som ble bygget». Tabell 7.9 side 116 viser at strukturendringen innen kommunikasjon og infrastruktur var avhengig av fraktenæringen og Harstadgruppa, og deres levering av sand mm til «betongeksplosjonen». De var en leverandør til den nordnorske moderniseringen. For regionen rundt Harstad hadde de skapt et tilnærmet monopol, men de var aktive i hele landsdelen.

Nord-Norge var enda i 1975 veldig avhengig av fraktesflåten for vareutveksling med andre landsdeler. Mellom Østlandet og Nord-Norge stod de for 74 % og Vestlandet 80 % av transporten. Rutetransport kom i tillegg. Selv om de største mengdene var tilknyttet Østlandet, hadde fraktesflåten i følge TØI størst relativ betydning i Nord-Norge. Både fraktenæringen og Harstadgruppa var en nødvendig, om ikke planlagt, del av nordnorsk modernisering. Gjennom spesialisering har fraktenæringen beholdt en viktig rolle i det nordnorske samfunnet. Ved at grupperinger fra Harstadgruppa (Hokland) bestiller nye fartøy i 2012 – 2013 til bulkfart, og andre aktører fra Harstadgruppa fortsetter sin virksomhet, er de fortsatt nødvendige i vedlikehold og utvikling av infrastruktur. De har kontinuerlig sysselsatt mannskap og administrasjon samt vedlikeholdt og bygget maritim kunnskap i landsdelen.

## 6.5 Vantmannens prosess

Man dreiv annerledes. Det var artig, kolossalt med båta. De kom som ei rei. Nu e det helt dødt.<sup>420</sup>

Noe er tapt og noe er vunnet? Grupperinger fra Harstadgruppa som er aktive i dag framstår som moderne selskaper i et moderne næringsliv. I Harstad er ett av Norges største rederier innen bulkfart med selvlossere og er teknologisk av de fremste i næringen. Skyldes det vellykkede strategier og tilpasning til modernisering, eller vellykket politikk fra myndigheter? Som en dialektisk prosess var det begge deler. Harstadgruppa hadde strategier og brukte dem, men utviklingen fra tradisjonelt til det moderne ble «gjennomført». Den ble i stor grad «sluttført» i referanseperioden 1970 – 1990, som viser seg å være en viktig periode i transformering av fraktesfarten. For Harstadgruppa representerer den overgangen fra

---

<sup>420</sup> Int. 159

fraktebonde til reder. Næringen var ikke motstander av modernisering og utvikling, men de ville være med på egne premisser. Målet for næringen var å overleve og utvikle seg i forhold til sine egne ressurser. Det var deres perspektiv. Samlet brukte Harstadgruppa over 70 år på en tilpasning til samfunnsutvikling før de hadde kulturelle markører og teknologi som er sidestilt med det moderne i denne oppgaven. Det var tiden de trengte og tok.

Familien (gruppen) var fastpunktet alt dreide rundt, og som er beholdt. Det er familiekapitalisme (family capitalism), en videreføring og arv fra husholdsøkonomien (family economy). Det var bygget rundt, slik Harlaftis og Theotokas beskriver fra Hellas, nettverk en har tillit i og til, og vektlegging av menneskelige ressurser og kunnskap (soft skills). Det var grunnlaget for den tekniske driften («technical operation know-how»). Det er en annen rasjonalitet enn resten av shippingkulturen som fokuserer på teknologi. Det er en annen rasjonalitet en det som lå i bunn for modernisering av Nord-Norge, der nye strukturer og teknologi var det planlagte virkemiddel.

Fraktebonden og fraktenæringen var vantmenn. Det betød en kunnskap fra naturen og det området man beveget seg i, og arbeidet i. Det var en utdanning fra barnsben av som gjorde at vantmannen behersket sin kulturbetingede kontekst og endringer i den. De var mestere og eksperter i den farten de drev, og i den teknologien de brukte. Kultur (-strategier), vantmannskunnskap og handlingsstrategier ga grunnlag for kontroll på utviklingen fra det tradisjonelle til det moderne som angikk dem. Det var ikke en lineær utvikling, men en prosess som sikret fraktenæringen og Harstadgruppa. Det var en prosess som samstemmer med hva Lorås skriver om vantmannens evne til å lære seg å leve med framveksten av det moderne, ved å omforme det på sin måte og til sin fordel. Begrepet vantmann løser opp forestillingen om modernisering som en dikotomi, noe jeg mener å ha vist at Harstadgruppa representerer. En slik dialektisk prosess mellom det tradisjonelle og endring skaper nordnorsk modernitet. Det er en nordnorsk modernisering.

Beskrivelsen av gresk bulkfart i internasjonal fart som beholder sin kulturbaserte organisering, kan sammenliknes med nordnorsk strukturkonservatisme som mye er brukt til å beskrive fiskerbonden. Sammenlikningsgrunnlaget er sterkere for fraktebonden og grupperinger fra Harstadgruppa som har tatt det med videre fra lokal fart til virksomhet i Nord-Europa (stor kystfart). Lorås mener videre at vantmannskunnskapen ble dannet i en lokal og kulturell kontekst, slik at den utenfor denne ikke var operativ. Men som del av

fraktenæringens kultur har den endret og tilpasset seg. Fraktenæringen har sin egen «vantmannskultur» som nå dekker stor kystfart. Jeg bruker Rossvær og mener at slik har den enda gyldighet som en modernitet og basis for å komme overens med konfliktene i modernisering.

Jeg har latt Max Weber «kommentere» noen steder i oppgaven. Han uttrykte «betenkeligheter» for følgene av rasjonalisering av samfunnet, det vil si bevegelsen fra det tradisjonelle til det rasjonelle. Det er et tydelig uttrykk fra intervjuklidene at i overgangen fra tradisjonell, eller tradisjonsbundet fraktesfart til moderne rederivirksomhet, er det noe som er tapt på veien. «Tid» er markant, men også innholdet som sosiale møtesteder og muligheten til å stanse fartøyet for å prate med andre aktører mv. Fraktesbonden og -rederen bestemte selv når han ville stanse fartøyet. Det var en frihet til å gjøre slike valg. «Rundt 1990 tok det laust.» sa en aktør. Den opprinnelige frie fraktesfarten, næringen og «livsformen» føltes ikke lengre så fri.

## 7.0 Vedlegg

Tabell 7.1					
Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster 1922: andel fraktesfartøy					
Fylke	Kommuner	Antall fartøy	Antall merket for fiske og/eller transport	Antall bare merket for transport: trp og/eller atrp	Antall merket for fiske og transport av sild og fisk: trp og/eller for transport av agn: atrp
Troms	Kvæfjord	52	7	2	5
	Harstad	41	23	12	11
	Bjarkøy	46	7	5	2
	Ibestad	130	10	0	10
	Trondenes	107	13	6	7
		<b>376</b>	<b>60</b>	<b>25</b>	<b>35</b>
Nordland	Tjeldsund	18	4	1	3
	<b>sum</b>	<b>394</b>	<b>64</b>	<b>26</b>	<b>38</b>
	D	Dampskip		8	
	Mk	Motorkutter		8	
	Mj	Motorjakt		2	
	Ms	Motor + spisstevnet=motorskøyte		8	
				<b>26</b>	
Andel rene fraktesfartøy og kombinerte fraktesfartøy: $64/394 = 16,2\%$ .					
Andel rene fraktesfartøy i fiskeflåten: $26/394 = 6,6\%$					
Kommunene i Troms tilsvarer per 1990 og 2012 kommunene Kvæfjord, Harstad, Bjarkøy, Ibestad, Skånland, Gratangen og en del av Tranøy (Sør-Senja)					
<b>Kilde:</b> Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster 1922					

Tabell 7.2

Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster 1936: andel fraktesfartøy

Fylke	Kommuner	Antall registrerte fartøy	Antall merket for fiske/ishavsfangst og/eller transport	Antall merket bare for transport: t og/eller a	Antall merket for fiske og/eller ishavsfangst og transport av sild og fisk: t og/eller for transport av agn: a
Troms	Kvæfjord	113	8	2	6
	Harstad	55	16	5	11
	Andørja	40	2	0	2
	Astafjord	19	0	0	0
	Bjarkøy	101	12	6	6
	Gratangen	60	1	0	1
	Ibestad	41	2	0	2
	Sandtorg	88	15	7	8
	Skånland	33	2	1	1
	Trondenes	95	7	5	2
		<b>645</b>	<b>65</b>	<b>26</b>	<b>39</b>
Nordland	Tjeldsund	55	7	3	4
	<b>sum</b>	<b>700</b>	<b>72</b>	<b>29</b>	<b>43</b>
	D	Dampskip		8	
	Mk	Motorkutter		31	
	Mj	Motorjakt		8	
	Ms	Motor + spisstevnet=motorskøyte		18	
	Må	Åpen Motorbåt		6	
	8/å	Åttring		1	
				<b>72</b>	
Andel rene fraktesfartøy og kombinerte fraktesfartøy: $72/700 = 10,3\%$ .					
Andel rene fraktesfartøy i fiskeflåten: $29/700 = 4,1\%$					
Kommunene i Troms tilsvarer per 1990 og 2012 kommunene Kvæfjord, Harstad, Bjarkøy, Ibestad, Skånland, Gratangen og en del av Tranøy (Sør-Senja)					
<b>Kilde:</b> Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster 1936					



