





KYSTSAMFUNN I ENDRING

PER G. NORSENG

Fra fylkesgrensen ved Gjernessen i sør til nordspissen av Håøya oppunder Vestfoldkysten i nord er det i luftlinje bare rundt 40 kilometer. Men med en ganske dyp skjærgård og flere fjordarmer har Telemark en samlet kystlinje på 665 kilometer, mesteparten i Kragerø kommune med nær 493 kilometer. Resten fordeler seg på Bamble med snaut 97, Porsgrunn med 70 og Skien med seks kilometer.¹ Det er bosetningen, økonomien og livsformen langs denne kystlinjen vi skal ta for oss her – det vi med et litt vagt begrep kaller kystkulturen.²

TELEMARKSKYSTEN FRA SENTRUM TIL PERIFERI

Med 4850 innbyggere i 1875 var Kragerø mot slutten av den første «gullalderen» for norsk skipsfart ikke mye mindre enn Skien, amtets administrative sentrum, og var helt til begynnelsen av 1890-årene den største sjøfartsbyen i Bratsberg.³ Befolkningen vokste fortsatt noe frem til 1900 i bygdene rundt. Samlet var folketallet 12 324 i Kragerø, Sannidal og Skåtøy ved folketellingen i 1891, men det sank til 11 921 ved neste folketelling i 1900. Av disse holdt over 2000 til i øydistriktene. Ved kommunesammenslåingen i 1960 bodde det bare 10 450 mennesker i disse tre kommunene, og på begynnelsen av 2000-tallet har det vært omkring 10 700 fastboende i nåværende Kragerø kommune.⁴ I 2011 var det rundt 680 personer igjen på øyene der.⁵

Dette står i sterk kontrast til Telemark som helhet, hvor folketallet har økt med mer enn 170 prosent – og til de nåværende kommunene Bamble, Porsgrunn og Skien, der folketallet i 2012 var nærmere 230 prosent høyere enn i 1900.⁶ Ulikheten skyldes selv sagt mye den moderne industrireisningen i Grenland.⁷ Men den gjenspeiler samtidig en nedgang i de tradisjonelle maritime næringene. Kragerø-distriktet fikk flere tresliperier fra 1880-årene, senere også mekanisk verkstedindustri og annen industri.⁸ Likevel ble dette beskjedent, både i forhold til industriveksten i Grenland og i forhold til gamle maritimt orienterte næringer og arbeidsplasser som ble borte med seilskutetiden.

Den første storhetstiden for norsk skipsfart fra midten av 1800-tallet var basert på billig seilskipstonnasje i en tid da andre mer og mer gikk over til damp. Særlig var rederne på Agder og Østlandet sent ute med omleggingen. Det svarte seg lenge godt nok å holde fast ved billig tradisjonell teknologi som medførte mindre økonomisk risiko og likevel kunne gi stor fortjeneste i de tradene de satset på, der seilingstid og regularitet var mindre viktige faktorer enn rimelige fraktrater. Frakt av trelast var på slutten av 1800-tallet et eksempel på dette, lenge også isfarten, hvor treskrog var fordelaktig.⁹ Til andre frakter skaffet mange redere i Bratsberg seg i gode tider seilskip med skrog av jern og stål i stedet for dampskip. Så sent som i 1910 hørte 227 skip på til sammen 153 962 brutto register-

BARK «VALENTINE» AV KRAGERØ. Fra begynnelsen av 1900-tallet gikk det tilbake med den tradisjonelle skipsfarten som i tidligere århundrer hadde gitt arbeid og velstand til en stadig voksende befolkning i kystbyene i Telemark. Mer enn noe annet var det eksporten av naturis som holdt de gamle treseilskipene i virksomhet på slutten. En typisk representant for de mange sliterne i denne trafikken er bark «Valentine», en skute på 293 bruttotonn som ble bygd i St. John's på Newfoundland i 1864 og kjøpt til Kragerø i 1886. Skipet bukseres her i ballast ut av Ostende havn. Før det ble tatt ut av fart i 1913, hadde det levert mer enn 150 laster med is fra firma N. Wiborg i Kragerø til en importør i Ostende. Last nr. 150 ble 14. juli 1912 feiret med flagging på havnen, mottagelse i byens rådhus og andre festligheter. Så glad var handelsstanden i Ostende for isen fra Telemark!
Foto: Norsk Maritimt Museum

TELEMARK ER OGSÅ ET KYSTFYLKE. Dette kartet fra 1893 viser hele Telemarkskysten. I luftlinje er den ikke lang. Fra det gamle fyrtårnet på Jomfruland, den karakteristiske og lange moreneryggen på ytterkysten, kan besøkende i klart vær se langt sørvestover i Aust-Agder og nordøstover i Vestfold. Men med den dype skjærgården og de mange øyene, særlig i sør, og fjordarmene i nord, har fylket likevel en ganske lang kystlinje. Sammen med trelast og andre ressurser fra innlandet gav dette lenge grunnlag for en betydelig kystbefolkning og en rekke store sjøfartsbyer. Bortsett fra på Jomfruland er jordbruksforholdene karrige og bruksstørrelsen har vært beskjeden. Likevel bidro jordbruket sammen med sjøfart, fiske og andre kystnæringer lenge til en betydelig bosetning i telemarkskjærgården.

Kart: Statens kartverk



tonn hjemme her – 7,1 prosent av den norske handelsflåten. Men konjunktursvingninger og flere tilbakeslag for skipsfarten de foregående tiårene hadde rammet de ulike byene i Bratsberg ulikt.¹⁰

De siste tiårene av 1800-tallet gikk det tilbake med trelasteksporten som syssel satte en god del av amtets flåte. Voksende naturiseksport kompenserte til begynnelsen av 1900-tallet mye for dette. Men etter hvert som den norske naturisen fikk konkurranse fra moderne kjøleteknikk og lokalt produsert kunstig is på eksportmarkedene, ble seilingstid og regularitet viktigere. En del av naturiseksporten gikk dessuten til et svært spekulativt «spotmarked» der tid var penger og dampskip hadde store fortrinn. Flere redere og iseksportører i Telemark, særlig i Kragerø, anskaffet gradvis fra 1880-

årene dampskip både til istrafikken og andre trader.¹¹

Dels på grunn av overgang til damp, dels som følge av tilbakegang i trelast- og iseksporten ble mange eldre seilskip tatt ut av fart i årene før 1. verdenskrig. Forlisprosenten var dessuten høy. Men ved utgangen av 1914 var andelen seilskipstonnasje fortsatt stor på Telemarkskysten – 49,1 prosent mot 23 prosent på landsbasis. Med 5,2 prosent av den samlede norske flåten var rederinæringen i Bratsberg bokstavelig talt i ferd med å bli akterutseilt.¹²

Isdriften fortsatte i mindre målestokk til midten av 1960-årene, både for et lokalt marked og for fiskeridistrikter langs vår egen kyst og den svenske vestkysten.¹³ Men krigshandlingene førte til stor etterspørsel etter tonnasje og skyhøye fraktrater under 1. ver-

denskrig.¹⁴ Det ble brått nesten helt slutt på iseksporten over Nordsjøen som ikke kunne tåle de høye transportkostnadene. Etter krigen klarte naturisen fra Norge aldri for alvor å ta opp igjen konkurransen på det engelske og andre internasjonale ismarkeder.¹⁵

Noen rederier i Bratsberg bukket under fordi de ikke i tide gikk over til damp eller var for ensidig avhengige av trelast- og iseksporten da nedgangen for disse næringene satte inn. Kragerø og Brevik ble hardt rammet.¹⁶ Flere av de tidlige investeringene i dampskip var dessuten tapsprosjekter, dels som følge av høye kostnader med den nye teknologien, dels på grunn av en serie med havarier.¹⁷ Og redere som med hell hadde investert i mer moderne spesialbygde dampskip for istransport, opplevde altså at markedet for disse forsvant fra 1914.

