

Emnenr. 70

Fylke:

Nordland

Tilleggsspørsmålnr.

Herad:

Saltødal

Emne:

Bygdelag:

Oppskr. av:

J. Lvingen

Gard:

(adresse):

Rogness

G.nr.

Br.nr.

A. Merk av om oppskrifta er etter eiga røynsle.

ja

B. Eller om den er etter andre heimelsmenn: (ta også med alder, heimstad, yrke):

SVAR

"Få kan falle færru fra Nordland, Lene beundere skipet
svær under seil."

Ja slik skrev eller besynger skalden Torar Tugvénsson
om nordlandsbåten i året 1130.

Historien har meget å fortelle oss om båt og skipsbygg-
sinn i Nordland. For den å nevne noe, kan en referere
til det Lunde forteller om en slik nordlandskeite som
siedes av Kong Raud den Ræene på Lodo i Saltefjorden
som Kong Olav Trygvason på sin nordlandsferd
beundret og og døpte den om til Ornen.

Lunde forteller at det var det vakreste skip i Norge da
og meget store en Olavs skip Trauen.

Om Kong Rauds skip fortelles det at det ble brukt
til modell for "Ornen Langi" og alle senere store skip
som ble bygget på skipsverftene under Ladshammeren.

Videre forteller historien om at der i den gamle "Heidung
Lone" var tatt inn en bestemmelse om at bare i
Hologaland skulle det skilles 30 roms skuter.

En kunne fortelle å nevne mange slike skrepper
som henviser til byggingen i Nordland helt fra his-
toriske tid; men dette får den være; En kan bare
spore. Hvor ble disse skutene eller skipene bygget?

Ja en har jo ikke rovt mange steder å velge

2
mellom; men rett på bakgrunn av at det var Rana,
Vefsen og Salldal som hadde noen store skog som
det gikk an å legge båter av, skulle det ikke være
noe ivien for at det kunne være i Salldal at
denne Raud den Rannnes skip ble bygget.

Vi vet jo at båtbygging i Salldal er meget
gammelt, ja den kan kanskje fins så langt tilbake
som til vikingetidens Norge; Ja kanskje tok den
til med den første båtbygging her i bygda, men
om det har vi ingen sikre kilder å vise til.

At båtbyggingen har tradisjon her i Salldal
er sikkert, ja kanskje meget mer og langt sterkere
enn i noen annen bygde i Norge.

Vi kan da se litt på det Peter Schuitler
har å fortelle om båtbyggingen i Salldal i 1743.

Han skriver i sine grundseprotokoller følgende.

Det Saltauforden are uavvektendige på er det store
fjerris-skogene som strekke seg to mil langt
Salldalselven og er de beste i hele Nordland, hvor
bønderne i dalen vider seg vel at bebytte i at lage
store og små fære båter, ja også store skipsjakter i
hvilken konst de exelent og irligere gjøre seg
derav godt bræk til nytte for Nordlandene som store
dels herfra får sine båter og fartøier.

Han vil dog give sine uforgripelige tanker tilkjennet
så - som disse bønder alene lærer oss at tilknytte
planker til jakter og båter, da her ei noget sagbruk
finnes, så kunne det være godt at et vidant ble avskat
for at gjøre 4-6-10 bord av en sagstokk, hvorav de vil
med økren kunne få et eller to bord, hvilket
meget skog bortskreller.

Han tilføier, at de store fjerris-skogene som strekke
seg to mil opp gjennom dalen, er nå sterkt forhugget
av jaktens og båters bygging, men der finnes stor skog
ovverfor Nordene, men elven er så stui og storhullet

at sommeret blir meget skadd for det kommer frem.

Ja slik skrev Schuitler i 1743 han oppholdt seg da i Saltdal i 11 dage.

Vi legger merke til at han forteller at skogen all i 1743 er meget forhøyd, dette på grunn av at der ble byggt så mange jekker og båter og dette skulle bare bekrefte at denne industri balleggeringen, med ha fremgikk i hundreder av år tidligere her i bygda.

