

Aleksander Mula

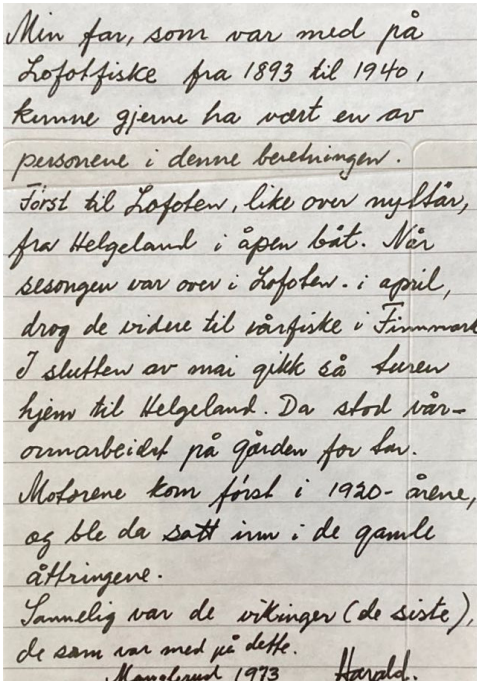
Det Skjønnlitterære Lofotfisket

Mellom tradisjon og modernitet

Masteroppgave i Lektorutdanning i språkfag 8-13

Veileder: Frode Lerum Boasson

Mai 2022



Min far, som var med på
Lofotfiske fra 1893 til 1940,
kunne gjerne ha vært en av
personene i denne beskrivelsen.
Først til Lofoten, like over myltår,
fra Helgeland i åpen båt. Når
sesongen var over i Lofoten. i april,
drog de videre til vårfiske i Finnmark.
I slutten av mai gikk så faren
hjem til Helgeland. Da stod vår-
ormarbeidet på gården for seg.
Motorene kom først i 1920-årene,
og ble da satt inn i de gamle
åtkringene.
Sannelig var de vrkinger (de siste),
de som var med på dette.
Manslund 1973 Harald.



NTNU

Kunnskap for en bedre verden

Aleksander Mula

Det Skjønnlitterære Lofotfisket

Mellom tradisjon og modernitet

Masteroppgave i Lektorutdanning i språkfag 8-13

Veileder: Frode Lerum Boasson

Mai 2022

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet

Det humanistiske fakultet

Institutt for språk og litteratur



Kunnskap for en bedre verden

Sammendrag

I denne masteroppgaven undersøkes måtene motoriseringa endret den skjønnlitterære framstillingen av lofotfisket med utgangspunkt i to historisk sentrale motiver; vinden og ulykken.

Med motoriseringa befant lofotfisket som næringsvei seg i overgangen mellom tradisjon og modernitet. Ifølge Marshall Berman forbindes overgangen til moderniteten med en følelse av nostalgisk lengsel tilbake til en tapt tid. Det synes å være tilfelle i den tradisjonelle britiske sjømannslitteraturen. Ifølge Robert Foulke (1963) har britiske sjømannsforfattere som Joseph Conrad hatt en sterk tendens til å romantisere seiling og den tradisjonelle sjømannstilværelsen, mens motoriseringa på den andre siden har blitt betraktet som et forfall. Med utgangspunkt i dette perspektivet diskuterer denne oppgaven om lofotfiskelitteraturen har en tilsvarende verdiladning i møte med motoriseringa, eller hvorvidt andre holdninger kommer til uttrykk.

Undersøkelsen av vinden og ulykken som motiv viser at framstillingene av lofotfisket romantisierer seiling. Noen av fortellingene som omhandler lofotfisket før motoriseringa uttrykker en tydelig nostalgi rettet mot det tradisjonelle lofotfisket, samtidig som at de adskiller seg fra Conrads forfallstanke gjennom en tydeligere aksept av at det tradisjonelle lofotfisket tilhører en tilbakelagt fortid. I fortellingene om det motoriserte lofotfisket uttrykkes det i større grad en framskrittsholdning med bakgrunn i realhistoriske endringer. Her finner vi tendenser til en mer sekularisert verdensanskuelse på lofotfisket, der det menneskelige handlingsrommet i større grad befinner seg i sentrum. I Andreas Markussons *Flåten går ut*, oppstår det i tillegg tendenser til at nostalgien over en avsluttet fortid erstattes av en forestilling om lofotfisket som en historisk kontinuerlig fortelling om fellesskap og gradvis framskritt.

,

Abstract

This master's thesis examines how motorization changed the fictional representation of Lofoten fishing based on two historically central motifs; the wind and the accident.

With motorization, Lofoten fishing found itself in a transition between tradition and modernity. According to Marshall Berman, the transition to modernity is associated with a feeling of nostalgic longing back to a lost time period. In traditional British sailor literature, this seems to be the case. Robert Foulke (1963) writes that British seafaring writers such as Joseph Conrad have had a strong tendency to romanticize sailing and the traditional seafaring life, while motoring, on the other hand, has been seen as a decline. Based on this perspective, this thesis explores whether the Lofoten fishing literature has a similar value charge in the face of motorization, or whether other attitudes are expressed.

The study of the wind and the accident as literary motifs shows clear indications that the depictions of Lofoten fishing have a tendency to romanticize sailing. Some of the stories that deal with Lofoten fishing before motorization express a clear nostalgia towards traditional Lofoten fishing. Yet, these works also differ from Conrad's decline thought through indications of a clearer acceptance towards the traditional Lofoten fishing as a bygone past. In the depictions of motorized Lofoten fishing, indications of a differing attitude become even more apparent as an attitude of progress is expressed based on historical changes. Here we find tendencies towards a more secularised worldview on Lofoten fishing, where human opportunity for action is highlighted to a greater extent. Particularly in Andreas Markusson's *Fleet goes out*, there are also tendencies towards the feelings of nostalgia towards a bygone past being replaced by a notion of Lofoten fishing as a historically continuous narrative of community and gradual progress.

Forord

Så stod man plutselig der, med en ferdig skrevet masteroppgave for hånden. Det skal ikke benektes at det tidvis har vært en kronglete vei. Likevel, og kanskje nettopp derfor, står det for meg som en erfaring jeg aldri ville vært foruten.

Jeg vil takke veilederen min, Frode Lerum Boasson, for gode, tydelige og oppmuntrende råd underveis, og for hans motiverende engasjement og interesse for prosjektet helt fra første til siste stund.

Takk til samboeren min, Lisa, for uvurderlig støtte, hjelp og tålmodighet, både i arbeidet med oppgaven og alt annet i livet.

Takk til mine medstudenter i nordisk litteratur, som har bidratt med fantastiske råd, tilbakemeldinger, betryggelse, og sosialt samvær.

Takk til Andrea og hennes tre vidunderlige katter - Emil, Kajsa og Anton, for emosjonell støtte.

Innhold

| | |
|---|-----------|
| 1.0 Introduksjon | 5 |
| 1.1 Problemstilling..... | 6 |
| 1.2 Oppgavens struktur..... | 6 |
| 2.0 Teoretiske perspektiver | 8 |
| 2.1 Litteratur og historie | 8 |
| 2.2 Motoriseringa av lofotfisket: Forfall eller framskritt? | 9 |
| 3.0 Lofotfisket historisk og litterært | 12 |
| 3.1.1 Det tradisjonelle lofotfisket | 12 |
| 3.1.2 Motoriseringa av lofotfisket | 13 |
| 3.2.1 Nord-Norges litterære tradisjon..... | 14 |
| 3.2.2 Lofotfiskelitteratur..... | 15 |
| 3.2.3 Utvalget i oppgaven..... | 17 |
| 4.0 Vinden i lofotfiskelitteraturen | 19 |
| 4.1 Kultivering av framdrift..... | 19 |
| 4.1.1 Seiling i bøl | 19 |
| 4.1.2 Motorisert framdrift..... | 20 |
| 4.1.3 Seilet som plage..... | 21 |
| 4.2 Kunnskap og arbeidsforhold | 23 |
| 4.2.1 En spesialisert kunnskapstradisjon | 23 |
| 4.2.2 Automatisering og mekanisert kunnskap..... | 24 |
| 4.3 Fare og dramatikk | 26 |
| 4.3.1 Romantisk framstilling av seiling over kvelvet | 26 |
| 4.3.2 Pragmatisk motorisering | 27 |
| 4.3.3 Seilet som nostalgisk redning | 29 |
| 4.4 Sammenfatning av vinden i lofotfiskelitteraturen..... | 30 |
| 5.0 Ulykken på lofotfisket | 32 |
| 5.1 Konsekvenstenkning..... | 32 |
| 5.1.1 Fiskerens fatalisme | 32 |
| 5.1.2 Den heroiske høvedsmannen | 33 |
| 5.1.3 Menneskelig ansvarliggjøring | 35 |
| 5.2 Døden på lofotfisket | 37 |
| 5.2.1 Den dagligdagse døden..... | 37 |
| 5.2.3 Lofotfiskeren som pårørende gjennom radioen | 40 |
| 5.2.4 Kvinnen som en bro mellom tradisjonen og moderniteten | 42 |
| 5.3 Sammenfatning av ulykken i lofotfiskelitteraturen | 43 |
| 6.0 Avslutning | 45 |
| 7.0 Litteratur | 47 |

1.0 Introduksjon

Sommeren 2021 tilbragte jeg en uke på ferie i Sogn og Fjordane, der en av dagene ble viet til å vandre gjennom gamle naust og andre foreldede bebyggelser i «Den norske bokbyen Fjærland». Her var det at jeg fant en særdeles velholdt utgave av Johan Bojers *Den siste Viking* (1921) som jeg ikke kunne unnvære å ta med meg. Jeg hadde bare noen få uker tidligere lest Johan Bojers fortellingen om de gamle lofotfiskernes liv og virke på havet som en idémyldring i forbindelse med at jeg ønsket å skrive masterprosjekt om norskekysten. En finner ofte mening der en søker det, og funnet mitt i bokbyen ble tolket som et tegn på at min masteroppgave skulle handle om lofotfisket. Innenfor bokens permer oppdaget jeg et gammelt notat, datert 1973. Bokens tidligere eier, Harald, hadde skrevet en memoar om hans far som hadde vært lofotfisker gjennom en mannsalder:

Min far, som var med på Lofotfiske fra 1893 til 1946, kunne gjerne ha vært en av personene i denne beretningen. Først til Lofoten, like over nyttår, fra Helgeland i åpen båt. Når sesongen var over i Lofoten i april, drog de videre til vårfiske i Finnmark. I slutten av Mai gikk så turen hjem til Helgeland. Da stod våronnarbeidet på gården for tur. Motorene kom først i 1920-årene, og ble da satt inn i de gamle åtringene. Sannelig var de vikinger (de siste), de som var med på dette. Manglerud 1973, Harald.

Haralds notat er et minnesmerke tilbake til en annen tid enn den vi kjenner i dag. I åpen båt med seil og årer som eneste metode for framdrift, trosset de gamle lofotfiskerne vind og vær for å delta på det årlige vinterfisket i Lofoten. Det var en næringsvei som krevde avanserte sjømannsferdigheter og hardførhet i møte med forrykende uvær. At fiskerne returnerte hjem, var heller ingen selvfølge. Ulykker i form av materielle og menneskelige tap var en uunngåelighet de måtte forholde seg til.

Haralds benevnelse av forbrenningsmotorens ankomst på lofotfisket viste seg å legge avgjørende føringer for retningen i denne masteroppgaven. Motoriseringa av lofotfisket påbegynte i 1904, og førte med seg gjennomgripende endringer. Kulturen og kunnskapen som hadde definert lofotfisket og fiskeren gjennom utallige generasjoner ble brått påvirket av helt andre forutsetninger på en slik måte at lofotfisket som næringsdrift og fiskernes måte å orientere seg i verden forandret seg på grunnleggende måter. I tillegg til *Den siste viking*, har det blitt skrevet et knippe andre skjønnlitterære fortellinger om lofotfisket på denne tiden, i brytningen mellom tradisjonen og moderniteten. Det er den skjønnlitterære framstillingen av disse historiske endringene denne masteroppgaven skal handle om.

1.1 Problemstilling

Lofotfisket er et sentralt tema i flere skjønnlitterære framstillinger. Som andre næringer ble lofotfisket sterkt påvirket av moderniseringsprosessene på starten av 1900-tallet, og det er dermed grunn til å tro at også den litterære framstillingen av det endret seg. I dette prosjektet ser jeg derfor nærmere på hvilken påvirkning motoriseringen av fiskefartøyene hadde på den litterære framstillingen av fisket. Utvalget for undersøkelsen er skjønnlitterære framstillinger utgitt mellom 1915 og 1941 der lofotfisket skildres i tiden rett før og under motoriseringa. Oppgaven anlegger et særlig fokus på framstillingen av vinden og ulykken, som ifølge historiker Narve Fulsås (2003) ble gjenstand for særlig gjennomgripende endringer som følge av motoriseringa. Med utgangspunkt i de litterære beskrivelsene av vinden og ulykken er oppgavens sentrale mål å undersøke hvordan motoriseringa endrer framstillingen av lofotfisket. Problemstillingen som styrer arbeidet er dermed som følger: Hvordan endret motoriseringa skjønnlitteraturens framstilling av vinden og ulykken på lofotfisket, og hvilken mentalitetshistorisk holdning kommer til uttrykk?

Fremgangsmåten for undersøkelsen er en komparativ analyse av det skjønnlitterære utvalget. Sammenligningen baserer seg på en inndeling av framstillingene i kategoriene ‘før motoriseringa’ og ‘motorisert’¹. Jeg retter meg dermed mot de verkene innenfor lofotfiskelitteraturen som på deskriptivt vis beskriver tilværelsen på fiskebåtene hvor både vindens påvirkning på framdrift og farefulle situasjoner, samt beskrivelser av møter med ulykken er del av handlingen.

1.2 Oppgavens struktur

Oppgaven er delt inn i fire kapitler i tillegg til innledningen. Kapittel to presenterer de to mest fremtredende perspektivene som diskuteres gjennom undersøkelsen. Det første avklarer forholdet mellom litteratur og historie. Det andre retter seg mot engelskprofessoren og den maritime historikeren Robert Foulkes (1963) perspektiver på hvordan britiske ‘seilskipforfattere’ framstilte overgangen fra seil til motorkraft på 1800-tallet, og i tillegg Marshall Bermans (1982) perspektiv på overgangen til moderniteten. I kapittel tre følger en historisk gjennomgang av lofotfisket, og deretter en bred introduksjon av lofotfiskets skjønnlitterære tradisjon med en redegjøring og begrunnelse av utvalget.

Etter de to introduserende kapitlene følger oppgavens to analysekapitler. I det første sammenlignes framstillingen av vinden før og etter motoriseringa, og i det andre følger en

¹ Denne kategorien betegner perioden fra det tidspunktet motoren ble en del av lofotfisket

tilsvarende undersøkelse av ulykken. I vind-kapittelet undersøker jeg særlig hvordan framstillingen endrer seg når det gjelder lofotfiskernes holdninger til vinden i både bøl² og uvær, og hvilke verdiladninger vinden vi kan lese ut av beskrivelsene av møter med vinden, som sammenfattes og diskuteres til slutt. Med utgangspunkt i historikeren Narve Fulsås' (2003) beskrivelse av lofotfiskerens innstilling som fatalistisk før motoriseringa, fokuserer det andre analysekapittelet særlig på hvordan litteraturen fremstiller lofotfiskerens forhold til konsekvenstenkning og dødsulykker. I tillegg undersøker analysen hvordan beskrivelser av teknologi i form av radiosendingen påvirker framstillingen av lofotfiskerens forhold til dødsulykken. Med utgangspunkt i analysene diskuterer jeg i kapittel fem hvordan framstillingen har endret seg med motoriseringa, samt hvilken verdiladning vi kan lese ut av framstillingenes beskrivelser. Til slutt følger en avslutning der de viktigste poengene i oppgaven løftes fram.

² Synonymt med 'medvind'

2.0 Teoretiske perspektiver

2.1 Litteratur og historie

I denne oppgaven ligger det til grunn en nyhistorisk betraktning av at en litterær tekst er et sosialt produsert og konsumert fenomen som oppstår i dialog med dets omkringliggende historiske, kulturelle og politiske forhold (Lothe et al., 2015, s. 154-155). Selv om de skjønnlitterære tekstene utspilles innenfor et fiktivt rom som «etterligner» en tenkt eller opplevd tid, betyr det ikke at tolkningen av disse tekstene som historiske kilder ikke er en del av den faktiske virkeligheten. Det betyr snarere at en stor del av den fortidige virkeligheten har blitt tekstliggjort. Teksten er i seg selv historisk virksom, men som språklig ytring må den fortolkes før den kan få en videre historisk effekt (Asdal et. al., 2008, s. 112). På et nivå kan derfor tekstene, gjennom virkelighetsnær framstilling av lofotfisket, gi oss en inngang til å forstå hvordan det *kan* ha vært i perioden det skrives om. Et problem er samtidig at forfatterne jeg har brukt i utvalget som har skrevet fortellingene om lofotfisket før motoriseringa ikke stod i denne tiden da de skrev tekstene. De utkom først noen år senere, i samme periode som motoriseringa fremdeles pågikk, og fungerer derfor ikke som førstehånds historiske kilder til lofotfisket før motoriseringa.