I årene rundt 1. verdenskrig gikk det dessuten for seg en betydelig strukturendring i norsk rederinæring. Et tradisjonelt system med mange små partsrederier – oftest énskipsrederier med hovedsakelig lokal finansiering – ble erstattet av større aksjesel-

skaper for å møte utfordringene med finansiering av dyre maskindrevne skip. Mange småbyrederier flyttet til større byer, særlig Kristiania som hadde bedre kommunikasjoner, børs og et mye større finans- og meglermiljø enn mindre byer.¹⁸ I Kragerø gjaldt dette det største dampskipsrederiet, A. O. Lindvig. Verdenskrigen gav riktignok flere nye rederier en «flying start». Men verken de nye dampskipsaksjeselskapene eller de eldre rederiene som overlevde her, hadde noen betydelig flåte i mellomkrigstiden.¹⁹

Skien og særlig Porsgrunn kom noe bedre ut. Porsgrunn ble i årene før 1. verdenskrig amtets desidert største sjøfartsby og var i 1908 helt oppe på tredje plass på landsbasis. Flåteveksten var imidlertid mest basert på seilskip av jern og stål, og den ble ikke varig. Med en flåte på rundt 75 000 brutto register tonn var Porsgrunn i 1910 nede på 8. plass.²⁰ Men brødrene Gunnar og Jørgen C. Knudsen var både byens og amtets største dampskipsredere. I 1904 grunnla Gunnar Knudsen Aktieselskabet Borgestad, som i 1912 ble en norsk pioner i moderne tankfart.²¹ Også etter 1. ver-



DEN SISTE ISTID I

TELEMARK. Slik dette

håndkolorerte postkortet fra tettstedet Kil i Sannidal er et eksempel på, var det ved inngangen til 1900-tallet bygd opp en betydelig infrastruktur rundt isdriften langs Telemarkskysten. Fra en dam 500 meter fra sjøen går det her en isrenne fra venstre i bildet ned til ishuse og derfra videre til fjorden. Frem til 1. verdenskrig preget denne virksomheten både det økonomiske livet og kystlandskapet i Telemark på en måte som er vanskelig å fatte i dag. Bortsett fra en del isdammer er lite bevart fra den gangen da naturis var en stor internasjonal handelsvare og Telemarkskysten et av de viktigste produksjons- og eksportområdene.

Foto: Postkort / Telemark Museum

denskrig kom det nyetableringer i Porsgrunn. I 1919 startet eksempelvis Christian J. Reim, eieren av Porsgrundts mekaniske Verksted (PMV), rederivirksomhet med et skip han hadde bygd på eget verft, men som da var vanskelig å selge. Av dette nye engasjementet oppstod rederiet AS Frank, senere Reims rederi og AS Dione.²² I Skien var brødrene Ole H. og Hans H. Holta ledende redere på denne tiden.²³ Men i alle byene i Telemark sank den samlede flåtestørrelsen både i de siste førkrigsårene og gjennom krigen og de første etterkrigsårene.²⁴

FORSPILTE MULIGHETER FOR TELEMARKREDERNE?

Over 2000 norske sjøfolk satte livet til under 1. verdenskrig, og nærmere halvparten av handelsflåten gikk tapt, i Telemark rundt 40 prosent. Særlig de langsomme seilskutene ble ofte ofre for tyske angrep.²⁵ Både gamle og nye redere tjente likevel store penger på de høye krigstidsfraktene.²⁶

1. verdenskrig førte til en sanering av den norske seilskipsflåten. Seilskutetiden var praktisk talt slutt i internasjonal skipsfart etter krigen; fra midten av 1920-årene var det bare noen mindre kystseilere igjen i Telemark.²⁷ Og ekspansjonen i skipsfarten i «jobbetiden» under og rett etter krigen ble fra 1920 etterfulgt av en krise med overskudd på tonnasje.²⁸ Rederier som hadde forvaltet inntektene godt i krigsårene, kunne likevel i mellomkrigstiden ekspandere og bygge opp moderne flåter av damp- og motorskip, særlig utover i 1930-årene da verdensøkonomien hadde kommet seg både fra etterkrigskrisen fra 1920 og det store børskrakket i 1929. Men dette kom ikke rederiene i alle byene i Telemark like mye til gode, og fylket tok i det hele tatt bare i beskjeden grad del i den eventyrlige nye veksten.²⁹

De største og viktigste rederfamiliene i Telemark siden 1. verdenskrig har hele tiden

hatt flere økonomiske ben å stå på.³⁰ Engasjementet i skipsfart har variert. Rederivirksomheten her var dessuten preget av en viss forsiktighet i den store ekspansjonsfasen for moderne norsk skipsfart i mellomkrigstiden. Borgestad satset friskt på tørrlasttransport med motorskip i 1920-årene, men engasjerte seg da ikke i den sterkt voksende og mer lønnsomme tankfarten som mange andre norske rederier vokste seg store på før 2. verdenskrig. Og Holta holdt seg lenge til damp mens den norske flåten ellers var på full fart inn i motoralderen.³¹ Mens rederinæringen i nabofylket Vestfold blomstret, sank Telemarks andel av den norske handelsflåten til bare 1,6 prosent i 1939. Og den allerede sterkt reduserte telemarksflåten led spesielt store prosentvise tap under 2. verdenskrig. Norge mistet rundt 40 prosent av tonnasje i løpet av krigen, Telemark hele 67,5.³²

I 1946 var det til sammen fire–fem aktive rederier i Skien og Porsgrunn og to i Kragerø, i de nærmest følgende årene tidvis noen flere. Men Holta-familien solgte skipene sine og gikk helt ut av aktiv skipsfart for en tiårsperiode. Gjenreisningen av flåten etter krigstapene tok ekstra lang tid i Telemark. Mens den norske flåten ellers som følge av sterkt økende verdenshandel var tilbake til 1939-nivå allerede rundt 1950, kom Skien, Porsgrunn og Kragerø ikke opp på førkrignivå før midt i 1950-årene.³³ På den tiden var fraktratene svært høye på grunn av Korea-krigen fra 1950 og Suez-krisen i 1956. Borgestad satset da omsider stort på tank; det samme gjorde Holta-familien som igjen gikk inn i rederivirksomhet. Også Kragerøs flåte fikk et oppsving. Men Telemarks allerede beskjedne andel av Norges sterkt voksende handelsflåte sank til bare 1,4 prosent i 1959.³⁴

Flere rederier i Kragerø ble lagt ned etter hvert som fart under norsk flagg ble mindre lønnsomt i 1960-årene. Det siste av noen betydning gikk konkurs i 1978.³⁵ Det gikk også opp og ned – til slutt bare ned – med aktivite-



ten i rederiene i de andre byene i Telemark. Som i Kragerø slet rederiene i Porsgrunn og Skien med det norske kostnadsnivået mot slutten av den siste «gullalderen» for norsk skipsfart. Og tankfarten som både Borgestad og Holta satset på fra 1950-årene, møtte veggen med oljekrisen i 1973. Men både Borgestad og AS Dione holdt det gående gjennom oljekrisen.³⁶

Det norske shippingmiljøet maktet for en stor del å legge om til offshorerelatert skipsfart og annen spesialfart da storhetstiden for den tradisjonelle norske skipsfarten tok slutt i 1970-årene.³⁷ Da det på nytt ble større etterspørsel etter tonnasje i siste halvdel av 1980-årene, og innføringen av Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) åpnet for større bruk av billige utenlandske mannskaper på skip under norsk flagg fra 1987, økte den norske registrerte flåten i Telemark nok en gang. Holta-familien i Skien opererte i 1989–1990 igjen skip i eget navn. Og Norsk Hydro valgte å supplere innleid tonnasje med transport av olje og gass på egne skip. Slik oppstod sel-

skapet Hydroship i 1986. Parallelt med dette registrerte Norcem tre spesialskip i Brevik for transport av sement.³⁸