Tabell 7.3			
Harstadgruppa: familie- og redergrupperinger/redere: opprinnelse			
	Grupperinger/redere	Stedsopprinnelse/Til	Opprinnelse miljø/ drift
1	Odd <u>Bornø</u> f. 1873 Tre generasjoner	Bornøy, Bjarkøy Til: Harstad	Frakt i kombinasjon med jordbruk
	Familie fra Bornøy i Bjarkøy kommune. Drev handel, frakt og gårdsdrift. Flyttet til Harstad på 1920-tallet. Hadde ett fartøy i Harstadgruppa til 1975.		
2	Peder <u>Hokland</u> f. 1908 3 generasjoner <b>AKTIV</b>	Hokland, Kveøy, Kvæfjord Til: Harstad	Frakt i kombinasjon med jordbruk
	Gård på Kveøy, Kvæfjord, solgt ca 1957. Fire sønner av Peder Hokland hadde fartøy i Harstadgruppa. Tredje generasjon aktiv i næringen.		
3	Odd <u>Eide</u> f. 1918 3 generasjoner <b>AKTIV</b>	Eide, Gullesfjord, Kvæfjord Til: Sortland Til: Harstad	Frakt i kombinasjon med jordbruk
	O. Eide og tre sønner hadde fartøy i Harstadgruppa. Gård drevet i familien til ca. år 2000. Tredje generasjon aktiv i næringen. 8 fartøy i Harstadgruppa.		
4	Bertrand <u>Rekstad</u> f. 1908 3 generasjoner <b>AKTIV</b>	Melvikøya, Harstad	Frakt i kombinasjon med jordbruk
	Bertrand Rekstad og to sønner hadde fartøy i Harstadgruppa. Gård nedlagt ca 1968. Tredje generasjon aktiv i næringen.		
5	Leif Nilsen 2 generasjoner	Kveøy, Borkenes, Kvæfjord	Frakt/fiske delvis kombinert med jordbruk
	Leif Nilsen og sønn hadde tre fartøy i Harstadgruppa. Gikk også salgsturer med potet fra egen gård.		
6	Ole Steinar Nilsen f.1940	Godfjord, Kvæfjord Til: Harstad	Fra gård i kombinasjon med fiske/frakt
	Ole S. Nilsen hadde fire fartøy i Harstadgruppa		
7	Josef Vebostad f. 1907 2 generasjoner	Kveøy, Kvæfjord	Kombinert jordbruk, fiske og frakt
8	Julius Solnes	Borkenes, Kvæfjord	
Vebostad drev to generasjoner, far og sønn. Solnes var svigersønn av J. Vebostad. Drev videre med m/k Totsholm og to andre fartøy som enkeltmannsreder i Harstadgruppa.			
9	Johan <u>Skår</u> f. 1913 3 generasjoner <b>AKTIV</b> (megling)	Kveøy, Kvæfjord	Fra gård i kombinasjon med fiske/frakt.
	Johan Skår og sønn, og med andre, hadde 11 fartøy i Harstadgruppa. Tredje generasjon aktiv i næringen.		
10	<u>Tande</u>	Skånland, Harstad	Fra fiskerbondemiljø
	BO Tande. Fartstid i Harstadgruppa. Involvert i flere fartøy sammen med Alf Skår fra ca 1980. Ett fartøy alene fra 1987. Torgeir Tande aktiv som reder fra 1980-tallet. <b>AKTIV</b>		
11	Odd Johansen 2 generasjoner	Borkenes, Kvæfjord Til: Harstad	Frakt. Sønn av partsreder på m/j Hortensia
	Hadde tre fartøyer registrert i Harstadgruppa. Sønn av partseier og driver av m/j Hortensia		
12	Sverre <u>Bertheussen</u> f.1909 Harold Kristiansen	Skånland Tjeldsund, Skånland	Fra fiskerbondedefamilie. Fra fiskerbondemiljø
	Drev fartøyer i partsrederier. Tre fartøy i Harstadgruppa. Harold Kristiansen drev sammen med Sverre Bertheussen i partsrederier og fortsatte driften.		

13	Egil <u>Kristiansen</u> f.1914 P/R Bernhard Øverland	Fjelldal, Tjeldsund Fauskevåg, Harstad	Fra fiskerbondemiljø. Familie med skipper/sjøfolk
	Drev mange partsrederier. Syv fartøy registrert i Harstadgruppa. Lenge med B. Øverland, men også sammen med andre. Brødre/familie som mannskap.		
14	Arne Erntsen	Bjarkøy Til: Harstad	Fra fiskerbondemiljø. Familie med redere, skipper/sjøfolk
	Ett fartøy i Harstadgruppa. Kystfrakt i sand- og bulkfart.		
15	Brynjulf Lauritzen	Bjarkøy	
	Ett fartøy i Harstadgruppa.		
16	Ingvald Wang	Bjarkøy Til: Harstad	
	Ett fartøy i Harstadgruppa. Arbeidet i partsrederier med Sverre Bertheussen.		
<b>KILDER</b>			
1	Simensen 1953:159; Int. 165		
2	Jacobsen 2010:8; Bakka Jr. 1997		
3	Rydheim 2012; Int. 166		
4	Int.167		
5	Int.168		
6	Int.169		
7	Skår 2012		
8	Skår 2012		
9	Skår 2012; Int. 170		
10	Bakka Jr. 1997; Skår 2012		
11	Skår 2012; DNV 1969:619; Int. 171		
12	DNV 1976:485; Int. 172		
13	Kristiansen 2004:12; Naustvik 1990:435; Int. 173		
14	Bakka Jr. 1997:148; Int. 174		
15	Bakka Jr. 1997:220		
16	Int. 175		

Tabell 7.4

Harstadgruppa: fartøy, eiere, heimsted eier/driver, eierperioder, fartøykilder

	Navn fartøy	K.sig	Eier	Heimsted eier/driver	Periode	Fartøykilder	S
1	Hira	JWQU	Sigmund Hokland	Kvæfjord	1967 – 1970	Bakka Jr. 1997:112 DNV 1969:296	v
2	Syvstjernen	LHNL	Egil Kristiansen Alf Skår	Tjeldsund Kvæfjord	X – 1971	NOS A 491/SSB 1972:45 NIS/NOR: LHNL Skår 2012	i
3	Freikoll	LKUU	Bernhard Øverland Egil Kristiansen	Harstad Tjeldsund	1956 – 1972	Bakka Jr. 1997:237 Kristensen 2004:12	
4	Anna Vikan	LHZI	Sverre Bertheussen PR	Skånland	X – 1972	Moe 1961:852 NOS A 491/SSB 1972:33 Jfart: Anna Vikan	v
5	Standard II	LLYL	Odd Johansen	Kvæfjord Harstad	1961 – 1972	DNV 1969:619 NSS forlis 1973 Oterhals 1997:68 Skår 2012	v
6	Samhold	LHEM	Ole Steinar Nilsen	Kvæfjord Harstad	1965 – 1972	NSS: forlis 1973 Int. 176	
7	Skaar Junior	LCFQ	Alf Skår	Kvæfjord	1969 – 1972	Bakka Jr. 1997:91 DNV 1972:675 Skår 2012	v
8	Tungholm	LEBX	Odd Eide	Kvæfjord	1970 – 1972	Bakka Jr. 1998:294 Rydheim 2012	v
9	Totsholm	LLZP	Josef Vebostad Julius Solnes Thor Vebostad	Kvæfjord	1968 – 1976	Bakka Jr. 1998:290 NNS forlis 1976 Skår 2012	iv
10	Sjøskummeren	LEFU	Egil Kristiansen Alf Skår Leif Nilsen	Tjeldsund Kvæfjord Kvæfjord	1968 – 1972 1968 – 1969 1968 – 1978	OSE: LEFU Skår 2012 Int. 177	i
11	Vestfold IV Sandgutt	LDYU	Evald Hokland	Kvæfjord Harstad	1967 – 1979	Bakka Jr. 1997:99 Bakka Jr. 1998:304 DNV 1976:678	v
12	Stølen (1)  Trælskjær	LDBC	Bernhard Øverland Egil Kristiansen Brynjulf Lauritsen	Harstad Tjeldsund Bjarkøy	1962 – 1973 1973 – 1977 1977 – 1980	Bakka Jr. 1997:220 DNV 1976:759	i
13	Marmorsund (1)	LHNI	Bertrand Rekstad PR	Harstad	1968 – 1984	Bakka Jr. 1997:144 NIS/NOR: LHNI	v
14	Brødrenes Prøve	LFRP	Egil Kristiansen Odd Eide Johan Skår (Alf Skår/BO Tande)	Tjeldsund Kvæfjord Kvæfjord Kvæfjord	1959 –  1973 – 1986	Kristiansen 2000:61 Salen 2012:48 Skår 2012 DigArk: LFRP	i
15	Odd Sverre	LGOA	Odd og Sverre Bornø Sverre Bertheussen PR Harold Kristiansen	Harstad Skånland Skånland	1964 – 1975 1975 – 1984 1984 – 1988	Bakka Jr. 1997:158 DNV 1976:485 NIS/NOR: LGOA	iv
16	Jar (1) Stølen (2)	LANX	Sigmund Hokland Egil Kristiansen v/Per Anton Valle	Kvæfjord Tjeldsund Harstad	1970 – 1977 1977 – 1984 1984 – 1992	Bakka Jr. 1997:187 Oterhals 2007:103 NIS/NOR: LANX	i
17	Stein Berg Siv Linda Caila	LDJM	Sverre Bertheussen PR Ingvald Wang Yngve Eide	Skånland Harstad Kvæfjord Harstad	1968 – 1972 1972 – 1984 1984 – 1987	Bakka Jr. 1997:139 DNV 1969:624 DNV 1972:696	iv