I gamle dage, eller la oss si for ca. 200 år siden, ble der byggt båter på hver gard i bygda; det hvor man i denne bygda var båtbyggere. Dette forteller prestene Sommerfeldt-1817-1824 om og skriver i sin bok om Saltdal.

At som en vesentlig veiingvegg med balleggeriet komes, frem av de lengst opp i dalen boende, driver ikke fiske selv; men anvende all sin tid på å bygge båter. Av store og små båtvervellen 100-200 om året, men etterspørselen kom ikke dekket, da disse båter er de beste i hele Nordland.

Ja dette var litt historie og kanskje noe utenom det det her skulle skrives om; men har villit la dette med også.

Det blir spørst om hva slags båter en hadde og hvad de ulike typene ble brukt til.

De båtene som ble byggt her for 1890-1900, var Nordlands-båtene, eller om en vil Femboringen, Ottoringen og Firoringen. Disse var de mest dominerende for 1890.

Femboringen var den største og kunne var opptil 40-44 fot lang, den brukt til garnfiske på Lofoten, men den var tungvint og lite egnet til det sameoskop, et ballag bestod av; derfor brukt den av en del til foringsbåt, til og fra Lofoten.

En mindre type femboringer saunt ottoringen var de egnetlige fiskerbåter som bruktes under fisket, da disse var mer hurtige og lettere å manøvrere både under seiler og under roing.

Likvis hadde man en type som kaltes "sommerottoring", den var noe lettere byggt og mest benyttet til sommerfiske eller sei og sild. Dette var også tilfelle for firoringen, denne ble også vesentlig brukt til seifiske i fjordene om sommeren, men det var også de som brukt den i Lofoten om vinteren fx. de som brukt jekke og line til fiskeseteskop.

Bukelke av disse båtene fr. feuboringen og store offiserer hadde da hus bak med en liten ovn i som de kunne koke kaffe på tieren. Når de så kom til de varret de skulle av fiske for alle husene tatt av og salt på land så lenge fisket varte, det samme var tilfelle med båtene, disse ble salt på land hver kvell og til om uororingen.

Dette var jo et slit for mannskapet, men så vuntet de gjerne med oppsettingen til en par andre båter var kommet til og så hjalp de hverandre.

På hver båt kunne det var fra 4-6 mann, alt etter størrelsen. Det var hovedmannen som hadde styringen og som hadde kommandoen ombord, så var det framromskaren som hadde å passe seilet framme i båten når en seilte med vinden fra siden, eller man krysset i motvind. Denne framromskaren var gjerne den krefligste av mannskapet, da han var den som skulle få seilet over hvor gang en "vute" under kryssing.

Så var det en som de kalte for "bakromskar", han skulle hjelpe hovedmannen med seilet og så å ise vår dette trengtes. De andre av mannskapet hadde nokk sit å passe på, men noe spesielt ansvar hadde de ikke. Var det passende vind når bruket var trübket og det ikke var noe særlig å gjøre, tok fiskene gjerne til med å sløis fiskene. Når mann skulle bruket var de alltid de to som hadde plerren fremst i båten som skulle ro og slit under brukning av bruket, da skulle disse to alltid "andrive" (holde båten mot vinden)

Det var alltid hovedmannen som tok avgjørelse i de ulike situasjonene; men hovedmannen kunne også rådføre seg med mannskapet, f. x. om de skulle flytte til et annet var, der det foregikk bedre fiske, eller om de skulle kunge, eller salte all fiskene selv; og om de skulle selge bare en del av fangsten, eller alt, om de skulle salte all rognene selv eller bare en del o. s. v., men de riktige avgjørelse på fiskefeltet tok gjerne hovedmannen, han hadde jo ansvaret for båt og mannskap.

Utlejningsfordelingen av fisket var på "lott", slik at eller at båten hadde fått 1 eller 2 lotter, (alt etter båtens størrelse) og eller at utgiften var trukket fra, eller så resten dell likt. Men så var det kokkene som hvort båtlag hadde med. Disse var gjerne gutten i 12-15 års alderen som ikke hadde vært til Lofoten før, de hadde ingen fast løn, men de hadde gjerne 1 eller 2 garer med i gamleuba når den ble satt. Denne fisken som han fikk på de garene fikk han beholde selv, eller han fikk pengene disse innbrakte.