Telemark hadde imidlertid på den tiden få rederimiljøer som evnet å ta del i snuooperasjonen og utnytte de nye mulighetene i stort omfang. Det var bare tre aktive rederier der med skip i utenriksfart, alle i Porsgrunn: Hydroship, Borgestad og Dione. De to sistnevnte samarbeidet, men en ny lavkonjunktur skapte igjen tilbakegang for den norske handelsflåten i de følgende årene. Dione ble avviklet som rederi i 1993. Telemarks registrerte flåte vokste likevel noe, mest på grunn av Hydros satsing på egne skip. Hydroship hadde i 1997 en flåte på 11 skip og en betydelig driftsorganisasjon. Også Borgestad stod seg godt, med satsing på kjemikalietankere og moderne «open hatch» bulkskip.³⁹ Dette ble imidlertid bare de siste krampetreknin-gene for rederivirksomhet i utenriks skipsfart som næring i Telemark. Norsk Hydro avviklet allerede i 2001 rederiorganisasjonen i Porsgrunn til fordel for ekstern drift,

FRA SEIL TIL DAMP. I årene før 1. verdenskrig var flere redere i telemarkbyene omsider på vei inn i dampalderen. På dette oljemaleriet, malt av Eduard Adam i 1906, ser vi en av representantene for den nye tid, D/S «Frednes» av Porsgrunn. Dette skipet på 1601 bruttotonn ble bygd på Bergens Mekaniske Verksted i 1903 for Jørgen C. Knudsen. I 1936 ble skipet solgt til Romania. Brødrene Jørgen og Gunnar Knudsen var foregangsmenn i overgangen til damp og motor blant telemarksrederne. Men Telemark var allerede ved utbruddet av 1. verdenskrig i ferd med å bli akterutseilt som sjøfartsfylke og tok bare i beskjeden grad del i ekspansjonen i norsk skipsfart i mellomkrigs- og etterkrigstiden.

Oljemaleri av Eduard Adam / Norsk Maritimt Museum

og i 2005 solgte Yara, Hydro Agris etterfølger, skipene til et rederi i Oslo og inngikk en transportavtale med dette. Året etter solgte Aktieselskapet Borgestad ASA alle aksjene i datterselskapet Borgestad Shipping til et stort internasjonalt selskap – og med det Telemarks siste gjenværende rederi med egne skip i utenriksfart. Et annet datterselskap opererte skip for andre rederier, men ble nedlagt i 2008. Rederivirksomheten i Telemark var blitt offer for en omfattende internasjonalisering og omstrukturering mot større enheter næringen.⁴⁰ Ved utgangen av 2012 var det i fylket kun registrert åtte handelsfartøyer på 100 brutto registertonn eller mer, på til sammen bare 3882 tonn.⁴¹

Med svingningene i rederinæringen fulgte svingninger i sysselsettingen. I 1900 var det vel 2500 personer som hørte hjemme i Bratsberg amt og var sysselsatt i sjøtransport. De aller fleste bodde i de nåværende kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Kragerø. I 1920 registrerte folketellerne 1857 personer bosatt i Telemark og sysselsatt i sjøfart. Ti år senere hadde tallet steget til 2379. Ved den første tellingen etter 2. verdenskrig, i 1946, var det sunket igjen til 1644. I den aller første etterkrigstiden vokste sysselsettingen i sjøtransport imidlertid raskt – og raskere i Telemark enn på landsbasis. Den var oppe i 2370 i 1950. Av disse var 67 kvinner – 37 til sjøs. I den voldsomme oppgangstiden for norsk og internasjonal skipsfart i 1950-årene stagnerte sysselsettingen i denne næringen i Telemark. Ved folketellingen i 1960 ble det registrert 84 977 personer bosatt i Norge og sysselsatt i sjøtransport, på land og om bord i norske eller utenlandske skip – en økning på 29,5 prosent på ti år. I Telemark var det derimot en viss nedgang, til 2122 personer. Men mens den innenlandske sysselsettingen i skipsfarten gikk sterkt tilbake på landsbasis fra siste del av 1960-årene, økte den igjen til 2428 personer i Telemark i 1970, før tilbakegangen igjen satte inn der også.⁴²

Langt de fleste arbeidsplassene i sjøfarten er om bord. Da utenlandske sjøfolk for alvor begynte å ta over på norske skip, gikk det fort nedover med den norske sjømannsstanden. Av vel 32 600 personer på norskregistrerte skip i 1995, var drøyt halvparten norske. Bare 250 sjøfolk, eller vel 1,5 prosent, hørte hjemme i Telemark – 200 i utenriks- og 50 i innenriks fart. 27 var da kvinner.⁴³ Siden har den samlede sysselsettingen i næringen om bord og på land pendlet rundt dette nivået i Telemark. I 2010 var det under 100 sjøfolk fra fylket i utenriksfart.⁴⁴

SKIPS- OG BÅTBYGGING

I tillegg til sjømannsyrket, laste- og lossearbeid og andre aktiviteter i havnene ble særlig verftsvirksomheten berørt av tilbakegangen i skipsfarten som satte inn i tiårene rundt 1900 i Bratsberg. I seilskutetiden foregikk ikke bare det meste av finansieringen, men også mye av skipsbyggingen nokså lokalt, i regi av eller på oppdrag fra lokale redere, trelasthandlere og iseksportører. Bare i nåværende Kragerø kommune kjenner vi rundt 35 «verver» fra 1800-tallet. Mange var aktive i lang tid og sysselsatte et betydelig antall skipstømrere, skipssmeder, seilmakere, blokkmakere og andre håndverkere og arbeidsfolk. Og vinteren 1875 var hele ti skip samtidig under bygging ved ulike verft i Porsgrunn. Det meste av denne virksomheten forsvant med seilskutene.⁴⁵

Skipsbyggingen ble som rederivirksomheten omstrukturert og sentralisert i maskinalderen. Med unntak av Stathelle ble det likevel i alle kystbyene i Telemark i tiden før og under 1. verdenskrig etablert mekaniske verksteder som bygde og reparerte maskindrevne skip i jern og stål: Porsgrunds mekaniske Verksted (PMV),⁴⁶ Skiens Verksted på Klosterøya,⁴⁷ Langesunds mekaniske verksted,⁴⁸ Trosvik mekaniske verksted i Brevik⁴⁹ og Kragerø mekaniske Verksted og Skipsbyggeri, senere



kalt Kragerø Slipp og mekaniske Verksted.⁵⁰ Verftdriften ved Skien Verksted opphørte allerede i 1925, men i 1927 kom det til et mindre skipsverft i Skien, Elvestad verksted.⁵¹

Frem til 1950-årene lå fylkets største verft i Porsgrunn, Langesund og Brevik. I dokken ved PMV ble det på det meste, i 1971, bygd et skip på nærmere 7500 tonn dødvekt eller over 12 000 brutto registertonn.⁵² Kragerø Slipp og mekaniske Verksted kunne derimot med en slipp på 100 fot bare bygge mindre fartøyer, men hadde i etterkrigstiden frem til nedleggelsen rundt 1980 også en flytedokk på 212 fot som gjorde det mulig å ta imot reparasjonsoppdrag på opptil 2000 tonn dødvekt.⁵³ Først i 1953 fikk Kragerø et mer betydelig verft. I Langesund var kapasiteten for utrustning av skip bedre enn for bygging av skrog. Tangen verft i Kragerø ble derfor etablert som

skrogverft for verkstedet i Langesund. Ved siden av skipsskrog ble det i 1970-årene og begynnelsen av 1980-årene produsert moduler til oljeplattformer der.⁵⁴

Selv mindre verft hadde ganske mange ansatte så lenge skrogene ble klinket og det meste ble produsert på stedet. I slutten av 1940-årene var det nærmere 130 arbeidere og funksjonærer på Kragerø Slipp og mekaniske Verksted og rundt 45 hos Elvestad i Skien.⁵⁵ Ved de større verkstedene har det også i senere tid vært stort behov for arbeidskraft. Tidlig i 1970-årene var det omkring 750 ansatte ved PMV og 450 på Tangen og i 2013 til sammen rundt 500 i verftsindustrien i fylket.⁵⁶

Skipsbyggingen fikk aldri slike dimensjoner her som ved de største skipsverftene østafjells. Men verftene i Telemark har vært mer seiglivede enn ellers på Østlandet. Mye

SKIPSBYGGING BLIR INDUSTRI. I seilskutetiden var skipsbygging en håndverksvirksomhet, og det var verft «i hver vik». Overgangen fra treskrog til stålskrog og fra seil til damp i skipsfarten førte til en sentralisering og industrialisering av skipsbyggingen. Det ble etablert mekaniske verksteder som bygde skip i de fleste av telemarkbyene tidlig på 1900-tallet.