18	Elinor Marit	LNDM	Egil Kristiansen Ole Steinar Nilsen	Tjeldsund Harstad	1971 – 1983 1983 – 1999	Bakka Jr. 1997:220 NIS/NOR: LNDM	iv
19	Nyvonja I	LDFU	Sverre Bertheussen	Skånland	1971 – 1982	Bakka Jr. 1997:172 DNV 1972:551	v
20	Stenbrodd	LFEQ	O. Eide & Sønner	Kvæfjord	1972 – 1977	Bakka Jr. 1997:70 Bakka Jr. 1998:270	v
21	Oddenes	LFJN	Ole Steinar Nilsen	Harstad	1972 – 1984	Bakka Jr. 1998:196	v
22	Ny	JWVJ	Br. Rekstad	Harstad	1972 – 1987	Bakka Jr. 1997:156 NIS/NOR: JWVJ	v
23	Olavson Solnes	LHKS	Odd Johansen Julius Solnes	Harstad Kvæfjord	1972 – 1987 1987 – 1995	Bakka Jr. 1997:159 DNV 1976:521 NIS/NOR: LHKS	i
24	Kjønnø	LMMR	Alf Skår	Kvæfjord	1972 – 1974	Bakka Jr. 1997:129 DNV 1972:425	v
25	Eide Jr (1)	LHNA	PR Odd Eide & Sønner (S. Eide, Kvæfjord)	Kvæfjord	1974 – 1979	Bakka Jr. 1997:63 NIS/NOR: LHNA	v
26	Soldag	LLKU	Arne Ernsten Elsa Erntsen	Harstad	1974 – 1983	Bakka Jr. 1997:148 DNV 1976:730	v
27	Bjerk	LCJH	Julius Solnes	Kvæfjord	1975 – 1987	DNV 1976:150 Lardex: Bjerk	v
28	Lisbeth	LLMB LFAT3	Alf Skår	Kvæfjord	1975 – 1980	Bakka Jr. 1997:97 DNV 1976:486	v
29	Hokland (1)	LHLZ	Sigmund Hokland	Harstad	1975 – 1979	Bakka Jr. 1997:190 Leiren 1993:111 NIS/NOR: LHLZ	v
30	Rignator (1)	LNFW	Odd Eide & Sønner	Kvæfjord	1977 – 1986	Bakka Jr. 1997:71 NIS/NOR: LNFW	v
31	Tennskjær	LEBC	Leif Nilsen Johan Skår	Kvæfjord Kvæfjord	1977 – 1983 1983 – 1997	NIS/NOR: LEBC Skår 2012	iv
32	Jar (2)	LAMV	Sigmund Hokland	Harstad	1977 – 1985	Bakka Jr. 1997:126 NIS/NOR: LAMV	
33	Nidarø (1)	LNMH	Evald Hokland	Harstad	1977 – 1984	Bakka Jr. 1997:151	v
34	Norunn	LDVT	Ole S Nilsen	Harstad	1978 – 1984	Bakka Jr. 1997:187 Bakka Jr. 1998:193 Danielsen 1991:244 NIS/NOR: LDVT	v
35	Bulkfart	LFNA	AS Bulkfart : Ole Johan Hokland Geir Tore Hokland Alf Skår	Harstad	1984 – 1986	Bakka Jr. 1997:84 Jacobsen 2010:12	v
36	Marmorsund (2)	LHPL	B. Rekstad & Sønner	Harstad	1984 -	Bakka Jr. 1997:71 NIS/NOR: LHPL	v
37	Nidarø (2)	JWMS	Evald Hokland Polar Invest AS Seaworks (flere)	Harstad	1984-	Bakka Jr. 1997:155 Bakka Jr.1998:72 NIS/NOR: JWMS	iv

38	<b>Bulk Viking</b>	JVVH	Leaset av Bulktransport AS/ G.T. Hokland	Harstad	1985 – 1989	Bakka Jr. 1997:231 NIS/NOR: JVVH	v
39	<b>Portfjord</b>	LEDO	Leiebåt G. T. Hokland	Harstad	1985 – 1987	Bakka Jr. 1997:195	v
40	<b>Jar (3) Jarita</b>	LMPA3 LCVS	Sigmund Hoklands efft. AS. Tande Shipping AS	Harstad Kvæfjord	1985 – 1990 1990 – 1990	Bakka Jr. 1997:104 NIS/NOR: LMPA3/LCVS	
41	<b>Hokland (2)</b>	JXKM	Hokland Bulktransport	Harstad	1986 – 1986	Bakka Jr. 1997:94 NIS/NOR: JXKM	v
42	<b>Bethanja Stenland</b>	LMLO	Tande/Skaar Leif og Are Nilsen	Harstad Kvæfjord	1986 – 1990	Bakka Jr. 1997:103 NIS/NOR: LMLO	iv
43	<b>Jarola</b>	JXKG	Hokland og Tande A/S	Harstad	1986 – 1993	Bakka Jr. 1997:122 NIS/NOR: JXKG	v
44	<b>Rignator (2)</b>	LND W	Odd Eide & Sønner Bernt Eide	Kvæfjord	1986 – 2005	Bakka Jr. 1997:101 NIS/NOR: LNDW	v
45	<b>Eide Junior (2)</b>	LLAL	Yngve Eide	Harstad	1987 – 1997	Bakka Jr. 1997:168 NIS/NOR: LLAL	v
46	<b>Slottheim</b>	JWUP	Tande og Skaar AS B. O. Tande AS	Skånland Kvæfjord	1987 – 1987 1987 – 1998	Bakka Jr. 1997:186 Bakka Jr 1998:240 NIS/NOR: JWUP	iv
47	<b>Anna Turid Theresa</b>	LNXB	Odd Johansen Alf Skår	Harstad Kvæfjord	1987 – 1991	Bakka Jr. 1997:183 NIS/NOR: LNXB	v
<p><b>K.sig:</b> Kallesignal  <b>B.år:</b> Byggeår  <b>M:</b> Byggemateriale. T= tre. S= stål. Sk= stål/ kompositt  <b>Periode:</b> Tidsperiode i Harstadgruppa  <b>S:</b> Salg: Solgt/kjøpt: v= fra/til Vestlandet, i= fra/til internt i Harstadgruppa</p>							

Tabell 7.5									
Harstadgruppa: fartøy: spesifikasjoner									
	Navn fartøy	K.sig	B.år	M	Type skrog	L m	brt	tdw	la
1	Hira	JWQU	1957	S	Singledekker	25,7	99	150	v
2	Syvstjernen	LHNL	1880	T	Motorkutter	25	94,9	120	v
3	Freikoll	LKUU	1905	T	Motorjakt	26,4	101	170	v
4	Anna Vikan	LHZI	1876	T	Galeas/kutter	22,4	87	120	v
5	Standard II	LLYL	1942	T	Minesveiper	35,8	184	270	v
6	Samhold	LHEM	1893	T	Motorjakt	16	50	75	v
7	Skaar Junior	LCFQ	1955	Sk	Marinefartøy	33,3	139	200	v
8	Tungholm	LEBX	1884	S	Passasjerfartøy	24,3	80	115	v
9	Totsholm	LLZP	1910	T	Motorskøyte	21	60	105	v
10	Sjøskummeren	LEFU	1882	T	Motorjakt	19,4	48	100	v
11	Sandgutt	LDYU	1912	S	Godsrutebåt	30,3	131	250	v
12	Stølen (1)	LDBC	1952	T	Ruteskip/krysser	23,7	124	180	v
13	Marmorsund (1)	LHNI	1962	S	Singledekker	29,2	99	190	v
14	Brødrenes Prøve	LFRP	1912	T	Motorkutter	23,2	80	120	v
15	Odd Sverre	LGOA	1913	S	Singledekker	33,6	191	250	v
16	Jar (1)/Stølen (2)	LANX	1960	S	Singledekker	36	200	325	v
17	Caila	LDJM	1929	S	Hvalfanger	38,5	257	320	v
18	Elinor Marit	LNDM	1961	S	Singledekker	29,2	99	190	v
19	Nyvonía I	LDFU	1912	S	Godsrutebåt	31,7	166	180	v
20	Stenbrodd	LFEQ	1909	S	Godsrutebåt	29,9	146	190	v
21	Oddenes	LFJN	1914	S	Fraktfartøy	25,1	99	150	v
22	Ny	JWVJ	1968	S	Singledekker	30,38	107	230	v
23	Olavson/Solnes	LHKS	1964	S	Singledekker	49,5	294	561	v
24	Kjønnø	LMMR	1967	S	Singledekker	33,5	182	325	v
25	Eide Jr (1)	LHNA	1912	S	Hvalfanger	37,1	199	220	v
26	Soldag	LLKU	1945	S	Singledekker	37,4	228	365	v
27	Bjerk	LCJH	1912	S	Hvalfanger	35,4	191	260	v
28	Lisbeth	LLMB	1963	S	Shelterdekker	49,7	283	600	v
29	Hokland (1)	LHLZ	1958	S	Shelterdekker	37,9	298	485	v
30	Rignator (1)	LNFW	1962	S	Singledekker	36,4	199	360	v
31	Tennskjær	LEBC	1952	T	Krysser	19,3	50	100	v
32	Jar (2)	LAMV	1968	S	Singledekker	39,2	198	420	v
33	Nidarø (1)	LNMH	1967	S	Singledekker	37	221	290	v
34	Norunn	LDVT	1956	S	Fraktfartøy	26,6	113	170	v
35	Bulkfart	LFNA	1965	S	Shelterdekker	52,1	292	605	v
36	Marmorsund (2)	LHPL	1962	S	Singledekker	38,1	200	375	v
37	Nidarø (2)	JWMS	1965	S	Singledekker	48,65	299	665	vs
38	Bulk Viking	JWVH	1972	S	Shelterdekker	60,67	319	1200	vs
39	Portfjord	LEDO	1956	S	Singledekker	62,4	498	870	s
40	Jar (3)/Jarita	LMPA	1960	S	Shelterdekker	55,1	299	780	s