Enkelte båter kunne ha "halvkarer", de var så slike som hadde vært kokk året før og ikke var fyllbeforene fisker; disse fikk da bare 1/2 lott ved oppgjøret.

Når det så gjelder opplæringa i fiskeryrket, så var det ingen spesiell opplæring å gå eller. De yngre som deltok i fisket, lærte av de eldre, slik har det alltid vært her, men det var også stor forskjell på de unge, noen var lærvillige og dyktige ungepommer, mens andre var likegyldige og sløre.

Det var således ikke uvanlig at en 18 års gutt var eier av båten og samtidig hovedmannen, mens andre ble ikke annet en en av mannskapet og knapt nok regnet som "fyll-kar".

Når det gjelder fyrsterisgjøtt, eller som han kalles "Skarveuge" så var dens retter og plikter under fisket sterkt begrenset. En skarveuge som var kokk hadde å stå tidlig opp om morgenen for å ha kaffen ferdig til mannskapet. Han måtte ha maten ferdig til de kom fra fiskefeltet, dette hvis ikke kokken var med ut å dro veskopen den dagen. Han måtte vaske og skure i "beia" og ellers gjøre alt forefallende arbeid som hørte med, slik at han hadde mye å gjøre hele dagen. Var det laudlige måtte han også være med å bote garer, eller stille liner o.s.v.

Det var en gammel sjikk at en fyrsterisgjøtt eller en "skarveuge" skulle "Hauri". Dette bestod i at han spanderte en flaske brunvin på båtlaget,

eller at han spanderte et mildt meit, som for
en stor del altid bestod av Riveengryugröt kokt av
melk og med unge rosiner i, eller det kunne vare noe
annet god, alt eftersom vedkommende hadde råd til.

Født heletall hadde førstearisgjællen ingen retter,
han var bare kokken og ikke noe mer.

Født båtlog kunne der vare folk som fandt mono
i å drive ap med gjællen og utvæjlet han på de
meist utvæjelige, dette tæller at han kunne fa til
mestvæge. Dette virket ikke bra og sette bare ont
mellom de av båtloger som forsøkte å ta hænd om
gjællen.

Den bræer og mekker var det vel en god del av,
helst for 1890. Sælden måtte der ikke bales et ord når
de gikk ombord i båten og la fra land.

Der måtte ikke nevnes noe om landdyr når de
var i båten, for da ble fiskelykken borte.

Det fortelles om en førstearisgjæll som mente at
han hadde glemt gjællbogen som han skulle ha
med til Lofoten, ble satt på land eller de var
kommet for midt fra heimplassen og kom seg av
den grænen ikke til Lofoten det året.

En måtte ikke glemme biler og salubok
noe som en hvor mange hadde sendt seg til Lofoten.

Klar og meit måtte legges i en bestemt ordren
i post og kleskiste, (hvor mange hadde 2 kister med)

Når en kom til varret der en skulle so fiske, måtte
de gamle at var der ikke, "Kær" (en stor svimmefiig)
på halmen og sjereen ble der ikke noe fiske det året.

De gamle fisker skulle gjære et fot med vann under
bordet mellom til uylårsdag for å se hvor det beste fiske
ville bli i Lofoten. Født var merket med lepper hvor
mange på de viktigste var var skrook og foran hver
Lapp hadde der så daant seg en masse seerå bleser og
det varret hvor der så var mest, riste så fiskene.

Der måtte ikke laes ut på Lofotene på en fredag, dette
var en fast regel. O. a. v. Like og kauske flere bræer kunne
nevnes, men sette for vare nokk.

Når det er tale om Saltdal som fiskerleie for 1890 kan det være av interesse å merke hvor mange som deltok i Lofotfisket fra Saltdal i året 1860 f.x.

Det året deltok bygda med 77 båter (fuebøinger og ottringer) og et mannskap på 417, eller rundt 5 mann på hver båt. Dertil kom 4 joller med ca. 30 mann, altså ca. 450 mann ialt.