Trosvik mekaniske verksted i Brevik var ett av disse. På dette postkortet ser vi verkstedbebyggelsen på Trosvik til venstre og en mengde fartøyer ved kai der.

Foto: Åge Jørgensen / Telemark Museum

av forklaringen kan være at de har samarbeidet både innenfor og utenfor fylket, at de ikke som andre østnorske verft hadde gått inn i bygging av større lasteskip da det markedet kollapset i 1970-årene – og at de for en stor del evnet å legge om til produksjon for offshore-sektoren i tide. Kapital er dessuten blitt tilført av fremmede eiere.⁵⁷

I 1956 ble Tangen overtatt av Akers mekaniske Verksted i Oslo, i 1982 av Horten Verft og i 1985 av Langstengruppen på Sunnmøre som siden ble en del av Aker Yards. PMV ble i 1971 kjøpt opp av Trosvik, som også overtok Langesund verft og dannet Trosvikgruppen. To av de største skipsverftene i Telemark – PMV og Tangen verft – stengte likevel portene for godt på begynnelsen av 2000-tallet. Og Trosvik, som i 1970-årene med betydelig suksess gikk over til å produsere oljerigger, skip og annet utstyr for offshoreindustrien, gikk konkurs i 1986. Virksomheten i Brevik fortsatte imidlertid under skiftende firmanavn, fra 1990 som Brevik Constructions, siden som Aker Yards Brevik, STX OSV og senest Vard Brevik. Også i Langesund er den offshorebaserte verkstedindustrien blitt videreført i skiftende eierkonstellasjoner og selskaper: Grenland Offshore, Grenland Group og fra 2012 Agility Group.⁵⁸

I den andre enden av skalaen ble tradisjonene fra seilskuteverftene videreført utover 1900-tallet gjennom et stort antall trebåtverft som leverte mindre dekkede og åpne fartøyer til fiskeflåten og den voksende fritidsbåtflåten, på hele strekningen fra Kragerø-distriktet til Skien. I slutten av 1940-årene var det nærmere 20 trebåtverft i Telemark. I tillegg kom mindre motorverksteder, motorfabrikker og mekaniske verksteder som også betjente småbåtflåten. Bransjen opplevde vekst i den første etterkrigstiden, med større etterspørsel både etter fiskebåter og fritidsbåter, og stod seg godt til midten av 1960-årene. Da det gikk tilbake med kystfisket i Telemark og plastbåtene kom for alvor i 1960-årene, gikk det

imidlertid raskt tilbake også med denne virksomheten. De få trebåtbyggerne som er igjen, driver mest med reparasjoner og restaurering av eldre båter selv om det også foregår noe nybygging.⁶⁰ Mest kjent er Hansen & Arntzen Co AS i Stathelle som ble etablert i 1920. I dag er det blant landets mest velrenommerte verft for restaurering av verneverdige fartøyer – et marked som åpnet seg for alvor i 1970- og 1980-årene da det vokste frem en sterkere interesse for kystkultur og fartøyvern.⁶¹

Hansen & Arntzen var fra 1969 i mange år også involvert i plastbåtproduksjon, men trebåtverftene langs Telemarkskysten evnet ikke i samme grad som på Agder og svenskekysten å tilpasse seg plastalderen.⁶² Båtbyggeriene, slippene og motorverkstedene fra trebåtalderen i Telemark kan imidlertid sies å ha en forlengelse inn på 2000-tallet i den omfattende marinadriften, med salg, vedlikehold, vinteropplag og vårpuss av fritidsbåter og motorer – ofte også utleie av havneplasser – både til fastboende og ikke minst til betalingsvillige sommergjester.⁶³

FISKET – EN VEKSTNÆRING

En viktig del av grunnlaget for småbåtbyggeriene i Telemark var langt inn i etterkrigstiden fjord- og kystfisket i fylket. Fiskeryrket holdt seg lenge bedre oppe enn andre tradisjonelle maritime yrker og var faktisk i fremgang fra slutten av 1800-tallet til siste halvdel av 1940-årene. Ved folketellingen i 1900 oppgav rundt 420 og i 1910 nærmere 600 personer fiske som yrke i kystbyene og kystbygdene i Telemark. De fleste kombinerte fiske med én eller flere andre inntektskilder, som jordbruk, sjøfart, sag- og isbruksarbeid, skogsarbeid, annet lønnsarbeid, fiskehandel, utleievirksomhet eller fattigunderstøttelse.⁶³

Dette mangesysleriet minner om den såkalte fiskerbondetilpasningen i «Fisker-Norge» vest- og nordpå, der kone og barn drev gården mens mennene var på fiske.⁶⁴ I «Sjø-



MED KOGGEN SOM ARBEIDSREDSKAP. Fra slutten av 1800-tallet var fisket i fremgang på Telemarkskysten. Dette fotoet fra 3. juni 1909 viser fiskebåter ved Dampskipsbrygga i Kragerø under makrellfisket. På brygga ses blant andre rederen og iseksportøren Thomas Hjalmar Wiborg. På den tiden var det enkle udekkede seilkogger som ble brukt. De første motorbåtene kom i bruk før 1. verdenskrig, men telemarkfiskerne har hele tiden for det meste holdt seg til kyst- og fjordfiske med mindre fartøyer. Markedet for fersk fisk økte utover på 1900-tallet. Før jernbanen kom til Kragerø i 1927, sendte fiskerne her en hel del iset fisk til hovedstaden med kystruteskipene. «Kragerø-torsk» ble en merkevare der.

Foto: Johan Lyng Olsen / Telemark museum

farts-Norge» eller «Trelast-Norge» østafjells spilte særlig sjømannsyrket og sagbruks- og isarbeid lenge den rollen for småbrukere og strandsittere som de store sesongfiskeriene etter sild og torsk spilte for kystbefolkningen vest- og nordpå. Men etter hvert som disse yrkene gikk tilbake, ble fisket viktigere her også, både sammen med andre inntektskilder og som eneyrke. I Kragerøskjærgården bidro dette til å bremse folketallsnedgangen, i Eidanger til at befolkningen vokste på øyene.⁶⁵

I 1945 ble det registrert 959 fiskere i Telemark, 731 med fiske som hovedyrke og 228 med fiske som biyrke.⁶⁶ 54 prosent hadde ifølge fiskeritellingen i 1948 fiske som eneyrke. Det er lavere enn gjennomsnittet for resten av Østlandet, men noe høyere enn ellers på den norske Skagerrakkysten og langt høyere enn på landsbasis.⁶⁷ Fiskerbefolknin-

gen var imidlertid allerede på retur. I 1950 ble det registrert bare 533 fiskere i fylket, 409 med fiske som hovedyrke.⁶⁸

Tellingen i 1948 viste at bare 0,6 prosent både av landets fiskere og av landets fiskeflåte, målt i verdi, hørte hjemme i Telemark.⁶⁹ Likevel har fisket hatt stor regional betydning, som arbeidsplass og inntektskilde, som faktor i bosetningsutviklingen og som kilde til forsyningen av fersk fisk til befolkningen både langs kysten og i innlandet. Som ellers på den norske Skagerrakkysten deltok kystboerne i Telemark på 1800-tallet i sesongfiskeriene etter makrell med ulike redskaper.⁷⁰ Lenge var makrellfisket det dominerende salgsrettede fisket i fylket både i volum og verdi. Det har hele tiden vært større på Agder- og Østfoldkysten enn i Telemark. Likevel var det i samlet ilandført fangstvolum bare Vest-Agder, og i fangstverdi bare Kristiania,

som overgikk Telemark fylke i begynnelsen av 1920-årene øst for Åna-Sira.⁷¹

Befolkningsøkningen både i Bratsberg og i hovedstadsområdet skapte i tiårene rundt 1900 et større marked for fersk fisk. Det er noe av grunnlaget for veksten i fiskerbefolkningen på Telemarkskysten. I samme retning virket nye transportmåter. Brønnbåter hadde vært brukt til eksport av hummer fra Norge i flere hundre år og ble nå også benyttet til transport av levende fisk.⁷² Langt viktigere var det at naturis fra 1850-årene var blitt tatt bruk til kjølig av fersk fisk, både i eksportfiskeriene og fiskeomsetningen innenlands.⁷³ Fiskeoppkjøpere kunne fra siste del av 1800-tallet frakte fersk, iset fisk på egne dampskip til Kristiania eller på kystrouteskipene som trafikkerte strekningen Kristiansand–Kristiania.⁷⁴ «Kragerø-torsk» ble et begrep i hovedstaden. Senere vet vi at skip som anløp Telemarkskysten, også kjøpte fersk fisk til bruk om bord, og på den måten i seg selv var et marked for fiskerne og fiskehandlerne der.⁷⁵ Og med utviklingen av bedre kommunikasjoner i og til Telemark fikk ising og salg av fersk fisk enda større betydning.