41	Hokland (2)	JXKM	1966	S	Shelterdekker	54,8	299	870	vs
42	Stenland	LMLO	1968	S	Singledekker	33,5	182	280	v
43	Jarola	JXKG	1973	S	Shelterdekker	49,6	299	850	vs
44	Rignator (2)	LNDW	1968	S	Shelterdekker	56,7	428	1000	s
45	Eide Jr (2)	LLAL	1967	S	Shelterdekker	47	199	550	s
46	Slottheim	JWUP	1958	S	Fraktefartøy	31	124	200	v
47	Theresa	LNXB	1963	S	Shelterdekker	60,9	474	1013	s
<b>K.sig</b> =kallesignal <b>B.år</b> =byggeår <b>M</b> =byggemateriale, T= tre, S= stål, sk= stålkomposit <b>L m</b> = lengde i meter <b>brt</b> =oppgitt bruttoregister tonn, bruttotonnasje <b>tdw</b> = oppgitt dødvekt tonn <b>la</b> = laste-/losseapparat, v= vinsj/bom, s=selvlosser						2 Anslått tdw 4 Anslått tdw 5 Anslått tdw 6 Anslått brt og tdw 10 Anslått tdw 14 Anslått brt og tdw 31 anslått tdw			
-Det er forsøkt å oppgi de høyeste spesifikasjonene innenfor perioden 1970 – 1990 -Det er forsøkt å oppgi original skrogtype som er oppgitt i registre og skipslister.									
<b>Merknad:</b> Jeg har valgt å basere all omregning av lengde på norsk fot: 0,31347 m <b>Kilder:</b> Spesifikasjoner er basert på fartøykildene i tabell 7.4:107									

# Tabell/Figur 7.6

## Harstadgruppa: fartøyperioder

FARTØY	B.år	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
Hira JWQU	1957	X																				
Syvstjernen LHNL	1880	X																				
Freikoll LKUU	1905	X	X																			
Anna Vikan LHZI	1876	X	X																			
Standard II LYL	1943	X	X	X																		
Samhold LHEM	1893	X	X	X																		
Skaar Junior LCFQ	1955	X	X	X																		
Tungholm LEBX	1884	X	X	X																		
Totsholm LLZP	1910	X	X	X	X	X	X	X														
Sjøskummeren LEFU	1882	X	X	X	X	X	X	X	X	X												
Sandgutt LDYU	1912	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X											
Stølen (1)Trælskjær LDBC	1952	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X										
Marmorsund (1) LHNI	1962	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X						
Brødrenes Prøve LFRP	1912	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Odd Sverre LGOA	1913	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
Jar (1) – Stølen (2) LANX	1960	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
SBerg-SL-Caila LDJM	1929	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Elinor Marit LNDM	1961		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Nyvonja I LDFU	1912		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X									
Stenbrodd LFEC	1909		X	X	X	X	X	X	X													
Oddenes LFJN	1914		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X							
Ny JWVJ	1968		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Olavson - Solnes LHKS	1964		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Kjønnø LMMR	1967		X	X	X																	
Eide Junior (1) LHNA	1912					X	X	X	X	X												
Soldag LLKU	1945					X	X	X	X	X	X	X	X	X								
Bjerk LCJH	1912					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Lisbeth LLMB/LFAT3	1963					X	X	X	X	X	X											
Hokland (1) LHLZ	1958					X	X	X	X													
Rignator (1) LNFV	1962								X	X	X	X	X	X	X	X	X					
Jar (2) LAMV	1968								X	X	X	X	X	X	X	X						
Tennskjær LEBE	1952								X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
FARTØY	B.år	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
Nidarø (1) LNMH	1967								X	X	X	X	X	X	X							
Norunn LDVT	1956								X	X	X	X	X	X								
Bulkfart LFNA	1965														X	X	X					
Marmorsund 2 LHPL	1962														X	X	X	X	X	X	X	X
Nidarø (2) JWMS	1965														X	X	X	X	X	X	X	X
Bulk Viking JWVH	1972															X	X	X	X	X		
Portfjord LEDO	1956															X	X	X	X			
Jar (3) – Jarita LCVS	1960															X	X	X	X	X	X	X
Hokland 2 JXKM	1966															X						
Bethanja -Stenland LMLO	1968																X	X	X	X	X	X
Jarola JXKG	1973																X	X	X	X	X	X
Rignator (2) LNDW	1968																X	X	X	X	X	X
Eide Junior (2) LLAL	1967																	X	X	X	X	X
Slottheim JWUP	1958																	X	X	X	X	X
A Turid/Theresa LNXB	1963																	X	X	X	X	X
<b>Antall fartøy/år</b>		17	17	20	16	18	20	20	23	23	21	19	17	17	16	18	17	20	19	17	15	14



## Tabell 7.7A – C

### Harstadgruppa: Antall rederier, selskapsformer og heimkommune 1970 – 1990

	Navn kalleisignal	Kommune	Eier	Selskapsform	Kilde
1	Hira JWQU	Kvæfjord	Sigmund Hokland	Enkeltmannsrederi	DNV 1969:296 Bakka Jr. 1997:112
2	Syvstjernen LHNL	Kvæfjord	Alf Skår	Enkeltmannsrederi	SFD/Norges Skippsliste 1970
3	Freikoll LKUU	Harstad Tjeldsund	Bernhard Øverland Egil Kristiansen	Partsrederi	Kristensen 2004:12
4	Anna Vikan LHZI	Skånland	Sverre Bertheussen	Partsrederi	Jf. nr 17
5	Standard II LYL	Kvæfjord	Odd Johansen	Enkeltmannsrederi	DNV 1969:618
6	Samhold LHEM	Kvæfjord	Ole Steinar Nilsen	Enkeltmannsrederi	NSS/<http://www.skipet.no/ forlisister /1973>
7	Skaar Junior LCFQ	Kvæfjord	Alf Skår	Enkeltmannsrederi	DNV 1972:675
8	Tungholm LEBX	Kvæfjord	Odd Eide & Sønner	Partsrederi	Rydheim 2012/<Skipsmagasinet.no>
9	Totsholm LLZP	Kvæfjord	Josef Vebostad	Enkeltmannsrederi	NSS/ <www.skipet.no/skipsforlis/forlisister/1976>
10	Sjøskummeren LEFU	Kvæfjord Tjeldsund	Leif Nilsen Egil Kristiansen	Partsrederi	Arkiv: Ofoten Sorenskriverembete: skipsregister
11	Sandgutt LDYU	Harstad	Evald Hokland	Enkeltmannsrederi	Bakka Jr. 1997:99
12	Stølen (1) LDBC	Tjeldsund Harstad	Egil Kristiansen Bernhard Øverland	Partsrederi	Bakka Jr. 1997:220
13	Marmorsund (1) LHNI	Harstad	Bertrand Rekstad m. fl	Partsrederi	Bakka Jr. 1997:144
14	Brødrenes Prøve LFRP	Kvæfjord	Odd Eide & Sønner	Partsrederi	Rydheim 2012/<Skipsmagasinet.no>
15	Odd Sverre LGOA	Harstad	Odd & Sverre Bornø	Partsrederi	Bakka Jr. 1997:158 DNV 1969:485
16	Jar (1) – Stølen (2) LANX	Kvæfjord	Sigmund Hokland	Enkeltmannsrederi	Bakka Jr. 1997:187
17	Stein Berg LDJM	Skånland	Sverre Bertheussen	Partsrederi	DNV 1969:624
	<b>Antall fartøy</b>	<b>17</b>			<b>Rederier pr kommune:</b>
	<b>Antall rederier</b>	<b>11</b>			Kvæfjord 7
	<b>Selskapsform:</b>	<b>Enkeltmannsrederier</b>	<b>8</b>	<b>8/17</b>	<b>47,05 %</b>
		<b>Partsrederier</b>	<b>9</b>	<b>9/17</b>	<b>52,94 %</b>
					Harstad 3
					Skånland 1
					Tjeldsund 2

-De rederne/rederiene med to fartøy defineres som ett  
-To partsrederier med deltagere fra forskjellige kommuner gir større tall for antall rederier i summering for kommuner