Den realhistoriske innsikten er imidlertid sekundær for denne oppgaven.

Hovedfokuset retter seg mot ettertidens litterære framstilling, altså de fiktive gjengivelsene av en tenkt eller opplevd historisk virkelighet. Ifølge Rita Felski (2008, s. 89-90) er skjønnlitteraturens mest særegne egenskap at den kan åpenbare en historisk sosial fenomenologi. Det vil si at litteraturen er kapabel til å gjengi kvaliteter ved ens livsverden som ikke er mulig på samme måte i faktuelle eller akademiske tekster. Fiksjonen har evnen til å framstille tanker og følelser i mennesker uten å være bundet til konkrete historiske kilder, og dette er nettopp en av fiksjonens styrker fordi det gjør det mulig for fiksjonen å skape innsikt i historiske aspekter ved menneskers intersubjektivitet, altså samspillet eller opplevelsesfellesskapet mellom ulike 'subjektive verdener'. Her kan fiksjonen belyse historiske prosesser knyttet til hvordan verden former selvets indre verden, eller intersubjektivitet, og samtidig hvordan selvet oppfatter og reagerer på måten verden formes av andre intersubjektiviteter. Fiksjonens historiske verdi ligger dermed i at den kan berike vår forståelse av hvordan historien former menneskers tankemønstre, omgjengelighet og mentaliteter i møte med historiske hendelser og prosesser, og hvordan de igjen former historien (Felski, 2008, s. 92).

Ved å undersøke endringer i framstillingen av lofotfisket før og etter motoriseringa, vil målet være å danne mentalitetshistorisk innsikt i hvordan endringene gjennom overgangen til motorisert fiske har blitt framstilt, erfart og forstått i ettertid. Av den grunn har jeg valgt å avgrense det tidsmessige omfanget av utgivelsene fra 1915 til 1941, da det på en side innkapsler mye av lofotfiskelitteraturen som har blitt skrevet der tiden før motoriseringa eller motoriseringa er et sentralt tema, mens framstillingene samtidig ble utgitt i et tidsrom hvor motoriseringa som historisk prosess fortsatt var i sving. I de litterære framstillingene beskrives dermed lofotfisket, både før og etter motoriseringa, fra motoriseringsperiodens ståsted. Framstillingene står derfor i en posisjon der de skuer tilbake i lofotfiskets historie, samtidig som at forholdene i forfatterens egen samtid fungerer som et aktivt sammenligningsgrunnlag. Derfor mener jeg at ettertidens mentalitetshistoriske forståelse av og holdninger til motoriseringa kan komme til uttrykk gjennom en sammenligning av skjønnlitterære framstillinger av lofotfisket.

2.2 Motoriseringa av lofotfisket: Forfall eller framskritt?

Ifølge Robert Foulke (1963, s. 105) har forfattere som har skrevet om overgangen mellom seil og motoriserte framkomstmidler hatt en tendens til å romantisere seilet i skjønnlitterære og andre litterære framstillinger. Et av de fremste eksemplene på det er forfatteren og sjømannen Joseph Conrad (1857-1924) som i sin tid skrev omfattende om sjømannslivet. Han opplevde gjennom sin karriere på havet industrialiseringen av den britiske flåten fra seilskip til dampskip, og i essayet «The Mirror of the Sea» (1907) beskriver han overgangen fra seil til dampkraft med et typisk nostalgisk blikk:

The taking of a modern steamship about the world (though one would not minimize its responsibilities) has not the same quality of intimacy with nature, which, after all, is an indispensable condition to the building up of an art. [...] But such sea-going has not the artistic quality of a single-handed struggle with something much greater than yourself; it is not the laborious absorbing practice of an art whose ultimate result remains on the knees of the gods. It is not an individual, temperamental achievement, but simply the skilled use of a captured force, merely another step forward upon the way of universal conquest.

For Conrad er seiling noe som plasserer en selv i intim forbindelse med naturen. Det er ikke bare et framkomstmiddel på havet, men en prøvelse der sjømannen må ta i bruk all sin kløkt for å kultivere naturens uregjerlige krefter. Den enkelte sjømanns sammenstøt med krefter som er langt større enn en selv preges av en nærmest religiøs eller spirituell tilnærming til livet på havet ved at en befinner seg «on the knees of the gods» (Conrad, 1907). Til tross for sjømannens ekspertise, er det alltid naturkreftene, eller Gud, som til syvende og sist råder over sjømannens skjebne. Her ligger det til grunn en romantisk holdning knyttet til kampen mot

naturkreftene, som forsterkes gjennom det poetiske ved at sjømannen likevel velger å trosse naturkreftene.

Conrad beskriver motoriserte fartøy i skarp kontrast til seilbåtens mer artistiske vesen. Transformasjonen var på mange måter dyptgripende, og endret langt på vei de tradisjonelle forventningene en hadde til hva en sjømann skulle være. Båten ble ikke lenger drevet av seilere som samarbeidet tett for å kultivere vinden gjennom bruken av seil, men i stedet av maskinister og motorkyndige arbeidere (Phillips, 2015, s. 10). Det motoriserte livet på sjøen er derfor foruten individets sjelelige prøvelser i møte med naturkreftene (Conrad, 1907). I stedet er det bare nok en pragmatisk modernisering på mot menneskets universelle erobring. Conrads holdning til tiden før motoriseringa handler om en forestilling om de gamle sjømennenes strabasiøse kamp for å temme naturen som noe idealisert. Han tilla derfor seilernes moralske karakter og spesifikke kunnskaper høyere verdi enn hos de motoriserte fiskerne som representerer et forfall. Foulke (1963, s. 106) skriver at denne romantiseringen blant annet kan tilskrives den skarpe kontrasten i overgangen fra det tradisjonelle til det motoriserte sjømannslivet.

Den britiske sjømannslitteraturens nostalgiske blick på sjømannslivet før motoriseringa kan knyttes til det Marshall Berman (1982) skriver om overgangen til og opplevelsen av modernitet i *All that is solid melts into air*. Ifølge Berman (1982, s. 17-18) oppstod ideen om modernisering og modernismen som følge av opplevelsen av å leve i to ulike verdener samtidig, den tradisjonelle og den moderniserte. Det nittende århundrets modernitet var karakterisert av en radikalt mangfoldiggjort og intensivert virkelighet med framveksten av automatiserte krefter som dampmotoren, automatiserte fabrikker, jernbaner og bylivet. I overgangen fra seil til damp i andre halvdel av 1800-tallet stod sjømennene i en historisk brytningstid hvor de selv hadde levd det pre-industrielle sjømannslivet, før 'moderniteten'. De hadde vært del av tilværelsen på sjøen i en tid preget av en annen ånd og materialitet enn den de møtte med industrialiseringen og moderniseringen av sjømannslivet. Den moderne tilværelsen var på mange måter et tap av det håndfaste og harmoniske å være del av et univers der hvor «all that is solid melts into air» (Berman, 1982, s. 15). Gjennom erfaringen av den moderne tilværelsen oppstår en form for «nostalgic reverie», eller en lengsel tilbake til en tapt tid som vi kan gjenfinne i Conrads framstilling av det britiske sjømannslivet (Berman, 1982, s. 17).

Den britiske sjømannslitteraturen gir uttrykk for et nostalgisk syn på fortiden der motoriseringa representerer et forfall fra det tradisjonelle sjømannslivet. Når det kommer til

lofotfisket slo brytningen mellom det tradisjonelle og det moderne inn noe senere, men vi vet fra et historisk ståsted at motoriseringa av lofotfisket særlig de første årene møtte mye motstand både fra fiskerne selv, intellektuelle og offentlige personer. Samtidig var motoriseringa av lofotfisket en mer gradvis prosess der mye av motstanden la seg etter noen år (Fulsås, 2003). I motsetning til Conrad som hadde vært sjømann i den britiske flåten i overgangen fra seil til damp, hadde forfatterne av lofotfiskelitteraturen også varierende grad av personlige erfaringer med motoriseringa av lofotfisket. Gjennom deres kunnskap og engasjement står disse forfatterne like fullt som representanter for en mentalitetshistorisk erfaring og forståelse av motoriseringa av lofotfisket. Med bakgrunn i disse perspektivene vil jeg derfor ta stilling til og diskutere om vi møter en tilsvarende verdiladning av motoriseringa som et forfall i brytningen mellom det tradisjonelle og det moderne i lofotfiskelitteraturen, eller om det er en annen framstilling vi møter.

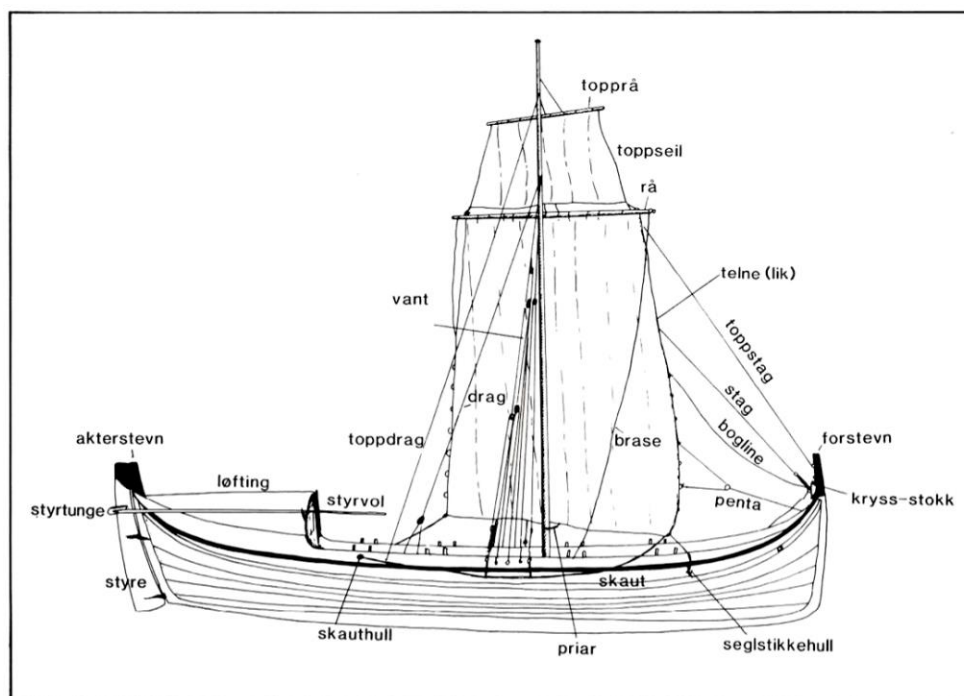
3.0 Lofotfisket historisk og litterært

3.1.1 Det tradisjonelle lofotfisket

For den faste bosetningen langs Nord-Norges kyst har fangst og fiske alltid vært en sentral del av deres livsgrunnlag. Vi finner blant annet kilder som forteller om fisket som næringsvei i Nord-Norge så tidlig som 1200-tallet i *Egilssaga*, hvor det fortelles at stormannen Torolv sendte drengene sine på skreifiske i Vågan. De første lofotfiskerne var stort sett folk fra de nærmeste strøkene som Lofoten og Salten. For disse fiskerne var fisken først og fremst et viktig tilskudd til fiskerbondefamiliens kosthold. I den tiden handlet fisket om å sikre familien og gården størst mulig forråd av holdbare matvarer som en fastboende befolkning trengte for å overleve, og her var tørrfisk og tran av uvurderlig verdi (Thorsvik, 1977, s. 19).

De fleste fiskerne bodde ved sjøen hvor de hadde sine gårdsbruk som bestemte årets rytme. Nordlendingene drev fiske til alle årets tider, både såkalt 'heimfiske', mens ferden ut på lofotfisket varte i omkring tre måneder, fra ca. 20. januar til ca. 20. april (Thorsvik, 1977, s. 55). Mens mennene dro ut på fiske som varte flere måneder, var kvinnene i 'fiskerheimen' sjeldent utenfor hjemmet, utenom når de dro i kirka eller på markedet. 'Kvinnearbeidet' på gården var krevende. I tillegg til matlaging og renhold av huset innebar det fjøsstell og mange andre plikter og gjøremål, som veving av klær og lintøy. Fiskerheimene hadde som regel beskjedne inntekter, og kvinnene måtte sørge for å få det til å gå rundt med begrensede midler hvor det gjaldt å spare mest mulig, og i tillegg bruke mest mulig av gårdens egne produkter (Thorsvik, 1977, s. 77).

De fleste av fiskerne drev på egen båt, hvor eieren av båten som regel også var 'høvedsmann', som er en betegnelse på båtens kaptein eller leder. Det hendte også at høvedsmenn ble leid inn på båter der eieren ikke selv var med på fisket (Thorsvik, 1977, s. 74). Nordlandsbåten var den mest brukte og en etterkommer av vikingskipene. Nordlandsbåten var først og fremst en god robåt, men måtte også være god under seil ved at den kunne løfte seg under seilpresset og lett skjære gjennom bølgene (Thorsvik, 1977, s. 212-213). Av denne typen båtkonstruksjon ble det bygget typer i ulike størrelser, med varianter som 'seksringen', 'åttringen' og 'fembøringen'. Fram til 1850-årene var nordlandsbåtene så å si enerådende, men ble etter hvert for små. I første runde ble nordlandsbåtene bygd større og drygere, men senere overtok blant annet 'Sneseilerne' (Hardangerbåtene) til garnfiske. Åttringene fortsatte likevel å være populære båter helt inn i 1930-årene (Thorsvik, 1977, s. 215).



En tradisjonell Nordlandsbåt (Arctandria, 15. juni 2012)

3.1.2 Motoriseringa av lofotfisket

Motoralderen i Nordland ble for alvor innledet med motorutstillingen i Marstrand i 1904 (Thorsvik 1977, s. 249). Det neste året var det fire motoriserte båter i Lofoten, og til tross for tidvis hard skepsis og motstand blant fiskerne skjøt utviklingen fart de neste årene. I 1909 var det 1736 motorfartøyer, i tillegg til 238 åpne båter med motor i fiskeflåten (Thorsvik 1977, s. 259). Med motoriseringa forandret fisket seg på flere områder. Fiskerne ble i større grad gjort uavhengig av vind og årer, og det ble en årsak til en stor intensivering av fisket, samtidig som at et gjorde slutt på mye av det fysiske slitet som i århundret hadde vært en sentral del av næringen (Thorsvik, 1982, s. 192). Videre førte motoriseringa til en omlegging av båtbygginga, der større og mer motorvennlige båter som skøyta, kutteren og krysseren ble introdusert (Fulsås, 2003, s. 130).

I Lofoten ble motoriseringa et debattert tema, og i løpet av 1910 og 1911 reiste det seg en motstand mot motoren som ikke hadde paralleller noen andre steder i Norge. Det var i hovedsak to argumenter som gjorde seg gjeldende i motorstriden. Det ene grunnet i en forestilling om at motorlarmen skremte fisken. Dette stridstemaet ble heftig debattert i avisene, og av motorforkjemperne ble det gjerne sett på som nok et bevis på at nordlendingene var motstandere av alt som kunne kalles teknologisk framsteg. Det andre argumentet var av økonomisk art, og bunnet i en frykt for at motoriseringa både på kort og lang sikt ville endre konkurransevilkårene drastisk og true den kombinerte drifta av gårdsbruk

og fiskenæring. At striden toppa seg i akkurat disse årene kan nok også til en viss grad ha skyldtes en periode med til dels vanskelige driftsforhold, kombinert med den voldsomt hurtige økninga i antall motorbåter på Lofothavet. Etter 1912 hadde likevel mye av motstanden mot motoriseringa av lofotflåten allerede lagt seg. Motoriseringa fortsatte å skyte fart de neste årene, og begynte i gradvis større grad å bli sett på med et mer positivt blikk blant allmenheten på havet (Fulsås, 2003, s. 128). Historisk sett ser vi dermed at motoriseringa førte med seg både motstand og gradvis positivitet, og i oppgaven vil denne mentalitetshistoriske holdningen tas stilling til med utgangspunkt i litteraturen.



Motorskøyte mellom 1920 og 1930 (Nordlandsmuseet, 2015)

3.2.1 Nord-Norges litterære tradisjon

Sett bort fra noen få betydelige unntak har nordnorsk litteratur sjeldent spilt en særlig fremtredende rolle innenfor norsk litteraturhistorie. Ifølge Svein Lund (2001) er en viktig årsak til det at norsk litteraturhistorieskriving har hatt en tendens til å bli skrevet med utsikt fra Oslo-området. Det kan samtidig ha sammenheng med at produksjonen av litteratur fra Nord-Norge for et større marked kom i gang relativt sent, sammenlignet med andre deler av landet. Det eksisterer likevel en skriftlig nordnorsk litterær tradisjon som strekker seg tilbake

til nordlandspoeten Petter Dass (1647-1707), som i 1696 utga det berømte diktverket *Nordlands Trompet* (trykt i 1739). Til tross for Dass' lovsang over Nord-Norge ble landsdelen fra sørlig hold likevel ansett som uskjønt og upoetisk på 1700- og 1800-tallet. Nord-Norge ble forbundet med og avgrenset til et bilde av mektige, unådige naturkrefter og en befolkning som levde sine fattige og isolerte liv i konstant angst for disse kreftene (Knutsen, 1991, s. 24).