Lokale dampbåtruter forbandt fra siste halvdel av 1800-tallet gradvis både veiløse fjordstrøk og øyene i skjærgården med byene langs kysten og nedre del av Telemarkvassdraget.⁷⁶ Og tidlig på 1900-tallet fikk fiskerne gradvis motorer i båtene.⁷⁷ Det lettet både fisket og transporten av fisk og jordbruksprodukter til land.⁷⁸ Med kanalbyggingen var også varetransporten innover i fylket fra Skien blitt raskere og mer regelmessig fra slutten av 1800-tallet. For Kragerø-distriktet fikk det stor betydning at det i 1908–1909 ble åpnet daglige bussruter til Merkebekk i Drangedal, hvor det gikk dampbåt i rute innover innsjøen Toke, og til Stathelle, hvor det fra gammelt var ferjeforbindelse over sundet til Brevik.⁷⁹

Fremfor alt var det jernbanen og bilen som skapte nye muligheter for frakt av fersk

fisk. Brevikbanen åpnet i 1895. Før 1. verdenskrig var transporten av iset fisk med tog fra Brevik mot Kristiania over Jarlsbergbanen blitt betydelig.⁸⁰ Med åpningen av Bratsbergbanen fra Skien over Notodden til Tinnoset og Rjukan i 1917 startet jernbane-transport av fisk fra Brevik også den veien.⁸¹ Og da Sørlandsbanen ble åpnet til Kragerø i 1927, fikk denne byen langt bedre forbindelse, med kjølevogner både til folkerike innlandsstrøk i Telemark og til hovedstadsområdet – og derfra videre til Sverige og Tyskland.⁸² Fiskehandlerne etablerte dessuten avtaler med landhandlere og startet etter hvert egne fiskebilruter fra stasjonene Lunde, Bø, Gvarv og Notodden.⁸³ I 1955 var det 17 konseksjonshavere for fiskebilruter og 51 ulike ruter med en samlet rutelengde på nærmere 2800 kilometer.⁸⁴

Alt dette la til rette for økt forbruk av fersk fisk og gav fiskerne på Telemarkskysten adgang til et geografisk stadig større marked året rundt. Slik tok de lokale fiskerne del i en omlegging i forbruksvanene, med større innslag av fersk mat i det daglige kostholdet, i stedet for den salte og tørkede maten som dominerte tidligere.⁸⁵ For fiskerne innebar utviklingen at flere fiskeslag kunne beskattes kommersielt, og at de i større grad kunne drive fiske hele året.⁸⁶ I 1898 påviste fiskeriforskeren Johan Hjorth dessuten ved prøvetråling store mengder dypvannsreker i Kristiania- og Langesundsfjorden. Tidligere var de her til lands bare blitt fanget i små kvanta med enkle redskaper, først og fremst i Svelvikstrømmen utenfor Drammen, og solgt som en eksklusiv delikatesse der og i Kristiania.⁸⁷

Omtrent 40 prosent av makrellen som ble ilandført i Telemark rundt 1950, ble solgt fersk til forbrukere innenfor fylket, resten stort sett også fersk til andre steder på Østlandet eller til utenlandske markeder. I volum dominerte fremdeles sesongfiske etter makrell med nær halvparten av det iland-



førte kvantum. Men i verdi utgjorde dette bare rundt en fjerdedel. Høyest samlet verdi hadde rekene, med nær 30 prosent. Torsk og «annen torskeartet fisk» stod for nær 17 prosent, hummer for nærmere 9 prosent. Det ble også i vekslende omfang fanget sild, brisling, kveite, makrellstørje og håbrann. Torskefisken ble hovedsakelig solgt til forbrukere i Telemark, det meste av den øvrige fangsten gikk til eksport, men en del av hummeren og flyndrefangsten ble omsatt andre steder på Østlandet.⁸⁸

Bedre markedsmuligheter og økt fiske skapte arbeidsplasser også utenfor selve fiskeryrket. Båtbyggeriene er allerede nevnt. Både på Helle ved Kragerø og i Bamble var det fra tidlig på 1900-tallet fabrikker som laget fiskekasser. Før 2. verdenskrig hadde Kragerø, Langesund og Kjønnoya, Hafsund og Toner i Bamble alle fiskemottak og fiskeeksportører. En stund var det et lite fiskemottak også på Valle. Og i tillegg til fiskebasaren i Brevik etablerte fiskerne mottak på Siktesøya i Eidan-ger. For fiskerne i Langesundsfjorden hadde det også betydning at det ble organisert fiskemottak på Lille Arøya som hører til Vestfold. Flere grossister i Kragerø, Langesund og

Skien forsynte ferskfiskmarkedet i Telemark. Det ble etablert to rekefabrikker i Langesund og én i Kragerø som under og etter krigen også produserte annen fiskehermetikk. I 1936 fikk Kragerø et fryseri på fiskebrygga. I Bamble var det en fiskematfabrikk. Og usalgbar fisk – «fôrfisk» – som etter krigen ble landet i Langesund, dannet noe av grunnlaget for pelsdyroppdrett i distriktet.⁸⁹

I hele etterkrigstiden har antallet fiskere og fiskefartøyer på Telemarkskysten fortsatt å synke. I 1960 ble det innrapportert 331 fiskere i fylket, 240 med fiske som hovedyrke og 91 som hadde det som biyrke.⁹⁰ Ifølge folketellingen samme år var det da flere telemarkinger som hadde hvalfangst som hovedyrke – 301 personer, dels fra kyststrøkene, dels fra innlandet.⁹¹ Ti år senere ble det rapportert om 222 fiskere. 171 av disse hadde fiske som hovedyrke. Og i 2011 var det samlede antallet fiskere i fylket helt nede i 74.⁹²

Sterkere regulering og organisering førte etter krigen til sentralisering av omsetningen, men både i Langesund og Kragerø var det i 2013 fremdeles fiskemottak. En hel del av de ilandførte fangstene ble imidlertid særlig fra 1960-årene tatt av fiskere fra andre

FRA FISKERLIV TIL FERIELIV. Korset sørøst på Skåtøy (venstre bilde) er nå et idyllisk ferieparadis. Men for fiskerne som bodde her ute i havgapet tidligere, kunne livet være barskt. Kommunikasjonen med fastlandet ble imidlertid både raskere og tryggere med byggingen av Eidskilkkanalen i 1924–1926 (høyre bilde). Den delte Skåtøy i to og gav småbåtene en snarvei i smult farvann til Kragerø.
Foto: Jan Holm

MAKRELLEN ER KOMMET.

Både i Langesund og Kragerø er det fremdeles fiskemottak. Makrell har vært typisk sommermat både blant fastboende og feriegjester. Men Ellen Marie Berge Ellefsen (bildet) ved Langesund Fisk kunne sommeren 2007 fortelle til *Telemarksavisa* at populariteten har dalt slik at det selges mindre makrell enn før.