En vil av dette forstå at fiskepartiet sammen med båtbygging hadde en bred plass i bygdas økonomi, idet at alle disse fiskerbåter var bygde i Saltdal og av de som drev fisket.

Når nordlandsbåten holdt seg på leuge som fiskerbåt som fram til hundreårsjubilæet, var vel grunnen den at de gamle fiskerne så ned en hvís øjeblik på den nye typen listebåten som hadde vist seg på fiskerfeltet i Lofoten. De trodde at vis den med sine vesentlige fordele var den straks.

Derimot kunne en nordlandsbåt flytte med kjolen iverst og mannskapet hadde en spærver tid i bli leiget.

Men brods dette tale der all fra 1885 bygde listebåter og den første ble bygde av Ederst. Ghausser Nordnes i 1885 og alt i 1890 så statistikkene over båtindustrien i Saltdal slik ert.

| | | |
|---------------|---------------|-----------|
| 20 listebåter | pris pr. stk. | Kr. 400.- |
| 42 fuebøinger | - " - | " 250.- |
| 43 ottringer | - " - | " 80.- |
| 47 ferbøinger | - " - | " 45.- |
| 39 luvøinger | - " - | " 30.- |
| 326 forøinger | - " - | " 20.- |
| 9 joller | - " - | " 18.- |

Tilsammen 526 båter.

I 1885 ble der bygde ialt 515 båter og i 1880 ingen listebåter, men derimot ble der bygde hele 71 fuebøinger og 69 ottringer foruten mindre båter i alle størrelser.

En vil her merke seg overgangen fra

modlandsbåten til listerbåten, delle tibtsods den
modslaan den uelke; men utovdringens træmme
ikke stauser, delle resultatet i at de gamle fiskere
stillet.

Fra 1895 begynte saltdalingene i legge dekkede
båter, men senere var det bare klinkede båter
som ble bygge. Det skulle da vise seg at de deks
båter som vakte ut på landene viste seg å være
for svake til å tåle den påkjøringen et land-
fiske kross av båten og senere mer når disse
klinkede båter fikk innfall motor.

Overgangen fra de klinkede deksbåter til
kravlebygde båter kom i 1904. Dette var jo noe nytt
for Saltdalingene som i tidligere tider hadde
bygde bare klinkede båter og de trugte da en mann
som kunne undersøke dem. Her kom fiskeriminis-
teren til hjelp idet han i 1902 la Saltdal henedstyre
i lov for vite at han hadde foreslått for Stortinget
å gi bevilling til en vandrelærer i båtbygging.
Men først i 1904 ble bevillingen gitt og der kom
da en slik til Saltdal. Dette var vandrelærer
Selsøvik.

Da kruseths for til hadde mange meldt seg,
men saltdalingene ville at byggingen av båten
skulle nye eller den nye bygge måte, men at typen
saltdalsbåten skulle beholdes. Dette ble også gjort
og da kruseth stillet viste det seg at det var en
heldig løsning og flere bestillinger på nybygg kom
så ikke særlig fra utebygdsbøende, som da
også fikk motor innsett.

Den første motoren som ble innsett i en
kravlebygde fiskerbåts tidende en Saltdaling
var til Magnus Hagenesen Rognan, det var i året
1908. Men som nevnt var det endel utebygds-
bøende som hadde bestilt seg ny fiskerbåt i
i Saltdal og fikk da motor innsett med
det samme. Allt i de par tre år fra 1908.

Moguen's Hageusen er firdt på Roguan i 1884 og er ballballing. Han fikk denne fiskerbåten sin som var en Kravelbått og dekket skjole på ca. 35 fot lang og fikk motor iussott med det samme. Det var en 8-10 hertes "Lidson" 4 loket motor, som viste seg å være meget bra.

Denne båten brukte han til fiske i Lofoten og på Finnmarken og til rokefiske på Tallefjorden.

Moguen's Hageusen gikk da et motorkurs og har siden han solgte båten, drevet med installasjon av motorer, til for en par år siden, da han av helsehensyne (Armbrookitt) måtte slutte. Han har også et bra verksted på Roguan som nu drives av hans sønn.