I løpet av 1800-tallet endret forestillingen om det nordnorske seg. Med nasjonsbyggingen og nasjonalromantikken ble rammene for det «virkelige norske» utvidet og endret, og i 1869 ble Nord-Norge for alvor satt på det nasjonale kartet, da Bjørnstjerne Bjørnson hevdet at en ikke visste hva storslagen natur var, dersom en ikke med egne øyne hadde sett Nord-Norge. Omvendelsen av nordmenns oppfatning av Nord-Norge fortsatte da Jonas Lie ga ut *Den Fremtsynte* i 1870, en fortelling som hyller livet i nord, og med ett hadde det «upoetiske» blitt skjønt, vilt og spennende, og den nordnorske befolkningen ble ansett for å leve i samsvar med den dramatiske naturen som omga dem (Knutsen, 1991, s. 24-25).

Knutsen (1991) skriver at mens realismen og den samfunnskritiske diktningen etablerte seg lenger sør i landet, utviklet Nord-Norge seg 1870-årene til å bli et fristed for fortellinger om de «store følelser» og «heftige lidenskaper». Det lå noe sangvinsk og ubekymret over nordlendingene og deres «eksotiske» tilværelse i landets fattigste og minst utbygde landsdel (s. 25-26). I årene som fulgte ble det skrevet flere nordlandsfortellinger, de fleste av forfattere med bakgrunn fra andre steder lenger sør i landet, mens bare en og annen nordlending «våget» seg ut på bokmarkedet i løpet av de siste par tiårene av 1800-tallet. Rett etter århundreskiftet begynte imidlertid flere betydelige forfattere fra Nord-Norge å markere seg for fullt, med forfattere som Andreas Haukland og Regine Nordmann. I dette tidsrommet etablerte også Knut Hamsun seg som en av nasjonens store diktere, og som den mest fremtredende «nordlandsdikteren» (Knutsen, 1991, s. 25-26). Disse forfatterne markerte seg som betydelige diktere som var fra eller skrev om Nord-Norge, men de skrev i liten grad spesifikt om Lofotfisket. I årene som fulgte ble lofotfisket et populært emne for flere Nordnorske forfattere, og det vokste fram et mangfold av fortellinger innenfor det som i denne oppgaven vil bli betegnet som 'lofotfiskelitteratur'.

3.2.2 Lofotfiskelitteratur

Den første forfatteren som tok for seg dette emnet inngående var «sørlendingen» Carl Schøyen, som i 1915 ga ut *Nord i Værene: Skildringer*. Denne framstillingen består av en rekke fiksjonaliserte skildringer, gjenfortellinger, og inntrykk i møte med lofotfisket fra den

tiden Carl Schøyen selv befant seg i Lofoten. I 1920- og 1930-årene ble det videre skrevet en rekke fortellinger om lofotfisket i tiårene før og etter motoriseringa. Blant mindre framtrede verk vil jeg nevne Lars Hansens *En havets søn* (1925), Jens Hagerups *Brenning* (1926) og Ingvald Forsbergs *Moglutten, fortelling frå Nordland* (1919) (Knutsen, 1991, s. 26). Av de verkene som har fått større oppmerksomhet er *Den siste viking* særlig fremtredende, som i 1921 ble utgitt av rissværingen Johan Bojer. Ifølge litteraturprofessor Willy Dahl (1984) har dette verket blitt stående som *selve beretningen* om det gamle lofotfiskets siste år i åpen seilbåt, før motorskøytene og moderne fangstmetoder overtok for godt (s. 240).

En annen forfatter som utmerker seg spesielt for sin store litterære produksjon er Lofotværingen Sigurd Sivertsen. Alle fortellingene i Sivertsens forfatterskap er lagt til bygdesamfunn omkring Lofoten, der fiskertilværelsen og møter med naturkreftene på havet er sentrale motiv. I løpet av 1920- og 30-årene ga han blant annet ut *Ramsvaag* (1921), *Rømlingen Jens Wærner* (1923), romantrilogien *Kasper Rise og hans hus, Mands færd og Helmer Rise* (1925-28) og *Landet vokser* (1932) (Nilsen, 1978). Sivertsen blir omtalt som en pioner innenfor lofotlitteraturen da han er den første forfatteren i norsk litteratur som med egne øyne har skildret utviklingen i fiskeriene fra seil til damp, fra åpne båter til dekk, og fra åttring og fembøring til sjark og skøyte (Nilsen, 1978).

En annen framtrede forfatter som skrev omfattende om lofotfisket og om overgangen fra seil til motorisert fiske er nordlendingen Andreas Markusson. I debutromanen *Høvedsmannen* (1925) skildres det gamle lofotfisket gjennom fiskerbonden Anders, mens han i 'fiskertrilogien', bestående av *Haustnatt* (1933), *Utenfor* (1934) og *Forlat oss vår skyld* (1935) i stor utstrekning behandler de politiske forholdene rundt motoriseringa og industrialiseringa av lofotfisket gjennom skildringer av den siste generasjonen som rodde lofotfiske og den første som drev skøytefiske (Dahl, 1984, s. 386). Trilogien tar for seg de store omveltningene ut fra 1930-årenes utsiktspunkt, da den kapitalkrevende moderniseringen var avsluttet og en sterkere lovregulering i omsetningen av fisket hadde blitt innført gjennom opprettingen av fagorganisasjoner, først påbegynt med 'sildlaget' i 1928 (Dahl, 1984, s. 386-387). Trilogien ble senere omarbeidet av Markusson selv til to verk som fikk tittelen *Fiskere I-II* (1953), og regnes som et av de tidlige hovedverkene innenfor nordnorsk sosialrealistisk diktning (Indregard i Stenstad, 1998, s. 12 og s. 14). Markusson ga videre ut romanen *Flåten går ut* i 1941, som handler om høvedsmannen Tore som går til innkjøp av en egen motorskøyte for å ta del i det helmotoriserte skøytefisket i siste del av 1930-årene. Denne

fortellingen beskriver fisket langs store deler av den nordnorske kysten, deriblant lofot-, finnmarks- og ishavsfisket.

Det motoriserte fisket skildres også i fortellingen *Lofotkarer* (1936) av den politisk aktive forfatteren, presse mannen og redaktøren Alfred Skar. I *Lofotkarer* blir vi kjent med mannskapet i motorskøyta «Havella», der Torstein er båtens høvedsmann. Denne fortellingen tar i likhet med *Flåten går ut* for seg det motoriserte lofotfisket etter at motoriseringa har blitt mer eller mindre fullbyrdet i 1930-årene. Fortellingen følger en kronologisk handling gjennom en hel lofotfiskesesong, men inneholder samtidig dokumentariske preg i form av realhistoriske statistikker og fotografier av lofotfisket.

3.2.3 Utvalget i oppgaven

Mitt utvalg baserer seg på et kriterium om at fortellingene beskriver lofotfisket ute på båtene. Innenfor rammen av kategoriene ‘før motoriseringa’ og ‘motorisert’ tar jeg for meg et knippe fortellinger som omhandler lofotfisket, bestående av totalt sju verk blant de som allerede har blitt nevnt. Inndelingen er dermed som følgende: Jeg tar for meg fire verk som i hovedsak handler om lofotfisket før det har blitt motorisert: *Nord i værene: skildringer*, *Den siste viking*, *Høvedsmannen* og *Mands ferd*. Når det kommer til det motoriserte fisket, undersøker jeg tre verk: *Landet vokser*, *Lofotkarer* og *Flåten går ut*. Et hensyn her er at *Flåten går ut* som nevnt omfatter flere geografiske kystområder i Nord-Norge, men den tematiserer likevel blant disse lofotfisket, samtidig som at den geografiske utvidelsen reflekterer en historisk realitet knyttet til at lofotfiskerne også fisket andre steder, noe som i enda større grad utvidet seg med motoriseringa.

| Tabelloversikt over kategoriseringen av skjønnlitterære verk | |
|--|---|
| Før motoriseringa | Etter motoriseringa |
| <i>Nord i værene: skildringer</i> (1915) – Carl Schøyen | <i>Landet vokser</i> (1932) – Sigurd Sivertsen |
| <i>Den siste viking</i> (1921) – Johan Bojer | <i>Lofotkarer</i> (1936) – Alfred Skar |
| <i>Høvedsmannen</i> (1925) – Andreas Markusson | <i>Flåten går ut</i> (1941) – Andreas Markusson |
| <i>Mands ferd</i> (1927) – Sigurd Sivertsen | |

Årsaken til at fortellinger har blitt utelatt er fordi det forekommer få eller ingen beskrivelser av seiling eller motorisert framdrift i båt. Utvalget baserer seg samtidig at det ikke har latt seg gjøre å lokalisere flere detaljerte skildringer av det motoriserte lofotfisket i den aktuelle perioden. Et problem ved å nærlese et begrenset utvalg tekster er at det vanskelig

lar seg gjøre å trekke definitive, generaliserende konklusjoner knyttet til forekomsten av holdninger og verdiladninger som går utover de enkelte verkene. Til tross for dette problemet, vil jeg likevel argumentere for at framstillingene kan gi oss gode indikasjoner på mentalitetshistoriske endringer og tendenser. Forfatterne i utvalget var engasjerte i lofotfiskets historiske utvikling, og de fleste av dem skrev flere fortellinger om dette emnet over mange år. Derfor finner mange av beskrivelsene i framstillingene både støtte i realhistorien og i felles trekk mellom verkene, samtidig som at forfatterens stil og fokus naturligvis varierer noe. Det er videre viktig å understreke at det er en grov kategorisering av fortellingene. Noen av de litterære framstillingene, som *Den siste viking*, beveger seg nemlig inn i motoriseringa av lofotfisket, selv om mesteparten av handlingen foregår før denne tiden. Kategoriseringen baserer seg derfor på hvilken tid det er som vektlegges i handlingen, altså om handlingen er lagt til tiden før motoriseringa eller etter at motoren har blitt en del av lofotfisket.

4.0 Vinden i lofotfiskelitteraturen

I essayet «The Wind in Literature: Justification for: «Nobel Winds & breezes»» skriver Alexander Mohr (2010) at vinden ofte har blitt gitt mindre oppmerksomhet og plass i litteraturen, enn dens virkelige betydning i livene til de menneskene forfattere skriver om. Den type vind som står i forbindelse med lofotfisket er samtidig av en langt mer inngripende art enn den 'svale brisen' som berører det gjengse menneske. I litteraturen om lofotfisket står vinden dermed sentralt. Vi skal se at det skjer noen endringer i framstillingene av vinden og fiskernes forhold til den som følge av motoriseringa, og det er disse endringene dette kapittelet skal studere.

4.1 Kultivering av framdrift

4.1.1 Seiling i b r

For fiskerne f r motoriseringa representerte vinden både fare og bør (Fulsås, 2003, s. 132). Når vinden tar tak i seilene beskrives det som at fiskerne opplever at båten blir levendegjort. I Sigurd Sivertsens *Mands f erd* (1927), der den unge hovedpersonen Helmer Rise er bakromskar på båten til høvedsmannen Anton Johan, ser vi et eksempel på at båten f r et annet vesen når vinden tar tak:

Langt derifra, baaten var god nok, den kjendte seilet over sig og blev levende, hugg ned i en bølge og v ltet skumkammen fra sig, løftet sig og sn ftet i vinden, tok seilet fuldt og skar op i kursen med skraa kjøl og ripen vaskende i havet (Sivertsen, 1927, s. 30).

I denne beskrivelsen f r båten egenskaper som kan minne om et uregjerlig ridedyr som plutselig blir levende. Med seil og  rer som framkomstmiddel hadde fiskerne i mange hundre år st tt i et direkte avhengighetsforhold til naturen og vindforholdene, og vinden blir noe fiskerne må temme for   få kontroll på båtens framdrift. I *Den siste viking*, hvor fiskerne bruker en type stav ringsb t som er nært beslektet med nordlandsb ten, finner vi et eksempel på at det kan være en omstendelig prosess ved at båten blir beskrevet som lunefull og motvillig. [...] han piner «Kobben» op i trang vind og slakker den ned i rum vind, kjende karen maa han, det er som han staar her og stemmer og stemmer paa en fele.» (Bojer, 1921, s. 57). Fiskerne må kjenne båtens luner, på samme måte som med «hester og kvinnfolk», for at de skal kunne temme den slik at den kommer i godlag (Bojer, 1921, s. 57). Beskrivelsene bærer preg av   framstille båten som et dyr som må temmes eller et instrument som må finjusteres.

Når båten temmes og de fiskerne lykkes med seilingen synes det å forbindes med en opplevelse av frihet og optimisme, som når mannskapet i «Kobben» er på vei tilbake til hjembygda Rissa etter endt lofotfiskesesong:

[...] baaten vil gjerne ha seil. Og høvedsmanden staar der og svinger rorkulten over søvesten og har det varme sjøly over ansigtet. I dag er han blid, han er paa langfart igjen, han er underveis mot en eller anden medgang, som venter ham langt bortenfor de røde skyer han ser over havranden. Og nu har han bør, her kommer han (Bojer, 1921, s. 292).

I stilla er det nærliggende å forestille seg at båten kunne oppleves som noe tungt og livløst, der bruken av årer for å manøvrere og skape framdrift krevde stor anstrengelse. Seiling i bør er på denne måten en bekymringsløs skjefte som gir fiskerne en følelse av å være «frie menn» som styrer sin egen skjebne; ute på sjøen kan ingen handelsmenn eller banker nå dem (Bojer, 1921, s. 55). Framdriften skaper en opplevelse av å være på vei et sted, mot bedre muligheter, og ser samtidig ut til å skape en følelse av samhørighet blant mannskapet: Når båten «rider saa langelig op og ned» og «skrog og rig ryster, men «Kobben» skjærer videre og fnyser» kan ikke fiskerne annet enn å se på hverandre, gni skvetten ut av skjegget og le (Bojer, 1921, s. 55). Fiskernes kultivering av vinden for å oppnå framdrift skjer dermed som følge av fiskernes egenhendige strev, eller det Conrad (1907) betegner som «the laborious practice of an art». Arbeidet med å skape framdrift forutsetter et intimt forhold til båten og vindforholdene som kan synes å romantiseres eller idealiseres gjennom fiskernes positivitet og optimisme.

4.1.2 Motorisert framdrift

I fortellingene om lofotfisket etter motoriseringen er det tydelig framstillingen av vinden påvirkes. I likhet med seilbåten blir også motorbåten levendegjort, men beskrivelsene gir andre typer assosiasjoner. I *Flåten går ut* vektlegges motorbåtens «musikalske» trekk. Her slår motoren i skøyta «Ørnefjell» «sin hissige takt, og kjettingspillet dura og sang og fylte den stille sommerdagen med rammel.» (Markusson, 1941, s. 241). En lignende musikalsk assosiasjon finner en i *Landet vokser*, der «motoren synger sin sang mot de gamle fjell» (Sivertsen, 1932, s. 116). I likhet med beskrivelsene av seiling benyttes musikalske assosiasjoner, men motoren bærer av å være selvspillende. Vi finner en større vektlegging av automatisering og mekanisering, som videre understrekes av at motoren «arbeider som et urverk» i *Lofotkarer* (1936, s. 72).

Sammenligningene skaper et bilde av motoren som en selvstendig, mekanisk organisme som durer og går uavhengig av mannskapet på båten, og det forårsaker et endret

forhold til vinden. I *Flåten går ut* sammenlignes det å seile og det å kjøre på fiske direkte: «[...] flåten nå trenger ikke ta stort hensyn til vind og vær. Maskinalderens hestekrefter har skapt andre farkoster og til en viss grad iallfall gjort dem til herre over storm og hav.» (Markusson, 1941, s. 36). Med motoriseringa ble fremdriften «bygget inn i båtene og gjort direkte nærværende og disponibel i form av en startklar motor» (Thorsvik, 1977, s. 317). Med motoriseringa var ikke fiskerne like avhengig av vindens gunst på samme måte som før da de brukte seil. I *Lofotkarer* av Alfred Skar beskrives fiskernes holdning til vinden som endret:

Skøyta gjorde god fart. Med sine 30 hk. motor gjorde denne 45 fots skøyta alltid god fart. Det var bra med-vind, men ingen tenkte på å strekke seilene. Det er slikt bry med å bruke seilene, så det gjør en nesten bare i nødsfall, om motoren stopper. (Skar, 1936, s. 14-15).

