

NORSK ETNOLOGISK GRANSKING

Emnenr. 70

Fylke: Rogaland

Tilleggsspørsmål nr.

Herad: Avaldsnes

Emne: Frå robåt og segl til motor

Bygdelag: Karmöysida.

Oppskr. av: Peder Skeie 70 år gl.

Gard: Meland

(adresse): Avaldsnes

G.nr. 35 Br.nr. 1

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

I

I min ungdom var eg på vårsildfisket ialt i 9 år. Det var 1902 til 1908 + eitt år. og så i 1915. I 1918 var eg elles ute og "seilte" med sild. I 2 år - 1905 og 1907 var eg på dorgefiske i Nordsjøen etter makrel.

Av vårsildfisket er det såleis notfisket eg er best kjent med - landnot -. Snurpenot kom ikkje för langt ut i lekse.

Eit notlag var vanlegvis på 13 mann. Av desse var den einé kokk. Til kokk var det anten ein eldre mann, som ikkje såg syn på å vera med ute i båten, eller det kunne vera ein førstereis-gut i konfirmasjonsalderen. Av dei 12 var 8 på notbåten og 4 på lett båten. Dette var altså når det var fullt mannskap. Ofte var det vanskeleg å få fullt mannskap. Då kunne dei klara seg med 7 på notbåten og gjerne berre 3 på lett båten. Men dette var også det minste det kunne reisast ut med.

I notbåten, som kunne vera ein båt på 50 - 80 "mål" låg nota så å seia midt i båten - i "rommet". Framanföre nota var det plass til 6 ro-karar - som bruka ei år kvar. Årane var store (notabåtsårar) så kvar hadde nok med ei år. Det sat altså 2 rorskarar på kvar av 3 tofter som var der. Bakanom kvar tofte var det ein stokk (3" x 3") tvers over båten. Det var "spenne" og den låg slik at det hövde godt for roarane å setja fötene der når dei rodde. Det bakerste roar-romet vart gjerne kalla "kjemperomet". Her var dei ~~beste~~ ^{beste} folka plassert. Dei største årane var også her, og elles måtte ein eller bae av desse gjerne vera med å "kasta" nota.

Bokom nothaugen ^{vær det} der båtstyraren heldt til. Var det fullt mannskap, hadde han ein hjelpesmann med seg der. Hjelpesmannen var som ein slags varamann för båtstyraren, og han måtte vera med under kastinga - og kasta "flåen". Det var elles det lettaste å kasta flåen, men flåen låg alltid i bakkanten av nothaugen og "auren"- steinen - framme.

I 1902 var alle notbåtane, så å seia, spisse i bae endane, men etter kvart kom det til "tverr-revingar" eller gavlabåtar. Det var "noringane" - nordlendingar og strilar som gjekk före på dette omkverve. Etter kvart fekk også "söringane" gaviabåtar.

Gavlabåtane var dei beste. På dei var ein rull tvers over bakenden. Under både kasting og inntaking av

14357

nota gjekk ho over denne rullen. På den måten var det helst roarane som drog nota ut. Når nota skulle takast inn frå sjøen (tast av låjen som det heitte her) hadde dei drevhjul på rullen og ein sveiv utabords, så nota kunne sveivast inn. På søra-båtane var det i slike tilfelle berre ein lausleg rull (sierodl) og nota måtte dragast inn med berre handamakt.

Nest bakerste ro-rometa det var "speleromet!" "Spelet" det var ein rull så lang som båten var brei. Når det vart kasta lenger ute på sjøen, slik at berre linene rakk i land, måtte nota "spelast" inn. Rullen vart då lagt på plass i enkla "lager" som ^{var} tillaga i sidene på båten. Større kraft fekk dei med dette med at det i rullen var sett 4 "spaker" på om lag ein meters lengd. Ut imot endene av spelerullen var det høvelege hol til spakene, slik at to og to spaker stod på kross av einannan.

Under nothaugen var "budening" - det same som på større farty vert kalla garnering. Men budeninga var lause flakar som kunne takast ut når nota var or båten. Budeninga måtte vera for at nota ~~skxxx~~ ikkje skulle verta våt av vatn som rann ned etter innsida på båten.

Til eit notlag måtte det også vera "lettbåt". Det var ein 3-böring noko større enn dei vanle små feringane. På lettbåten (feringen) måtte nemleg, som på vanlege småbåtar, vera plass til å ro med to årepar og dessutan vera eit serskilt rom bak til "basen". Dessutan måtte det vera plass til sjökikkert, ei eller to skimler, ein dregg og litt togverk. Basaromet var lengst bak, slik at det berre vart ei lita kro attanom basen. Medan dei som rodde lettbåten sat som vanleg med ryggen framover, sat basen andre vegen og såg framover. Han hadde også eit par årar, men dei var svert små (skoteårar), og det var ikkje alltid basen tok så hart i med skotinga heller. Det var nærmast for eit syns skuld eller for å halda rett retning på båten.