Han er av bygdefolket betraktet som en mann man kunne lite på med installasjoner av motor og mange er det han har montert, fra små motorer til motorer opp til 300 hestekrefter.

Hans økonomiske stilling kjennes en ikke så uoi til, men han er betraktet for å være en velholder manne.

Hans kjælskap til de forskjellige typer motorer har han fått ved læring og på kursen, og på de mange reiser til andre laudedeler som han har foretatt.

For i den første tiden var det jo endel motoragenter som reiste her, men de kunne jo ikke lære folk til å bruke motorer; Det var montører, (den som installerte den i båten) som lærte seg av seg selv og båten til å bruke (kjøre) den.

Når det gjaldt reparasjoner så lærte folk flest (som på et en motor i en fiskerbåt) å reparere små feil selv. Var det større feil måtte de søke et verksted.

De første motorer som ble installert her var hovedsakelig "Lidson" og "Olfa", men siden kom mange andre typer til, som Polinder, Grei

1581

Lyseskil og uendr.

Fårune 1905-14, var motvare billige, i 1908 kostet en 8-10 hest-krafters motor rundt 1400 Kr. iinnkjøpt. Preger hadde folk som skulle ha seg en ny båt ofte selv, men de fleste søkte om kommunens garanti for lås i fiskerikassen til innkjøp av motor og utover og de fleste fikk slik garanti.

De Rønne også var fleu ilag om en fiskerbåt, enten slike som hadde hatt båt tidligere og det Rønne var slike som startet for første gang, ville prøv seg med fiskerbåt med motor i.

Når det gjelder den økonomiske tilhør i bygda da den første motoren kom, kan en vel se at den var meget god. Dette hang vel sammen med at flere og flere var gått over til å bygge båter i stor stil og fleu hadde av den grunne sluttet med fiske; Det sier seg selv at båtbyggingen ga mye mer i inntekt når de fikk arbeids året rundt enn den som ved siden av båtbygging skulle drive fiske, hvor en hvert år måtte fornye bruket enten en drev fiske med garn eller line og kanskje ble fisket dårlig og de fikk ingen løn.

De første motorer var jo roake i hest-kraften i forhold til fiskerikassens størrelse; men de fleste klarte seg ganske bra med den. Vel nok hadde alle båtene som ble byggt her vanlig rigg og seil, som når vinden var god også brukte seilene.

Nei motorer ble ikke satt inn i åpne lester, det var helst i deksbåter, kanskje en og annen satte motor inn i en listebåt eller likende, men da måtte de en god del framdrus i bakstevnen og forsterkes både her og der.

Hvordan motorer ble motatt kan det vel være delte meningene om. Det var fe. hos de gamle fiskerne en innbitt motstand mot bruket av den på fiskerikass, men da det så viste seg at de som hadde motor fisket like godt, og litt ~~etter litt~~

ga uolstammen seg litt eller litt.

De som hadde skaffet seg motor, tror jeg var godt utgl med dem, selv om de kunne bli plagt med dem i den første tid; Men sikkert er det at yngre skjiffet motor mest seil, ble en motor ut-skjiffet så var det for å få innsatt en ny som var sterkere i hestekrefter enn den gamle. At somme uventa de ble for dyre både i innkjøp og drift var så, men det var helst slike som ikke deltok aktivt i fisket og helst gamle fiskere som hadde sluttet; At de opptrådte benevnt fremkom ikke så vill jeg kan huske og heller ikke at de gikk til politi eller andre myndigheter, sænt holdt protest moter, eller vedtatte resolusjoner.

Fremstillingen til dem som hadde skaffet seg motor, tror jeg var god, kan bli jo betraktet som en fremsyns- mann på vill område og ofte ble velkomne og så betraktet som en rik mann.

Når ikkemaon på motor, eller dem som brukte dem har jeg ikke hørt.

Etter at motoren kom. Virkninger.

Den omveltning som motoren førte med seg, kan en vel si var stor, både teknisk og samfunnsmessig. Dette gjelder ikke bare hvad angår fiskeri, men også på mange andre felter.