Fiskernes forhold til bøl karakteriseres her av likegyldighet. Motoren i skøyta gir alltid god fart, uavhengig av vindforholdene, og det er ikke lenger noen motsetning mellom stilla og bøl i forbindelse med framdrift. Vinden får karakter av å være overflødig, som en ettertanke, og som noe fiskerne ikke lenger behøver å forholde seg aktivt til. Fiskerne styrer farten selv, og framdriften kan startes, stoppes eller endres når som helst.

Framdrift med motor beskrives i likhet med seiling i bøl likevel som noe som bringer med seg optimisme og positivitet hos fiskerne. I *Flåten går ut* står høvedsmannen Tore om bord i skøyta «Ørnefjell» «formelig og kjente for livet fikk større fart inne i han, og han kjente seg så lett på foten at han kunne danse» når skøyta setter fart ut på sjøen (Markusson, 1941, s. 241). I *Landet vokser* fortelles det at «mennene er våkne og ivrige; som om de var født med det i nesten, svinger hver høvedsmann sitt ratt» (Sivertsen, 1932, s. 116). Fiskernes positivitet knyttes til forskjell fra de seilende fiskerne ikke til medvinden, men snarere til framdriften i seg selv. Når båten er i bevegelse er fiskerne på vei mot noe, mot nye muligheter for fiske, fangst og fortjeneste. Fiskernes mål og ambisjoner er de samme, selv om premissene for framdrift endrer seg. Den motoriserte framdriften beskrives ikke som et forfall sammenlignet med seilingen. Tvert imot, her fins det tendenser til at framstillingene av motorisert fiske også beskriver framdriften som noe positivt og idealisert, selv om fiskerens intimitet med naturkreftene ikke spiller noen sentral rolle.

4.1.3 Seilet som plage

For britiske sjømenn som opplevde overgangen fra seil til motor representerte motoriseringa et tap av en tilværelse preget av den svært spesifikke kunnskapen som seilingen innebar (Foulke, 1963, s. 106). I lofotfiskelitteraturen ser vi imidlertid at dette tapet av kunnskap ikke nødvendigvis var tilfelle. Overgangen fra seil til motor skjedde ikke over natten, og

tilstedeværelsen av den ene framdriftsmetoden utelukket ikke den andre. De fleste fiskefartøyene beholdt sin fulle seilføring i lang tid etter at motoren hadde overtatt som primær fremdriftsmetode, slik at de fleste båtene hadde begge delene (Thorsvik, 1977, s. 256). I *Lofotkarer* er de motoriserte skøytene utstyrt med seil som reserveløsning i tilfelle motoren stanser. Så lenge motoren går er vinden mer eller mindre fraværende i framstillingen, men når motoren stopper får den igjen tilstedeværelse hos lofotfiskerne:

«Vi har fått maskinskade! Vil du ta og slæpe os op tel Svolve?» «Ja, men du har jo seil og god vind, så det er da ikke noen fare med dig.» [...] Det svaret føreren får, er først en rekke uforståelige ukvemsord. Så kommer det et par setninger som ikke er til å misforstå: «Kyss mig i ræva! - Reis til, helvete!». (Skar, 1936, s. 70)

Fra et historisk perspektiv skriver Fulsås (2003) at vinden med dette også gikk fra å representere mulighet for framdrift til å stort sett bare være «ei plage» (s. 132). Når motoren stopper kan fiskeren i *Lofotkarer* benytte seilene, men selv om bøen er god er fiskeren sterkt motvillig til å seile. I denne beskrivelsen synes bruken av seil å forbindes med motgang. For fiskeren som primært benyttet motor som framdrift ville det å ta i bruk seilene representere et steg tilbake til en tilbakelagt fortid. I beskrivelsen fra *Lofotkarer* kan vinden karakteriseres som en plage i den forstand at fiskeren blir tvunget til å avstå fra sitt oppnådde herredømme over naturkreftene og ufrivillig gjøre seg til en del av avhengighetsforholdet som han hadde frigjort seg fra med motoren. Ifølge Thorsvik (1977) ble seilene brukt for sjeldent etter motoriseringa, og utsagnet speiler dermed en holdning som kan ha vært alminnelig blant fiskerne etter motoriseringa (s. 327). Fra lofotfiskerens perspektiv kan pragmatismen her sies å trumfe idealismen, da utsagnet tilsynelatende står i kontrast til Conrads idealiserte representasjon.

Beskrivelsen av fiskerens reaksjon og *Lofotkarers* verdiladning som helhet deler likevel ikke nødvendigvis samme holdning. Mannskapet i redningsskøyta nekter å gi fiskeren slep ettersom at de mener at han har god vind for å seile i: «Nei, det gjør vi ikke!» roper karene i kor. «Han der er det ingen fare med [...]» (Skar, 1936, s. 71). Føreren i redningsskøyta plikter å huske på at store deler av finansieringen av redningsskøyta skjer gjennom offervillige kvinne- og barneforeninger, og at det er en betydelig utgift å slepe en båt som har fått motorstopp fra Henningsværhavet til Svolve (Skar, 1936, s. 70). Mannskapet om bord i redningsskøyta er med andre ord mer positivt innstilt til kultivering av vinden enn fiskerne som har fått motorstans. Holdningen mannskapet i redningsskøyta har til bruken av seilet framstår som et motsvar til lofotfiskernes motstand. Verdiladningen i forbindelse med bruk av seilet kultivering av vinden synes her å være oppe til diskusjon, men det er

ikke som følge av en nedvurdering av motoriseringa. Bruken av seil får en realhistorisk nyansering ved at det beskrives som verdifullt av praktiske årsaker. Mens Conrad (1907) skrev fra et utgangspunkt der seilet hadde blitt fullstendig erstattet, ser vi her et eksempel på at seilet fremdeles er et alternativ til motoren. Seilets verdi beskrives ut fra praktiske årsaker, uten at det romantiseres. Vi skal likevel se om litt at seilet får en sterkere romantisk dimensjon i møte med farefulle situasjoner.

4.2 Kunnskap og arbeidsforhold

4.2.1 En spesialisert kunnskapstradisjon

Seilerne var, ifølge Conrad (1907), spesialiserte sjømenn som var i besittelse av avansert kunnskap om seiling, samt vind- og værforhold. For å kunne manøvrere båten og oppnå framdrift var det avgjørende å i best mulig grad utnytte vindforholdene for lofotfiskerne før motoriseringa (Fulsås, 2003, s. 132). Kunnskap om seil-, vind- og naturforhold beskrives i flere av fortellingene, blant annet i *Mands færd* (Sivertsen, 1927) hvor høvedsmannen peiler «vindstreken og staget og segelstikka» for å måle vindstyrken (s. 30). Vi skal se nærmere på et mer utfyllende eksempel fra *Høvedsmannen* (1925) av Andreas Markusson, der kunnskap i tilknytning til vindstyrken beskrives gjennom settingen av klør i forhold til vindforholdene:

Sett tre klør!» roper Anders. De andre synes det er meget -. Med begge skjøter att bærer det rett unda vinden. Til å begynne med er det for lite seil de fører. [...] Ennu er det ikke mere enn en god segels vind, og her reker det for tre klør og har mange mil å fare (s. 43-44).

Klør, eller kloa, er en jern- eller trekause som er sydd fast i liket på seilet slik at man kan stramme seilet (Arctandria, 2012). Når høvedsmannen Anders beordrer mannskapet om å sette tre klør på seilet strammer han i utgangspunktet seilet for mye, slik at båten ikke får utnyttet vindforholdene best mulig. Det blir tydelig ved at en av de yngre og mindre erfarne karene i båten, Analius, spør: «Føre vi ikkje førr lite segel?» (Markusson, 1925, s. 44). Den mer erfarne Anders svarer bestemt nei. Han er hele tiden på utkikk etter tegn til at det kan oppstå fare, og klar til å handle i møte med den: «Han ser sig litt om. Nei, kovdommen er like tett. [...] Da er det som Anders får visshet om at det blir mere storm.» (Markusson, 1925, s. 44). Det er her at hans avanserte kunnskap om seiling og vindforhold gjør seg gjeldende, fordi han ved å sette tre klør tidlig forutser at vinden er i ferd med å blåse sterkere, og etter hvert brygge opp til uvær.

Idet stormen setter inn gir Anders beskjed om å «ta i hop», og mannskapet napper løs draget og hiver seg på rakkrossa (Markusson, 1925, s. 44). Draget er tauet som brukes til å heise seilet, og rakkrossa som holder seilet på plass (Arctandria, 2012). Med tre klør kan han

lettere ta ned seilet i tide og unngå at de mister kontroll over båten i møte med stormen. Båten viser seg likevel å bli for tung i møte med stormen på grunn av all fiskelasten, og Anders blir derfor tvunget til å revurdere situasjonen. Her beskrives karenes snarrådighet, og samtidig villighet til å opp kampen mot naturkreftene ved at han beordrer mannskapet om å «sett aille klør på kroken» og dermed sette fulle seil for at båten skal løfte seg og skape fremdrift igjen, slik at de kan seile seg ut av stormen (Markusson, 1925, s. 45). Selv om de gamle lofotfiskerne var overgitt til naturkreftene, ser vi at de dyrker sjømannskunnskapen som et forsvar mot naturen. Beskrivelsene av fiskernes seilkunnskaper og snarrådighet framstår på en side som en intensjon om å skildre seilingen som historisk realisme. Samtidig har den fellestrekk med Conrads (1907) idealisering av sjømennes kunnskaper og evne til å mestre fysisk og mentalt krevende arbeidsforhold gjennom fiskernes totale mestring av situasjonen.

4.2.2 Automatisering og mekanisert kunnskap

Beskrivelsene av motoren som noe levende eller selvspillende forteller oss hvordan motoriseringa førte med seg andre krav til kunnskap og arbeidsoppgaver. Mens beskrivelsene av seiling i framstillingene av lofotfisket før motoriseringa dreier seg om å temme naturkreftene gjennom kultivering av vinden, holder motoren i større grad sin egen takt og skaper sin egen framdrift. Framdrift er ikke lenger noe fiskerne skaper selv gjennom kultivering av vinden, men har nå blitt noe eksternt som er direkte disponibelt. Med større grad av automatisering stilles det andre krav til mannskapet om bord i båten:

En mann ved roret klarte fint hele seilassen. Johan, som hadde ansvaret for motoren, stakk ned av og til og så efter om smøringsapparatene fungerte som de skulde, at det ikke gikk varmt noe sted. Ellers kunde han ta det ganske rolig, han også (Skar, 1936, s. 14).

Mens kultivering av vinden var en kontinuerlig arbeidsprosess som krevde tett samarbeid mellom mannskapet på båten, beskrives her to arbeidsoppgaver; én mann ved roret, og én til å passe på motoren. Det gjenspeiles også i *Flåten går ut*, der det fortelles at én person har særlig ansvar for maskinen, men at «Ellers er de nå maskinister noen hver etter som det høver, for hver eneste mann ombord like til kokken kjenner og kan behandle alle slags skøytemaskiner.» (Markusson, 1941, s. 57). Beskrivelsene av kunnskap vender seg dermed fra å handle om seil- og naturkunnskap og samarbeid til å handle om vedlikehold av motoren, ofte i form av smøring og ansvar for å holde motoren tørr, samtidig som at kultivering av framdrift krever mindre samarbeid.

Den motoriserte tilværelsen beskrives også i *Den siste viking*, som i mesteparten av handlingen foregår før motoriseringa. Mot slutten beveger handlingen seg inn i den

motoriserte tiden, og her stilles fiskerens tilværelse i de to periodene opp mot hverandre: «Den ny tids motorfisker er en industriarbeider paa havet, som røker cigaretter og er medlem av en fagforening.» (Bojer, 1921, s. 322). I Bojers fortelling synes det å ligge en nedvurdering av de motoriserte fiskernes egenskaper ved at de sammenlignes med industriarbeidere. I sammenligningen ligger det en implikasjon om at de ikke har de samme kvalitetene som de gamle fiskerne. Det motoriserte fisket krever ikke samme innsats – de kan røyke sigaretter istedenfor å jobbe hardt for å kultivere vinden, og utsagnet om at de har blitt medlem av fagforeninger indikerer at fiskerne ikke lenger har det samme personlige, intime forholdet til arbeidet på båten og naturen. Det er derfor en sammenligning av sjømennene som synes å relatere seg til Conrads tanke om at motoriseringa førte med seg et tap av en idealisert kunnskap og kvalitet.

Fortellingene om lofotfisket etter motoriseringa synes derimot ikke å forbinde motoriseringa med et forfall, til tross for at arbeidsoppgavene tydelig bærer preg av å være enklere og mindre strabasiøse. I *Landet vokser* (Sivertsen, 1932) sammenlignes de to driftsmetodene direkte: «Mannen med åren under seilet i håbløs kappferd med en fjortenhester som larmer ham forbi, [...] – vent til neste vinter, din fjortenfoldige Belsebub, så skal du få en kappferd med seksten hester» (s. 118). Her romantiseres ikke den tradisjonelle fiskerens strabasiøse arbeidsoppgaver i båten. Fokuset ligger i stedet på at motoren er langt mer effektiv for å oppnå framdrift, og at det er en realitet som er til stor ergrelse for fiskeren uten motor. Fiskeren er på en side kritisk til motoriseringa, men kommer på den andre siden til å skaffe seg motor selv for å være konkurransedyktig; utsagnet speiler dermed den historiske utviklingen.

I *Lofotkarer* gis det videre inntrykk av den endrede realiteten for mannskapet på båten. Mens resten av mannskapet fint kan holde seg i lugaren der de «strakte sig på køiene» og drikker «kaldkaffe», sørger Johan og Thorstein for å holde framdriften (Skar, 1936, s. 15). Mannskapet behøver ikke gjøre særlig mye arbeid, og da kan de ganske enkelt slappe av og ta livet med ro. Scenen bærer ikke preg av de samme utførlige skildringene av seiling som vi finner i *Høvedsmannen*. Selv om framdriften ikke estetiseres på samme måte som med seilet, kommer det likevel fram beskrivelser av lettvintheten ved den motoriserte framdriften som noe positivt. Et eksempel på det er i *Lofotkarer* når den eldre fiskeren Sivert om bord tematiserer kontrasten mellom det motoriserte og det gamle lofotfisket. Han forteller at hans far, i sitt siste år på Lofoten med seilåtring, brukte en hel måned på turen og at han da svor «at nu skuill det vær slutt. Sia har han vært med motorskøyta.» (Skar, 1936, s. 18).

Beskrivelsene av motoren som praktisk framskritt i forbindelse med framdriften synes dermed å prege disse fortellingene om lofotfisket etter motoriseringa.

4.3 Fare og dramatikk

4.3.1 Romantisk framstilling av seiling over kvelvet

Vi har sett at seiling i bøl beskrives som opplevelsen av noe positivt som innebar tett samarbeid mellom mannskapet for å temme vinden. For lofotfiskeren før motoriseringa representerte vinden fare når den ikke lenger kunne kultiveres. De åpne båtene og seilets begrensede manøvreringsevne gjorde fiskerne utsatte når det ble værskifte til blest eller storm. Når uværet meldte seg handlet det ikke lenger om å kultivere vinden for å oppnå framdrift, men om å motstå eller overvinne dens ukontrollerbare krefter. Idet vinden går fra bøl til storm og uvær øker den litterære dramatikken i fortellingene om lofotfisket før motoriseringa. Her oppstår det situasjoner hvor fiskerne må bruke all sin snarrådighet, handlekraft og mot i kampen mot overveldende naturkrefter. I utvalget synes redning av andre fiskemannskap fra kvelvede båter ute i storstorm å stå fram som det mest kraftfulle og dramatiske uttrykket for fiskernes kamp mot-naturkreftene. Seilingen over kvelv beskrives i både *Nord i værene: skildringer, Den siste viking* og *Høvedsmannen*. Vi skal se litt nærmere på de to sistnevnte, da de gir de mest detaljerte beskrivelsene.

I *Den siste viking* kvelver Kristaver i et voldsomt uvær ute på Vestfjorden med staværingsbåten «Kobben». Mannskapet i båten reddes gjennom en heroisk redningsaksjon av Jakob «Pinade med litlfoten», høvedsmannen i «Sjøblomsten». Her fortelles det med en fortettet dramatisk kraft om hvordan staværingsbåten seiler tvers over båtvelvet og haler de skipbrudne til seg idet den kantrede båten presses under havoverflaten:

I neste øieblik rider «Sjøblomsten» i skum og rokk tvers over hvælv. «Ta dem!».
«Sjøblomsten» fik en rysten idet den skuret henover kjølen paa den anden baat, men karene paa begge sider hugg hver sin kamerat om bord, det mindet om at berge stor fisk ind i baaten, det stod paa et halvt sekund, saa fløi de videre gennem skavler og rokk i mørket (Bojer, 1921, s. 274-275).