Den roaren som sat nærmast basen, var vanlegvis ein eldre kunnig fiskar, ein som basen gjerne rådførte seg med i tvilstilfelle. Han rodde med "paret". Han vart ofte kalla for "skimlebas".

På forreste tofta sat oftast to og rodde med kvar si år. Det var helst unge, eller serleg gamle, folk der, slike som hadde vanskeleg for å manurera dei store notabåts-årane.

Det gjekk vanlegvis av eit par vekera frå ein reiste ut til ein fekk kontakt med silda - dersom ein i det heile fekk nokon kontakt med henne. I denne ventetida stod basane - eller andre pålitande utsendingar - i haugane og såg etter kvalen - og/eller andre "utsikter" Dette var populært kalla "haugafisje".

Dei hadde elles "oppslaget" å sjå på. Det var telegrammar som "oppsynet" sende med melding om utsikter og fiske på andre kanter av fiskefeltet.

Kom silda til lands, måtte heile mannskapet halda seg i båtane, og basana lodda etter silda. Loddet den tid var eit blylodd, så stort som ei lita mat-pera. I loddet var snor, fyrst ei vanleg tynn hamesnor. Seinare bruka dei messing-fiskestreng. Strengen var rekna for å vera den absolut beste.

Loddet firte dei til botnen, halte det litt opp så det så vidt gjekk klar botnen. Når dei så rodde med høveleg fart kjende dei silda "pikka" i loddet når dei kom oppi ein dott. (dei fekk henne på loddet) som dei sa.

I notbåten var alltid rigg og segl. Det var storsegl (gaffelsegl), fokka, klyver og av og til toppsegl. Det siste hadde dei berre der båtstyraren sette sver pris på å kunna kappsigla. Det var nemleg meir enn nok "rape" ombord i båten frå før, så det var helst vanskeleg å finna plass til toppseglet, når dei ikkje brukte det til sigling. For å kunna bruka klyveren, måtte dei setja ut klyverbomen. Det var ein rund stokk på om lag 3 meter, som var skjöven framover frå baugen ~~og~~ gjennom ein ring i stemnet, og festa inne i båten slik som det der var tillaga til dette.. Når det var stormande ver tok dei gjerne riggen or båten for å kunna manurera lettar med roing under kasting m.v.

 Det kunne nok henda at basen samrådde seg med mannskapet om eitt eller anna, men vanlegvis var basen "diktator" i notlaget. Dette gjekk også svært godt så lenge mannskapet fann at han hövde til namnet. Men var det litt av ein "undermålar" eller "tutlian" som var bas, kunna han koma opp i mange vanskeleg situasjonar på dette omkverve.

Før mi tid budde notlaga gjerne i land. Dei hadde kler og mat og kjøkenty med seg. På salen laga dei "banjert" og budde og sov alle 13 på same romet. Med våte kler og silderisp både her og der m.v. var det ikkje alltid like sanitert i desse roma. Frå den tid eg tok til hadde dei aller fleste laga "lossier" (eller "lossementer"). Det var eit dekk farty, ei større skøyta, ei jekt eller ein slupp, som var innreidd med köyer i lasteromet langs baa sidene. To mann i kvar köy. I Lukekarmen var bygt som eit slags tak med små vindaugo i, og der var eit hol-med "sjuffa"-i taket (i den eine enden) der folket kunne gå opp og ned. Under forenden på luka stod "bysså" (omnen) og kokken hadde alltid si köy nærmast byssa. I bakenden av romet var opplödd bjørkeved og i ei kro var nokre hl. kol.

Basen og skipparen på lossiet budde i "kajyttå".

Av maten hadde alle i fellesskap eter, mjöl, gryn, salt og krydder. Dessutan var brenne og parafin felles. Alt anna av mat m.v. heldt kvar seg. Potene hadde ein i ein "mør". Det var ein pose av not, og så hadde ein eit merke på kvar pose, ein trepinne med eit par bokstavar. Til merke på kjøtet (kjötlonsen) laga ein ~~xxx~~ eit slags spjut eller pil, der odden var sett gjennom kjøtstykket. På bladet var sett bokstavar.

x med kokinga

 Kvar av mannskapet hadde "lot". Frå fyrst av berre loten (luten). Seinare måtte det ytast "fri felles" og dei måtte etter kvar få "hyra" om det ikkje skulle verta fiske. Hyra var vanlegvis kr. 4,00 for veka. Av og til måtte dei få både hyra og lot. Somme serleg gode folk, fekk gjerne 1½ lot - t.d. båtstyraren og skimlebasen.

Når fisket var slutt, var det "oppgjerd". Basane samlast vanlegvis i Haugesund til dette oppgjerdet, og dei heldt på i vekevis. Alle basane var ikkje så godt skikka til innflökte reknestykke kvar dag.