De gamle bållagene gikk etter 1900 i oppløsning de yngre tok fatt på båtleggning, mens endel av de gamle sluttet både med fiske og båtleggning og tok fatt på jorda eller skogen. De som til 1900 hadde båt og brukte fikk ikke mannskap uokk og måtte innstille færen, eller de måtte greis seg med mindre mannskap.

Det nye motorbåter brukte jo flere mann ombord, men på de gamle båter (fæderinger og olbringer) som der var 4-6 mann på, men på en motorbåte kunne de var fra 6-10 mann. Arbeidsfordelingen var som for, bare at der var en eller 2 mann som hadde tilgje av motor.

Kommandoforholdene i en motorskjøite ble kanskje
noe forandret i det at der hadde skipperen (hovedmannen)
alt i si. At der var gamle fiskere med som hadde
vært hovedmannen selv, ville de nok finne seg i at
en orde var en orde og jeg tror dette ble betraktet
som det skulle være slik.

Der var nok hovedmannen som kunne passe og
stille motoren, men han hadde en eller to menn
som var satt til (utlaant) til det, så han brøtde
seg sjelden om hvad der foregikk i maskinrommet.

Nå er eksempler på at folk som var for norske
til å "ro fiske" nå kunne være med, kjemmer
jeg ikke. En som skulle være fisker på en motor-
skjøite måtte jo være frisk og sterk, de yrket alltid
krokk sine menn og vel så de; folk var det jo
opå på fribøringene og økningen, han krokk sine
menn helt, ja kanskje mer en på en motorskjøite.

Folks innstilling til motoren idag, er vel den
at de fleste betrakter den som en velsignelse for
den enkelte fisker så vel som for alle som driver
slike yrke. At det er enkelte som klager på motoren
kommer vel av at motoren er for svak, slik at de
siger de kommer for rutt fram, dette i forhold til
de mest moderne. Biler med ny og kraftig motor,
men slik har det alltid vært.

Idag er det vel ingen fisker som tror på at motoren
skremmer fisken, eller den har noen innflytelse
på fisket som sådan. Motoren er jo nå så vel kjent
som en tro hjelper, både for fiskerne og i arbeids-
livet eller at det skulle være unødig å skrive mere
om det. Menneskene av idag kan vel neppe tenne
motoren, for så han har sitt yrke, eller hvad det
består i, alle trenger den og alle er glad i den.

Når det nå gjelder andre tekniske utførelser, som
båttyper eller annet som redskap som har vært
nødvendig i sjøeriket, så kan det kanskje ha sin
interesse å nevne litt om jektbygging og jektbruk

i Saltdal i gamle dage.

Går vi tilbage til 1610 vil en i skallelesteene fra det år se at Saltdal alt da har 4 jekleskippene.

Hvis en så kjemur litt til forholdene og tradisjonene her i bygda, må en kunne tro at disse 4 skippene ikke reiste ut av bygda for å kjøpe sine forboier, de var nokk byggt her i Saltdal.

Vi hører også at det i 1743 stod 3 jekler under bygging på Rognan det året.

Vi hører om de mange jeklene som fra 1760-1885 ble byggt på gården Salthus til senere av handelskretset Ellingsen som residerte der til sist i 1890.

Familjen Ellingsen eller dens stamfar Elling Kristoffersen kom til Saltdal i 1758 og tok gården Fiskevåg som bygd av Kongen (Staten). Han hadde 4 sønner som alle ble handelsmenn og jekleskippene i Saltdal. Den ene Kristoffer på Fiskevåg den andre Jens på gården Salthus.

Denne Jens Ellingsen er den som blir far til den store nordlandslekken Ellingsen, idet han hadde 7 sønner som alle ble handelsmenn og jekleskippene på forskjellige steder i Nordland. Disse 7 brødrene Kristoffer og Jens hadde 2 jekler som de sønnenne kjøpt og selte med til Lofoten og Bergen. Kristoffer var i årene 1770 den største skallefynda i denne Salten sønskrivni med hele 9 kaler i skall. Kristoffer døde uten å etterlate seg sønner og gården Fiskevåg og jektebruket ble overtatt av hans nevning Joh. Tellevesen som fortalte slik som nevnt ovenfor.