Den romantiske dimensjonen oppstår i *Den siste viking* ved at mannskapet i «Sjøblomsten» villig går til kamp med de ukontrollerbare naturkreftene med begrensede midler og utfører en tilsynelatende umulig heltedåd når de redder det kvelvede mannskapet. Bojers framstilling ble samtidig skarpt kritisert av Carl Schøyen som mente at kvelvscenen i *Den siste viking* ikke var fysisk mulig å utføre i en staværingsbåt på grunn av båtens konstruksjon (Lofotposten, 10.

april 1928). I virkeligheten var en slik dramatisk handling forbeholdt nordlandsbåtene, og det oppstod dermed indignasjon over at Bojers roman hadde blitt mottatt og godkjent som en overbevisende, sannferdig lofotfiskeskildring. I *Høvedsmannen* ser vi på den andre siden at beskrivelsen av kvelvseilingen gjøres med større fokus på historisk realisme. Her beskrives enda flere intrikate detaljer som muliggjør seilingen over kvelvet; Båten må gå rett unda, mens et feildrag av vollen «kan sende dem alle til bunns» (Markusson, 1925, s. 47). Men også her dramatiseres heltedåden for å øke spenningen og dramatikken, blant annet ved at en av fiskerne i båten, Tomas, har laget en strikke av tau som hiver som en lasso rundt livet på den siste gjenværende forliste fiskeren på kvelvet for å redde ham inn (Markusson, 1925, s. 47).

I møte med farefulle situasjoner i fortellingene før motoriseringa finner vi klare likhetstrekk med Conrads (1907) romantisering av sjømannstilværelsens 'artistiske kvalitet' i møte med overveldende naturkrefter. I disse fortellingene synes fiskernes å oppsøke situasjoner som krever det ytterste av deres mot og handlekraft, samtidig som at de ikke selv råder fullt ut over situasjonen. De befinner seg i guddommelighetens makt, og det er et sammenstøt som romantiseres i beskrivelsene av lofotfisket før motoriseringa. Romantiseringen forsterkes samtidig av at fortellingene legger vekt på fiskernes overskridende handlinger ved at fortellingene selv overstiger eller beveger seg ved grensen av rammene for historisk realisme. Beskrivelsen av kvelvseiling blir dermed en arena for romantisk dramatik hvor lofotfiskerne deler tydelige likhetstrekk med de romantiske elementene ved den tradisjonelle britiske sjømannslitteraturen.

4.3.2 Pragmatisk motorisering

I framstillingene av lofotfisket før motoriseringa har vi sett at stormen og uværet blir en dramatisk handlingsarena hvor fiskernes mot og handlekraft kommer til syne gjennom kampen mot naturkreftene, men med motoren blir naturkreftene som kilde til fare og dramatik mer indirekte. Så lenge motoren holdes i gang representerer ikke uvær på sjøen umiddelbar livsfare. I *Lofotkarer* (Skar, 1936) befinner mannskapet på «Havella» seg i et «ruskvær med vind og strømskavler» når Olav faller uti sjøen idet en strømskavvel treffer doryen slik at den er nær ved å velte:

Trygve skrek til kameratene i dorryen foran at de skulde løse fanglinen, og grep til årene, men da hadde Torstein alt slått full fart i maskinen og lagt roret hardt babord. «Havella» svinget så godt som på centrum. Og to-tre minutter efter at Olav falt i sjøen blev han fisket op fra skøita (s. 52)

Med motoren ble det langt enklere å manøvrere båtene (Thorsvik, 1977, s. 265). Med hjelp fra motoren synes den farefulle situasjonen å være over før det rekker å bygge seg opp noen form

for dramatikk. Situasjonen beskrives med et preg av letthet og mangel på alvor som står i sterk kontrast til de dramatiske beskrivelsene av kvelvseilingen. Skildringen preges i stedet av at sjømennene på typisk nordnorsk vis bagatelliserer situasjonen ved å spøke om den: «Ja, korfor skal du nu gi de tel å bade her ute på havet og midt på vinteren,» flirte Torstein» (Skar, 1936, s. 52). Skars nøkterne og udramatiske skildring av redningsaksjonen peker mot en forandret realitet som følge av motoriseringa. Vinden, i form av uvær og storm, representerer ikke lenger direkte livsfare for fiskerne, og uværet, som arena for litterær dramatikk synes å rette seg deretter.

I møtet med fare og uvær beskrives det som at lofotfiskerne har kontroll over sin egen skjebne når de har motor, og de behøver ikke lenger å trosse usannsynlige odds for å berge seg i møte med uvær. De føler seg trygge om bord i skøyta, og situasjonen krever ingen annet heltemot enn at de er påpasselige med utføringen av arbeidsoppgavene som kreves for å holde motoren gående. Den økte tryggheten som følge av motoriseringa går på bekostning av den litterære dramatikken. Motoren får så å si funksjon som en buffer mellom fiskerne og naturkreftene, slik at framstillingens dramatiske karakter blir mer fraværende. Samtidig ligger det gamle, før-motoriserte lofotfisket som et implisitt motsetningsgrunnlag i scenen. I stedet for å beskrive kampen mot naturkreftene, speiler beskrivelsen i *Lofotkarer* i større grad endringene som har fulgt med motoriseringa. Framstillingen distanserer seg fra den nostalgiske estetiseringen som preger fortellingene av lofotfisket før motoriseringa. Vi skal likevel etter hvert se at det dukker opp tegn til nostalgi ved at seilet i noen beskrivelser framstilles som redningen i farefulle situasjoner.

Til tross for at kampen mot naturkreftene er mindre tilstedeværende forekommer det beskrivelser av dramatikk i fortellingene om det motoriserte lofotfisket. I *Flåten går ut* oppstår det dramatiske situasjoner når skøytene er ute i uvær, men dramatikken retter seg i større grad mot mannskapets kamp for å holde motoren i gang når det blir storstorm og stygg sjø:

Maskinisten stakk ned i maskinrommet og lukte kappa godt etter seg. En skavl som kom veltende ned i rommet og sløkte motoren, skulle han ikke ha noe av. Nå satt han tørt og varmt og plystra og pussa og smurte (Markusson, 1941, s. 127).

Historisk sett var kanskje den fremste faren med å ha motor i båten at den kunne slutte å fungere. Stoppet eller havarte motoren kunne situasjonen raskt bli kritisk, og rent mekanisk fantes det en rekke mulige farer knyttet til å ha motor i båten (Thorsvik, 1977, s. 260). Derfor beskrives det som avgjørende for mannskapet i «Ørnefjell» å holde luka til maskinrommet

lukket, slik at det ikke kommer vann inn. Sofus, den unge maskinansvarlige i «Ørnefjell», sitter nede i maskinrommet mens stormen pågår og passer på at motoren går. Den ovenfornevnte plystringen til Sofus underbygger i likhet med eksempelet fra *Lofotkarer* et inntrykk av at det oppleves som en ufarlig og udramatisk situasjon, tross uværet. Så lenge motoren fungerer som den skal har lofotfiskerne kontroll i møte med naturkreftene.

Risikoen for at motoren kan ta inn vann og slutte å fungere beskrives samtidig som en potensiell fare som blir kilde til litterær dramatik. Den lukkede maskinluka fører til manglende oksygentilførsel for Sofus i maskinrommet: «- Eg må ha luft! Tore hørte kor han drog etter pusten. – Eg besvime snart! – Men letta vi på luka, slukke han maskinen for oss, sa Tore.» (Markusson, 1941, s. 293). For de motoriserte lofotfiskerne ute i uværet er det å lette på luka ikke noe alternativ fordi motorstans betyr direkte konfrontasjon med uværet. Idet motoren ikke lenger er en buffer, risikerer lofotfiskerne sine liv på havet, og i den motoriserte framstillingen ser de ikke ut til å søke heltedåden på samme vis som eksempelvis Jakob «pinade med litlfoten» i *Den siste viking*. Kampen mot naturkreftene har en implisitt tilstedeværelse gjennom vissheten om konsekvensene av motorstopp, men den litterære dramatikken finner innpass i en situasjon som i større grad er historisk forenelig med det motoriserte lofotfisket. Igjen ser vi dermed at realitetsorienteringen trumfer nostalgien.

Vi gjenfinner samtidig likhetstrekk til den snarrådigheten og handlekraften som 'særpreger' framstillingene av lofotfiskerne før motoriseringa, men gjennom en annen form. For å berge seg slår Sofus hull i veggen mellom maskinrommet og kahytten med hammer og meisel (Markusson, 1941, s. 293). Dermed kan de fortsette å holde motoren tør, samtidig som at Sofus får oksygen inn i maskinrommet. Selv om lofotfiskerne i den motoriserte framstillingen unngår å søke dramatikken og heltedåden, framstilles de fremdeles som snarrådige og handlekraftige i møte med utfordrende situasjoner – og lofotfiskeren etter motoriseringa motsetter seg i så måte forestillingen om den motoriserte sjømannens forfall av kunnskap og ferdighet. Ferdighetene synliggjøres i stedet gjennom beskrivelser av at lofotfiskerne konfronteres på andre måter og områder.

4.3.3 Seilet som nostalgisk redning

I *Lofotkarer* og *Flåten går* ut oppstår det farefulle situasjoner hvor fiskerne får trøbbel med motoren. Da blir seilet i to tilfeller beskrevet som redningen. I *Lofotkarer* går «Havella» lekk, og motoren står i fare for å stoppe om det kommer mer vann inn i båten. Da beordrer Torstein mannskapet om å strekke seilene slik at de kan ri vinden opp til Henningsvær før båten forliser.

Måten scenen beskrives på gir inntrykk av å være en hentydning mot de dramatiske framstillingene vi finner i noen av de andre fortellingene i lofotfiskelitteraturen. Torstein blir plutselig mer lik den gamle tidens høvedsmenn der han «trampet i dekket og svor», mens han beordrer karene til å strekke hele storseilet og mesanseilet, som er et seil på en mindre mast lenger bak i båten. Med skøyta halvfull av vann ender han opp med å seile «Havella» opp i fjæra ved Finnholmsundet, og konstaterer at «E trur jaggu det var seilan som helt ho flytanes. Ho fekk ikj tid tel å søkk.» (Skar, 1936, s. 105).

En tilsvarende situasjon beskrives i *Flåten går ut*. Her får mannskapet i «Ørnefjell» stans på motoren i storstorm, og Tore gir ordre om å heise både fremste seil og mesanen. Skøyta skyter fart idet den får vind i seilene, og Tore «kjente det som en fryd gjennom seg» at seilene gir skøyta framdrift (Markusson, 1941, s. 327). Her skildres også mannskapets strabasiøse arbeid med å holde seilføringen i gang, der hele mannskapet «skiftes om å passe seila og ta tørn ved pumpene.» (Markusson, 1941, s. 327). Kultivering av vinden beskrives på samme måte som i fortellingene om lofotfisket før motoriseringa som noe positivt. De utfører med flittighet alle oppgavene som seilingen krever, og i motsetning til Conrads sjømannslitteratur beskrives ikke seilkunnskapen som tapt blant lofotfiskerne, men som noe de fremdeles mestrer når situasjonen krever det. Her blir det igjen tydelig at lofotfiskets gradvise endring er en viktig faktor i beskrivelsene.

Begge fortellingene speiler på en side historien i form av at lofotfiskerne fortsatte å beholde full seilføring etter motoriseringa, og at seilet fremdeles hadde praktisk verdi som alternativ framdrift (Thorsvik, 1977). Det oppstår likevel en nostalgi knyttet lofotfiskernes tradisjonelle metoder ved at kultivering av vinden blir redningen idet motoren slutter å fungere. I motsetning til fortellingene om lofotfisket før motoriseringa, romantiseres ikke sammenstøtet med overveldende naturkrefter her. I stedet synes det å være en nostalgi knyttet til den sterke kontrasten mellom fiskernes tradisjonelle framdriftsmetode og den lettvinde, automatiserte tilværelse de har blitt vant til med motoren.

4.4 Sammenfatning av vinden i lofotfiskelitteraturen

Sett i et helhetsperspektiv ser vi en kunnskaps- og kulturendring gjennom framstillingene av vinden på lofotfisket før og etter motoriseringa. I framstillingene av lofotfisket før motoriseringa er vinden noe lofotfiskerne temmer ved bruken av seil. Det krever både spesifikke kunnskaper om vær, vind og båtens seileegenskaper. Vellykket kultivering av medvind gir lofotfiskerne en positiv holdning til vinden ved at seilingen beskrives som en kilde til optimisme og frihetsfølelse. Den representerer samtidig fare ved at lofotfiskerne er

overgitt til vinden som uregjerlig naturkraft, og det blir en kilde til dramatikk i fortellingene om lofotfisket før motoriseringa. Her romantiseres lofotfiskernes mot og handlekraft i kamp mot naturkreftene ved at det blir en arena for heltedåder, som samtidig er gjenstand for overdramatisering. I skildringene som omhandler tiden før motoriseringa kan vi derfor flere steder spore en nostalgisk holdning til de gamle lofotfiskernes kultivering av vinden og kamp mot naturkreftene.

I fortellingene om det motoriserte fisket endrer mye av lofotfiskerens perspektiv på vinden seg. I *Lofotkarer* betegnes lofotfiskernes forhold til vinden som likegyldig fordi motoren i stor grad har gjort dem uavhengig av den. I stedet er det motoren som styrer framdriften, og dermed beskrives lofotfiskernes kunnskaper og holdninger som mer orientert rundt mekaniske oppgaver som eksempelvis smøring av motoren. I disse fortellingene beskrives også framdrift med motor som noe positivt, og det samme gjelder arbeidsoppgavene og tilværelsen i den motoriserte båten. Fortellingene beskriver en forandret tilværelse, hvor også dramatikken i større grad knyttes til selve driften av motoren. Kampen mot naturkreftene romantiseres ikke her som en arena for heltegjerninger, men beskriver i stedet en tilværelse preget av mindre fare. I motsetning til Conrads (1907) syn på motoriseringa som et forfall, bærer fortellingene om det motoriserte lofotfisket i større grad preg av å belyse motoriseringa som en endring preget av praktiske framskritt. Det betyr ikke at kultiveringen av vinden har fått en negativ verdiladning i fortellingene om det motoriserte lofotfisket. Tvert imot romantiserer fortellingene også bruken av seil ved at det blir beskrevet som redningen ut av farefulle situasjoner når fiskerne får motorstopp. I fortellingene av lofotfisket etter motoriseringa forbindes det tradisjonelle fisket dermed med en viss romantikk rettet mot kultiveringen av vinden, samtidig som at motoriseringa på flere vis representerer et framskritt med bakgrunn i de realhistoriske endringene som på flere vis gjorde fiskerne uavhengig av vinden.

5.0 Ulykken på lofotfisket

Med de gamle driftsmetodene levde lofotfiskerne tett på risiko og ulykker i form av tap av båt, bruk og liv. Ifølge samfunnsforskeren Eilert Sundt (Christophersen, 1962) var drukningsulykken «en af vort Lands største og alvorligste Prøvelser» (s. 383). Omtrent fjerdeparten av alle menn som døde i Tromsø-stift i årene 1846-55 omkom ved drukning (Christophersen, 1962, s. 383). Lofotfisket før motoriseringa pågikk samtidig i en tid hvor den nordlige delen av Norge var preget av sterk religiøs overbevisning, og læstadianismen stod særlig sterkt. Ifølge Holm (I Fulsås, 2003) gjorde den nordlandske allmuen Gud til herre over absolutt alt, og seg selv og sin vilje til ingenting (s. 41). Fiskernes forhold til risikotenkning, ulykke og døden stod derfor i tett forbindelse med deres religiøse overbevisning. Denne måten å orientere seg i verden på har fått betegnelsen «fatalisme». Fatalismen innebar en oppfatning om at Gud rådet over alt det som lå utenfor menneskets handlingsrom (Fulsås, 2003, s. 47). I løpet av motoriseringsårene ble lofotfisket tryggere, og antallet ulykker kraftig redusert. Fulsås (2003) skriver at motoren, værmeldinga og radioen ledet til at fiskeriulykkene på lofotfisket ble modernisert – i den forstand at fiskerne etter å ha tatt i bruk disse systemene endret sin måte å tenke om, eller forstå ulykke på (s. 159). Risiko og dødsulykker er også framtrepende temaer i de litterære framstillingene, og i det følgende kapittelet skal vi studere hvordan lofotfiskernes konsekvenstenkning og forhold til dødsulykken kommer til uttrykk før og etter motoriseringa.

5.1 Konsekvenstenkning

5.1.1 Fiskerens fatalisme

For lofotfiskerne før motoriseringa var ulykker på Lofothavet en uunngåelig del av yrket. Ifølge Thorsvik (1982) sto det for fiskerne i Guds hånd om en kom seg velberget hjem, og når ulykken inntraff var det for fiskerne «så laga» at det skulle skje (s. 317). Fiskerens fatalisme, eller tiltro til 'bestemmelsen' blir beskrevet på følgende vis i Carl Schøyens *Nord i værene: skildringer* (1915):

Og hver gang folk blev igjen derute, het det altid at saa var bestemmelsen. Forsøkte nogen at indvende, at hadde de fra først av indrette sig annerledes, hadde de gjort saa og saa, var ulykken kanske ikke hændt, blev der likefuldt kort og godt svaret at saa var bestemmelsen (s. 80).