Foto: Inge Fjeldalen, *Telemarksavisa*



fylker, og råstofftilgangen både fra lokale og fremmede fiskere har etter tusenårsskiftet vært sviktende.⁹³

Tilbakegangen for fiskeryrket i Telemark i etterkrigstiden skyldes nok mest konkurranse fra fiskere og fisk fra fjernere farvann som følge av moderne fryse- og kjøleteknikk, men dels også tilbakegang i lokale fiskebestander. Selv om flåten er blitt modernisert og båtene er blitt noe større med årene, har fiskerne i Telemark i all hovedsak holdt seg til fjord- og kystfiske i små åpne båter og mindre og mellomstore dekkede fartøyer og i liten grad deltatt i havfiske med større båter i fjernere farvann.⁹⁴ Og da det gikk tilbake med fiskeryrket, begynte også fraflyttingen fra øyene. Bruksstørrelsen i kystjordbruket har gjennomgående vært så liten at brukene bare har vært drivverdige i kombinasjon med fiske og andre næringer.⁹⁵ I 1960 var det bare drøyt 900 fastboende igjen i den en gang så folkerike Kragerøskjærgården.⁹⁶

SOMMERGJESTENE KOMMER

Helt fra 1700-tallet holdt elitene i byene seg etter utenlandsk mønster med lystgårder på landet, her som andre steder.⁹⁷ Utover 1800-tallet begynte et noe bredere sjikt av byfolk å leie seg inn som «landligger» hos fiskere og bønder sommerstid. De første sommervillaene ble oppført ved Kragerø fra 1850-årene. Men spesielt stort omfang fikk sommervillabyggingen i Eidanger, hvor det fra rundt 1880 særlig ble oppført mange i og omkring Nystrand innerst i fjorden. De store sommerhusene der ble gjerne oppført av velstående borgere i Skien og Porsgrunn. Som lystgårdene ble de bygd og innredet for selskapelighet med en standard nær opptil det eierne var vant med hjemme i byen.⁹⁸

Jernbanen mellom Kristiania og Skien gjennom Eidanger ble åpnet i 1882 og sidebanen langs Eidangerfjorden til Brevik i 1895. Med hustruer, barn og hushjelper vel plassert «på landet» for sommeren, kunne



Foto (t.v.): Cecilie Authen /
Telemark Museum
Foto: Martin Holm Tangen



Foto: Jan Holm



Foto (t.v.): Martin Holm Tangen
Foto: Tor Kjetil Gardåsen

DEMOKRATISERINGEN AV FERIELIVET

På Berg – Kragerø Museum fanges to ytterpunkter i utviklingen av ferielivet på Telemarkskysten opp (bildene øverst): Den staselige gamle hovedbygningen fra omkring 1800 representerer det aristokratiske lystgårdslivet. Den lille hytta som er flyttet til museet fra Brønnholmen, ble bygd av en nevenyttig jernbanearbeider fra Borgestad på slutten av 1940-årene med materialer fra en tyskerbrakke. Nabohytta var bygd av transportkasser for østeuropeiske biler. Mellom disse ytterpunktene i tid og

sosial status ligger de komfortable sommervillaene i sveitserstil fra siste del av 1800 og dragestilvillaene fra begynnelsen av 1900-tallet som det ble spesielt mange av i Eidanger. Men fra tiden rundt 1. verdenskrig ble det i stigende grad satt opp enklere hytter for bredere lag av befolkningen. De ble gjerne bygd av brukte materialer eller av hele bygningsdeler fra eldre hus og bar preg av det. Utover i mellomkrigstiden kom enklere kasselignende hytter i funksjonalistisk stil til å dominere denne hyttebyggingen.

herrene enkelt pendle derfra på dag- eller ukebasis til kontor og bolig i Porsgrunn eller Skien. Men plasseringen av sommervillaene uttrykte også et natursyn som gjorde at byfolk typisk foretrakk det idylliske, myke og skjermmede landskapet inne i fjordene fremfor den åpne og nakne naturen lenger ute ved kysten.⁹⁹

Til overklassens ferieliv hørte badekulturen, og utover på 1800-tallet fikk også en annen utenlandsk mote innpass i Norge – badehusene og badeanstaltene.¹⁰⁰ Tidlig i 1880-årene ble det bygd to kurbad i Eidanger. Eidanger Hotell på Nystrand slo ikke godt nok an og ble nedlagt i 1893. Eidanger Bad ved Øvall slet også økonomisk og ble ikke gjenoppbygd da det brant i 1908. Bedre gikk det med Langesund Bad ved Rognsfjorden helt ute mot Skagerrak. Her ser det ut til å ha vært badebygninger fra 1888. I 1897 tok en lokal apoteker initiativet til å opprette aksjeselskapet Langesund Bad som et svar på økende tilstrømning av feriegjester som leide seg inn i Langesund og omegn sommerstid. Det ble reist tre nye badehus nede ved sjøen – kvinnebad, herrebad og medisinsk bad – og en restaurantbygning med noen få rom for personalet, muligens også en musikkpaviljong. Frem til 1902 var tilreisende badegjester henvist til å leie losji andre steder. Men da startet bestyreren et kystpensjonat på Slåttenes like ved. I 1917 ble det første restaurantbygget bygd om og utvidet til et hotellbygg. En ny restaurantbygning, «Societeten», ble bygd 1919. Den brant ned i 1926, men ble raskt erstattet med et nytt bygg som fremdeles står.¹⁰¹

Tidlig på 1900-tallet vokste det frem en bevegelse for et enklere og mer sportslig liv ute i naturen, og et mer moderne og «demokratisk» hytteliv ble skapt etter hvert, der en voksende middelklasse og også arbeiderklassen kom med.¹⁰² I 1902 utmyntet forfatteren Vilhelm Krag dessuten begrepet «Sørlandet». Dette ble i mellomkrigstiden innarbeidet

som et merkenavn med smak av sol og sommer og ble aktivt brukt i markedsføringen av turistnæring og reiselivsråd.¹⁰³

Kragerø ble regnet til Sørlandet av Krag og hans samtid og nærmeste ettertid. Da Sørlandsforeningen ble stiftet i 1919 for å fremme samarbeid og felles interesser på Sørlandet, omfattet den kommuner og andre medlemmer fra Egersund i vest til Kragerø i øst. Kragerø var også med i Reisetrafikkforeningen for Sørlandet som ble opprettet i 1929.¹⁰⁴ Etter at jernbanen kom til byen, hadde folk i Oslo-området dessuten raskere tilgang til skjærgården der. I *En bok om Telemark fylke og dets byer* som ble utgitt i 1930, kalles Kragerø «Sommerbyen, Sørlandets perle».¹⁰⁶

Langesund ble samme sted kalt for «Skagerrak-kystens paradisi».¹⁰⁷ I hele mellomkrigstiden var det elegante Langesund Bad ytterst mot Skagerrak et yndet feriested for velstående oslofolk. Men det ble også åpnet en del mindre hoteller og enklere sommerpensjonater langs Telemarkskysten for et bredere publikum.¹⁰⁸ Helt inn i etterkrigstiden var det dessuten fremdeles svært vanlig å leie seg inn som feriegjester hos de fastboende i skjærgården. Vertsfolket trengte seg gjerne sammen på færre rom enn vanlig eller flyttet ut i bryggerhuset for å kunne leie ut hele eller deler av våningshuset sitt.¹⁰⁹

I den første etterkrigstiden ble det også tilrettelagt for teltning, og med økende privatbilisme kom campingturistene i større antall fra 1960-årene.¹¹⁰ Men den moderne masseturismen har ikke ført til særlig omfattende etablering av campingplasser og andre overnattingsbedrifter på Telemarkskysten. I 1990 ble det riktignok åpnet et stort spa- og konferansehotell ved Langesund, i 2007 også ved Kragerø.¹¹¹ Det er likevel i all hovedsak økende hyttebygging som har ført til vekst i tallet på sommergjester i kyststrøkene og gitt arbeid til lokalbefolkningen, i Telemark som andre steder på Østlandet og Sørlandet



etter 2. verdenskrig. Ofte skaffet folk seg hyttetomter etter at de hadde feriert til leie noen år og blitt kjent med skjærgården og lokalbefolkningen.¹¹²