Etter kvart som tid gjekk, var det fleire og fleire notbruk på fiskefeltet. Og det ^{var} det reinaste "treff" om eit notbruk kunne få gjera eit "kast" aleine. Det var vanlegvis berre "dottar" av silda dei fekk kontakt med og her samlast då gjerne hundrader av notlag. For at det under kasting ikkje skulle verta det villaste slagsmål om retten til kastet, vart det meir og meir skik at alle som var til stedar gjekk "i lag" og det. Dette laget galdt då så lenge sildekastet ikkje var salt og oppteke. Før dette kom så langt var gjerne somme av "laget"

14357

4

komen i kasting og kastelag på andre stader o.s.v. Det kunne såleis verta eit ganske innfløkt reknestykket når det ved slutten av fisket skulle gjerast "rett og skjell" til alle sider.

Somme basar gjekk og i "fast lag" som det heitte. Dette var serleg når basane var god kjenningar frå før. Dei skulle då vera saman og dela likt heile fiskeinntekta som kvar av laga hadde. På denne måten var vågnaden i det heile minder.

Som ein skynar var det krossvegar på alle måtar med denne lagskipnaden, så det var i sanning ikkje lett å klara opp i så sannt det hadde vore kasting, så det i det heile vart noko å gjera opp.

Det var aldri tale om anna opplæring i yrket, en det kvar fekk ved å reisa på fisket fleire år. Og denne skulen var god nok for dei som var noko "tak i". Men, som eg har nemnt, måtte ny-begynnarane og dei andre meir övde, setjast på den plassen der dei kunne gjera mest nytte for seg.

Dette "å ha vore i ~~kast~~^{fisje} förr" vart også i det store og heile oppfata som ein slags skule. Ein som på ein eller annan måten ville skröyta over seg själv, sa gjerne: "Hugs på at eg har vore i fisje förr eg". Og var dei ein som andre vilde låta vel over sa dei gjerne: "Hugs på at han har vore i fisje förr den karen".

Fyrste året på fisket var ikkje alltid så greitt. Han var ikkje kjend med alle dei innarbeidde "trikks" som mannskapet i eit notlag kunne finna på, og konfirmanten (det er vel det same som De nemner som "Skårunge") måtte ofte lida for det. Dei skulle såleis ofte "kålast ut i andletet" om notta, Dei læste tryene for dei så dei ikkje fekk dei på seg om morgoen. Det var også ofte tale om å læsa kvitladna (ullteppene), men det höyrde eg berre snakk om - eg såg det aldri.

Det verste var like vel at han som ikkje hadde vore ute för måtte "stemplast". 2 eller 4 mann tok guten mellom seg i armar og föter og dunka han med stor kraft mot eitt eller anna hart - med baken. Eit kistelok med hank i låket var svert brukande til dette. Var det ingen hank, kunne ein skarp vedapinne gjera teneste.

Av og til kunne enno verre torturmidler verta brukt. Men så var også med det mannen verkeleg stempla. Neste år kunne han då vera med på det same overfor ein annan skårunge.

Dette er visst nok om notfiske.

Garnfiske har eg berre set frå utkanten.

Garnfiskar og notmenn skulle ofte - helst for göt - skjella ein annan ut. Då vart namna "Nothund" og "Gannfant" bruka.

Garnfiskaren hadde minder båtar enn notbåten. dei kunne vera på 30 - 40 mål. Elles var dei strot set innreidde som notbåten. Det var rom i midten til garna - og fangsten -, det var rom for hövedsmannen bakom garnromet og det var plass for 4 årar (2 på kvar side) framme. Dei hadde gjerne spri-segl (på notbåten gaffel-segl) og ^{foring} klyver og toppsegl vart sjeldan brukt. Dei hadde ingen lettbat.

I mi fyrste tid hadde garnfolket sjeldan lossi. Dei var vanlegvis berre 5 mann, så dei hadde lettare for å finna seg eit rom når dei kom fram til ei hamn. Alle 5 var med på båten, så kokinga måtte dei gjera i felleskap når dei kom til lands.

Det var då berre robåtar. Og det vart brukt berre kagga-setningar (no er det botnasetningar). Ei tid var det eit såkalla "Åtefiske". Då gjekk silda høgt oppe i vatnet og kom i store "dungar". Truleg var det eitt eller anna under sildstimen som jagde henne så høgt opp. I Åtefisket arbeidde garnfolka heile dagane. Dei sette og drog all fort, og kunne gjera gode fangster. Etter kvart kom sköytene i bruk til garnfisket, men det var berre som lossi til å byrja med. I Åtefisket var det alltid ein mann igjen ombord i sköyta (når dei hadde det). Han seilte utanom fiskeflåten og skulle berre vera til hjelpes om det av ein eller annan grunn trengdest.