	Navn	Kommune	Eier	Selskapsform	Kilde
1	Stølen (1) LDBC	Bjarkøy	Brynjulf Lauritsen	Enkeltmannsrederi	Bakka Jr. 1997:220 DNV 1976:759
2	Marmorsund (1) LHNI	Harstad	Bertrand Rekstad PR	Partsrederi	Bakka Jr. 1997:144
3	Brødrenes Prøve LFRP	Kvæfjord	Johan Skår	Enkeltmannsrederi	Skår 2012
4	Odd Sverre LGOA	Skånland	PR Anna Vikan Sverre Bertheussen m. fl	Partsrederi	Bakka Jr. 1997:158
5	Stølen (2) LANX	Tjeldsund	Egil Kristiansen	Enkeltmannsrederi	Bakka Jr. 1997:187
6	Siv Linda LDJM	Harstad	Ingvald Wang	Enkeltmannsrederi	Bakka Jr. 1997:140
7	Elinor Marit LNDM	Tjeldsund	Egil Kristiansen	Enkeltmannsrederi	Bakka Jr. 1997:220
8	Nyvonla 1 LDFU	Skånland	Sverre Bertheussen PR	Partsrederi	Bakka Jr. 1997:172
9	Oddenes LFJN	Harstad	Ole Steinar Nilsen	Enkeltmannsrederi	Bakka Jr. 1998:196
10	Ny JWVJ	Harstad	Bertrand Rekstad PR	Partsrederi	Bakka Jr. 1997:156
11	Olavson LHKS	Harstad	Odd A Johansen PR	Partsrederi	Bakka Jr. 1997:159
12	Soldag LLKU	Harstad	Arne Erntsen	Enkeltmannsrederi	Bakka Jr. 1997:148
13	Bjerk LCJH	Kvæfjord	Julius Solnes	Enkeltmannsrederi	DNV 1976:150
14	Lisbeth LLMB	Kvæfjord	Alf Skår	Enkeltmannsrederi	Bakka Jr. 1997:97
15	Rignator (1) LNFV	Kvæfjord	Odd Eide & Sønner (PR)	Partsrederi	Bakka Jr. 1997:71
16	Jar (2) LAMV	Harstad	Sigmund Hokland	Enkeltmannsrederi	Bakka Jr. 1997:126
17	Tennskjær LEBE	Kvæfjord	Leif Nilsen	Enkeltmannsrederi	NIS/NOR: LEBE
18	Nidarø (1) LNMH	Harstad	Evald Hokland	Enkeltmannsrederi	Bakka Jr. 1997:151
19	Norunn LDVT	Harstad	Ole Steinar Nilsen	Enkeltmannsrederi	Bakka Jr. 1997:187
	<b>Antall fartøy</b>	<b>19</b>			<b>Rederier pr kommune</b>
	<b>Antall rederier</b>	<b>15</b>			Kvæfjord 5
	<b>Selskapsform:</b>	<b>Enkeltmannsrederier</b>	<b>12</b>	<b>12/15</b>	<b>80 %</b>
		<b>Partsrederier</b>	<b>3</b>	<b>3/15</b>	<b>20 %</b>
					Bjarkøy 1
					Harstad 7
					Skånland 1
					Tjeldsund 1

- Definerer to fartøy tilhørende PR v/Sverre Bertheussen fra Skånland, som tilhørende samme partsrederi  
- De rederne med to fartøy som ikke benevnes med partsrederi, defineres som ett enkeltmannsrederi

Tabell 7.7C: Harstadgruppa: rederier, selskapsform og heimkommune 1990							
	Fartøy	Kommune	Eier			Selskapsform	Kilde
1	Stølen (2) LANX	Tjeldsund	Egil Kristiansen			Enkeltmannsrederi	Bakka Jr. 1997:187
2	Caila LDJM	Kvæfjord	PR Nilsen & Lyså			Partsrederi	Bakka Jr. 1997:139-140
3	Elinor Marit LNDM	Harstad	Ole S. Nilsen			Enkeltmannsrederi	Bakka Jr. 1997:220
4	Solnes LHKS	Kvæfjord	Julius Solnes			Enkeltmannsrederi	Bakka Jr. 1997:159
5	Tennskjær LEBC	Kvæfjord	Johan Skår (Alf Skår)			Enkeltmannsrederi	NIS/NOR:LEBC
6	Marmorsund (2) LHPL	Harstad	PR B. Rekstad & Sønner (Oddvar Rekstad)			Partsrederi	Bakka Jr. 1997:71
7	Nidarø (2) JWMS	Harstad	Evald Hokland			Enkeltmannsrederi	Bakka Jr. 1997:155
8	Jar (3) – Jarita LCVS	Harstad	Sigmund Hokland Eftf AS			Aksjeselskap	Bakka Jr. 1997:104
9	Stenland LMLO	Kvæfjord	PR Leif & Are Nilsen			Partsrederi	Bakka Jr. 1997:103
10	Jarola JXKG	Harstad	AS Hokland & Tande			Aksjeselskap	Bakka Jr. 1997:122
11	Rignator (2) LNDW	Kvæfjord	Sameiet Odd Eide & Sønner (Bernt Eide)			Partsrederi	Bakka Jr. 1997:101
12	Eide Junior (2) LLAL	Harstad	Yngve Eide			Enkeltmannsrederi	Bakka Jr. 1997:168
13	Slottheim JWUP	Skånland	B O Tande AS			Aksjeselskap	Bakka Jr. 1997:186
14	Theresa LNXB	Harstad	Odd A Johansen			Enkeltmannsrederi	Bakka Jr. 1997:183
	<b>Antall fartøy: 14</b>					<b>Rederier pr kommune:</b>	
	<b>Antall rederier: 14</b>					Kvæfjord	5
	<b>Selskapsform:</b>	<b>Enkeltmannsrederi</b>	<b>7</b>	<b>7/14</b>	<b>50 %</b>	Harstad	7
		<b>Partsrederi</b>	<b>4</b>	<b>4/14</b>	<b>28,57 %</b>	Skånland	1
		<b>Aksjeselskap</b>	<b>3</b>	<b>3/14</b>	<b>21,42 %</b>	Tjeldsund	1

<b>Tabell 7.8</b>					
Harstadgruppa: lastesteder registrert i kildene samlet 1920 – 1990					
<b>Sted</b>	<b>Type uttak</b>	<b>Type masse</b>	<b>Kommune</b>	<b>Merk</b>	<b>Kilde</b>
Austnes	Landtak	Singel	Bjarkøy	1920-tallet	Int. 178
Tranøybotn Gammelsæter	Havbunn		Tranøy	1940-tallet	Int. 179
Kjærfjorden Tjeldøya	Landtak	Singel	Tjeldsund	1950-tallet	Int. 180
Jørgenvika Hamarøy	Havbunn	Støypsand	Hamarøy		Kristensen 2004:12
Laukvik	Havbunn		Hadsel/		Int. 181
Morfjord	Havbunn		Hadsel		Int. 182
Skjømen	Havbunn	Sand	Narvik		Int. 183
Rombakksbotn		Støypsand, Strøpsand	Narvik		Int. 184
Langstranda, Rombakken	Havbunn	Støypsand	Narvik		Int. 185
Beisfjorden	Sand	Sand	Narvik		Int. 186
Fiskefjorden	Havbunn		Lødingen		Int. 187
Kanstadfjorden	Havbunn		Lødingen		Int. 188
Tjeldsundet	Havbunn	Kalksand			Int. 189
Godfjorden, v/Reinstad	Havbunn		Kvæfjord		Int. 190
Godfjorden, øst	Havbunn		Kvæfjord		Int. 191
Austerfjorden, Melå	Landtak, havbunn		Kvæfjord		Int. 192
Moelv	Havbunn	Veigrus	Kvæfjord		
Mannfjorden	Havbunn	Pussesand	Tysfjord		Int. 193
Hallevika Rolløya	Havbunn	Pussesand	Ibestad		Kristensen 2004:12
Bolla		Pussesand	Ibestad		Kristensen 2004:12
Godfjord	Landtak	Støypsand	Kvæfjord	Harstad sykehus	Int. 194
Alta	Landtak		Alta	Sortlandsbrua	
Ullsfjorden	Landtak	Grus, asfalt			Int. 195

Tabell 7.9			
Leveringssteder og byggeprosjekter registrert i kildene samlet 1920 – 1990			
Hva/Hvor	Hvor	Merknad	Kilde
NATO-kai	Bogen i Ofoten		Int. 196
Statens Vegvesen			
Leknes Betongstasjon			
Blokkenbrua			
Polarbygg	Sortland	Kaibygging	
Veg	Efjord		Int. 197
Bru	Efjord		
Norcem	Tysfjord	Oppbygging	Int. 198
Tjeldsundbrua		Skjomensand	
Sortlandbrua		Fra Alta	
Harstad betongstasjon			
Asfalt	Kirkenesområdet		Int. 199
Evenes lufthavn		Strøsand	
Harstad sykehus		Fra Godfjord	
Sortland Sementvarefabrikk			
Kjøpsvik Element			
Risøyhamn bru			
Stokmarknes bru			
Engeløya bru			
Engavågen bru	Helgeland		
«Bolaget»	Narvik	Oppbygging	Int. 200
Andenes lufthavn			
TV-tårn	Rubbestadfjellet, Senja		
«Elie-butikken»	Vangsvik, Senja		
TV-tårn	Kaldfjord v/Tromsø		
Fergeleier	Sør-Helgeland		
Betongsiloer	Glomfjord		
Bruer	Helgeland		
Johs. Johansen	Mortsund		
Grøtavær fort			
Tunell	Røvikskaret		
Asfalt	Veier, flyplasser Finnmark	Fra Ullsfjorden	
Trastad Gård		Institusjon	Int. 201
Leca	Tovik		
Molo	Vardø		Simensen 1953:159
Svolvær Kirke			
Bunkerskai	Berg & Sønner Svolvær		
Bolagskaien	Narvik		
Tromsø Flyhavn			
Bygg	Tromsø		
Dampskipskaien	Harstad		
Kjølelageret	Harstad		
Harstad rådhus			
Slaktehuset	Harstad		
K. Strøm	Harstad		Kristensen 2004:12
Redskapsfabrikken	Finnsnes		
Nord-Norges Salgslag	Harstad		
Trastad Gård	Kvæfjord	Institusjon	
Nes Fort	Lødingen		Int. 202
Div. entrepenører og utsalg	I fartsområdet		



## 7.10 Kvittering/nota fra partsrederiet «Odd Eide & Sønner»

Partsrederiet Odd Eide & Sønner  
 8417 Bogen i Kvamfjord — Telefon: 107 — 257 — Bank: Kvamfjord Sparebank  
 Løvere: Steypsand — Singel — Veigrus

Til *Si - No - Fro, Sjøveoy.*

Nota Nr. 1157 M/S Eide Jr., den \_\_\_\_\_ 19\_\_

22-5	Løst 1400 Rønneund à kr. 70,- pr. m. + 20% ranns	Kr. 9300 - Kv. 1960 - <u>Kr. 11.700 -</u>
------	--	---

Sammes var løst på Sjøveoy. ✓

Jahresansvarlig: H. H. H.