I eksempelet ovenfor gjør fiskernes fatalisme seg gjeldende gjennom en sterk overbevisning om at bestemmelsen styrer det endelige utfallet i møte med ulykke, og at deres eneste handlingsmulighet er å sette sin lit til det. Farene på havet og risikoen for ulykker ble

rettferdiggjort ved at det var bestemt av Gud. Beskrivelsen fra *Nord i værene: skildringer* illustrerer hvordan fiskernes forestilling om ulykken som forutbestemt kunne virke negativt inn på deres kritiske vurdering av egen praksis, og ønsket om å gjøre fisket tryggere. For den norske samfunns- og kulturforskeren Eilert Sundt var nettopp fiskernes fatalisme den viktigste forklaringen på det store antallet drukkingsulykker på lofotfisket, og i tillegg fiskernes motvillige forhold til reformforslag som skulle gjøre fisket tryggere (Sundt, 1976, s. 96).

Mens eksempelet fra Schøyen på en side tydeliggjør at fatalismen kan ha vært en hindring for fiskerne i møte med motoriseringa fordi den gjorde dem motvillig til endring som forbedret deres situasjon, kan en også argumentere for at en slik verdensanskuelse kunne virke positivt fordi den ga styrke og handlekraft. I Sivertsens *Mands ferd* framstår ikke fiskernes fatalisme som en kilde til ulykke, men det som gir handlekraft i møte med fare. Her fortelles det at tilliten til bestemmelsen ga Helmer Rise «en uhyre ro bak det nervedirrende jag og de idelige lyn av vaakne viljesterke tanker», «naar alt det øvrige rinder ut og er som intet» (Sivertsen, 1927, s. 63). Helmer Rise er overbevist om at han har Gud ved sin side, og at det derfor ikke er noen grunn til å frykte uværet og faren for ulykke: «-hvorfor er I rædde, I litet troende? Havet skal ha sin del av de døde.» (Sivertsen, 1927, s. 63). Fatalismen muliggjorde på denne måten handling ved å gjøre fiskerne i stand til å handle uten frykt eller oppgivelse i møte med krefter som stod utenfor deres kontroll (Fulsås, 2003, s. 47). Ulykke ble på den måten koblet til en meningsfull, kosmisk orden hvor fatalismen ble en form for overbevisning om at ulykken bare inntraff om krefter utenfor lofotfiskerens handlingsrom ville det så. I møte med ekstreme situasjoner kom fatalismen derfor fiskeren til gode, ved å gjøre ham i stand til å handle med en nærmest uforklarlig ro i møte med overveldende naturkrefter.

5.1.2 Den heroiske høvedsmannen

Fra lofotfiskerens perspektiv kunne fatalismen sees som en nødvendig måte å forstå og handle i verden på i møte med de harde realitetene ute på fisket. Deres tilværelse var preget av de store motsetningene; mellom velstand og fattigdom, stilla og storm, liv og død. I fortellingene om lofotfisket før motoriseringa skal vi se at det knyttes en egen form for romantikk til lofotfiskernes fatalistiske verdensanskuelse. I *Nord i værene* kommer det for eksempel til uttrykk i møte med den gamle høvedsmannen, eller fiskebåtkapteinen, Fredrik: «Uforsagt i sin kamp med havet, tapte han ikke modet om han en gang iblant blev slagen.» (Schøyen, 1915, s. 22). Her beskrives en uforbeholden tro på egne sjømannsferdigheter og villighet til å utfordre skjebnen i møte med farer på havet.

Beskrivelsene av høvedsmennene på lofotfisket før motoriseringa har likhetstrekk med Conrads nostalgiske framstilling av seilets tid i overgangen fra seil til damp. I fortellingene har vi allerede sett at høvedsmennene søker romantiske heldedåder gjennom sammenstøtet med havets sublime, eller guddommelige kraft. Høvedsmennene tillegges heroiske kvaliteter gjennom deres villighet til å kjempe mot naturkreftene. Her beskrives det enkelte individs heroisme i overensstemmelse med Conrads (1907) forestilling om «the artistic quality of a single-handed struggle with something much greater than yourself.». Høvedsmannens heroisme romantiseres og står i kontrast til den trygger, mindre dramatiske tilværelsen fiskerne opplevde med motoriseringa. Høvedsmannen gjøres til representant på en forgangen tid hvor denne typen menneske har blitt gjort overflødig med motoriseringa:

Nu var den tid forbi, kanskje ugjenkaldelig forbi ... Og tænker jeg paa hvordan han [Fredrik Høvedsmand] forgangen vinter rodde fiske, staaer han ogsaa for mig som en havkonge som kjæmper til det ytterste, men langsomt taper sit rike (Schøyen, 1915, s. 30).

Litteraturprofessor Øystein Rottem (I Bojer, 1993) skriver at den motoriserte tiden på lofotfisket var en anti-heroisk tid som ikke lenger hadde plass til individualisten (s. 10). Høvedsmannen var en individualist i den forstand at han framsto som en ensom «havets hersker» som kun med Gud ved sin side tok opp kampen med hav og storm: «Heller ikke paa havet trænges herskerne mere.» (Schøyen, 1915, s. 30). Framstillingene ironiserer samtidig over denne tiden, og viser på den måten det tosidige forholdet ved lofotfiskerens tilværelse. I *Nord i værene: skildringer* seiler Fredrik Høvedsmand sin båt med et «trodsens vimpel» som iblant ikke var annet enn «sidste forrevne seilspjære» - altså et spjæret seil. Som symbolikk understreker vimpelen de ytterst stusselige forhold Fredrik utkjemper sin kamp under (Schøyen, 1915, s. 30). Lignende beskrivelser finner vi også av Jakob i *Den siste viking*, hvor han i løpet av én eneste lofotfiskesesong går fra å bli “storkar” gjennom forretning til å miste hele sin fortjeneste, uten at verken rikdommen eller fattigdommen gjør noen forskjell på hans egen livsanskuelse. Han forblir lofotfisker, og beholder båten sin, «Sjøblomsten», til dagen han dør (Bojer, 1921, s. 323). Fortellingen er gjennom sin ironisering bevisst de stusselige kårene og tragiske ulykkene som var forbundet med det gamle lofotfisket.

Fatalismen som blir tillagt beskrivelsene av den gamle høvedsmannen forsvinner i overgangen til det moderne og motoriserte i det litterære utvalget. Ifølge Rottem (I Bojer, 1993) består nostalgien til høvedsmannens individualisme og fatalisme i forfatterens visshet om at denne verdensanskuelsen på forhånd var dømt til å tape i møte med moderniseringen (s.10). Høvedsmennenes mentalitet var ikke kompatibel med moderniseringsprosessene som

fulgte med det nittende århundret fordi de karakteriseres av det Berman (1982) betegner som en annen ånd, i form av den førmoderniserte tidens enklere, mindre komplekse og harmoniske verdensforståelse (s. 17). Høvedsmannens fatalisme framstod som et harmonisk og sammenhengende syn på verden der Guds bestemmelse befant seg i sentrum, samtidig som at høvedsmannens heroiske individualisme var tett knyttet opp mot et lofotfiske hvor fiskerne ikke hadde kontroll over naturkreftene. I beskrivelsene av det motoriserte fisket skal vi etter hvert i dette kapitlet se at nostalgien forsvinner til fordel for andre meningsskapende prosesser med moderniseringen.

5.1.3 Menneskelig ansvarliggjøring

Med utgangspunkt i en scene fra *Lofotkarer* skal vi se hvordan to ulike reaksjoner i møte med ulykke stilles opp mot hverandre, der reaksjonene kan forstås som representasjoner for fiskernes ulykkestenkning før og etter motoriseringa. I *Lofotkarer* får en båt motorstopp, og driver hjelpeløst mot Skjoldene, de farlige undervannsskjærene utenfor Ørsvåg. De er verken utstyrt med mast eller seil, og fortøyningene står igjen i Kabelvåg (Skar, 1936, s. 74).

Ulykken nærmer seg med sikkerhet:

En eldre mann framme i båten folder hendene: «Fader vår, du som er i himmelen...» Høvedsmannen står i bakrummet med et ansikt som en knyttneve og forbanner at han har gått på sjøen uten fortøininger i båten. «Det er litt seint å banne over det nu.» «Ja, det er vel i seinaste laget. Men det er da forunderlig at her ikj finnes båt å sjå.» ... «Skje din vilje...» mumler den gamle i forrummet. (Skar, 1936, s. 73).

Den eldre fiskeren reagerer på den truende situasjonen ved å be Fadervår. Han retter sin tillit til bestemmelsen i møte med mulig ulykke, og er en reaksjon som minner om fiskernes fatalisme i eksempelet fra *Nord i værene: skildringer*. I motsetning til kontrollen i møte med naturkreftene som ofte beskrives hos fiskerne i de motoriserte eksemplene fra tidligere, oppleves den forventede ulykken her ikke som et resultat av egne handlinger, og i stedet for å finne handlingskraft besettes den gamle fiskeren av handlingslammelse. Det står i tydelig kontrast til hvordan fatalismen eksempelvis påvirket Helmer Rise i *Mands ferd*, men det viser likevel en tiltro til at det er bestemmelsen som styrer.

Høvedsmannen i den motoriserte båten vurderer derimot ikke situasjonen som bestemt av Gud, men av sin egen feilvurdering da han har glemt å ta med fortøyning i båten. Her er det menneskestyrte elementet langt mer til stede. Situasjonens omgivelser er ikke bestemt av en kosmisk orden, men av fiskeren selv. Gud er ikke lenger den som observerer i møte med ulykke i den tekstlige framstillingen, og bestemmelsen er ikke lenger ulykkens utsiktspunkt. I kontrasten mellom den eldre fiskeren og den yngre høvedsmannen ser vi en antydning til

forandring i fiskernes konsekvenstenkning mellom generasjoner gjennom antydninger til en mer sekularisert verdensanskuelse. Ved at høvedsmannen ansvarliggjører seg selv og sine mangelfulle handlinger ser vi dermed tegn til en endret måte å skildre ulykke på i en tekst som omhandler det motoriserte fisket.

Skildringene av det motoriserte lofotfisket er som vi tidligere har sett ikke foruten fare og risiko, men her spiller fiskernes konsekvenstenkning oftere en mer fremtredende rolle. Mens fortellingene om lofotfisket før motoriseringa vektlegger fatalistisk heltemot og det å overvinne naturkreftene mot alle odds, baserer fiskerne i *Flåten går ut* i større grad sine beslutninger på graden av risiko som er involvert. Istedenfor å trosse stormen, beslutter Mannskapet på «Ørnefjell» å vente den ut, trygt om bord i båten: «Et par mann holdt seg på dekket for sikkerhets skyld om noe skulle hende. De andre gikk ned i lugaren og tok seg en kaffekopp og ei brødskiva mens de venta.» (Markusson, 1941, s. 127). Med de solide motorskøytene er det mulig å motstå naturkreftene på en måte som ikke var mulig før motoriseringa. De tvinges ikke lenger opp i farefulle situasjoner, og dermed har ulykke blitt noe fiskerne i større grad kan velge å unngå ved å ta veloverveide beslutninger. Fiskerne behøver verken å frykte for livet eller gjøre noen spesiell innsats for å overleve – de behøver bare å holde seg rolige og være tålmodige.

Lofotfiskernes forhold til Gud får også en annen karakter i *Flåten går ut*. Her er Gud tilstedeværende, men fra Tores perspektiv framstår ikke Gud som en harmoniserende kraft i møte med ulykke: «Han var ikke nådig han derute når han først slo til.» (Markusson, 1941, s. 138). Den skjer ikke lenger fordi det måtte skje, men betraktes i større grad som noe tilfeldig, eller som et resultat av unåde. Ulykken blir ikke beskrevet som del av en større religiøs meningssammenheng. For Tore er det en bevissthet om at den ulykken som rammer andre på lofotfisket også kunne rammet dem selv: «Og de hadde vært heldige. Sjå nå ombord i «Nordhav 1». Der var et eneste brott nok.» (Markusson, 1941, s. 334). Både Gud og havet framstilles som uforutsigbare krefter som tar og gir på sine egne premisser uten at ulykken blir satt i sammenheng med en større kosmisk orden. Vi skal ut fra denne fortellingen etter hvert se at ulykken blir beskrevet i sammenheng med andre, mer sekulariserte meningsskapende prosesser.

5.2 Døden på lofotfisket

5.2.1 Den dagligdagse døden

I noen av fortellingene om lofotfisket før motoriseringa beskrives fiskernes forhold til dødsulykken som distansert når de er ute på fiske. I *Den siste viking* beskrives dødsulykken som noe fiskerne opplever som utenfor deres egen kontroll, og derfor distanserer de seg fra den. Fiskernes blir konfrontert med døden når Elezeus Hylla fra mannskapet på «Havella» omkommer. Hendelsen er dramatisk beskrevet i form av at Elezeus blir gradvis sykere av lungebetennelse, og når «Havella» kommer ut for storm og uvær er Elezeus foruten krefter til å klare seg igjennom det. I teltet gjennomgår fiskerne en omstendelig kristen seremoni hvor Elezeus får nattverd av Kaneles Gomon, en av de andre fiskerne på båten, og deretter dør han. Fiskesesongen blir ikke berørt, men fortsetter som om ingenting skulle skjedd. Hendelsen gir på denne måten et litterært perspektiv på lofotfiskernes forhold til døden før motoriseringa:

De snakket ikke mer om han Elezeus Hylla. En mand dør eller omkommer paa sjøen, en del baater forsvinder under storm, det er en ulykke, men den er saa dagligdags mellem fiskere, om faa dager snakker ingen mer om det. De vilde sakne ham, naar de skulde til at ro paa spreng, for da kunde den sjette aaren ikke komme i sjøen. Og siden, naar de kom hjem – naar de skulde stige op i fjæren og bli ønsket velkommen – da vilde de jo være en mand mindre end da de reiste (Bojer, 1921, s. 239).

Her beskrives fiskernes forhold til døden som noe «saa dagligdags mellem fiskere». Deres fatalisme framstår som en måte å normalisere og akseptere dødsulykken. Fiskernes forhold til døden bærer i stedet preg av et fokus på de praktiske hensyn det medfører. De vil savne Elezeus når de skal ro, for da kommer ikke den sjette åren i sjøen. Lofotfiskeren er ordfattig, men stoisk og handlekraftig i møte med døden. Gjennom lofotfiskernes følelsesmessige distanse framstår fatalismen som en måte å gi mening til den tragiske delen av deres yrke, ved at døden ble opplevd som utenfor lofotfiskerens kontroll. Som lofotfisker måtte en akseptere dødsulykken som en uunngåelig del av virket, samtidig som at en måtte være i stand til å forsone seg med den og fortsette fisket.

Til tross for at fiskerne i *Den siste viking* framstår ordfattige i møte med dødsulykken, framstilles den likevel som et hjem søkende tema for høvedsmannen Kristaver: «Det var ingen som ante at denne karen med den lette gangen og det lyse sinn hadde stunder da han helst ville gjømme seg bort.» (1993, s. 240). I kvelvscenen som ble beskrevet i forrige kapittel mistet Kristaver taket på Kaneles Gomon, som faller ut i sjøen og dør. Minnet om denne episoden vender stadig tilbake for Kristaver gjennom handlingen i ettertid, og beskrives som noe han stiller seg selv til ansvar for og opplever stor skyldfølelse for: «Det verste var ikke at

- han som de andre – kunne møte Guds ansikt. Det verste var at han Kaneles Gomon ville vise seg for ham. «Du slapp meg du. Men du berga deg sjøl.» (1993, s. 240). Gudstroen er tilstedeværende også her, men i dette eksempelet framstår ikke tiltroen til bestemmelsen som en meningsskapende trøst for Kristaver. I stedet er det noe han frykter fordi han en dag vil møte Kaneles på nytt og bli konfrontert med sin egen skyldfølelse. Han ansvarliggjører seg selv for dødsulykken, og skyldspørsmålet trekker ham vekk fra den fatalistiske distansen til ulykken i retning av hans egen menneskelige ansvarliggjøring. Kristavers ansvarliggjøring av seg selv kan i så måte minne om høvedsmannen fra *Lofotkarer* som klandrer seg selv for at han har glemt fortøyningen. Fra et mentalitetshistorisk perspektiv er det av betydning at Johan Bojer selv stod i den motoriserte tiden da han skrev fortellingen. Skildringen av Kristavers ansvarliggjøring kan ut fra det perspektivet sees i sammenheng med konsekvenstenkningen som utviklet seg med motoriseringa og moderniseringsprosessene. Vi skal samtidig se at ulykken også beskrives som mer personlig og tragisk gjennom pårørende. Ut fra det kan beskrivelsen av Kristavers skyldfølelse også sees på som en mer nyansert framstilling av lofotfiskerens forhold til døden enn det rent fatalistiske. Fatalismen synes nærmest å være en forsvarsmekanisme for fiskeren, men selv om døden beskrives som noe de kollektivt har et distansert forhold til, var ikke lofotfiskeren nødvendigvis frigjort fra den personlige tragedien. Et poeng for den videre sammenligningen er samtidig at Kristavers forhold til dødsulykken bare angår ham og hans forhold til Gud, noe som ser ut til å endre seg med motoriseringa.