Det vart slutt på åtefisket. Garnfisket ved land gjekk føre seg slik at dei sette garna ut om kvelden og rodde ut og drog dei om morgoen. Dei rodde til lands og drog garna or båten og opp eit høveleggt flatt berg, samstundes som dei "tente" (riste silda or) garna. Etter at dei så hadde vore hjå ein eller annan "oppkjöpar" (silla-seilar) og levert fangsten (om dei hadde noko) rodde dei til lossiet, kokte middag og hadde det godt til bort imot kveldinga. Så var det igjen å reisa ut å setja garna. Etter kvart fekk garnfolka sköyter (listasköyter og Valeröysköyter). Av og til kunne nok sköytene verta lagde til garnsetninga slik at garna vart dregne ombord der med ein gong, men det var lenge at sköytene berre tente som lossi, slik at folka kunne ha "huset" med seg kor dei for, og dei kunne også tena garna over på sköyta slik at dei slapp leita etter flate berg til dette.

Etter kvart frå 1903 og utover tok somme så smått til med botnagarn, og då det synte seg at dei fekk like mykje (for ikkje å seia meir) sild på desse, vart det etter kvart gått over til botnasetningar. Etter botnasetningane vart tekne i bruk, synte det seg også at dei kunne få sild på "dagsett", og det vart så smått teke til å setja garna også om dagen. Men når alt skulle gjerast med handamakt, både ro båten og dra setningane (og på botnasetningane vart det ~~xxx~~ lange liner å dra inn og heile fangsten og garna skulle dragast opp frå dei store djupner) var det klårt at dei kunne ikkje vinna på så svert mykje setjing og draging om dagen.

II -----

Så kom motoren og dat vart revulosjonert. Ein tur på fiskefeltet idag er noko heilt anna enn ein tur for 50 - 60 år sidan.

Fyrste motorfartyet eg såg, var så vidt eg kan hugsa nokre år etter hundradår-skiftet. Me stod på vestsida av Karmøy (i Kvalavåg) og såg på eit farty som kom langs landet med "stor fart" (som då totte det var) og det var helst windstill. Då me såg nærmare etter, kom det røyk op gjennom missanmastra (det var ei to-pinna sköyte), Me diskuterte dette ~~xxxxxxxxxx~~ fenomenet og kom etter at det måtte vera det som ein av og til hadde høyrte gjete - eit farty med motor.

I 1905 var eg på dorgefiske @ Nordsjöen. Me bruka sjölvsagt segl til drift av fartyet, og det var berre segl å sjå på alle farty me møtte. Tremastra fullriggarar såg me kvar dag.

Eiles var det slik at makrellen som ein hadde fått om dagen, måtte sløyast og flekkjast og leggjast i store kar til vatnings för me gjekk til ro om kvelden. Om morgoen var det å få gårsdagens fangst i salt. Når tunnene var fullsalta, vart "botnen" lagt på og loggbandet (jernband) vart banka ned på tønna. Når me av og til passerta andre dorgefarty, hadde me som eit slags mål på kor mykje makrel dei hadde fått dagen i förevegen.

14357

ved å høyra etter om det var mykje banking ombord i fartyet, for bankinga tydde på at dei "slo til" tønner med salta makrel. Ein dag kom det ei skøyte etter oss. Det var lite vind og me undrast på at ho kunne ha så god fart. Dette la me like vel ikkje så mykje brett på. Me rekna med at ho hadde stor seglføring og at skøyta var lett-seilte. Men etter kvart skøyta kom nærmere ogs, høyrde me banking frå henne. Me tenkte ikkje på anna enn at ho slo til makreltønner, og då denne bankinga heldt på uavbrutt, sa me med ein annan at det var då svert til makrel den skøyta hadde fått. Så synte det seg altså at det var ei skøyte med motor. Eg nemner det for å syna kor lite motoren var komen i bruk i ~~den~~ den tida.

~~Eg har elles her gått forbi eit tilfelle som syner det same.~~ Så vidt eg kan hugsa var det i 1908. Eg var med notlag, som låg med lossiet i Kvalavåg. Her var utsikter til fiske og det samlast mange både notlag og gannlag. Ein dag kom det ~~knn~~ ein garnbåt med motor i. Det var ein uvanleg stor båt - større enn vanlege notbåtar, og mykje større enn vanlege gannbåtar (Når eg av og til skriv "gann" i staden for "garn", kjem det av at eg då brukar uttale-måten her. Me seier "gadn", men i samansetjing heiter det "gann"). Båten kunne såleis vera på 80 - 90 mål. Den var overbygd framanom mastra, så der budde gannfolka. Bakover var båten innreidd på vanleg måte med rom til garna og rom til høvedsmannen lengst bak. Det var "austlendingar" som hadde båten. Rette namnet i så måte var nok "sörlending", men på fiskefeltet vart folk som høyrde til austanom Egersund kalla for austlendingar. Det var elles mange av dei på firke her (garnfiske) så lenge eg kan minnast. Det eg eigentleg ville ha fram med dette punktet var at at dei lo åt denne motorbåten så å seia over heile hamna. At desse austlendingane kunne vera så tåpelege å tru at det kunne gå an å manurera ute på setteriene ~~men~~ det var "slenjer" og reisingar og kaggar og garn alle vegar, med propell i båten. Nei det måtte dei ikkje tru kunne gå an. Men dette vüser altså berre at det er sanning i uttrykket at "den som ler sist ler best".