## 7.11 Dekksdagbok for m/s Eide Junior LHNA 18.02 – 23.02.1977

..... dag dato *februar* måned, 19 *77*, sted ..... Til .....

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
Skipets tid ved kursforandringer	Styrt kurs Gyor eller magnet-kompass	Seilt kurs rettvise-ende	Seilt distanse iflg. logg eller maskin	Skipets tid ved posisjonens bestem	Posisjoner (Stedlinjer angis rettvise eller ved system-symbol, avstander i nautiske mil og tideler av nautiske mil. Se forøvrig anvisninger for utfylling av rubrikken.)	Skipets tid ved fartsforandringer	Maskinens fart	Andre notater, f.eks. om strøm, drift, vær, sjø, barometer, temperatur, utlukk, lanterner, tåke-signaler, isituasjon, radar, radiotelefon, dypgøende, fribord etc.
					<i>Styrt kurs som normalt kurs.</i>			
					<i>Friday 18-2</i>			
1000					<i>Til Strømøya.</i>			
1320					<i>Aug - " -</i>			
2115					<i>Til Eide.</i>			
1000					<i>Monday 21-2</i>			
1210					<i>Til Eide.</i>			
1340					<i>Til Godfjord.</i>			
1950					<i>Aug - " -</i>			
2335					<i>Til Stokmarknes.</i>			
					<i>Aug - " -</i>			
					<i>Tuesday 22-2</i>			
0825					<i>Til Rombakkebotn.</i>			
1210					<i>Aug - " -</i>			
1810					<i>Til Hordal Holst kai.</i>			
2210					<i>Aug - " -</i>			
0120					<i>Til Kjerstad.</i>			
0505					<i>Aug - " -</i>			
0940					<i>Til Rombakkebotn.</i>			
1245					<i>Aug - " -</i>			
					<i>Wednesday 23-2</i>			
					<i>Til Hordal Holst kai.</i>			
					<i>Aug - " -</i>			
					<i>Til Kjerstad.</i>			
					<i>Aug - " -</i>			
					<i>Til Rombakkebotn.</i>			
					<i>Aug - " -</i>			
					<i>Thursday 24-2</i>			
					<i>Til Hordal Holst kai.</i>			
					<i>Aug - " -</i>			
					<i>Til Kjerstad.</i>			
					<i>Aug - " -</i>			
					<i>Til Rombakkebotn.</i>			
					<i>Aug - " -</i>			
					<i>Friday 25-2</i>			
					<i>Til Hordal Holst kai.</i>			
					<i>Aug - " -</i>			
					<i>Til Kjerstad.</i>			
					<i>Aug - " -</i>			
					<i>Til Rombakkebotn.</i>			
					<i>Aug - " -</i>			
					<i>Saturday 26-2</i>			
					<i>Til Hordal Holst kai.</i>			
					<i>Aug - " -</i>			
					<i>Til Kjerstad.</i>			
					<i>Aug - " -</i>			
					<i>Til Rombakkebotn.</i>			
					<i>Aug - " -</i>			
					<i>Sunday 27-2</i>			
					<i>Til Hordal Holst kai.</i>			
					<i>Aug - " -</i>			
					<i>Til Kjerstad.</i>			
					<i>Aug - " -</i>			
					<i>Til Rombakkebotn.</i>			
					<i>Aug - " -</i>			

## 8.0 Kilder og litteratur

### 8.1 Arkiver

\*Privatarkiv «PR Odd Eide & Sønner»

- Arkivboks merket «Odd Eide 1975 1 – 154»
- Dekksdagbok for m/s Eide Junior LHNA. Autorisert i Svolvær 24.01.1977

\*Sjøfartsdirektoratets fartøyarkiv: Veslegut LHNA

- skipsmappe: Bemanningsdokumenter, Lastelinje, Stabilitet, Brannslukning, Radio, fartssertifikat, generalarrangement. Fellesomslag: inspeksjonsrapporter, brev vedr innredning mm. Brann- og sikkerhetsplan
- Tegningsomslag: tegninger vedr: maskin, skrog, innredning, propellarrangement og innredningstegninger.

\*Skipsregister hos Ofoten sorenskriverembete (OSE) Utskrifter fra Statsarkivet i Trondheim

- Skipsregister, slettede fartøyer Resong-Stella Marina, boks 2Sg.007, (S. 150.07)
- Legg: "Sjøskummeren" L.E.F.U.
- Oversikt over hjemmelsdokumenter, eiere samt målebrev

### 8.2 Aviser

Fra databasen Atekst-Retriver. Kilde: papir.

Dagens Næringsliv 13.10.1990:3	Frakteflåten truer med utflagging
Harstad Tidende 25.05.2011:13	Bestiller nye skip til 120 millioner
Nordlys 26.07.1988:99	Båter med overlast
Nordlys 02.08.1989:13	Ulovlig polakker
Nordlys 15.06.1990:15	Millionkontrakt
Nordlys 21.07.1990:8	Tvinges til utflagging?
Nordlys 21.07.1990b:8	Ble tvunget. Blir presset til salg.
Nordlys 24.10.2005:48	Hedrer 1000 glemte helter
Nordlys 09.03.2010:8	[...]dom i rettssaken etter Grytøya-ulykken[...]
Nordlys 13.04.2013:1, 14 – 17	300 nordnorske skippere var naziprofitører
Morgenbladet 11. – 17.02. 2005:10	Hva betyr modernisering egentlig?
Verdens Gang 03.06.1947:1	Vrangt om skipslast nordover
Verdens Gang 10.05.1952:16	Fiskefartøyer i ulovlig frakfefart

Verdens Gang 17.10.1969:13	Rederne må oppveie at Norge er et høykostland
Verdens Gang 31.10.1980:19	Stinker og lekker
Verdens Gang 25.09.2013:18	[...]NY VALEBROKK-BIOGRAFI:[...]

### 8.3 Muntlige kilder:

Som vist til i kapittel 1.5 er intervjuene anonymisert og intervjuene er klausulerte. De vil bli oppbevart ved Statsarkivet i Tromsø i henhold til regelverket for tilgang og publisering. Materialet utgjør 19 enheter der noen er lengre intervjuer, mens andre er korte samtaler ment som utfyllende til resten av materialet. Henvisninger og sitater fra intervjuene har en egen referanseliste som ikke er del av oppgaven.

### 8.4 Kilder på og fra internett

#### 8.4.1 Spesifikke fartøykilder:

- \*Digitalarkivet «Skipsregister for Troms og Finnmark ca. 1903 – 1974» (DigArk)  
Brukt 2012 – 2014.  
<<http://gda.arkivverket.no/cgi-win/webcens.exe?slag=visbase&filnamn=bt19001903>>
- \*Jekt og jaktfart – Kystkulturen (JJfart)  
Brukt 2012 – 2014.  
<<http://jekte-og-jaktfart.origo.no/?ref=checkpoint>>
- \*Norsk Skipsfartshistorisk Selskap «Skipet.no: forlis» (NSS)  
Brukt 2012 – 2014.  
<<http://www.skipet.no/skip/skipsforlis>>
- \*Sandefjord rundt «Skip- og Verkstedshistorier/Lardex» (Lardex)  
Brukt 2012 – 2014.  
<[http://www.sandefjordrundt.net/joomla/index.php?option=com\\_content&view=featured&Itemid=113](http://www.sandefjordrundt.net/joomla/index.php?option=com_content&view=featured&Itemid=113)>
- \*m/s Veslegut. Veslegut.no: «Om Veslegut» (Veslegut.no)  
27.04.2014  
<<http://www.veslegut.no/default.asp?cmd=100>>
- \*Sjøfartsdirektoratet, Skipsregistrene: Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) (NIS/NOR)  
Brukt 2012 - 2014  
<<http://www.sjofartsdir.no/shipsearch/>>

#### 8.4.2 Artikler:

- \*Herget, Silje/ Dalane Tidende Eksotisk visning – 21.05.2007 18.02.2014  
<[http://dalane-tidende.no/index.php?page=vis\\_nyhet&NyhetID=3915&sok=1](http://dalane-tidende.no/index.php?page=vis_nyhet&NyhetID=3915&sok=1)>
- \*Kolsrud, Ole Samferdselsdepartementet 60 år – 2006 06.05.2014  
<<http://www.regjeringen.no/n/dokumentarkiv/Regjeringa-Stoltenberg-II/Samferdselsdepartementet/Nyheter-og-pressemeldinger/nyheter/2006/samferdselsdepartementet-60-ar.html?id=99935>>
- \*Rydheim, Per Skipsmagasinet.no: «Sameiet Odd Eide & Sønner, senere Eides Rederi A/S» - 21.08.2012 27.01.2014  
<<http://www.skipsmagasinet.no/nc/nyhet/artikkel/sameiet-odd-eide-soenner-senere-eides-rederi-as/>>

#### 8.4.3 Fag- og institusjonskilder:

- Bokmålsordboka Nynorskordboka <<http://nob-ordbok.uio.no>> 02.02.2014  
(Språkrådet – Universitetet i Oslo)
- Kultur <<http://www.nob-ordbok.uio.no/perl/ordbok.cgi?OPP+=kultur&begge+=&ordbok=begge>>

#### Bibsys Brage: Fiskeridirektoratet

(Merkeregisteret)

- Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster 1922 02.04.2013  
<<http://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/129680>>
- Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster 1936 02.04.2013  
<<http://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/129450>>
- Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster 1948 02.04.2013  
<<http://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/129508>>
- Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster 1950 02.04.2013  
<<http://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/129565>>
- Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster 1952 02.04.2013  
<<http://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/129527>>
- Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster 1956 02.04.2013  
<<http://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/129832>>
- Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster 1962 02.04.2013  
<<http://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/129469>>



Nasjonalbiblioteket <[www.nb.no](http://www.nb.no)>

(NB)

St. meld. Nr. 53 (1977 – 1978)

I. Retningslinjer for prismyndighetenes virksomhet i 1978

II. Beretninger om prismyndighetenes virksomhet i 1976 – 1977

i *Kongelige Proposisjoner og Meldinger fremsatt for 122. ordentlige Storting i 1977 – 1978*

3. del d. Innholdende de for Stortinget fremsatte saker, St. Meld. Nr. 45 – 73

<<http://www.nb.no/nbsok/nb/fadc550857f5c3966b5bd8d7acc34352?index=5#321>>

Statistikk fra Statistisk Sentralbyrå: <[www.ssb.no](http://www.ssb.no)>

(SSB)

Brukt 2012 – 2014.