Fra rundt 1930 fikk den nye sunnhets- og friskhetsideologien arkitektonisk uttrykk i funksjonalismen. Hyttene fra denne tiden var som oftest små og enkle, satt opp av lokale snekkere eller av selvbyggere, gjerne med simple og gjenbrukte materialer fra uthus og andre bygninger som var blitt revet. I rasjonerings-tiden etter 2. verdenskrig var materialer fra tyskerbrakker og transportkasser for østeuropeiske biler populære. Vi finner fremdeles en del slike hytter i Kragerø-distriktet, dels bygd av lokale folk, dels av oslofolk. Enda flere kjenner vi fra fjordene i Grenland, spesielt i Eidangerfjorden, Ormefjorden og noen

av øyene utenfor. Det henger mye sammen med hva som ble ansett for å være en passende avstand fra de største og mest folkerike telemarkbyene Skien og Porsgrunn før privatbilen var blitt allemannseie.¹¹³ Da hyttebyggingen for alvor nådde Bamblekysten utover i 1960-årene, var funksjonalismens kasselignende hytter gått av moten. Her dominerer det masseproduserte typehuset.¹¹⁴

Statlige myndigheter ble i 1960-årene opptatt av de problemene som nedbyggingen av skjærgården østafjells førte med seg for friluftslivet. Den nye bygningsloven av 1965 skulle sørge for regulering av bebyggelsen. Samme år kom det første generelle og landsdekkende byggeforbudet i strandsonen, men med rikelig adgang for kommunene til å omgå dette gjennom lokale regulerings-

BADELIV I ELEGANTE

OMGIVELSER. Dette maleriet, malt i 1935 av Sigurd Fosnes, henger i resepsjonen på ærverdige Langesund Bad og viser hvordan etablissementet da ønsket å fremstille seg. I mellomkrigstiden ble det også bygd en rekke enklere sommerpensjonater for et noe bredere publikum langs Telemarkskysten. Etter 2. verdenskrig var de fleste av disse borte. Det var campingliv og hyttebygging som da mest kom til å stå for veksten i skjærgårdsturismen. Men Langesund Bad har overlevd.

Foto: Geir Rise

planer og individuelle dispensasjoner.¹¹⁵ Også lokalt ble det gitt uttrykk for bekymring fra folk som fant det stadig vanskeligere å finne gode steder hvor de kunne gå i land når de var «på vannet».¹¹⁶ Næringslivet og lokale myndigheter var imidlertid mer opptatt av inntektene fra fortsatt hyttebygging. Rådmannen i Kragerø tok i 1966 til orde for etablering av en rasjonell og billig lokal ferdighytteproduksjon i stedet for import av hytter fra skogbygdene – for å fremme næringslivet i kommunen og etterkomme ønskene om hytter der fra et stort antall utenbys folk, særlig fra Oslo.¹¹⁷ I perioden 1966 til 1969 ble det gitt tillatelse til bygging av 638 hytter i Kragerø kommune, og for den følgende 20-årsperioden planla kommunestyret i 1969 bygging av ytterligere 1200 hytter. Det slo ikke helt til. Men innen 1978 var det bygd ytterligere 337 nye hytter i kommunen, og frem til 1990 kom enda 395 til.¹¹⁸

Kragerø Eiendoms- & Utleiebyrå beskrev i 1948 de private husværene som ble leid ut i skjærgården, i nøkterne vendinger, som oftest enkelt møblert, uten elektrisk strøm eller innlagt vann. Men byrået poengterte samtidig:¹¹⁹

«Er en bare forberedt på det, tar en det med godt humør. Det er livet utendørs som skal bringe helse til kropp og sjel. Sjøen like utenfor stuedøren, blankskurte svaberg, krystall-klart, friskt og ramsalt vann, båt i fjære, hva mer kan De ønske Dem?»

En slik forestilling om det gode ferieliv kom lenge også til å prege hyttebyggingen. Men fra 1980-årene har dette endret seg. Særlig i Kragerø-distriktet, hvor presset fra pengersterke kjøpere fra Oslo-området har vært ekstra sterkt de siste tiårene, er mange av de enkle hyttene fra mellomkrigstiden og de første to-tre tiårene av etterkrigstiden blitt bygd om og utvidet eller revet og erstattet med langt større og mer komfortable feriehus.

Kommuneplanene setter begrensninger på 100 kvadratmeter grunnflate for slike erstatningshytter, i Kragerø med en maksimal mønehøyde på 4,5 meter i den ytterste strandsonen og 6 meter der det er 50 meter eller mer fra sjøen. I tillegg tillates anneks på opptil 30 kvadratmeter.¹²⁰ Men det er utrolig hva man kan få til med en kreativ arkitekt og et velvillig bygningsråd. Kommunene har dessuten fulgt opp med utbygging av vann- og avløpsnett i skjærgården slik at standarden kan bli like høy på sommerstedene som hjemme.¹²¹

Siden 1970-årene har Kragerø og Bamble vært de klart største hyttekommunene langs Telemarkskysten. Ifølge Statistisk sentralbyrå var det i 2013 hele 3353 fritidsbygninger i Kragerø kommune og 2323 i Bamble.¹²² I virkeligheten er tallene enda høyere, blant annet fordi denne statistikken ikke fanger opp alle tidligere helårsboliger som brukes som fritidsboliger, og heller ikke de enkelte enhetene i bygg med flere ferieleiligheter. Ifølge Kragerø kommune regnet man der i 2013 med å ha til sammen rundt 4000 fritidsboliger.¹²³

Den store hyttebyggingen har satt natur- og kulturmiljøet i Telemarkskjærgården under sterkt press og svekket allmennhetens tilgang til strandsonen. Fortetningen har fortsatt inn på 2000-tallet. Rundt 50 prosent av det samlede strandsonearealet i fylket lå i 2012 innenfor en avstand på 50 meter fra bebyggelse. I Kragerø er det reist rundt 150 nye hytter i perioden 1999–2012, i Bamble rundt 275.¹²⁴ Men medregnet erstatningshytter har Kragerø i de aller fleste år siden 1983 med god margin hatt den største hyttebyggingen blant kystkommunene i Telemark.¹²⁵

KYSTKULTUR – NOSTALGI OG HOBBY?

Båtbruk er en viktig del av ferie- og friluftslivet i skjærgården. Også båttrafikken og båtparken har endret seg sterkt og vokst med



Foto: Jan Holm og Martin Holm Tangen

SIRKELEN ER SLUTTET

Langt inn i etterkrigstiden var hyttebebyggelsen langs Telemarkskysten dominert av idealene om det enkle ferielivet i pakt med naturen. Særlig i Bamble kom dette i 1960- og 1970-årene til uttrykk gjennom et stort antall masseproduserte typehytter, opprinnelig gjerne brunbeiset. Men restriksjoner på hyttebyggingen, generell velstandsøkning, «japetid» og større økonomiske forskjeller mellom folk har ført til en voldsom prisøkning og store endringer i hyttelandskapet i skjærgården fra 1990-årene. På et vis er ringen sluttet til de klassiske sommervillaenes tid: Hyttelivet er blitt mer komfortabelt og eksklusivt. Gamle og enkle hytter er blitt revet og

erstattet med store og prangende villaer med alle moderne bekvemmeligheter. Særlig i den pressede Kragerø-skjærgården er ny feriebebyggelse blitt konsentrert i landsbylignende klynger – på Bærøy til og med i store og ruvende leilighetskomplekser. Men det finnes samtidig eksempler på mer diskret plasserte store «erstatningshytter» i modernistisk arkitektur tilpasset landskapet. Også båtparken har endret seg sterkt. De raske skjærgårdsjeepene og «ribbene» dominerer skjærgården sommerstid. Sjøfly og helikoptre er heller ikke noe uvanlig syn. Men strandadelen holder seg gjerne også med en nostalgisk trebåt for kosens skyld.

hyttebebyggelsen. Men interessen for å ta vare på gamle trebåter har hele tiden vært til stede i Telemark, både blant fastboende og sommergjester. Ikke minst har seilforeningene her vært viktige kulturbærere lenge før vern av kystkultur kom på moten.¹²⁶ Det samme gjelder i noen grad museene i kystbyene. Men lenge var disse mest opptatt av redermiljøene.¹²⁷ En bredere interesse for folkekulturen og arbeids- og hverdagslivet i det gamle kystsamfunnet kom først fra slutten av 1970-årene.