Neste - og siste - gong eg var på notfiske var i 1915. Til dette füsket hadde me til vårt bruk (bror min var bas og eg var båtstyrar) fått motor i notbåten - ein 4-takst Hein-motor på 6 HK. Eg kan ikkje klårt hugsa korleis det det året var med omsyn til motorar i gannbåtane (truleg var det ein del som hadde motor), men eg hugsar sikkert at det berre var 2 notbåtar utanom vår som hadde motor. Det var "Duöyen" frå Föyna og "Rabben", ein gamal stor notfiskar frå Strilelandet.

För fisket hadde ein fått laga 2 som eit slags korgar, som skulle setjast over propellen. For alle truode at propellen på ein eller annan måte ville gjera båten utenleg til arbeid på fiskefeltet. Til vidare skulle ein like vel prøva korleis det gjekk, og ein reiste ut utan at korgene var sette på. Det synte seg då at det gjekk godt an å koma fram og å arbeida under kasting o.l. med propell i båten, og korgene vart liggjande på land og var aldri brukt på båten.

I 1918 var eg ute og "seilte med sild". Det heitte altså ~~da~~ framleis "å seila" frå den tid seglet vart nytta. "Sillaseilarar" var skøyter som kjøpte sild ute på fiskefelte og "silde" til byen og selde silda. I 1918 hadde alle desse motor. Det hadde eg og. Men, som nemnt, sa ein framleis "sillaseilarar". Av og til kan ein den dag i dag høyra brukt namnet "sillaseilarar", men som rimeleg er, forsvinn det litt etter kvart.

Frå 1918 tykkjest eg hugsa at dei aller fleste garnbåtar hadde motor. Men det var i båten - ikkje i skøyta - motoren var. Det var den gamle garnbåten det var ~~xxx~~ sett motor i. Motorn var vanlegvis sett i bakkanten av garnromet (lasteromet), den var overbygt med eit lite "halvtak" med vegger. Hovedsmannen stod på sin gamle plass og styrte. Styrehus var der ikkje. Skøyta, som dei aller fleste garnfolk no bruka, var berre lossi, og dersom det ikkje var høveleg vind når dei skulle flytta frå hamn til hamn, slepte båten skøyta med seg.

Ein og annan fekk i denne tida motor i notbåtane, men på same tid gjekk notfiske etter kvart over til snurpe-not, så spørsmålet om motor i notbåt fall liksom bort av seg sjölv.

I snurpebåtane, som var større farty, var det sjölvsgagt motor. I fyrsteninga kunne det vera eitt og anna dampskip å sjå som snurpar, men kom straks heilt bort.

Men dorriene (småbåtane) til snurparen vart rodd med årar. Det same var tilfelle med lett båten. Vanlegvis var ~~xxx~~ hadde snurparen 2 dorriar og ein lett-båt. Serleg i dei siste 20 år er også dei motoriserte. Under krigen var det ei tid pålegg om at berre den eine dorrien skulle kunna ha motor - visstnok av omsyn til sparing på drivstoffet. Men no er det altså motor i alt.

Garnbåtane med motor er så godt som forsvunne. Motoren er på garnfisket komen i skøyta, som no tenar til både det eine og det andre - til lossi og til båt. Garna vert ~~skilt~~ både sette og dregne frå skøyta. Frå den vesle "listaskøyta" (heitte så avdi ho vart bygd på Lista) har det no vorte til store sjögående farty, og motoren har vakse enno meir. Så no er det eit liv og ei kraftutfolling over fiskefeltet, så det reint kan ta pusten frå ein av den "gamle skulen".

Til å dra garna brukast det no sterke motorspel, så garna ^{kan} dragast lett opp frå dei store djupner. Setjing og draging av garn går difor no føre seg så å seia heile dagen, dersom det er sild å få.

Motoren kom til bygda så å seia "av seg sjölv". ~~xxx~~ Då fiskaren fyrst fann ut at motoren gjorde godt arbeid på fiskefeltet - og andre stader - kom det helst som eit slags "skrei" av motorar. Eigeomsforholdet i bruket vart stort set som før. Av og til var det fleire som gjekk saman om både båt og utrustning elles, men i dei fleste tilfelle var det ein mann som stod som eigar (med meir eller minder lånegjeld), og mannskapet hadde sin del etter visse reglar. Det var i den tida ikkje vanskeleg å få kjennskap til motoren i det heile.

Det gjekk også "av seg sjölv" å læra å bruka motoren. Den eine lærte av den andre. Då eg sjölv i 1915 skulle vera skipper og motormann på notbåten, hadde eg svert lite kunnskap på dette feltet i førevegen, men eg var ung og hørde etter kva meir kvalifiserte sa, og kom ganske snart inn i det heile. Så også med andre.