\*NOS XI 310 Samferdselsstatistikk, Statistisk Sentralbyrå Oslo 1958

\*NOS IIX 107 Statistisk Årbok for Norge 1963, Statistisk Sentralbyrå Oslo 1963

\*NOS XII 269 Statistisk Årbok 1971, Statistisk Sentralbyrå Oslo 1971

\*NOS A 939 Godstransport på kysten 1975 Leie og egentransport, Statistisk Sentralbyrå Oslo 1978

\*NOS B 330 Godstransport på kysten 1980, Leie- og egentransport med skip 25- 3000 Br. Tonn, Statistisk Sentralbyrå Oslo Kongsvinger 1982

\*NOS C 32 Statistisk Årbok 1992, Statistisk Sentralbyrå Oslo Kongsvinger 1992

\*NOS C 104 Sjøfart 1992, Statistisk Sentralbyrå Oslo Kongsvinger 1993

\*NOS C 324 Godstransport på kysten Leie- og egentransport, Statistisk Sentralbyrå Oslo-Kongsvinger 1996

\*NOS A 491 Sjøulykkesstatistikk 1971, Statistisk Sentralbyrå Oslo 1972

\*NOS VII 113 II Beretninger om Amtenes Økonomiske Tilstander, Det Statistiske Centralbyrå Kristiania 1924

\*NOS Fjerde Række Nr. 106 II Beretninger om Amternes Økonomiske Tilstand i Femaaret 1896 – 1900, Kristiania 1905

\*NOS C. No. 2. Beretninger om Amternes Økonomiske Tilstand i Aarene 1871 – 1875, Det Statistiske Sentralbureau, Christiania 1879

Store Norske Leksikon: <[www.snø.no](http://www.snø.no)>

(SNL)

Kjøll, Georg            pragmatisk            <<http://snl.no/pragmatisk>>            05.02.2014

Schackt, Jon            kultur            <<http://snl.no/kultur>>            02.02.2014

Skirbekk, Sigurd        modernisering        <<http://snl.no/modernisering>>        26.01.2014

SNL 2005 – 2007        paragrafskip        <<http://snl.no/paragrafskip>>        15.01.2014

Stoltz, Gerhard        konkurranse        <<http://snl.no/konkurranse/%C3%B8konomi>>        21.02.2014

## 8.5 Utrykte kilder og notater

\*Jørgensen, Chr D, «En reise til Bergen» Fortelling om en reise til Bergen med jektgaleasen Amalie ca. 1885. Til Kvæfjord Museum v/ Per Halvorsen 1993

\*Skår, Stian. «Sandbåter» Liste og notat om sandbåter i Harstad. 2012

## 8.6 Litteratur

- |   |  |  |
|---|--|--|
| * Bakka Jr., Dag  | Langs kysten i femti år – Kystfart og fraktenæring 1946 – 1996   | Seagull Publishing<br>Bergen 1997                            |
| * Bakka Jr., Dag (red.)                                   | Fraktefarten i Moster  | Moster Sogelag 1998  |
| * Bakka Jr., Dag  | «Den norske coaster-flåten 1945 – 1997» i Mortensøn, Ole og Kiedel, Klaus Peter (red.) <i>Fra kyst til kyst – Beretninger fra kystskibsfarten i det 20. århundre</i> | Odense Universitetsforlag<br>Odense 1998b                    |
| * Bakka Jr., Dag  | Livslinje i stampesjø – Fartøyenes Rederiforening 75 år  | Bodoni forlag<br>Bergen 2010                                 |
| * Bakka Jr., Dag  | «Fraktefartøyenes Rederiforening 75 år - Noen linjer i foreningens historie» Kåseri trykket i <i>Fraktemann</i> nr. 2/2010   | Fraktefartøyenes Rederiforening.<br>2010b                    |
| * Bakka Jr., Dag (red.)                                   | «Bulk – Sjøveiens tungtransport» Artikkel i <i>Fraktemann</i> nr. 2/2013   | Fraktefartøyenes Rederiforening<br>2013                      |
| * Barlaup, Thorild L                                      | «Norsk kystfart – en kunnskapsoversikt» – TØI notat 1099/1998  | Transportøkonomisk institutt<br>Oslo 1998                    |
| * Bjørnland, Dag og Bjerkelund, Rune                      | Strukturtrekk i utviklingen i norsk Godstransport – Forskningsrapport 1/2000   | Handelshøyskolen BI,<br>Institutt for logistikk<br>2000      |
| * Brox, Ottar   | Hva skjer i Nord-Norge?  | PAX forlag A/S<br>Oslo 1966                                  |
| * Brox, Ottar   | Regionale integrasjonsprosesser i Nord-Norge – Fem forsøk på å planlegge Nord-Norge. Prosjektrapport nr. 9   | Institutt for Samfunnsvitenskap<br>Universitet i Tromsø 1981 |
| * Brox, Ottar   | Kan bygdenæringene bli lønnsomme?  | Gyldendal Norsk Forlag A/S<br>1989                           |
| * Chayanov, A. V.   | The Theory of Peasant Economy  | The University of Wisconsin<br>Press 1966                    |
| * Danielsen, Rolf Kr (red.)<br>Kirkejord, Einar H. (red.) | Fraktenæringen – Tilbakeblikk og muligheter – Fraktefartøyenes rederiforening  | Fraktefartøyenes Rederiforening<br>1985                      |

- |                          |   |   |
|--------------------------|---|---|
| * Danielsen, Rolf Kr.    | Frakteskuter og fraktemenn –<br>Trekk av fraktofartens historie   | Fylkesmuseet for Telemark og<br>Grenland 1991                 |
| * DNV                    | Register of Ships 1969  | Det Norske Veritas 1969                                       |
| * DNV                    | Register of Ships 1972  | Det Norske Veritas 1972                                       |
| * DNV                    | Register of Ships 1976  | Det Norske Veritas 1976                                       |
| * Drivenes, Einar Arne   | «Fiskarbondesosialismen –<br>tradisjonsforsvar eller<br>moderniseringsstrategi?»<br>i Myhre, Jan Eivind (red.) <i>Nord-Norges<br/>modernisering</i> . Stensilserie B NR 35      | ISV Historieseksjonen<br>UiT 1995                             |
| * Eide, Odd              | «De første motorbåtene i Indre<br>Gullesfjord» i Salen, Gerd og Johansen,<br>Arne-Johan (red.) <i>Årbok for Kvæfjord<br/>1989</i>   | Kvæfjord Historielag 1989                                     |
| * Eisenstadt, S. N.      | Studies of Modernization and<br>Sociological Theory i <i>History and<br/>Theory</i> , Vol. 13, No. 3 (Oct., 1974),<br>sidene: 225 – 252   | 1974  |
| * Elstad, Åsa            | Arbeidsliv i fiskarbondeshushald –<br>Kulturelle perspektiv på sosialisering og<br>kjønnsidentitet, Bø og Hadsel i<br>Vesterålen 1870 – 1970.<br>Avhandling for dr. art. graden | Det samfunnsvitenskapelige<br>fakultet – UiT 2002             |
| * Erichsen, Henry Oddlo  | Kystens lasaroner   | Aventura Oslo 1985  |
| * Eriksen, Erik Oddvar   | «Den komplekse modernisering» i<br>Eriksen, Oddvar Erik (red.) <i>Det nye<br/>Nord-Norge – Avhengighet og<br/>modernisering i nord</i>  | Fagbokforlaget 1996   |
| * Eriksen, Erik Oddvar   | «Nord-Norge som laboratorium» i<br>Eriksen, Oddvar Erik (red.) <i>Det nye<br/>Nord-Norge – Avhengighet og<br/>modernisering i nord</i>  | Fagbokforlaget 1996b  |
| * Eriksen, Hans Kristian | «I fiskarbondens harde virkelighet» i<br>Skoglund, Westrheim og Eriksen (red.)<br><i>Draugen – hevneren fra havet</i>   | J. W. Cappelens forlag AS<br>1992                             |
| * Eriksen, Trond Berg    | Tidens historie   | J M Stenersens Forlag 1999                                    |
| * Fjellheim, Bjørn       | «Sand å føre – Singel å selge» En studie<br>av økonomisk tilpasning i<br>vestlandsbygden Stamnes 1870 – 1940<br>Magistergradsavhandling i etnologi                              | Institutt for Folkelivsgransking<br>Universitetet i Oslo 1982 |