På Salthus hvor Jens residerte ble både handelen og jektebruket overtatt av hans elste sønn og stib

1884

far eller sirm helt til 1898.

Disse jektbrøkkene var meget populære da de
eris som best og skaffet arbejde til mange.
De kan bare tænke på alle de jekter som ble
bygd på Saltus så vil en forstå noe av det
som hente da. Den siste jekte som ble bygd
i Saltdal ble bygd i 1880.

Det hente ofte at disse jektene gjorde to turer
til Bergen med fisk og Trau for sommeren, men
den siste turen ble mange ganger på høst var
og ofte kunne det bli neibøtten for de uheldig
vædde heim.

Disse jektene var ofte leingvinte med bare
et stort råseil, og når de så skulle vike
hvor var forfaringene ikke noen lek for
mannskapet å få både ut og ind, men
trods dette så var det ikke farlig å få man-
uskap nok på disse turene.

Jektene holdt seg lenge som fraktskuter,
~~men~~ og egnet seg godt som sådamme, idet de
kunne ta en meget stor last særlig av tinfisk.
Men også disse ble skjiftet ut og endel
tyngre anskaffet seg jakter og galaxer, som
var mer lelvinte i drift og kunde vinde
mannskap.

I det hele kan en si at fiskevaringene
gjennemgikk en kolosal forandring i årene
fra 1890-1910, med for det første at en gikk
over fra nordlandsbøtten til histerbøt, derfra
til dekkede seilskjeter til Bravellbøtten med
motor. Slik fra jektene til mer moderne
fartøier uten motor.

1891

Fra 1915 og utover da motorer ble alminnelig, ble det i Lilledal bygd mange fangstskuter som dro fangst i ishavet og på Grønland.

Disse var store skuter på opp til 100 fot og mer, men de kostet også mange penger når de lå klare til å gå ut. En slik skute kunne når den var levert fra byggeren og med motor og annen utrustning koste omkring 100.000 og mer, alt etter hvor flott og alsidig utstyret var.

I dag koster en slik skute 6-7 ganger mer.

Jeg kan således nevne at i 1908 ble her bygd en 58 fots fiskerskute, den ble innrustet med motor og den hadde etter soldatens krav et moderne utstyr. Bygger var Johan Daoge. Denne skuten ble solgt på utstillingen i Trondheim for kr. 10.000.

Samme fisker som fikk høye priser, mente at kjøperen skulle være lærret eller at han kunne betale så meget.

I dag betales det for en 58 fots fiskerbit med motor og noe utrustning i innrustning og utstyr ca. 350.000, men her må en så ta med de kostbare operater som ekkolodd og radiotelefon som vi kjenner, men som fiskerne ikke viste hva det var i 1910, ja lenge etter.

Fiskerenskapene idag er jo helt anderledes enn for eksempel for 20-30 år tilbake. Nu brukes riflon, til nøtter, gam, liner og jernsra, noe som fiskerne ikke viste hva det var for noe da.

Om den fisker noe bedre og mer en for 20-30 år tilbake er vel et stort spørsmål, som vi her ikke skal være på.

I det hele tatt kan en vel si at de store
 framdringer i båtbyggingsindustrien fra 1820
 til 1880 og derfra til i moter, har bevirket en
 veldig utvikling til lante for fiskerne og for
 den almindelige arbeider i båtindustrien.
 Økonomisk har Saltbøl hatt mye glede av
 denne utvikling som vi håper på vil vare
 trods den nu er ude i en bølgedal, som
 i første rekke skyldes de dårlige fisket både
 i 1958 og i år, men dette kan ennu rettes
 meget på for morgen gir ut i 1959.

Dit kan kanskje være av interesse å høre prisene
 på båter som var bygge for 1820. En fribåring
 kostet da 44 spidaler = kr. 176.-. En stor okring
 30 spid. = kr. 120.- og en liten sommerkring 20 spid.
 = 80.- kr.

En vil her se at prisene var lave og slike
 holdt de seg i mange år og så sent som i 1880
 var prisen på en fribåring ikke mer enn kr.
 250.-. En okring var i 1820 oppe i kr. 120.- mens
 den i 1880 bare var kr. 80.-.

J. Liegren