I fyrsteninga var det ~~ikkje~~ var det kørkje mange eller store verkstader å gå til for reparasjon. Men verkstaden kom etter kvart det var bruk for dei, så det har aldri vore serlege vanskar i det høvet.

Som eg har nemnt før, var det ein "Hein" motor ein hadde i notbåten. Det var 4-takstmotor. Dei vart lagde av "UNION" motorfabrikk i Bergen. I Haugesund var også ein motorfabrikk som lagde 4-taktsmotorar. Så vidt eg veit er 4-taktaren no gått heilt ut. 2-takts-

motoren synte seg å vera heldigare, i fiskebåtane. I meir eller minder "lystbåtar" held derimot 4-taktaren fram, og like eins på små båtar til heimefiske, ~~båtar~~ motorar med elektrisk tenning. På større motorar går dei etter kvart over til å bruka ~~en~~ totaktsmotor med fleire sylindrar. Når det gjeld så store båtar at dei må ha serskilt motormann, brukar dei no gjerne diesel.

Storleiken på motorane er så ~~større~~ heilt ymse. Stor fart vil gjerne alle ha, motoren må difor vera i samsvar med storleiken på fartyet. 8 - 10 mils fart rek-nast no helst for å liggja i underkant.

Dei mest brukte motorane her ikring er visstnok "Wickmann" motoren, som vert laga ved motorverkstaden på Rubbestadneset på Bömmelöya. Fabriken ligg nærre til for distriktet her, og motorane har ord på seg for å vera krafttuge pr. HK⁺ og like eins ~~en~~ slitesterke. Elles er det mange som ^{har} "Union"motor (men desse er også no 2-takts). "Rapp" motor og "Lysekil"motor - bae frå Sverige - var ei tid mykje i bruk, men så vidt eg forstår vert det meir og meir gått over til norskbygde motorar.

Etter at ein fekk Fiskarbanken, har nok dei fle-fiskarane lån i denne. Ved større utrustningar, som snurpebåt med utstyr, vert det ofte laga a/s.

Lån til fiskeutstyr med kommunegaranti, kan vel kanskje forekoma, men eg kjenner inga slike tilfelle.

Det var under første verdskrigen motor-bruket hadde sitt første store oppsving. Dei relativt "gode tidene" som det då var hadde nok sin innverknad på dette.

På større fraktefarty o.l. vart motoren i fyrst-ninga brukt berre som hjelpemotor, slik at seglet framleis vart halde i orden og brukt som det vanlege driftsmiddel. Men dette var også berre i fyrstinga. Etter kvart har seglet forsvunne så å seia heilt, mastene er blitt stut-tare, og motoren driv både fartyet fram og driv spel til heising.

Som eg har fortalt før, kom motoren til fiskebruk først i dei opne båtene. Med litt forsterkning på kjölen/stammen bak, let det seg gjera å setja motor i dei båtene dei hadde frå før. Men ein hørde av og til at desse bå-tane ville "sykkja seg bak" under stor fart med motoren, når dei hadde last inne. Båtane, som var bygde for segl, var nemleg litt kvasse i akterenden - for å "sleppa vatnet" godt under segling. Når det seinare vart bygde båtar berre for motor, vart dei bygde meir "fyldige" akter så bereemna vart større. og "stylkjen" (kjölen/stammen) vart gjort tjukk og sterk så det ikkje vart svekt når det vart bora hol for propellakslen. Storlei-ken på båtene auka nok etter kvart som det vart motor-drift, men som eg har nemnt før gjekk motoren helst over frå opne båtar til dekkafarty.

Så vidt eg kan hugsa har det aldri vore større motstand mot motorbruket på fiskefeltet - i og for seg. frå gammalt var det derimot stor oppstand mot propellen og bruket av propell under fisket. når så langt lei at motoren kom i vanlegt bruk, var opplysinga på dette om-kverve kome så pass langt, at dei såg meir på motoren som hjelper i arbeidet enn som fiende.

Då dei fyrste dampbåtane kom, var det stor frykt for at propellen skrømde kval og sild. Det er såleis ei sann forteljing om at hjulbåten Nordcap i 1950 - dei fyrste dagane av januar - kom frå Oslo og skulle til Bergen. Det var sild under land i Boknafjorden. Frå Stavanger vart det sendt serskilt sendebod om at båten ikkje måtte gå inn boknafjorden av omsyn til ^{de Bergen} fisket. Båten gjekk også faktisk inn til Tananger og sette der på land både folk og

14357

varer og gjekk utanom Karmøy på vegen til Bergen.

Utan at eg veit noko sikkert om det, er det nok rimeleg å tru at dampbåtane med propellane fekk i folketalen skulda for at silda vart borte frå fiskefeltet her i 1870-åra.