Kulturvernorganisasjonen Forbundet Kysten ble stiftet i 1979 og fikk raskt mange medlemmer og lokallag. Telemark kystlag ble stiftet i 1982, Langesundsfjorden kystlag i 2002, Brevikkysten i 2003 og Kragerø kystlag i 2007. Aktiviteten er størst i Langesund og Kragerø. I Langesund er virksomheten mye knyttet til den tidligere redningsskøyta «Langesund» som foreningen er medeier i, Langøytangen fyr og drift av flere såkalte kystledshytter hvor folk kan leie enkelt husvære langs kysten for noen dager. Kragerø kystlag har tatt på seg flere fartøyvernopp-gaver, særlig driften av den fredede bilfergen «Gamle Kragerø» som ble bygd på Kragerø Slipp og mekaniske Verksted og satt i drift for Kragerø Fjordbåtselskap i 1960. Også dette laget driver kystledshytter og har dessuten fått egne grupper som arbeider med tekstiler, mat og villsauer.¹²⁸

Fiskerne er nesten borte, og tradisjonell kystkultur er blitt en fritidssysse, men skjærgården er fremdeles også en arbeidsplass. I den nye skjærgårdsøkonomien dominerer bygningshåndverkerne. Mens det i 2011 eksempelvis i Kragerø kommune bare var vel 60 personer sysselsatt i jordbruk, skogbruk og fiske til sammen, var det nærmere 590 i bygge- og anleggsbransjen – omtrent like mange som i industrien.¹²⁹ Med stagnerende lokalbefolkning og lite nyetablering av annen økonomisk virksomhet betyr bygging og vedlikehold av fritidsboliger svært mye for byg-

gebransjen. Den moderne hyttebyggingen på Telemarkskysten har dessuten skapt behov for løfte- og transporttjenester med lektere, kran- og taubåter. Den største aktøren i dette markedet, Kragerø Sjøtjenester, har bygd opp en betydelig virksomhet som i tillegg omfatter slepe- og bergingsoppdrag, både lokalt og andre steder langs kysten. Også taxibåtførere, som ikke bare skysser folk, men ofte passer på hyttene for eierne utenfor sesongen, og gartnere som stiller plenene og rosene for feriefolk med mer penger enn tid, er en del av skjærgårdsøkonomien. I den største hyttekommunen på Telemarkskysten, Kragerø, er det anslått at bygging, vedlikehold og annet arbeid for hytteeierne rundt 2010 gav det lokale næringslivet brutto inntekter på 200–250 millioner kroner årlig.¹³⁰ I tillegg kommer den voldsomme sommeromsetningen i forretninger og på utesteder.

Mange av dem som betjener hyttefolket og har mye av levebrødet sitt i skjærgården, bor nå på fastlandet. De små øyene er for lengst avfolket. På de større øyene har bosetningen imidlertid holdt seg bedre det siste halve århundret. Fergeforbindelsene gjør det mulig å bo der året rundt og arbeide på fastlandet. 1960 var et viktig tidsskille for øyfolket i Kragerø – da ble den første stålfergen satt i drift, og fastlandsforbindelsen ble mer pålitelig også i strenge isvintre.¹³¹ Folketallet på øyene der er på begynnelsen av 2000-tallet fremdeles nærmere 700. Og på Sandøya i Eidanger, med kort overfart til Brevik og det store arbeidsmarkedet i Grenland, har den bofaste befolkningen faktisk steget betraktelig etter 1960. Mens hele tellingskretsen «Øyene» ved folketellingen det året bare hadde 162 innbyggere, de fleste på Sandøya, var det ved inngangen til 2012 hele 310 fastboende på Sandøya.¹³²

Aktive velforeninger bidrar flere steder til fellesskap og dugnadsånd – og legger press på politikerne i saker som gjelder skjærgårdsbefolkningen.¹³³ Kragerø kommune har eksem-



MUSEENE I KYSTBYENE er viktige formidlere av sjøfartshistorie og annen maritim kulturhistorie. I Telemark er siste skudd på stammen det nye sjøfartsmuseet og vitensenteret i Porsgrunn, DuVerden. Det eies av Telemark Museum og ingeniørorganisasjonen Tekna, og åpnet i 2013.

Foto: Cecilie Authen / Telemark Museum



Foto: Leif Inge Thorsen (øverst) og Kragerø seilforening (nederst)

Foto: Linn Krogh Hansen / Norsk Maritimt Forlag (begge)

KOGG OG TERNE – TELEMARSKYSTENS VAREMERKER

Overklassemiljøene som dominerte den tidlige seilsporten, var ikke spesielt opptatt av seiling med mindre bruksbåter. Eiere av slike fikk være med i regattaer, men medlemskap i seilforeningene var opprinnelig ikke åpent for dem. I 1903 traff generalforsamlingen i Kragerø Seilforening imidlertid en viktig beslutning som fikk stor betydning for profilen på virksomheten: Koggeiere kunne nå tas opp som vanlige medlemmer. Også i Brevik Seilforening kom kogge-seilingen til å stå sterkt. Fiskerne satte etter hvert motor i båtene sine. Seilkoggen (øverst til venstre) overlevde imidlertid som fritidsbåt. Og den fikk selskap av en mindre og lettere klinkbygd regattabåt i tre. De første Kragerø-ternene (nederst til venstre) ble bygd i 1939 etter at Kragerø Seilforening

hadde utlyst en konkurranse om å konstruere en synkefri regattabåt for unge seilere. Den ble fort populær på hele kysten fra Tønsberg til Kristiansand. Og trebåtene overlevde plastrevolusjonen i enkelte seilmiljøer, blant annet i Kragerø og Brevik. Etter en renessanse fra 1980-årene står kogge og terne svært sterkt blant seilerne begge steder, både fastboende og sommergjester. Det samme gjelder den lille, glattbygde kjølbåten BB 11 (nederst til høyre) fra Drøbak, som på 1960-årene var den mest populære regattabåten her til lands. I senere år har også interessen for motorkogger av tre (øverst til høyre) tatt seg opp igjen. En tidligere tradisjon med motorkoggregattaer er gjenopplivet i Kragerø fra 2006 og Langesund fra 2009.



pelvis i senere år arbeidet for å opprettholde bosetningen på øyene blant annet ved å legge til rette for boligbygging og rekruttere utenlandske barnefamilier dit og ellers i kommunen, særlig fra Nederland.¹³⁴

Postkontor og butikker er for lengst borte på øyene. Det samme gjelder mange steder skolene. Øyene i Eidanger hadde inn i etterkrigstiden skoler både på Sandøya, Bjørkøya og Håøya.¹³⁵ Den siste av disse, på Sandøya, ble nedlagt som kommunal skole i 2010.¹³⁶ Også flere av øyene i Kragerøskjærgården har hatt egne skoler. De to siste kommunale

skoletilbudene her, på Tåtøy og Skåtøy, ble imidlertid etter mange års politisk tautrekking og usikkerhet nedlagt fra 2012 og 2013.¹³⁷ På Sandøya og Skåtøy har øyfolket likevel ikke gitt opp kampen for å beholde skolene i skjærgården. I 2011 ble det i privat regi startet opp en montessoriskole på Sandøya med elever både derfra og fra fastlandet.¹³⁸ Skoleforkjemperne på Skåtøy har fulgt eksemplet og etablert montessoriskole der fra høsten 2013, med elever også fra Jomfruland.¹³⁹ Med slikt pågangsmot hos øyfolket er det fremdeles liv laga for fast bosetning i skjærgården. *

LA SKOLEN LEVE! Skolene på de større bebodde øyene langs Telemarkskysten er viktige både for småbarnsfamiliene og den øvrige bofaste befolkningen. Endringene i skolestrukturen har derfor ført til stort lokalt engasjement. Dette bildet illustrerte en reportasje i avisen *Varden* i februar 2011 om kampen for fortsatt skole på Sandøya i Eidanger. Både der og på Skåtøy utenfor Kragerø er det etablert privat montessoriskole til erstatning for nedlagte kommunale skoletilbud.

Foto: Tore Øyvind Moen, *Varden*