5.2.2 Dødsulykken i møte med pårørende

I møte med pårørende får lofotfiskerens forhold til døden en annen karakter enn ute på havet. I *Nord i værene: skildringer* (Schøyen, 1915) beskrives dette møtet: «[...] tyngste stunden det var da de satte baatene op hjemme, og familie, forældre og søskende til de omkomne hastet mot dem og spurte om de mente de endnu maatte vente længe paa sine» (s. 43). Ute på fisket beskrives døden en del av deres harde realitet og «en bestemmelse som ingen makt kunde forandret» (Schøyen, 1915, s. 43). I møte med pårørende konfronteres fiskernes fatalisme av en opplevelse av ulykken som tragedie. Fra den pårørendes perspektiv bærer dødsulykken i større grad preg av å være et menneskelig tap; der kan han være en far, sønn eller ektemann. Fordi de menneskelige sidene ved døden fremheves i denne videreformidlingen ender den opp som tyngre å bære for fiskeren enn øyeblikket ulykken inntreffer på fisket. På sjøen må de fortsette å jobbe eller holde båten flytende, men hjemme må fiskerne konfrontere den. Her møter de sorgen på nærmere hold ved at det personlige ved tragedien tydeliggjøres. Det er

derfor en tydelig kontrast mellom fiskernes fatalistiske forhold til døden ute på havet, og hvordan den oppleves i møte med pårørende.

Et tilsvarende tilfelle finner vi også etter motoriseringa med *Flåten går ut*. Der blir høvedsmannen Tore vitne til at «Hauken» går ned i et brott, og at det omkommer fire mann med forliset. Tore tar på seg ansvaret for å formidle nyheten om en av de omkomne til den pårørende familien. Her finner vi et lignende forhold til møtet med pårørende:

Han fikk vel det, sa Tore. Noen måtte gjøre det. Hvorfor så ikke ham. Enda han heller ville ha gått til havs mot uværet igjen enn å gå med det budskapet.» (Markusson, 1941, s. 136).

Han forsøker å opprettholde den stoiske roen som karakteriserer fiskerne i møte med ulykken, og overfører også disse verdiene til enkekonas sønn: «Der satt den vesle fyren og var klar over sin plikt og tok den som en mann. Han måtte holde leiken gående så ikke søskena hengte seg på mora igjen.» (Markusson, 1941, s. 139). Videreformidlingen til de pårørende beskrives likevel som svært tung å bære, og i møte med familien til den omkomne blir han tydelig preget: «Tore greide ikke svelge lenger. Det braut fram i noen korte hikst.» (Markusson, 1941, s. 138). Selv om Tore preges hardt av ulykken, framstilles det samtidig som at han forsøker å opprettholde et distansert forhold til dødsulykken som er i overensstemmelse med forventningene som knyttes til det å være lofotfisker.

Kontrasten mellom lofotfiskeren og den pårørendes forhold til dødsulykken blir særlig fremtredende i møte med kvinnen. Lofotfisket var utelukkende et mannsdomene, mens kvinnene under fiskesesongen hadde ansvar for dyr, fjøs, husholdning og barna (Christensen, 2009, s. 7). Kvinnene var bundet til rollen som pårørende ved at de selv levde avskåret fra lofotfisket, mens de allikevel måtte forholde seg til risikoen for at ektemennene og sønnene deres ikke returnerte velberget hjem fra fisket. Kvinnen i møte med døden spiller ikke en like tilstedeværende rolle i alle tekstene, men der hvor kvinnens perspektiv inntas får dødsulykken karakter av å være tragisk og vanskelig å akseptere. Et slikt eksempel er Marja i *Den siste viking*, som er Kristavers hustru. Fra hennes perspektiv oppleves ikke dødsulykken som noe forutbestemt av en harmonisk Gud, slik vi har sett hos lofotfiskerne:

hun folder hænderne og ber, for her – her finder hun Vorherre igjen. Derute ved sjøen er han bare dommedag og storm og ulykker og rædsel – nei, der ber hun ikke, der trodser hun ham og biter tænderne sammen. Men her – her finder hun Vorherre igjen (Bojer, 1921, s. 28).

Selv om lofotfiskerne tror at Gud styrer utfallet, var det likevel bare etter at de selv hadde gjort det som stod i egen makt for å forhindre ulykken. Kvinnen opplever ulykken på avstand, både i tid og rom, og befinner seg derfor i en posisjon preget av total maktesløshet. Fra hennes

ståsted befinner Gud seg «i stormen og i havet» (Bojer, 1921, s. 47). I likhet med Tore fra *Flåten går ut*, som foregår etter motoriseringa, anser Marja Guds bestemmelse som tilfeldig og unådig. Gud er både ansvarlig for ulykken, og samtidig hennes eneste mulighet til å «påvirke» situasjonen gjennom å be. Et lignende eksempel finner vi i *Fiskere I* av Andreas Markusson (1997), som ikke er del av utvalget, men demonstrerer motivet på en nevneverdig måte - her skildres bønner som «den utvei de uvilkårlig greip til når livet stedte dem i ei nød hvor inga menneskelig makt forsmådde å hjelpe» (s.98). Bønner er kvinnens eneste måte å handle på, og i den forstand er hun langt mer overgitt til bestemmelsen enn fiskerne selv. Selv om tilstedeværelsen av Gud står sentralt også i framstillingen av kvinnen, ser vi at fatalismen ikke er en måte å rettfærdiggjøre ulykken på for Marja. Den pårørende kvinnens forhold til bestemmelsen og ulykken framstår som mer motstridig ved at de personlige, tragiske konsekvensene av ulykken befinner seg i sentrum for den pårørende kvinnen. I neste del skal vi se at ulykken får en lignende karakter også hos lofotfiskeren, som følge av at perspektivet endres med modernisering og innføringen av radioen som massemedia.

5.2.3 Lofotfiskeren som pårørende gjennom radioen

I *Flåten går ut* endrer skildringen av lofotfiskerens forhold til dødsulykken seg som følge av noen av de teknologiske framskrittene som fulgte med i samme tidsrom som motoriseringa. Måten ulykken ble framstilt på gjennom offentlige media gjennomgikk store endringer i siste delen av 1800-tallet (Fulsås, 2003, s. 90). Med grunnlegginga av landsdekkende aviser fikk ulykker på lofotfisket nasjonal dekning og oppmerksomhet. De ble et anliggende som berørte nasjonen, og ikke bare de nærmeste rammede. Da telegrafene kom ble i tillegg nyhetene formidlet til andre deler av landet kort tid etter at de skjedde. En kunne dermed følge de samme hendelsene samtidig rundt om i landet. Telegrafene skapte helt nye forutsetninger for det Fulsås (2003) beskriver som «vikarierende deltakelse» i fjerne hendelser, hvilket fikk store konsekvenser for oppfatninga av sosialt fellesskap og måten samfunnet observerte og forstod seg selv (s. 90). Vi skal se nærmere på en spesifikk endring fra utvalget når mannskapet på «Ørnefjell» hører at radioen rapporterer at dødsulykken rammer en annen båt som befinner seg ute på Ishavet.

Gjennom ulykkereportasjer på radioen hører fiskerne på «Ørnefjell» nyheter både om deres egen nesten-ulykke og andre fiskeres ulykker i stormvær. De gjenopplever på denne måten deres «sjømannsdåd» på nytt etter at den har funnet sted. Når mannskapet hører gjenfortellingen om hvordan høvedsmannen Tore sto ved roret mens rorhuset ble knust av rokk og brott omkring ham «holdt de pusten i angst» (Markusson, 1941, s. 334). Videre

overhører mannskapet opplesningen av andre ulykker på havet, deriblant en tråler der et brott hadde vasket to fiskere ut i havet hvorav den ene druknet. Fiskerne blir konfrontert med hendelsen på nytt, samtidig som at de sammenligner sin egen situasjon med nyhetene om andre fiskeres ulykker. Ved at fiskerne blir konfrontert med ulykke også på avstand etter at den har funnet sted, knyttes det en sterkere nærhet til ulykken. Denne måten å forholde seg til ulykke framstår som endret sammenlignet med Elezeus Hylla i *Den siste viking*, hvor fiskerne ganske raskt etter at ulykken har inntruffet slutter å snakke om den.

Med radioteknologien har lofotfiskerne blitt mer påkoblet både hverandre og omverdenen enn tidligere. Det forekommer en perspektivendring hvor de havner i en posisjon som minner om den pårørendes i framstillingene fra lofotfisket før motoriseringa. For koner, mødre og barn har vi sett at forholdet til ulykken er preget av angst og hjelpeløshet, uten mulighet til å påvirke situasjonen. I møte med dødsulykken på radioen havner lofotfiskeren i en lignende situasjon der dødsulykken oppleves på avstand, og lofotfiskeren inntar posisjonen til en slags pårørende:

«Tore kom til å tenke på dem som satt rundt i heimene i navnlaus angst. Han prøvde å se dem for seg der de holdt vakt ved radioene – koner og mødre og barn! Men han greide det liksom ikke. Det var nesten enda grufflere enn tragedien ute i Nord-Atlanteren.» (Markusson, 1941, s. 344).

Sammenlignet med lofotfiskerens forhold til dødsulykken i *Den siste viking*, oppleves dødsulykken her i større grad som en tragedie med konsekvenser som går utover det rent praktiske. Gjennom radiomeldingene sammenligner Tore både sin egen situasjon med andre lofotfiskere, samtidig som at han opplever sterk sympati for dødsulykkens ofre og de rammede ved at han selv inntar rollen som pårørende. Han ser med et perspektiv på ulykken utenfra og tar del i den «vikarierende deltakelsen» som utviklingen av massemedia la til rette for. Gjennom beskrivelsen av radiomeldingen ser vi dermed at kampen for livet på lofotfisket ikke lenger er et privat anliggende mellom fiskeren og Gud, som i beskrivelsen av Kristavers skyldfølelse i *Den siste viking*. I *Flåten går ut* har lofotfiskerne fått et kollektivt nært forhold til ulykken ved at den inngår som del av et utvidet fellesskap.

Fulsås (2003) skriver at fremveksten av massemedia ga alle samfunnsområder en «bredt akseptert nåtid» å organisere forholdet mellom fortid og framtid etter (s. 104). I *Flåten går ut* gjør radioen fiskerne til del av en felles opplevd nåtid i møte med ulykke. Denne forestillingen retter seg samtidig mot en bredere tidsorientering i form av et historisk fellesskap. At noen kom igjen og noen ble der ute er for Tore en «Folkets saga i tusen år» (Markusson, 1941, s. 353). Tore skuer bakover i tid, og plasserer dødsulykken på lofotfisket inn i en historisk kontekst. Han plasserer 'folket' i sentrum av denne verdensanskuelsen, hvor

dødsulykken på lofotfisket ikke lenger er styrt av Guds bestemmelse, men som en tragisk, uunngåelig del av befolkningens kamp for overlevelse og økonomisk vekst gjennom deres viktigste næringsvei. Lofotfiskets historie forstås gjennom Tore som en «skjønn saga om manns dåd» (Markusson, 1941, s. 349).

5.2.4 Kvinnen som en bro mellom tradisjonen og moderniteten

At lofotfisket blir forstått som en fellesskapsfortelling i *Flåten går ut* blir enda tydeligere i beskrivelsen av kvinnens forhold til dødsulykken i etter motoriseringa. Her råder fremdeles maktesløsheten: «Det likbleke ansiktet hennes var ei eneste ordlaus bønn om nåde.» (Markusson, 1941, s. 137). Framstillingen av kvinnens forhold til dødsulykken er i likhet med Marja fra *Den siste viking* preget av sorg og tragedie som pårørende. Beskrivelsen av kvinnens forhold til ulykken endrer seg derfor ikke nevneverdig i fortellingene om lofotfisket før og etter motoriseringa. Fiskeren, representert gjennom Tore, framstår derimot som mer lik den pårørende kvinnen. I beskrivelsene blir kvinnen i den forstand en bro mellom den tradisjonelle og den motoriserte lofotfiskerens forhold til ulykke ved at fiskerne blir stilt overfor den samme maktesløsheten. I *Flåten går ut* kommer den mentalitetshistoriske endringen i framstillingen av ulykke til syne ved at moderniseringsprosessene sprekker beskrivelsen av lofotfisket som en form for avstengt univers. Her plasseres ulykken inn i en annen meningssammenheng ved at Tore innlemmer kvinnens forhold til ulykken som del av en tanke om et folkelig, historisk fellesskap:

For en veldig styrke til å bære hadde ikke ei slik fiskerkone på et nakent nes mot havet. Det var kanskje det som ga styrke og mot til dem som satte livet inn der ute. Det var en visshet slekters liv gjennom hundreår hadde gitt dem. (Markusson, 1941, s. 141-142).

Tore tillegger ulykken mening ved å la den inngå som del av en større historisk beretning om et folks langvarige kamp mot storm og uvær på vei mot bedre kår. Kvinnens sorg i møte med ulykken beskrives som meningsfull fordi det er styrken til å bære den som har holdt liv i lofotfiskeres familier gjennom mange generasjoner. Det er ikke kvinnens eget perspektiv, men en del av Tores forståelse av lofotfisket som utviklingen av et historisk fellesskap. Framstillingen av ulykke har dermed endret seg ved at den harmoniserende kraften flytter seg fra det gudommelige til menneskets egen meningsskapende fortelling om lofotfiskets gradvise utvikling. I *Flåten går ut* ser vi dermed tendenser til et syn på at motoriseringa ikke representerer et brudd mellom tradisjon og modernitet, slik vi har sett i *Den siste viking* og *Nord i værene: skildringer*, men at det motoriserte og moderniserte lofotfisket inngår som del av en historisk sammenhengende tradisjon. I lys av dette perspektivet er fortiden noe som er med på å underbygge deres forståelse av nåtiden, og fortellingen uttrykker en holdning preget av endret

selvforståelse i møte med moderniteten – der både det tradisjonelle lofotfisket og motoriseringa er en del av samme gradvise vei mot framskritt.

5.3 Sammenfatning av ulykken i lofotfiskelitteraturen

Fortellingene om lofotfisket før og etter motoriseringa har blitt skrevet etter motoriseringa. De presenterer likevel til dels ulike perspektiver på fortiden, som ikke nødvendigvis er vesensforskjellige, men som vektlegger ulike aspekter. Hos Schøyen, Bojer og Sivertsen, som skrev om lofotfisket før motoriseringa, har vi sett at det legges vekt på å skildre den før-motoriserte tiden som adskilt fra den motoriserte, særlig gjennom vektleggingen av lofotfiskerens unike egenskaper og verdensanskuelse i kultivering av vinden.

I *Lofotkarer*, og *Landet vokser* ser vi tendenser til det samme fra den andre enden, ved at måtene det motoriserte fisket skiller seg fra det gamle fisket vektlegges. I *Flåten går ut* vektlegger på den andre siden i større grad relasjonen mellom fortid og nåtid, og i denne handlingen blir det tydelig at «tapet» av den særegne, fatalistiske lofotfiskeren blir mindre tilstedeværende til fordel for en framstilling av lofotfisket som en beretning om et historisk og nåtidig fellesskap.

Beskrivelsene av lofotfisket endrer seg ved at lofotfiskeren før motoriseringa karakteriseres av fatalisme og en verdensanskuelse der Gud er den bestemmende makta i møte med ulykke, mens lofotfiskeren etter motoriseringa i større grad har menneskelig handlingsrom som styrende prinsipp. I framstillingen av dødsulykken møter vi en tilsvarende endring der Gud står i sentrum av ulykken før motoriseringa. Her har vi sett at det er en kontrast mellom lofotfiskeren og kvinnen, hvor fiskerens fatalisme gjør ulykken til del av en harmonisk verdensanskuelse, mens kvinnen som pårørende opplever ulykken som personlig tragedie som bryter med tanken om Gud som harmoniserende kraft. I *Flåten går ut* endrer framstillingen av dødsulykken seg ved å gå fra distanse til personliggjøring. Grensene mellom lofotfiskeren og den pårørende viskes ut, som følge av radioens tilstedeværelse. Gjennom radioen blir lofotfiskerne mer påkoblet omverdenen, og det bidrar til å skape en forestilling om lofotfisket som et fellesskap. I *Flåten går ut* er det ikke lenger lofotfiskeren og Gud alene i møte med ulykken. Linjer trekkes tilbake til fortiden, og det menneskelige fellesskapet stilles i sentrum av deres forhold til ulykken.