Det er grunn til å tru at skrekken for propellane har halde seg i heile siste ~~ixx~~ halve luten av det 19. hundradåret. Dette sluttar eg serleg av eit tilfelle som eg sjølv var vitne til i 1903. Eg var ute med notbruk. På innsida av Föyna (Liggvikjå) vart det lodda sild, og det samlast der minst 50 notlag. Det var nemleg svært lite sild under land det året.

Mens dei lodda på sildedotten, minka dotten av og forsvant for det vart kasting av. I denne tida var D/s Albatross - skipper Bendik Mannes - komen oppover feltet. I desse åra var det nemleg innført den skikk at opptil eit halvt sneis notlag slo seg saman og leigde ein etter måten større dampbåt til å slepa seg rundt på fiskeværet. Det var i eit sovore erende "Albatross" kom ved dette høvet.

Då sildedotten forsvant var det omlag som om notbasane instingttivt samla seg saman, og det vart diskutert dette med sildedotten den dagen og om sildefisket i det heile. Konklusjonen på det heile var at det måtte vera dampbåtane si skuld at det ikkje var sild å få. I det same kom oppsynsbåten gåande opp imot notbåtflåten. Oppsynsbåten skilde seg lett ut frå fiskefartyene. Det var helst som ein lystbåt å sjå til og den hadde fogyllte spyd på kvar av dei to mastene. Notbasane vart straks samde om at dei i fellesskap skulle ro til oppsyns båten og krevja at han skulle forby dampbåtar å gå på fiskefeltet i fisketida. Dette vart gjort. Oppsynssjefen (hr. Buvik - ein gild og velmeinande mann) kom ut på brua på fartyet sitt og vende seg til notbasane. Det var vanleg på den tida at mange vende seg til oppsynet for å spørja nytt om fiskeutsikter her eller der. Buvik trudde det var i dette erende dei kom no og, og han tok til å fortelja om "svak fornemmelse på nattsett", om "dranglesild" og om "svarte garn" her og der. Då var det ein av basane (Knut Viksnes) som liksom hadde hadde ordet i si makt, gjekk opp på tofta (det var heilt stille ver) og heldt tale for oppsynssjefen. Han fortalde det det var noko heilt anna dei var komne for idag, og las så opp fleire tilfelle som etter hans meining klårt synte at dampbåtane var skuld i det mislege fisket, og dei var no komne for å krevja at han forbaud dampbåtane å gå, slik som nemnt.

Buvik tok det rolegt og opptredde humant, og sa ^{at} han nok ikkje hadde makt til å gjera slik som dei bad om. Eg kan ikkje hugsa kor mykje han gjekk inn på realiteten om forholdet mellom fisket og dampbåtane, men eg hugsar at han på ein pynteleg måte lova å ta saka opp med rette vedkomande.

Så vidt eg hugsar var det det serleg argument at propellane skrømde kvalen bort, og det var den ålmenne tru at det var kvalen som jagde silda til lands. Dei hadde såleis set klårt prov på dette også den dagen. Då sildedotten var der, var det samstundes 2 - 3 kvalar på utsida av silda. Så kom dampbåtane, så forsvant fyrst kvalane og ^{sa} for silda etter. Det var liksom inga tvil om at dette var det riktige. Dei ville truleg fått ei anna meining om dei (basane) hadde vore ein tur på fiskefeltet idag. Her er no absolut ikkje kval å sjå, men der er derimot hundreder av propellar midt oppe i sildestimane.

Utanom desse tilfella kjenner eg ingen eksakt

oifentleg reaksjon mot motor eller dampbåt.

III

Så vidt eg kan forstå har motoren gjort større revulosjon i nærings- og samfundslivet enn damskipet i si tid gjorde. Anten ein tenkjer på verksemda på sjøen, på landjorda eller i lufta, så har jo motoren slått gjennom overalt, og har gjort ting mogelege, ting som før var umogelege. Flyverksemda ville ð.a. vera umogeleg utan motoren, og om transporten på vegane kan ein seia om lag det same. Hestane på gardsbruka fell bort litt etter ~~KXXXX~~ kvart og traktoren med motordrift overtek.

Når ein tenkjer på fiskeverksemda, kan ein truleg helst seia det slik at det brukast like mange folk no som før motoren kom. Men kapasiteten er utvida til det mangedubbelte. Alt av materiell er blitt større og all ferdsel og fart er større.

Arbeidsdelinga innan laga er også stort set som før - der det høver med samanlikning. Når det gjeld snurpefisket, er dette ei ny grein som så å seia er komen til saman med motoren, så her kan vanskeleg samanliknast med tida før og etter motor.

På dei store garnskøyter som no er i bruk, er det vanlegvis ein serleg motorkunnig mann med, men han er ikkje berre maskinist ombord, han er som dei andre med på fiskinga. Svert ofte er det skipperen (som vanlegvis også er eigar) som er den motorkunnige.