- |  |  |  |
|--|--|--|
| * Foss, Bjørn  | «Kystfart» – TØI-notat av 2. februar 1970 Byråsjef Foss. TØI-kurset  | Transportøkonomisk Institutt 1970                            |
| * Fulsås, Narve                                      | Havet, døden og vêret – Kulturell modernisering i Kyst-Noreg 1850 – 1950   | Det norske Samlaget Oslo 2003                                |
| * Fulsås, Narve                                      | «Kvifor fekk ikkje industrikapitalismen fofeste i Nord-Noreg?» i Eriksen, Oddvar Erik (red.) <i>Det nye Nord-Norge – Avhengighet og modernisering i nord</i> | Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke 1996                       |
| * Furre, Berge                                       | Norsk historie 1914 – 2000. I Industrisamfunnet – frå vokstervisse til framtidstvil  | Det Norske Samlaget Oslo 1999                                |
| * Gulowsen, Jon                                      | «Nordnorsk – og for egen maskin» Verkstedindustrien i Harstad 1895 – 1995  | Kaarbøverkstedet Harstad 1995                                |
| * Grønaas, Olaf<br>Halvorsen, Jan<br>Torgersen, Leiv | Problemet Nord-Norge – Statistisk økonomisk undersøkelse av Nord-Norges andel i landets nasjonalinntekt i 1939. SNNN Skrift Nr.1 (2. opplag)                 | Studieselskapet for Nord-Norsk Næringsliv Bodø november 1948 |
| * Grønhaug, Reidar                                   | «Chayanovs regel» i Ugelvik Larsen, Stein (red.) <i>Lov og struktur</i>  | Universitetsforlaget AS 1987                                 |
| * Harlaftis, Gelina og<br>Theotokas, John            | “European Family Firms in International Business: British and Greek Tramp-Shipping Firms” i <i>Business History</i> , 46:2, 219 – 255                        | Ionian University University of the Aegean 2004              |
| * Hatlehol, Lars                                     | Vinsjemakerne: AS Hydraulik Brattvaag 1941 – 1991  | AS Hydraulik Brattvaag 1991                                  |
| * Hauan, Marit Anne                                  | «Å eg veit meg et land langt der opp mot nord - Nordnorsk identitet og regionale øvelser». Artikkel i <i>Nordlit</i> Vol 5(2)                                | UiT 2001   |
| * Jacobsen, Yngve                                    | Seaworks i mot- og medvind – Geir Tore Hokland og hans livsverk  | Seaworks AS Harstad 2010                                     |
| * Johansen, Arne-Johan                               | Sentrumsvekst og utkantproblemer – En analyse med utgangspunkt i Kvæfjord kommune, og med særlig vekt på jordbrukets rolle. Magistergradsoppgave i sosiologi | Universitetet i Tromsø 1975                                  |
| * Jørgensen, Finn                                    | Fraktefart på kysten 3 – Økonomi og drift  | Transportøkonomisk Institutt Oslo 1978                       |

- |  |  |  |
|--|--|--|
| * Jørgensen, Finn og Sæterdal, Steinar | Fraktefartøynæringen i Nordland – en strukturanalyse   | Nordlandsforskning 1987                |
| * Kaldal, Ingar                        | Frå sosialhistorie til nyare kulturhistorie  | Samlaget Oslo 2002                     |
| * Karlsen, Geir R                      | «Institusjonelle endringer som kilde til fornyelse» i Rydningen, Arne og Nilsson, Jan-Evert (red.) <i>Nord-Norge møter framtiden</i>                                       | Orkana Tromsø 2004                     |
| * Kjeldstadli, Knut                    | Fortida er ikke hva den en gang var – En innføring i historiefaget   | Universitetsforlaget 1999              |
| * Kristensen, Sigmund                  | «Freikoll» i Paulsen, Thorill m.fl. (red.) <i>Årbok for Tjeldsund 2004</i>   | Tjeldsund lokalhistorielag 2004        |
| * Kristiansen, Eivind H                | Nordnorsk havfiske – Not og trål – skuter og menn  | 1997                                   |
| * Leiren, Dag Inge                     | Fraktebåtane i Stamnes 1901 – 1993   | Vaksdal kommune<br>Leiren 1993         |
| * Lorås, Jostein                       | «Kystsamfunn og skogsbygder på Helgeland 1850–1950. Byttehandel, kapitalisering og økonomisk avhengighet». Artikkel i tidsskriftet <i>Heimen</i> bind 49, side 415 – 432   | Landslaget for lokalhistorie 2012      |
| * Lorås, Jostein                       | «Skolekunnskap og kulturell endring i småbrukermiljø» i Thomassen, Øyvind og Lorås, Jostein (red.) <i>Spennings land – Nord-Norge etter 1945</i>                           | Ad Notam Gyldendal AS 1997             |
| * Lyng, Bjarne Johs                    | Fraktefart på kysten 2 – Institusjonelle og organisatoriske forhold  | Transportøkonomisk Institutt Oslo 1978 |
| * Lyng, Bjarne                         | Utviklingstrekk i norsk småskipsfart – TØI-notat E-1653 Havner og sjøfart  | Transportøkonomisk Institutt 1991      |
| * Moe, Knut (red.)                     | Bodin Bygdebok 1 annen del   | Bodin kommune 1961                     |
| * Mortensøn, Ole                       | «Dansk småskibs- og færgesfart 1945 – 1997» i Mortensøn, Ole og Kiedel, Klaus Peter (red.) <i>«Fra kyst til kyst – Beretninger fra kystskipsfarten i det 20. århundre»</i> | Odense Universitetsforlag Odense 1998  |
| * Naustvik, Konrad                     | Lødingen, Tjeldsund og Tysfjords historie 2 A: Gård- og slekthistorie for Tjeldsund I  | Tjeldsund Kommune 1990                 |

* Nilsen, Jan Erik Ørbeck, Erik Bratteland, Eivind	Fraktefart på kysten 1 – Transportytelser, markedsforhold og flåtesammensetning	Transportøkonomisk Institutt Oslo 1977
* Oterhals, Leo	BÅTER – baser og barske menn	Lagunen 1997
* Oterhals, Leo	På leia – om fraktmenn og fraktfart	Lagunen Molde 2007
* Pape, Arne	På høy tid – Om utviklingen i norsk skipsfart og konsekvensene for norske sjøfolk i kyst- og nærskipsfart – Faf-notat 2003:03	FAFO 2003
* Rossvær, Viggo	«Tradisjon og modernitet» i Meland, Hans Petter (red.) m. fl. <i>Nord-Norge og framtidens kystsamfunn</i> Lovundseminaret 1993	Arbeidsforskningsinstituttet Oslo 1994
* Rossvær, Viggo	Ruinlandskap og modernitet	Spartacus Forlag A/S Oslo 1998
* Salen, Håvard H	«Frakkebønder fra Kvæfjord» i Salen, Gerd og Johansen, Arne-Johan (red.) i <i>Årbok for Kvæfjord 2012</i> . Nr. 26	Kvæfjord Historielag 2012
* Simensen, S	Harstad gjennom femti år 1903 – 1953	Harstad Kommune 1953
* SFD	Norges Skipsliste 1970	Sjøfartsdirektoratet 1970
* Stavdal, Ketil og Lund, Ingeborg Anna	Hemmestad handelssted 1860 – 1910	1988
* Steinnes, Kristian	Ved egne krefter – Harstads historie 1904 – 2004	Harstad kommune 2003
* Stensen, Arthur og Johansen, Arne-Johan	«Då tyskeran skaut på «Jakta» i Salen, Gerd og Johansen, Arne-Johan (red.) <i>Årbok for Kvæfjord 1989</i> . Nr. 3	Kvæfjord Historielag 1989
* Strompdal, Knut	Gamalt fra Helgeland – Norsk Folkeminnelag XIX	Norsk Folkeminnelag Oslo 1929
* Størkersen, Kristine Bye, Rolf Johan Røyrvik, Jens O. D.	Sikkerhet i fraktefarten - Analyse av drifts- og arbeidsmessige forhold på fraktefartøy	NTNU Samfunnsforskning AS Studio Apertura 2011
* Svanberg, Erling	Langs vei og lei i Nordland: samferdsel i Nordland gjennom 3000 år	Nordland fylkeskommune 1990
* Thomassen, Øyvind	«Sivilasjonens utpost og den kalde krigen» i Thomassen, Øyvind og Lorås, Jostein (red.) <i>Spennings land – Nord-Norge etter 1945</i>	Ad Notam Gyldendal 1997

- |   |                      |   |  |
|---|----------------------|---|--|
| * | Tjelmeland, Hallvard | «Bilen, flyet og den nye sammenhengen»<br>i Drivenes, Hauan og Wold (red.)<br><i>Nordnorsk Kulturhistorie bind 1 – Det<br/>gjenstridige landet.</i> | Gyldendal 1994   |
| * | Tjelmeland, Hallvard | “Kva er modernisering?” i Myhre, Jan<br>Eivind (red.) <i>Nord-Norges<br/>modernisering.</i> Stensilserie B NR 35                                    | Institutt for samfunnsvitenskap<br>Historieseksjonen UiT<br>1995 |
| * | Tjelmeland, Hallvard | Kva gjorde krigen med Norge?<br>Artikkel i <i>Nytt Norsk Tidsskrift</i> 1/1996  | Nytt Norsk Tidsskrift<br>Universitetsforlaget 1996               |
| * | UFNN                 | Hva er.... Hvordan virker.....<br>NORD-NORGEPLANEN  | Utbyggingsfondet for Nord-<br>Norge, Oslo 1953                   |
| * | Weber, Max           | Videnskap og politikk – To taler  | Aschehoug & Co<br>Oslo 1936                                      |

\*\*\*