I kontrasten mellom individualisme og fellesskap kan vi samtidig anspore en verdiladning i møte med motoriseringa av lofotfisket. I framstillingene av lofotfisket før motoriseringa er den fatalistiske høvedsmannen med Fredrik, Jakob og Helmes Rise et tilbakevendende motiv. Framstillingene av de fatalistiske høvedsmennene framstår som

nostalgiske tilbakeblikk til en tilbakelagt fortid. I likhet med Conrads nostalgiske framstilling, retter nostalgien i disse framstillingene seg mot den fatalistiske lofotfiskerens unike kvaliteter, og at disse kvalitetene har blitt gjort overflødig med motoriseringa. Fortellingene om lofotfisket før motoriseringa romantiserer den fatalistiske høvedsmannen i et særegent individ, som en «hersker» eller en «viking» (Schøyen, 1915; Bojer, 1921). En sentral del av deres særegenart er likevel at de til tross for deres individualisme, kjennetegnes av en enorm vilje til selvpoppofrelse for å berge andre ut av fare og ulykke. Nostalgien i framstillingene ligger i dette møtepunktet mellom høvedsmannens individualisme - at hans liv uforbeholdent er bundet til havet, og samtidig hans vilje til selvpoppofring. Det nostalgiske blikket på tiden før motoriseringa grunner likevel ikke nødvendigvis i en tanke om at tiden før motoriseringa var bedre. Forfatterne, i særlig grad Schøyen og Bojer, ironiserer også over de stusselige kår de fatalistiske høvedsmennene «hersket» over.

Med motoriseringa havner lofotfisket i større grad innenfor menneskelig handlingsevne. Ulykken er ikke lenger romantisk fordi den kan unngås. Individets kamp mot havets overveldende krefter er ikke lenger nødvendig på samme måte som før. I motsetning til framstillingene av lofotfisket før motoriseringa, er ikke *Flåten går ut* en fortelling om en tid som er forbi, men en tid som fremdeles pågår. Her spiller fortiden en rolle for å underbygge nåtiden, samtidig som at nåtidens fellesskapstanke styrer forestillingen om fortida. Motoriseringa beskrives ikke som et historisk brudd i overgangen til den motoriserte og moderniserte tiden, men det er nettopp slik framstillingen av lofotfisket etter motoriseringa viser endring. Lofotfisket framstilles som en fortelling om et folk og dets langvarige, strabasiøse slit for å skape en bedre framtid. Framstillingen preges av et sentimentalt blikk på de mange ofre lofotfisket har krevd gjennom sin «tusenårs saga», samtidig som at den framstår som en framskrittsfortelling, der romantiseringen av lofotfisket før motoriseringa viker til fordel for historien om en enhetlig, kollektiv utviklingsprosess.

6.0 Avslutning

I denne masteroppgaven har jeg undersøkt hvordan motoriseringa påvirker den skjønnlitterære framstillingen av lofotfisket i et utvalg fortellinger ved å spesifikt studere beskrivelsene av vinden og ulykken - to motiv som står sentralt, både historisk og litterært. Ved å undersøke hvordan motoren endrer framstillingen av lofotfisket har målet vært å belyse og diskutere hvilken mentalitetshistorisk holdning som kommer til uttrykk i fortellingene. Oppgaven har trukket inn og diskutert ut fra et perspektiv om at britisk sjømannslitteratur har hatt en tendens til å romantisere seiling og den poetiske kraften i menneskets kamp med krefter som er større enn en selv, mens motoriseringa har blitt beskrevet som et forfall av kunnskap og moral på vei mot menneskets universelle erobring (Conrad, 1907; Foulke, 1963). Dette synet på motoriseringa preges av en nostalgi som kan forklares ved at motoriseringa har representert et brudd mellom det tradisjonelle og det moderne, og at det derfor oppstår en nostalgisk lengsel tilbake til en tapt tid (Berman, 1982). Utvalget har bestått av fire verk som hovedsakelig omhandler lofotfisket før motoriseringa: *Nord i værene: skildringer, Den siste viking, Høvedsmannen* og *Mands ferd*, og tre verk som omhandler det motoriserte lofotfisket: *Landet vokser, Lofotkarer* og *Flåten går ut*.

De litterære beskrivelsene av vinden romantisere seilingen, både i fortellinger satt til før og etter motoriseringa, ved at kultivering av vinden forbindes med positivitet, og ved at det i de motoriserte i flere tilfeller blir gjort til redningen ut av farefylte situasjoner idet motoren streiker. Fortellingene om det motoriserte lofotfisket fordrer samtidig heller ikke et verdisyn der motoriseringa sees på som et forfall. Tvert imot beskrives endringene nokså gjennomgående som positive i de motoriserte framstillingene. Fiskerne slipper å fryse på dekk fordi de kan slappe av i lugaren. De trenger ikke tenke på vinden, eller fraværet av den – motoren gir dem like god framdrift uansett vær. Og i møte med fare og ulykker blir dette i enda større grad tilfelle. Den romantiske heldedåden, som vi har sett med kvelvseilingen, er ikke tilstedeværende på samme måte som før. Fiskerne i framstillingene velger ved flere anledninger trygge, pragmatiske løsninger der de unngår å utsette seg selv for unødvendig fare. I møte med vinden blir det dermed tydelig at det fins en nostalgi knyttet til kultivering av vinden, samtidig som at motoren i fortellingene om motorisert fiske beskrives som et framskritt.

I andre analysekapittel har ulykke på lofotfisket i de litterære framstillingene blitt undersøkt gjennom beskrivelser av fiskernes konsekvenstenkning og møter med dødsulykke. Her endrer framstillingen av ulykke på lofotfisket seg ved å gå fra beskrivelser av fatalistiske

fiskere med Gud som den bestemmende makta til at den menneskelige ansvarliggjøring av ulykken vektlegges, der folket i større grad stilles i sentrum som sin egen harmoniserende kraft. Jeg har argumentert for at det oppstår en verdiladning i kontrasten mellom romantiseringen av høvedsmennesenes sterke individualisme i fortellingene før motoriseringa og beskrivelsen av menneskelig ansvarliggjøring i *Lofotkarer* og forestillingen om lofotfiskebefolkningens historiske fellesskap i *Flåten går ut*. Framstillingen i *Lofotkarer* og *Flåten går ut* viser tegn til at lofotfiskeren får en endret selvforståelse etter motoriseringa, ved at han plasserer seg selv og eget handlingsrom i sentrum av ulykketenkningen. Gjennom radioteknologien blir lofotfiskeren mer lik en pårørende i møte med ulykken, slik vi har sett kvinnens forhold til ulykken bli framstilt. Gjennom denne perspektivendringen tillegges ulykken ny mening ved at den blir innlemmet som den av en forestilling om folkets historiske fellesskap og utvikling på vei mot moderniteten. Motoriseringa representerer ikke et brudd mellom tradisjon og modernitet – forestillingen om fortiden underbygger i stedet nåtiden, og i lys av det framstår framstillingen som en fortelling om framskritt.

I boken jeg plukket opp i Fjærland kunne vi lese en romantisk tanke fra Harald: «Sannelig var de vikinger (de siste), de som var med på dette.». Romantikken gjenfinder vi i beskrivelsene av lofotfisket før motoriseringa tenderer mot en nostalgisk verdiladning lik Conrads (1907) forestilling, ved at motoriseringa representerer et tap av noe idealisert – det kommer særlig til uttrykk i romantiske beskrivelser av seiling, dramatikk og høvedsmennesenes fatalisme. Likevel synes nostalgien i disse fortellingene å være forbundet med en aksept om at det er en tid det er umulig å vende tilbake til. Til tross for at seilingen også blir romantisert i fortellingene om det motoriserte lofotfisket, beskrives motoriseringa konsekvent som et framskritt på veien mot enklere driftsforhold, menneskelig ansvarliggjøring og en tanke om at mennesket og fellesskapet ble plassert i sentrum. Som helhet adskiller dermed fortellingene om lofotfisket seg fra Conrads tanke om nostalgi og forfall ved at det ene ikke utelukker det andre. Holdningen i lofotfiskelitteraturen skaper både rom for nostalgi rettet mot det tradisjonelle lofotfisket, samtidig som at fortellingene i større grad framstår som aktivt påkoblet og i dialog med de real- og mentalitetshistoriske endringene motoriseringa førte med seg.

7.0 Litteratur

- Asdal K., Berge, K. L., Gammelgaard, K. R., Gundersen, T., Jordheim, H., Rem, T., og Tønnesson, J. L. (2008). *Tekst og historie*. Universitetsforlaget: Oslo.
- Bojer, J. (1921). *Den siste viking*. Gyldendal. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/23987ed38f782b1f615f8c062c9d0967?page=0&searchText=den%20siste%20viking>
- Bojer, J. (1993). [1921]. *Den siste viking*. Gyldendal Norsk Forlag A/S: Oslo. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/3571834b0d29eeba8eccf2929d96d97a?page=5&searchText=bojer%20den%20siste%20viking>
- Berman, M. (1983). *All That is Solid Melts Into Air*. Touchstone. Tilgjengelig fra: https://books.google.no/books?id=mox1ywyhtgC&pg=PA13-IA4&hl=no&source=gbs_toc_r&cad=4#v=onepage&q&f=false
- Christensen, P. (2009). *Torskefiskets historie*. Kystverket, Riksantikvaren og Fiskeridirektoratet.
- Christophersen, H. O. (1962). *Eilert Sundt : En dikter i kjensgjerninger*. Gyldendal. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/9125828b69ddf2aab13b782306dfe929?page=0&searchText=christophersen%20sundt>
- Conrad, J. (1907). *The Mirror of the Sea. Memories and Impressions*. Project Gutenberg: London. London. Tilgjengelig fra: <https://www.gutenberg.org/files/1058/1058-h/1058-h.htm>
- Dahl, W. (1984). *Norges litteratur. 2: Tid og tekst 1884-1935*. Aschehoug. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/68a6b35952583d07b15458445d3b772a?page=0&searchText=Norges%20litteratur%202>
- DeBlieu, J. (2015). *Wind: How the Flow of Air Has Shaped Life, Myth, and the Land*. Open Road.
- Felski, R. (2008). *The uses of Literature*. Wiley-Blackwell.
- Foulke, R. (1963). *Life in the dying world of sail 1870-1910*. Journal of British Studies, 3 (1), 105-136. doi:10.1086/385476. Tilgjengelig fra: <http://www.jstor.org/stable/175051>
- Fulsås, N. (2003). *Havet, været og døden: Kulturell modernisering i Kyst-Noreg 1850- 1950*. Det Norske Samlaget: Oslo.
- Knutsen, N. M. (1991). *Fra Ottar til Oluf : artikler om nordnorsk litteratur*. Cassiopeia. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/926f8a1515229078ff4688a28c73a23d?page=0&searchText=fra%20ottar%20til%20oluf>
- Lothe, J., Refsum, C., Solberg, U. (2007). *Litteraturvitenskapelig leksikon*. Kunnskapsforlaget. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/a06dfbbbfd7335bdd2fef4593eabe50d?page=0>
- Lund, S. (2001). «Nordnorsk litteratur: Litteraturoppgave.» Høgskolen i Akershus. Tilgjengelig fra (17.11.21): <http://sveinlund.info/kultur/nnlitt.htm>
- Markusson, A. (1925). *Høvedsmannen*. Norli. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/771a14f8007be0aac85387202d32511b?page=0&searchText=h%C3%B8vedsmannen>
- Markusson, A. (1941). *Flåten går ut*. H. Aschehoug & CO: Oslo.
- Markusson, A. (1997) [1953]. *Fiskere, del II*. Orkana Forlag a.s., Stamsund.

- Mohr, A. (2010). «The Wind in Literature: Justification for: Nobel Winds & breezes». Tanti, Argentina. Tilgjengelig fra: <http://nobelwinds.com/>
- Nilssen, Tore Martin. (1978). «Forfatter – Sigurd Sivertsen». Hofdasegl årbok nr. 23. Tilgjengelig fra: <https://www.lofoten.com/lofoten/historie/forfatter-sigurd-sivertsen/>
- Phillips, A. C. (2015). «In the wake of Conrad: Ships and Sailors in Early Twentieth Century Maritime Fiction.» Doktorgradsoppgave. Cardiff University: London. Tilgjengelig fra: <https://orca.cardiff.ac.uk/id/eprint/73509/1/A.C.%20Phillips%20final%20thesis.pdf>
- Eldjarn, G. (1984). Teknisk beskrivelse av Nordlandsbåten. *Tidsskriftet Ottar*, nr. 147 – 2/1984. Tromsø museum og Universitetet i Tromsø. Tilgjengelig fra: <https://www.arctandria.no/teknisk-beskrivelse-av-nordlandsbaten/>
- Posti, P. (1984). Mannskapet på Nordlandsbåten. *Tidsskriftet Ottar*, nr. 147 – 2/1984. Tromsø Museum og Universitetet i Tromsø. Tilgjengelig fra: <https://www.arctandria.no/mannskapet-pa-nordlandsbaten/>
- Schøyen, C. (1915). *Nord i værene: skildringer*. Gyldendal. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/a8c9e1a4e5181ec99ee5e9fcb99203a4?page=0&searchText=nord%20i%20v%C3%A6rene>
- Skar, A. (1936). *Lofotkarer*. Tiden. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/535cfee8bab041b556a120bedae2d5f4?page=0&searchText=lofotkarer>
- Sivertsen, S. (1923). *Rømlingen Jens Wærner: roman*. Gyldendal. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/95559879b412b04c9b50c747db02bb96?page=103&searchText=chancen>
- Sivertsen, S. (1927). *Mands ferd*. Gyldendal. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/7d8d1b24e2508543d0f77ce4f8b3b1ee?page=0>
- Sivertsen, S. (1932). *Landet vokser*. Gyldendal. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/ccd56d1a8f55f068f758bfe916d4a15a?page=0&searchText=sigurd%20sivertsen>
- Stenstad, F. (1998). *Andreas Markusson: litteraturen – landet – leia: foredrag og originaltekster*. Orkana. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/d1f13730f3f2e0a5f52ff87b68ffca5b?page=0&searchText=andreas%20markusson:%20litteraturen>
- Sundt, E. (1976). *Verker i utvalg, 7: På havet*. Gyldendal, Oslo. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/493bc239a4e6f923eb109a445b10f7b8?page=0>
- Thorsvik, E. (1977). *Ut mot hav: fiskerihistorie for Nordland*. Nordland fylkes fiskarlag. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/b15d135577204d3695a4868a6f25b2aa?page=0&searchText=ut%20mot%20hav>
- Thorsvik, E. (1982). *I Storm og Stilla. Fiskerihistorie for Nordland. Nordland fylkes fiskarlag*. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/714311740101d60d674f58714486de44?page=0&searchText=i%20storm%20og%20stilla>
- Ukjent forfatter. (2002). Ordforklaringer. *Tidsskriftet Ottar*, nr. 240 – 2. Tromsø museum. Tilgjengelig fra: <https://www.arctandria.no/ordforklaringer/>
- Ukjent forfatter. (1928, 10. april). «En voldsom protest mot «Den siste Viking»». Lofotposten

(Svolvær: 1896). Tilgjengelig fra:

[https://www.nb.no/items/78a6e017be23eeb16175cd9ce3e200bd?page=0&searchText=lofoto
sten](https://www.nb.no/items/78a6e017be23eeb16175cd9ce3e200bd?page=0&searchText=lofoto
sten)

Masterarbeidets pedagogiske relevans for lektoryrket

Den pedagogiske relevansen i mitt masterarbeid retter seg mot litteraturdelen av norskfaget, ved at den er et bidrag til økt innsikt i to sentrale litteraturfaglige deler. Det første handler om at masteroppgaven min trekker fram i lyset en skjønnlitterær tradisjon fra et geografisk område som har blitt tildelt lite oppmerksomhet både fra akademisk hold og i skolen, og som med unntak av *Den siste viking* har havnet utenfor den norske litterære kanon. Arbeidet mitt er derfor et bidrag til å trekke inn et større litterært mangfold inn i undervisningen fra en del av landet som har en stolt litterær tradisjon også utover Hamsun og Dass.

Det andre retter seg mot oppgavens mål og problemstilling. I fagfornyelsen konstateres det at elevene skal utforske og reflektere over tekster både fra den realistiske og romantiske litterære tradisjonen (Utdanningsdirektoratet, 2022). Vi har på en side sett at tekstene om lofotfisket opererer i spennet mellom begge disse tradisjonene ved at framstillingene før og etter motoriseringa benytter romantiske og realistiske virkemidler som underbygger tekstenes holdninger til motoriseringa som historisk endring. Et sentralt mål for oppgaven har videre vært å skape innsikt i litteraturens historiske og samfunnsmessige relevans gjennom måten den speiler historiske endringer, samtidig som at den i seg selv er historisk virksom. Mens fortellingene på en side reflekterer historiske endringsprosesser, har jeg forsøkt å vise at den samtidig er historisk virksom. Den påvirker vår forståelse av disse prosessene ved at framstillingen utviser bestemte holdninger og verdier til motoriseringa, som synliggjøres gjennom bruken av blant annet romantiske og realistiske stiltrekk. I en tid hvor litteraturens relevans ofte stilles spørsmålsteget ved, også (og kanskje særlig) i et resultatorientert skolesystem, belyser oppgaven at litteratur er historisk virksom, at den har innflytelse på måten vi erfarer virkeligheten rundt oss, og at den derfor spiller en viktig rolle for vår forståelse av oss selv og samfunnet.