At t.d. sonen til brukseigaren kunne overta kommandoen ombord, sjølvom ein eldre (far) var med ute på fisket, det hende av og til også før motortida. ~~Wg~~ Dette var liksom ~~xi~~ ei sjølvsgd regulering, som vanlegvis gjekk svert godt. Alle var klår over at den som skal styra godt på fartyet må vera snart i tanken og ungdommeleg kvikk og sprek i sine handlingar. Så vidt eg har forstått, er det det vanlege at far og son arbeidar godt saman i slike tilfelle og då går det svert godt. Dette galdt, som nemnt, før motortida, men gjer seg nok enno meir gjeldande no.

Eg kjenner inga tilfelle som syner at gamle og veike folk kan vera meir med no enn før. Før var det nok meir manuell draging og sliting, men i motortida må alle vera meir snartenkte og kvikke, så forholdet til dei gamle i så måte er etter mi meining det same.

Så vidt eg forstår er motoren på alle hald godkjend som ein uvurderleg nyttig reidskap i heile samfundsmekanismen. Når ein unntek klager over dyre reparasjonar på motorane, har eg - allvisst i den siste tid - berre høyrte lovord i det høvet.

IV

Som nemnt før, vart det i fyrstninga sett motor i dei eldre opne båtane. Nye båtar som kom til vart bygde med tanke på motor og var sterkare og meir høveleg elles for motor.

Etter kvart forsvinn dei opne båtane og dekk farty kjem i staden. Fyrst vart det set motor i dei gamle små segl-skøytene, men ved nybygg vart fartya større og større etter kvart. Og desse vart ^{dei} også bygde sterkare og ^{meir} bakende som høvde betre for motr. På alle båtar og skøyter stod rorét tidlegare utanom skroget. Roret var på denne måten eit veikt (fårlegt) punkt på fartyet. Det var så svert lett å koma borti eitt eller anna og få roret øydelagt. No byggjer dei øvre del av bakenden lenger akterover slik at rorstamma kjem opp gjennom sjølve fartyet - t.d. 1 meter innan for stammen. Dermed er roret godt hegna.

Med motoren kom det også elektrisk lys ombord, og det er no elektrisk lys i alle rom, og framfor alt

 så fekk dei no elektrisk lys i lanternene. Dette var eit serleg stort framsteg.

I dei gamle opne garnbåtane drog dei, som nemnt, garna på land når dei skulle tenast for sild. På dei store sköytene, som no vert brukt, er det to garnspel som dreg både ilen og garna. Garna, som vert dregne på eine sida av fartyet, vert dregne tvers over luka - over ei trerist der - og silda vert riska av (tent) slik at silda går i romet på fartyet, og garna ver^flagde i andre sida på fartyet. Her ligg dei då til^{er} vert sette i sjöen på ny.

Ein var tidlegare inne på delingsmåtane av fangsten, utan at eg gjorde greie for det. Etter dei opplysingar eg har fått skulle delinga ved dei einskilde fiskereid-skapsklassar ver desse.

Ved landnot (i gamle dagar):

Lossementa 1/10 av heile bruttofangsten. Var skipperen med på sjölve fisket, fekk han lot som dei andre, i tillegg. Resten vart delt i to, slik at mannskapet fekk halvdelen og not^{og} båtar den andre halvdel^{en}. Båtstyra-
ren og kanskje andre som fekk $1\frac{1}{2}$ lot, vart den halve loten betalt^{or} notbruket sin part.

Var det fleire som åtte notbruket saman, vart partane delt etter talet på dei "balkjer" som kvar åtte (rettaste namnet er vel "bolkar"). Ei not kunne vera samansett av 40 ~~70~~ balkjer. Det hende også at avtalen med ein dugande mann kunne vera at han skulle få "trekkja for ein balk" utanom loten.

Ved garnfiske:

Her ~~xxxx~~ får sköyta $1/5$ av det heile etter at driftsutgiftene er dregne frå. Resten vert delt med det halve på garna og det andre halve på folka. Det hender at serlegt dugande folk - t.d. ein motorkunnig mann - skal ha noko ekstra utanom loten. Han får då gjerne "trekkja for eit garn" (det vert kalla blindgarn). Garnparten vert så delt^{er} alle vedkomande etter garntalet som dei har, slik at blindgarna også får sin del.

Ved snurpefiske:

Det vanlege er at mannskapet skal ha 32 % av bruttoen. Nota med dorriar 50 % og båten 18 %.

Mannskapet betalar sjölv kvar sin del av utgifte-til kosten under fisket. Somme har avtale om fri kost. Då går dette av notparten.

For garn- og snurpefiske kan satsane nok variera ein del, men stort set skal det vera slik som her et nemnt.

Dette var det altså eg hadde å fortelja om emne nr. 70. Skulle det vera eitt eller anna punkt som eg i tilfelle kan gi vidare opplysingar om, står eg til teneste.

Avaldsnes den 20/3 1959.

PEDER SKEIE
 AVALDSNES

NORSK ETNOLOGISK GRANSKING

14357